

**VIII. INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA,
EKSPLOATACJI I KONSERWACJI
POSZCZEGÓLNYCH PODZESPOŁÓW DŹWIGU**



ARCODE

Zintegrowany Sterownik Dźwiękowy do Dźwigów
Elektrycznych



Instrukcja Łatwej Instalacji

Publikujący

ARKEL Elektrik Elektronik Ticaret Ltd. Şti.

Şenfali Mah. Türker cad. No:59 Umranıye İstanbul TURKIYE

TEL : (+90 216) 540 67 24-25

Fax : (+90 216) 540 67 26

E-mail : info@arkel.com.tr

www.arkel.com.tr

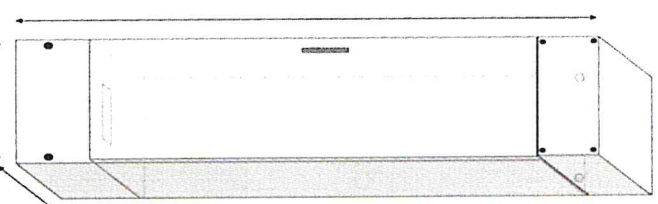
Data wydania
2013

Wersja dokumentu
V1.0

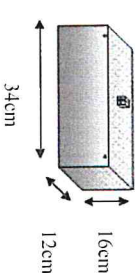
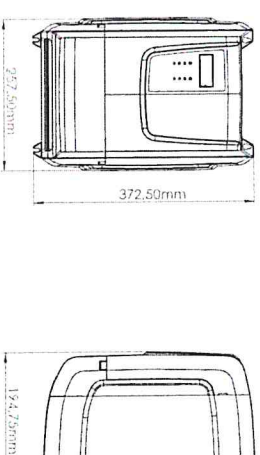
Spis treści	
Krok-1: Instalacja mechaniczna	4
Krok-2: Połączenia silnika	5
Krok-3: Przygotowania do Auto-tuningu	6
Krok-4: Auto-tuning	10
Krok-5: Przygotowanie do Normalnej Pracy	11
Krok-6: Nauka szybu i test napędu	12
Krok-7: Ustawienia dyspozycji przystankowych i kabinowych	14
Krok-8: Inne ustawienia	15
USTAWIENIA DIP SWITCH W PŁYTCIE CPC	18
USTAWIENIA SP-16	19
ZNACZENIE WIADOMOŚCI NA WYŚWIETLACZU 7-SEGMENT W ARCODE	20
KODY BŁĘDÓW I MOŻLIWE POWODY	21

Krok-1: Instalacja mechaniczna

Zamontuj szafę sterową ARCODE, rezystor hamulca, zestaw baterii i UPS jeśli wymagane, na ich miejsce.

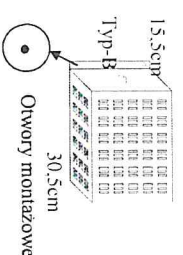
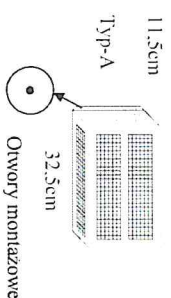


Rysunek-2b: ARCODE



Rysunek-1: Wymiary zestawu baterii (są wymagane tylko kiedy falownik jest zasilany z baterii podczas ewakuacji awaryjnej), (nie jest używane do ewakuacji awaryjnej przez zwolnienie hamulca).

Rysunek-2a: Panel sterowy ARCODE
(Wymiary panelu sterowego i typ mogą się zmienić w zależności od typu instalacji)

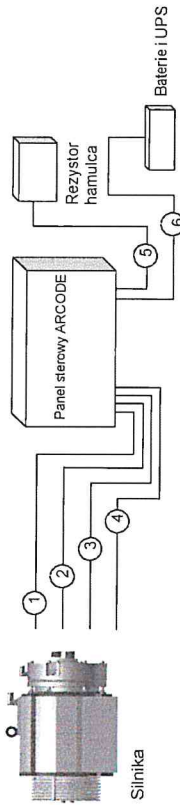


Ostrzeżenie: Zamontować rezystor hamulca poziomo! Nie montować go na panelu sterowym.

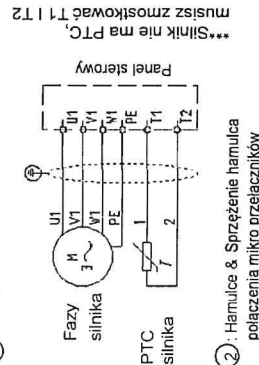
Rysunek-3: Wymiany rezystorów Typ-A i Typ-B

Krok-2: Połączenia silnika

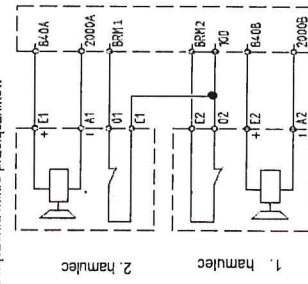
Podłączyć fazy silnika, PTC silnika, hamulec i kontakty zwolnienia hamulca, wentylator silnika, enkoder, rezystor silnika i zestaw baterii z UPS (jeśli wymagany).



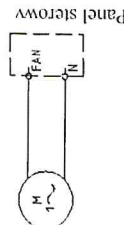
① : Połączenia faz silnika i PTC silnika



② : Hamulce & Sprężenie hamulca połączenia mikro przełączników

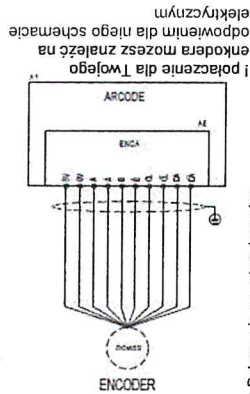


③ : Połączenia wentylatora silnika

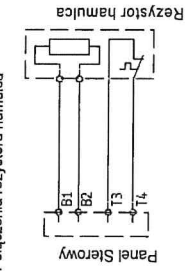


Rysunek-4: Połączenia. Silnik, hamulec, wentylator, enkoder, rezystor hamulca i baterie

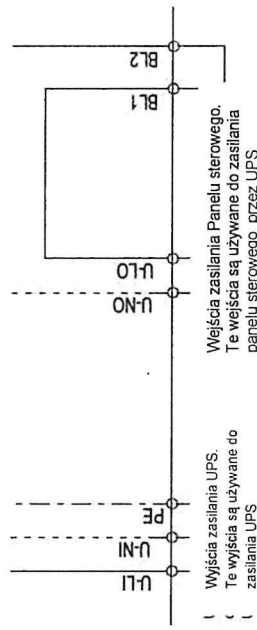
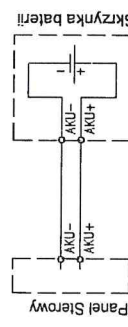
④ : Połączenia Enkodera



⑤ : Połączenia rezystora hamulca



⑥ : Połączenia baterii (Jeśli wymagane)



Rysunek-5: Połączenia UPS

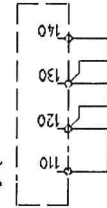
*** Jeśli występuje UPS marki SERVOSAN w panelu sterowym, te połączenia nie są używane.
*** Jeśli nie posiadasz UPS, musisz mostkować przyłącza U-L1 z U-LO i U-NI i U-NO używając odpowiednich do tego kabli.
W przeciwnym wypadku nie można uruchamiać panelu sterowego.

Krok-3: Przygotowania do Auto-tuning

Proces Auto-tuning musi być przeprowadzony przez ARCODE przed zainicjowaniem konfiguracji dźwigu. W ten sposób ARCODE uczy się charakterystyki silnika. Podczas Auto-tuning dźwigu musi być obsługiwany manualnie, przez co musi być zapewniona komenda przywołania „recall”. Następujące połączenia dotyczą operacji przywołania:

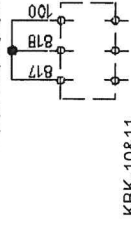
- Podłączyć główne zasilanie do panelu sterowego (L1, L2, L3, N, PE)
- Zmostkować obwód bezpieczeństwa przez przyłącza w panelu sterowym pokazane poniżej.

Przyłącza Panelu sterowego



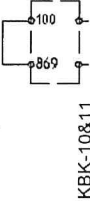
Rysunek-6: mostkowanie obwodu bezpieczeństwa

- Zmostkować sygnały górnego i dolnego wyłącznika krańcowego (817 i 818) do terminala 100 w płytach przyłączeniowych KBK-10&11 pokazanych poniżej.

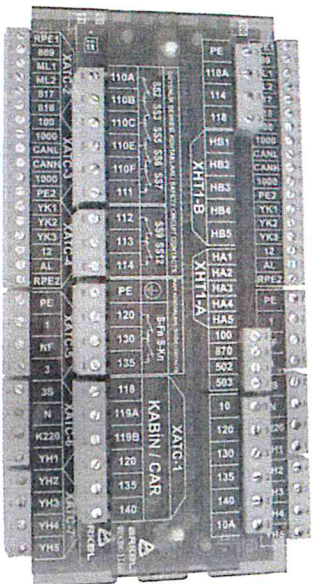


Rysunek-7a: mostkowanie górnego i dolnego wyłącznika krańcowego

- Zmostkować sygnał inspekcji dachu kabiny (869) do terminala 100 w KBK-10&11, połączenie pokazane poniżej.



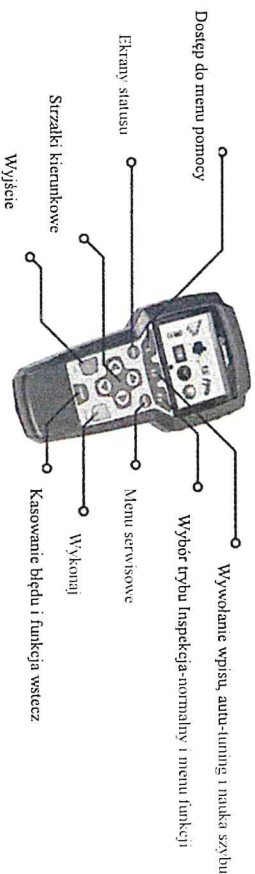
Rysunek-7b: mostkowanie sygnału inspekcji dachu kabiny.



Rysunek-8a: Płyta przyłączeniowa KBK-10

- Płyty przyłączeniowe KBK-10&11 są używane do wszystkich wymaganych połączeń dla szybu. Ta płyta zapewnia zasilanie i wejścia dla wszystkich obwodów bezpieczeństwa, CANBUS wejście/wyjście i połączenia kabiny jeśli preferujesz wstępnie okablowane połączenia, wszystkie przyłącza połączeń są oznaczone etykietami na elastycznych przewodach.

PROGRAMATOR RĘCZNY DO ARCODE



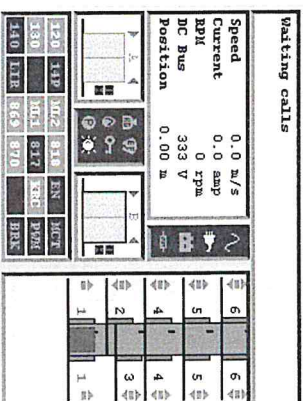
Rysunek-8b: Zestaw ręczny Arem

- Terminal ręczny AREM może być podłączony do linii CANBUS która znajduje się w szybie, LOP, COP lub panelu sterowym. Nie jest możliwe wprowadzenie zmian w parametrach bez AREM.
- Arem uruchomi się automatycznie po podłączeniu do linii CANBUS. Możliwe jest podłączenie go do płyty KXCBA lub innego punktu dostępowego CANBUS. Do pierwszej instalacji oprogramowanie ARCODE musi być zaktualizowane przez AREM. (Patrz Załącznik-1 aktualizowanie oprogramowania)



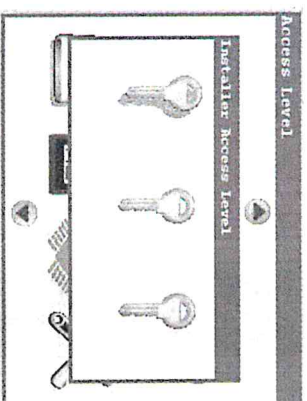
Rysunek-8c: Terminal CANBUS KXCBA

- Aktywuj tryb manualnej pracy przez obrócenie przełącznika przywołania „recall” w ręcznym terminalu przywołania na pozycję „REV”. W tym przypadku słink może być poruszony przez przyciski kierunkowe w panelu sterowym.



Rysunek-9a: Główny ekran na AREM

- Aby wejść do menu, wcisnąć przycisk „Tools” (narzędzia) na AREM
- Kiedy wcisniesz pierwszy raz przycisk „Tools” zobaczysz rysunek 9b. AREM ma 3 różne poziomy dostępu użytkownika. Jako „installer” (instalator), „maintainer” (konserwator) i „Guest” (gość) który ma poziom dostępu do systemu. „Installer” ma najwyższy poziom dostępu w systemie. Dla pierwszej instalacji kod dostępu to „000000” do wszystkich poziomów dostępu. Aby wejść do menu naciśnij przycisk Enter.

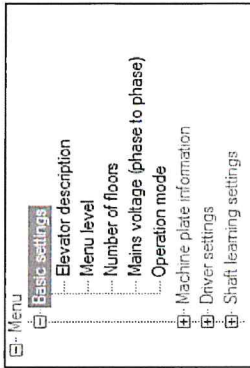


Rysunek-9b: Poziomy dostęp

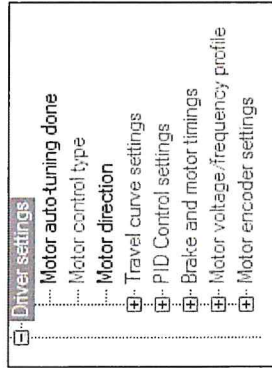
- Po wejściu do menu, w celu wybrania „Device Parameters” użyj przycisków strzałek kierunkowych i wcisnij przycisk Enter aby wejść w parametry „Device Parameters” (parametry urządzeń).



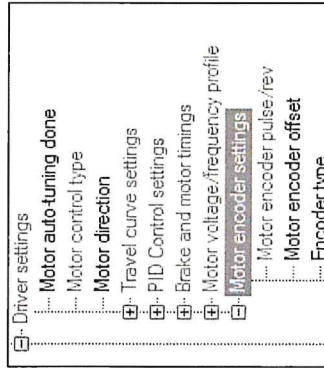
Rysunek-9c: Ustawienia „Device Parameters” (Parametry urządzeń)



Rysunek-10a: ekran „working settings” (pracujących ustawień)



Rysunek-10b: „Travel curve settings” (ustawienia krzywej jazdy)



Rysunek-10c: „Motor encoder settings” (ustawienia silnika enkodera)

- Wybierz „Menu level” (poziom menu) jako „Advanced” (zaawansowany), który znajduje się pod „Basic settings” (podstawowe ustawienia).
- Sprawdź parametry odpowiednio „Number of floors” (liczba przystanków), „Mains voltage” (napięcie sieci)
- W parametrach „Operation mode” (tryb pracy) powinno być wybrane „Only inspection-mode” (tylko tryb inspekcji).
- Ustawienia „Machine plate information” (informacje tabliczka silnika) powinny być wprowadzone zgodnie z tabliczką znamionową silnika.

- „Maximum travel speed” (maksymalna prędkość jazdy) i „Travel mode-speed” (tyb-prędkości jazdy) znajdujące się w „Travel curve settings” (ustawienia krzywej jazdy) powinny być ustawione zgodnie z prędkością silnika.
- Nominalna prędkość zapisana na tabliczce znamionowej silnika musi być użyta dla parametru „Maximum tavel speed” (maksymalna prędkość jazdy).

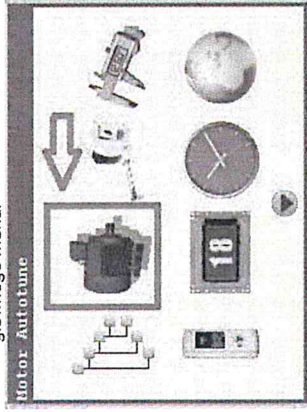
- Parametr „Encoder type” (typ enkodera) który znajduje się pod „Motor encoder settings”, (ustawienia enkodera silnika) powinny być wybrane zgodnie z typem enkodera silnika.



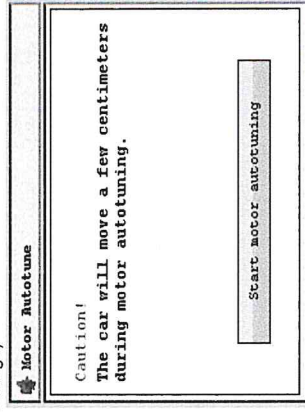
Rysunek-10d: „Mechanical brake monitoring” (monitoring mechanicznego hamulca)

Krok-4: Auto-tuning

- Wciśnij przycisk ESC aby wrócić do głównego menu po kompletacji kroków wyjaśnionych powyżej. Kiedy naciśniesz przycisk ESC zobaczysz ostrzeżenie na ekranie „Changes will be saved Confirm?” (Zmiany zostaną zapisane Potwierdź?). Wybierz „Yes” (tak) aby wrócić do głównego menu.



Rysunek-11a: „Ekran Auto-tune” (ekran auto tuningu)



Rysunek-11b: Ekran startowy Auto tuningu

- Jeśli silnik nie ma Mirko przełączników hamulca(cy) lub ma, ale nie jest(sa) podłączone, „Mechanical brake monitoring” (monitoring mechanicznego hamulca) i „Mechanical brake-2 monitoring” (monitoring mechanicznego hamulca 2) powinno być wybrane „Off” (wyłączony) który znajduje się pod „Protection and monitoring settings” (ustawienia ochrony i monitoringu) pod parametrem „Other protection settings” (inne ustawienia ochrony).

- ARCODE może wykonać auto tuning zarówno z zainowaniem jak i bez lin. W celu uruchomienia go, kursor powinien być ustawiony na ikonę „Auto-tune” 9auto tuningu) i należy wcisnąć Enter.

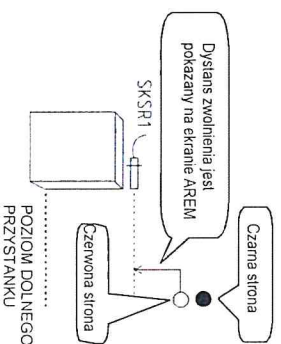
- Kiedy zostanie naciśnięty przycisk Enter na ekranie pojawi się rysunek-11b. Po ponownym wciśnięciu przycisku Enter zobaczysz „Turn the recall switch to INSPECTION position” (obróć przełącznik przywołania recall w pozycję INSPECTION).
- Obróć przycisk przywołania recall, który znajduje się w panelu sterowym w pozycję inspekcja. Naciśnij przycisk UP (góra) lub DOWN (dół) do czasu kiedy zobaczysz „Auto-tune was completed” (auto tuning został ukończony). Jeśli puścisz przycisk zanim auto tuning zostanie ukończony, musisz uruchomić go ponownie.
- Po ukończeniu auto tuningu naciśnij przycisk góra lub dół aby napędzić silnik.
- Kiedy wciśniesz przycisk góra lub dół a silnik zacznie się obracać w przeciwnym kierunku, musisz zmienić „motor direction” (kierunek silnika) przez parametr „driver settings” (ustawienia napędu).

Aby poprawić kierunek obrotów silnika, jeśli „motor direction” (kierunek silnika) został wybrany „clockwise” (zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara) musisz wybrać „Anti-clock wise” (przeciwnie do kierunku ruch wskazówek zegara). Jeśli „motor direction” (kierunek silnika) został wybrany „Anti-clock wise” (przeciwnie do kierunku ruch wskazówek zegara) musisz wybrać clockwise” (zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara).

- Jeśli silnik obraca się prawidłowo w trybie inspekcji możesz pominąć inne kroki poniżej.
- Usun mostkowanie wykonane dla obwodu bezpieczeństwa, zaciski 110-140 (patrz Rysunek-6).
- Usun mostkowanie wykonane dla korekcji przełączników 817 i 818. (Patrz Rysunek-7a).

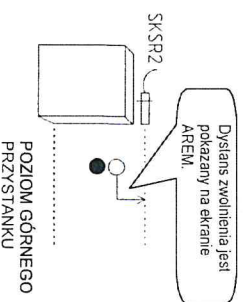
Krok-5: Przygotowanie do Normalnej Pracy

- Wykonaj wszystkie instalacje mechaniczne dla dźwigu i wykonaj okablowanie skrzynki inspekcji, skrzynki podszycia i okablowanie obwodu bezpieczeństwa.
- Wykonaj instalację okrągłych magnesów dla dolnego wyłącznika krańcowego SKSR1 (dolny czujnik korekcyjny). Kable przełącznika magnetycznego SKSR1 muszą być podłączone przyłącza 100 i 817 w płycie IBC. Okrągłe magnesy dolnego wyłącznika krańcowego muszą być umieszczone jak pokazano na Rysunku-12. Wymagana odległość dla magnesów jest pokazana na ekranie AREM kiedy wybrany jest parametr „Shaft learning” (nauka szybu).



Rysunek-12: Instalacja magnesów dla dolnego SKSR1

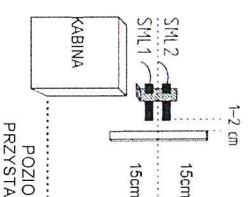
- Przenieść kabinę na najniższy przystanek. Kabina musi znajdować się dokładnie na poziomie przystanku.
- Zainstaluj okrągłe magnesy ze stroną koloru czerwonego powyżej przełącznika magnetycznego SKSR1 jako odległość zwolnienia (opóźnienia). Oznacza to, że musi być włączony kiedy sygnał zwolnienia w dół dla dolnego przystanku jest aktywowany.
- Zainstaluj okrągły magnes ze stroną koloru czarnego nieco powyżej magnesu czerwonego koloru. Oznacza to, że musi być włączony kiedy kabina opuści dolną strefę graniczną. Dysans pomiędzy przełącznikiem magnetycznym a magnesami musi wynosić 1-2cm.



Rysunek-13: Instalacja magnesów dla górnego SKSR2

- Przenieść kabinę na najwyższy przystanek. Kabina musi znajdować się dokładnie na poziomie przystanku.
- Zainstaluj okrągłe magnesy ze stroną koloru czerwonego poniżej przełącznika magnetycznego SKSR2 jako odległość zwolnienia (opóźnienia). Oznacza to, że musi być włączony kiedy sygnał zwolnienia w górę dla górnego przystanku jest aktywowany.
- Zainstaluj okrągły magnes ze stroną koloru czarnego nieco poniżej magnesu czerwonego koloru. Oznacza to, że musi być włączony kiedy kabina opuści górną strefę graniczną. Dysans pomiędzy przełącznikiem magnetycznym a magnesami musi wynosić 1-2cm.

- Wykonaj instalację paskowych magnesów dla przełączników SML1 i SML2 strefy drzwi. Kable przełączników magnetycznych muszą być odpowiednio podłączone przyłącza ML1_M0-1000 i ML2-M0-1000 w płycie IBC.

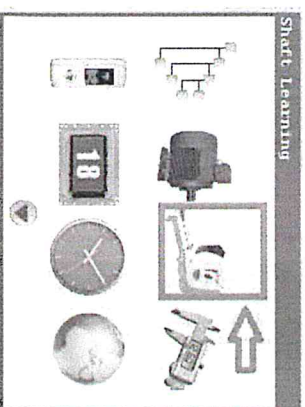


Rysunek-14: Instalacja magnesów dla czujników strefy drzwi SML1-SML2

- Przenieść kabinę do końca przystanków
- Próg kabiny musi być dokładnie na poziomie przystanku.
- Zainstaluj magnesy przeciwnie do przełączników magnetycznych strefy. Środek magnesu-znacznika musi być na poziomie środka odległości pomiędzy przełączników magnetycznych..
- Dysans pomiędzy przełącznikiem magnetycznym a magnesami musi wynosić 1-2cm.
- 30cm magnesy paskowe muszą być zamocowane z pomocą śruby lub kleju
- Powodzą tę operację instalacji dla wszystkich przystanków.

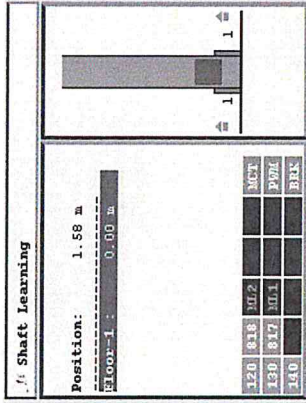
Krok-6: Nauka szybu i test napędu

- ARCODE zintegrowany system dźwigowy wymaga uruchomienia specjalnej nauki szybu przed przejściem w normalny tryb pracy. Musi być to wykonane tylko raz. Przed uruchomieniem nauki szybu, należy sprawdzić magnesy i przełączniki magnetyczne wymagane dla systemu pozycjonowania przez en koder a następnie postępuj zgodnie z krokami poniżej:

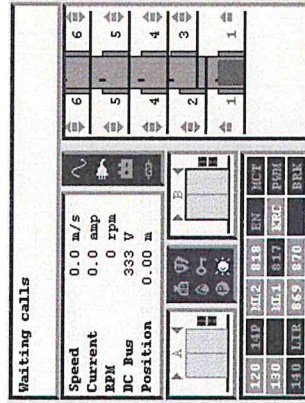


Rysunek-15a: Ekran nauki szybu

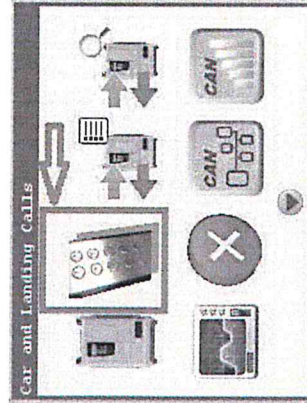
- Wybierz ikonę „Shaft learning” „nauka szybu w menu i naciśnij przycisk Enter. Możesz uruchomić procedurę nauki szybu przez wciśnięcie przycisku „F2”.
- Aby uruchomić procedurę nauki szybu, dźwig nie może być w trybie inspekcji lub przywołania i obwód bezpieczeństwa musi być zamknięty. Jeśli dźwig czeka w trybie inspekcji kiedy rozpoczęła jest nauka szybu, na ekranie pojawi się wiadomość z komunikatem oczekiwania.
- Pozycja kabiny nie jest ważna podczas nauki szybu. Przenieść się ona w dół z połowa prędkości lub wysoką prędkością. Dźwig rozpoczyna naukę dla wszystkich przystanków, po osiągnięciu najniższego przystanku i nauka szybu jest zakończona po osiągnięciu najwyższego przystanku.
- Jeśli potrzebujesz przerwać napęd nauki szybu z jakiegokolwiek powodu, naciśnij przycisk „Emergency Stop” (stop awaryjny) lub przełącz dźwig w tryb pracy manualnej przez obrócenie przełącznika przywołania recall.



Rysunek-15b: Stany nauki szybu



Rysunek-16: Resetowanie przystanków.



Rysunek-17: Wydaj dyspozycję przez „COP and LOP calls” (dyspozycję z panelu COP w kabinie i LOP na przystanku).

- Procedura nauki szybu w zależności od wysokości szybu może zająć chwilę. Możesz śledzić stan nauki szybu na ekranie AREM.
- Kiedy nauka szybu zostanie zakończona, zostanie wyświetlona wiadomość „Shaft learning” (nauka szybu). Wróć do głównego menu i zapisz nauczona odległość.
- Dźwиг przemieści się na dół przystanek po zakończeniu nauki szybu aby zresetować liczbę pięter. Kabina pojawi się na na ekranie pokazanym na rysunku-16 kiedy kabina osiągnie dół przystanek. Kabina przemieszcza się na dół przystanek w celu zresetowania liczby przystanków za każdym razem kiedy ARCODE jest zasilony po raz pierwszy.
- Dźwиг musi być sprawdzony przez wydanie wezwania niezależnie czy osiągnie piętro docelowe, czy nie. W celu wydania dyspozycji przez AREM należy skorzystać z jednej z dwóch metod. Naciśnij przycisk góra lub dół następnie przycisk „F2”. Jeśli naciśniesz jednocześnie na przycisk kierunku, kabina przemieści się o 1 przystanek w górę lub w dół. Wydane dyspozycja określona jest liczbę wciśnięć przycisków kierunkowych.
- Druga metoda to wciśnięcie przycisku „info” kiedy AREM pokazuje główny ekran (rysunek 17).
- Wybierz ikonę „COP and LOP calls” (dyspozycję z panelu COP w kabinie i LOP na przystanku) i naciśnij przycisk Enter.
- Użyj strzałek kierunkowych aby wydać dyspozycję Naciśnij przycisk Enter. Kabina przemieści się na żądany przystanek.

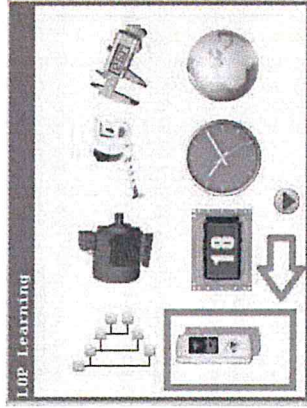
Krok-7: Ustawienia dyspozycji przystankowych i kabinowych

Dyspozycje Kabinowe:

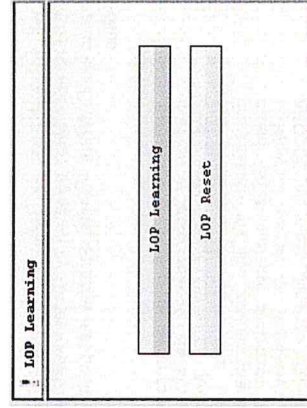
- Płyta CPC (Car Panel Controller – Sterownik Panelu Kabin) jest użyta do wydawania dyspozycji w kabinie. Płyta ta jest podłączona do płyty IBC (Inspection Box Controller – Sterownik Skrzynki Inspekcji) przez szeregową komunikację. Jeśli ustawienia przełączników dipswitch są takie jak w Załączniku 1, nie musisz przeprowadzać dodatkowych ustawień.

Dyspozycje Przystankowe:

- ARCODE może zaakceptować dyspozycje zarówno dla szeregowego połączenia (CANBus) i równoległego połączenia. Jeśli dyspozycje przystankowe są oczekiwane jako równoległe połączenie, musi być użyte SP-16. (patrz Załącznik-1 w celu uzyskania dalszych informacji) (Szeregowe połączenie musi być użyte dla kabinowych wezwań ARCODE).
- Jeśli CANBus jest oczekiwany do użycia dla wezwań przystankowych, pozycja przycisków wezwań przystankowych byłaby zdefiniowane.



Rysunek-18a: Nauka LOP.

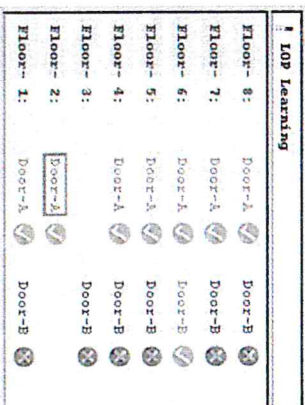


Rysunek-18b: Wybór nauki LOP.

W tej sytuacji zobaczysz „A” i zdefiniowany numer piętra odpowiednio na ekranie LOP.

- Po pierwsze, ręczny terminal AREM powinien być podłączony do przyłącza CANBus w płycie CPC w celu zdefiniowania przycisków przystankowych.
- Wydać dyspozycję dla najbliższego przystanku z panelu COP.
- Wciśnij przycisk „Tools” (narzędzia) i wybierz ikonę „LOP Learning” (nauka LOP) i naciśnij przycisk Enter.
- W celu nauczania pozycji przycisku przystankowego musi być wybrane „LOP learning” (nauka LOP).
- „LOP position reset” jest używane resetowania tego co zostało nauczone jako pozycję LOP.

- Kiedy wybrane jest „LOP learning” rysunek 18c pojawia się na ekranie AREM. Jeśli nie ma żadnych nauczonych pozycji zobaczysz obraz po prawej stronie numeru przystanku. W tej sytuacji jeśli Twoje LOP ma wyświetlacz, zobaczysz „??” na wyświetlaczu LOP. Jeśli pozycja uczenia była wykonana wcześniej zobaczysz obraz po prawej stronie numeru przystanków.



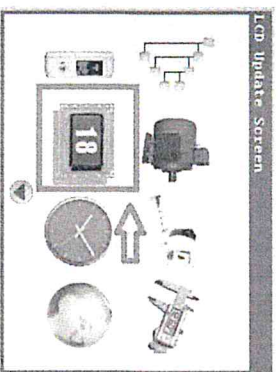
Rysunek-18c: Ekran nauki pozycji LOP.

- Jeśli Twój system ma drzwi B, powinieneś przesunąć skrzynkę rolowania do prawej strony i przytrzymać przycisk wezwania w dół na LOP aż pojawi się odpowiednio „B”, „A” i „1”. Kiedy obraz zmieni się na obraz wyjdź dyspozycję z COP na drugie piętro po zakończeniu definiowania pierwszego piętra. Wszystkie LOP muszą być zdefiniowane dla wszystkich drzwi zgodnie z wyjaśnieniem powyżej
- Jeśli LOP nie ma wyświetlacza, powinieneś przytrzymać przycisk wezwania w dół na LOP do chwili kiedy obraz zmieni się na obraz na ekranie AREM. Wtedy led na LOP mignie na sekundę kiedy
- Jeśli LOP są używane tylko do wyświetlaczy, nie musisz przeprowadzać ustawień. Wyświetlacz będzie pokazywał numer piętra kiedy dźwign zacznie pracować w normalnym trybie.

Krok-8: Inne ustawienia

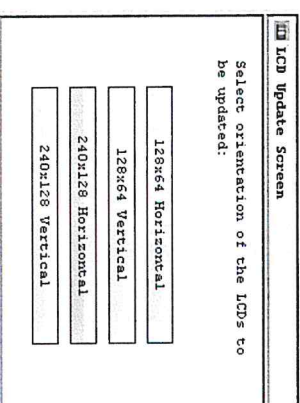
Pamięć obrazów Ustawienia LCD

Oprogramowanie musi być zaktualizowane jak wyłumaczone w Załączniku-1 kiedy LCD jest podłączone po raz pierwszy do linii CANBus. Aktualizacja software powinna być przeprowadzona po tym kiedy wszystkie wyświetlacze są podłączone do linii CANBus. Pamięć obrazów jest pusta kiedy LCD jest podłączone po raz pierwszy do linii CANBus.



Rysunek-19a: Ekran aktualizacji LCD.

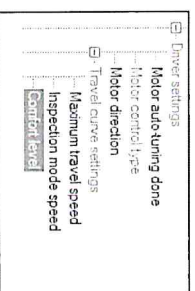
- „A” pokazuje zdefiniowane piętro. Dla drzwi B, ten znak będzie „B”, „A” i „1”, oznacza że wyświetlacz jest użyty do przycisku dyspozycji przystankowej. Jeśli znak „A” pojawi się na ekranie LOP, oznacza to że wyświetlacz jest użyty tylko do wyświetlania.
- Uczenie LOP
 - Jeśli kabina znajduje się na dolnym przystanku i wyświetlacz LOP pokazuje „??” lub zły przystanek, musisz przytrzymać przycisk wezwania w dół na LOP do chwili kiedy pojawi się prawidłowy numer przystanku na ekranie LOP. Dla pierwszego przystanku musisz zobaczyć odpowiednio „A”, „A” i „1”.
- AREM musi być podłączony do tej samej linii CANBus w której znajduje się LCD. Jeśli chcesz zaktualizować LCD w COP, AreM musi być podłączony do COP. Jeśli LCD na przystankach ma być zaktualizowane, tym razem AREM musi być podłączony do linii CANBus w szybie. W przeciwnym razie ARCODE nie może odnaleźć prawidłowych wyświetlaczy.
- Aby zaktualizować Pamięć obrazów w LCD, wydaj „LCD update screen” i wcisnij przycisk Enter.



Rysunek-19b: Wybór typu LCD.

Dystans zwalniań (opóźnienia)

ARCODE nie wymaga żadnych dodatkowych ustawień w celu zdefiniowania odległości zwalniańa ponieważ posiada cechę docelowego przystanku.



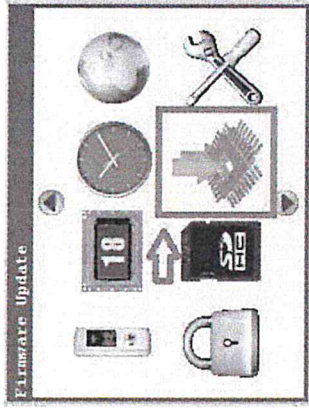
Rysunek-20: Poziom komfortu.

- Typ LCD jest zaktualizowany i należy nacisnąć przycisk Enter.
- W celu wyboru wiadomości użyj strzałek prawo/ lewo. W celu wyboru Obrazu dla wiadomości użyj strzałek górą/dół.
- Wszystkie zmiany są wykonane i zapisane w pamięci LCD.
- W celu przeprowadzenia ustawień komfortu, muszą być wybrane „Travel curve settings” (ustawienia krzywej jazdy) które znajdują się pod „Driver Settings” (ustawienia napędu). Wybierz parameter „Comfort settings” (ustawienia komfortu) i naciśnij przycisk Enter.
- Ustawione są domyślne ustawienia dla „Comfort settings” jako Comfort:3 / Performance:3 (komfort:3 / Wydajność:3). Dla tej sytuacji zarówno komfort jak i wydajność są ustawione na wartość nominalną.
- Jeśli chcesz aby dźwign zatrzymywał się szybko, powinieneś zmniejszyć wartość komfortu. Wydajność zwiększy się dla zmniejszonego komfortu.

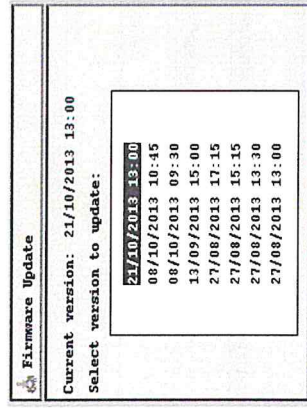
AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA

Kiedy Arem zostaje po raz pierwszy podłączony do linii CANBus, jeśli karta pamięci SD w AREM nie odnajdzie oprogramowania w ARCODE, Arem poinformuje że wymagana jest aktualizacja. Rozpoczniej aktualizację przez wciśnięcie przycisku F1. System zostanie zrestartowany kiedy aktualizacja zostanie zakończona. Wszystkie urządzenia peryferyjne ARCODE zostaną zaktualizowane. Tego powodu, za każdym razem kiedy zostanie dodane urządzenie peryferyjne do dźwigu, oprogramowanie wymaga zaktualizowania.

- Wybierz ikonę „software update”(aktualizacja software) i naciśnij „Enter”.



Rysunek-1a: Aktualizacja oprogramowania.



Rysunek-1b: Aktualizacja oprogramowania.

***Urządzenia peryferyjne: Są to wszystkie jednostki które pracują pod linią CANBus. Każda jednostka ma swój unikalny adres. Podczas aktualizacji, inne urządzenia peryferyjne są wyszukiwane i aktualizowane po tym jak ARCODE zostanie zaktualizowane.
CAR PANEL CAONTROLLER (CPC) (Sterownik Panelu Kabin): Jest to sterownik dla dyspozycji kabin. Jest używany do wykonania dyspozycji dla kabin.
INSPECTION BOX CONTROLLER (IBC) (Sterownik Skrzynki Inspekcji): Jest to skrzynka z kartą rewizji.
ENCODER ABSOLUTE (ENCA) (Enkoder absolutny): Jest to karta dla połączenia enkodera dla maszyn bezreduktorowych.
ENCODER INCREMENTAL (ENCI) (Enkoder inkrementalny): Jest to karta dla połączenia enkodera dla maszyn reduktorowych
BC-BUT: Jest to karta do wezwań przystankowych, bez wyświetlacza
BCD-2N: karta wezwań przystankowych z dwoma częściami i wyświetlaczem kropkowym
BCD-3N: karta wezwań przystankowych z trzema częściami i wyświetlaczem kropkowym.
BCD-LCDA: LCD o rozdzielczości 128x64. Wyświetlacz może być użyty w kabinie i kasce na przystanku

USTAWIENIA DIP SWITCH W PŁYCCIE CPC

ARCODE, może pracować z dwoma drzwiami, wspiera do 64 przystanków, gromadzi wezwania kabinowe za pomocą karty CPC. Każda karta CPC może obsługiwać do 24 przystanków. Jeśli jest więcej niż 24 przystanki lub w warunkach kiedy są dwie sztuki drzwi, muszą być użyte dwie karty CPC. Do dźwigu z 64 przystankami i dwoma drzwiami, suma 6 kart CPC musi być użyta. Dip switchy znajdujące się na karcie CPC są używane do określenia typu pracy i ustawienia drzwi.

Dipswitch-1	Dipswitch-2	Dipswitch-3	Dipswitch-4		
0	0	1	0	CPC-1A	Do 24 pięter
0	1	1	0	CPC-2A	Do 48 pięter
1	0	1	0	CPC-3A	Do 64 pięter
0	0	0	1	CPC-1B	Do 24 pięter dla drugich drzwi
0	1	0	1	CPC-2B	Do 48 pięter dla drugich drzwi
1	0	0	1	CPC-3B	Do 64 pięter dla drugich drzwi
0	0	1	1	CPC-1AB	Do 24 pięter
0	1	1	1	CPC-2AB	Do 48 pięter
1	0	1	1	CPC-3AB	Do 64 pięter

Rysunek-2: Ustawienia dipswitch płyty CPC.

Na przykład: Jeśli masz system z jednymi drzwiami do 24 przystanków, ustawienia dip switch muszą być takie: „0010” „ON” (włączony) na dipswitchu oznacza 1.

***Inne dipswitchy po dipswitchu są wolne dla dalszych aplikacji.

USTAWIENIA SP-16

Karta SP-16 jest używana kiedy przyciski nie są podłączone do szeregowej komunikacji CANBUS. Może obsługiwać najwyżej do 16 przystanków. W jednym kierunku zbiorczości wezwania zewnętrzne mogą być zebrane do 16 przystanków przez kartę SP-16. W przypadku zbiorczości w dwóch kierunkach, wezwania mogą być zebrane do 9 przystanków przez kartę SP-16. Dla Dwóch przycisków i 16 przystanków, muszą być użyte dwie karty SP-16. Ustawienia Dipswitch muszą być takie jak podano w następującej tabeli.

TYP WEZWAŃIA / WYBÓR KIERUNKU	DS1	DS2	DS3	11 12 13.....17 18 19 110..... 114 115 116
Zbiorczość w jednym kierunku (2-16 Przystanków) Drzwi A/ W dół	0	0	0	301 202 203.....214 215 216
Zbiorczość w jednym kierunku (2-16 Przystanków) Drzwi B/ W górę	0	0	1	301 202 203.....214 215 216
Zbiorczość w dwóch kierunkach (2-9 Przystanków) Drzwi A/ Góra i Dół	0	1	0	301 302 303... 307 308 202 203... 207 208 209
Zbiorczość w dwóch kierunkach (2-9 Przystanków) Drzwi B/ Góra i Dół	0	1	1	301 302 303... 307 308 202 203... 207 208 209
Zbiorczość w dwóch kierunkach (10-16 Przystanków) Drzwi A/ Góra	1	0	0	301 302 303.....314 315 -
Zbiorczość w dwóch kierunkach (10-16 Przystanków) Drzwi B/ Góra	1	0	1	301 302 303.....314 315 -
Zbiorczość w dwóch kierunkach (10-16 Przystanków) Drzwi A/ Dół	1	1	0	- 202 203.....214 215 216
Zbiorczość w dwóch kierunkach (10-16 Przystanków) Drzwi B/ Dół	1	1	1	- 202 203.....214 215 216

Rysunek-3: SP-16 ustawienia dipswitch

Switch (przełącznik) numer 4 jest używany dla wyjść wyświetlacza. Jeśli switch numer 4 jest 1, to daje zintegrowane wyjście Gray. Jeśli jest 0, to daje wyjście jako Gray. Switch numer 5 jest wolny od dalszych cech. Dip switch numer 6 musi być „0”. Jeśli jest „1”, to pracuje w trybie testu „ON” (włączony) na dół przełącznika oznacza „1”.

ZNACZENIE WIADOMOŚCI NA WYŚWIETLACZU 7-SEGMENT W ARCODE

INIT:	Dźwig przemieszcza się na dolny przystanek w celu resetowania (Inicjalizacja)
UpEn:	Pyta ENCA jest aktualizowana (Aktualizacja ENCA)
O-In:	Tylko inspekcja
notu:	Wymaga autotuningu (Brak tuningu)
noSh:	Wymaga nauki szybu (Brak nauki szybu)
120-:	Brak sygnału 120
Fire:	Tryb pożarowy
ReLL:	Tryb recall przywołania
InSP:	Tryb Inspekcji
tune:	Auto tuning jest wykonywany
SHFL:	Nauka szybu jest wykonywana
ErXX:	Wystąpił błąd o kodzie XX. (Jeśli miga, to dźwig jest zablokowany)
rtX:	Dźwig wychodzi z błędu i spróbuje ponownie za X sekund później (x:1-5)
L. X:	Dźwig oczekuje w strefie drzwi przystanku X
L X:	Dźwig oczekuje na przystanku X, ale kabina nie jest w strefie drzwi
1.58:	Dźwig porusza się z prędkością 1.58 m/s
-0.35:	Dźwig porusza się w dół z prędkością 0.35 m/s
door:	Jest wezwanie, ale drzwi są otwarte
EUAC:	Tryb ratunkowy

KODY BŁĘDÓW I MOŻLIWE POWODY

04 Encoder connection fault (błąd połączenia enkodera): Kiedy ten błąd jest odebrany, musi być sprawdzone połączenie enkodera. Połączenie en kodera może być nieprawidłowe lub może wystąpić problem z zasilaniem enkodera.

07 Current was over driver limit (Natężenie prądu było powyżej limitu napędu): ten błąd jest odbierany kiedy wartość podana natężenia prądu dla silnika dla zamierzonej prędkości jest powyżej wartości natężenia wprowadzonej do parametrów silnika. Prowadniki kabiny mogą być zbyt ciasno umieszczone lub hamulec maszyny może nie otwierać się w pełni. Dla maszyny reduktorowej parametr poślizgu może być źle wprowadzony.

10 Picking on main contactors could not be sensed (Zbieranie głównych styczników nie może być wykryte): Ten błąd występuje w przypadku nie pojawiania się 140P nawet kiedy obwód bezpieczeństwa jest 120-120-140. Jeśli ten błąd jest odbierany, może wystąpić awaria w karcie mostkowania drzwi. Poza tym, czas rygli drzwi jest ustawiona 0=0 i jeśli obwód bezpieczeństwa nie pracuje, ten błąd jest odbierany ponownie. W celu zapobiegania temu, czas rygli drzwi muszą być wprowadzone jako co najmniej =0,3 sekund. Jeśli nie ma karty mostkującej, wejścia 140-140P muszą być mostkowane w ARCODE.

11 Dropping of main contactors could not be sensed (rozłączenie stycznika głównego nie może być wykryte): Kiedy karta mostkowania drzwi jest dostępna i jest to wybrane z menu i mostkowanie pomiędzy 140-140P nie jest wykluczone, napytyka się ten błąd.

12 Brake checkback (BRC) was ON when expected to be OFF (sprężenie hamulca (BRC) było WŁĄCZONE kiedy oczekiwany był stan WYŁĄCZONY): Kiedy mechaniczny hamulec silnika jest wyłączony, sygnał 100 musi być transmitowany do wejścia BRC z mikro przełączników hamulca. Jeśli ten sygnał nie istnieje, pokazywany jest ten błąd. Sprawdź przełączniki hamulca. Sygnał 100 może nie być transmitowany do kontaktów przełączników.

13 Brake checkback (BRC) was OFF when expected to be ON (sprężenie hamulca (BRC) było WYŁĄCZONE kiedy oczekiwany był stan WŁĄCZONY): Kiedy mechaniczny hamulec silnika jest włączony, sygnał 100 musi być odcity zanim hamulec przejdzie od mikro przełączników do wejścia BRC. Jeśli sygnał 100 nie jest odebrany, występuje ten błąd. Sprawdź przełączniki hamulca. Hamulec silnika nie może być włączony.

14 DC-bus voltage is too high (napiecie DC-bus jest zbyt wysokie): ten błąd pojawi się kiedy napięcie linii jest za wysokie. Sprawdź napięcie linii z wejść L1, L2, L3. Napięcie linii nie może być większe niż 420V. Poza tym, sprawdź rezystancję połączeń.

15 DC-bus voltage is too low (napiecie DC-bus jest za niskie): ten błąd pojawi się kiedy napięcie linii jest poniżej wartości odpowiednich dla pracy. Sprawdź napięcie linii z wejść L1, L2, L3. Napięcie linii nie może być poniżej 340V.

18 Car overspeed (nadmierna prędkość kabiny): ten błąd pojawia się jeśli informacja o prędkości z en kodera jest powyżej prędkości obliczeniowej. Konieczne jest sprawdzenie połączenia en kodera. Konieczne jest sprawdzenie parametrów silnika. Konieczne jest nastawienie prawidłowego wyrównoważenia dźwigu. Wyrównoważenie obciążenia musi być skontrolowane przez umieszczenie połowy obciążenia nominalnego w kabinie. Wzmocnienie prędkości PID w ustawieniach kontroli PID mogą być niewystarczające. Wzmocnienie musi być zwiększone.

19 Could not Reach required speed (nie mógł osiągnąć wymaganej prędkości): Mimo, że wystarczająca moc jest transmitowana do silnika to silnik nie osiąga wymaganej prędkości i pojawi się ten błąd. Konieczne jest sprawdzenie parametrów silnika. Konieczne jest sprawdzenie połączeń en kodera. Wyrównoważenie obciążenia musi być skontrolowane przez umieszczenie połowy obciążenia nominalnego w kabinie. Wzmocnienie prędkości PID w ustawieniach kontroli PID mogą być niewystarczające. Wzmocnienie musi być zwiększone. Natężenie prądu odciażonego silnika znajdujące się na tabliczce znamionowej silnika musi być 20% w maszynach reduktorowych.

21 At least one chase is missing (brak przynajmniej jednej z faz): Wejścia L1, L2, L3 i N muszą być sprawdzone.

21 3-Phase sequence is wrong (sekwencja 3 faz jest nieprawidłowa): Faza L3 lub L1 musi być zamieniona z fazą L2.

23 24V supply voltage too low (napiecie zasilania 24V jest zbyt niskie): Zmierz wejścia 24 na ARCODE. Ten błąd występuje jeśli mierzona wartość jest poniżej 20VDC. Sprawdź wyjścia jednostki podziału mocy 24V (transformator). Na wyjściach transformatora musi być 19VAC. Jeśli napięcie jest poniżej 19VAC, transformator nie działa poprawnie lub występuje linia używająca przeciążenia w 24V wyjściach do zmniejszenia napięcia.

27 Maximum time of travel exceeded (przekorczony czas maksymalnej jazdy): Jeśli dźwig nie może minąć magnesów steru drzwi (ML1 i ML2) w nastawionym czasie jazdy, pojawia się ten błąd. Maksymalny czas jazdy musi być dostosowany zgodnie z prędkością silnika.

29 ML1-ML2 zwarte (zwarcie ML1-ML2): Ten błąd pojawia się jeśli sygnał M1, M2 zatrzymuje się lub rozpoczyna w tym samym czasie. Połączenia przełączników magnetycznych ML1, ML2 są kontrolowane.

30 ML1-ML2 sequence wrong or could not be read (Nieprawidłowa sekwencja ML1-ML2 lub nie mogą być przeczytane): Przełączniki magnetyczne muszą być przesunięte ML1 w dół i ML2 w górę. Kiedy winda jedzie w dół, najpierw ML1 potem ML2 musi zbliżyć się do magnesu. Przewodu przełączników magnetycznych muszą być sprawdzone.

31 Door(s) could not be close (drzwi nie mogą być zamknięte): ten błąd jest odbierany kiedy pojawi się komenda „zamknij drzwi” (close the door) i obwód bezpieczeństwa (120-130-140) nie pracuje w czasie zamknięcia drzwi. Czas zamknięcia drzwi może nie być

wystarczący. Zwiększ czas. Sprawdź przewody do przekaźnika zamknięcia drzwi w skrzynce rewizji. Może wystąpić problem z kontaktami drzwi. Sprawdź kontakty rygli. Jeśli wyłączniki krańcowe drzwi nie są podłączone lub nie istnieją, wybierz „nie podłączone” (not connected) z parametrów wyłączników krańcowych.

32 Door(s) could not open (drzwi nie mogą być otworzone): ten błąd jest odbierany kiedy pojawi się komenda „otwórz drzwi” (open the door) i obwód bezpieczeństwa (120-130-140) nie przewyża w czasie otwarcia drzwi. Czas otwarcia drzwi może nie być wystarczający. Zwiększ czas. Sprawdź przewody do przekaźnika otwarcia drzwi w skrzynce rewizji. Jeśli wyłączniki krańcowe drzwi nie są podłączone lub nie istnieją, wybierz „nie podłączone” (not connected) z parametrów wyłączników krańcowych.

35 Safety-chain (120) interrupted during travel (obwód bezpieczeństwa (120) przerywany podczas jazdy): sprawdź obwód 120. Podczas ruchu sprawdź części, których kontakty mogą zmienić miejsce podczas ruchu takie jak luźne kontakty obwodu i kontakty regulatora.

37 140 interrupted during travel (140 przerywane podczas jazdy): Drzwi wewnętrzne będą przecinać kontakt kiedy rozpocznie się ruch. Sprawdź kontakt drzwi wewnętrznych.

38 Encoder position was too different from magnet reading (pozycja enkodera była o zbyt wiele różna od odczytu magnesu): magnes strefy drzwi musiał się przesuwać lub łańcuchy mogły się przesuwać za dużo.

41 817 signal was not OFF when it should (sygnał 817 nie był WYŁĄCZONY kiedy powinien): Magnes 817 mógł się przesuwać lub łańcuchy mogły się przesuwać za dużo.

53 Encoder direction is wrong (kierunek enkodera jest zły): Zmień kierunek enkodera z menu. auto tuning musi być przeprowadzony ponownie kiedy kierunek enkodera jest zmieniony dla maszyny bezreduktorowej.

54 OGD Error (błąd OGD): Chwilejny początek występuje kiedy wprowadzona wartość anti roll back (przeciwdziałania obrotem) jest za wysoka.

55 Contactor dropped (stycznik opadł): sygnał 100 który normalnie przechodzi przez otwarte kontakty styczników KPA, KPB i KFR dochodzą do wejścia KRC w ARCODE. Musi być sygnał 100 w wejściu KRC kiedy wszystkie styczniki są aktywowane. Ten błąd pojawia się jeśli któryś ze styczników opada lub sygnał 100 zostaje przerywany podczas ruchu.

ARKEL Elektrik Elektronik Ticaret Ltd. Şti.

Serifali Mah. Turker Cad. No:59, 34775 Umraniye/İSTANBUL/TURKIYE

TEL: (+90 216) 540 67 24 - 25

Fax: (+90 216) 540 67 26

E-mail : info@arkel.com.tr

www.arkel.com.tr



Spis treści

1. Wstęp	3
2. Wersja firmware	3
3. Połączenia	3
4. Ustawienia parametrów	3
5. Opis funkcji samo-monitoringu	4
6. Resetowanie stałego błędu blokującego	5
7. Przeglądy	5
8. Test funkcji samo-monitoringu	6

ARCODE

Instrukcje Testu

Samo-monitoring Hamulców Maszyny

Samo-monitoring poprawnego funkcjonowania hamulców maszyny
jako część ochrony przed niezamierzonym ruchem kabiny (UCM)

1. Wstęp

Samo-monitoring hamulców maszyny jest wykonywany przez sprawdzenie ziluzowania każdego hamulca dla każdego przegądu, co zapobiega uruchomieniu dźwigu w przypadku jeśli ziluzowanie się nie powiedzie. Po wykryciu usterki hamulca w pewnej ramie działania, dźwиг zostaje wyłączony z użytku, nawet jeśli główne zasilanie zostaje wyłączone i włączone ponownie. Tylko osoba kompetentna po interwencji może przewrócić dźwиг do pracy.

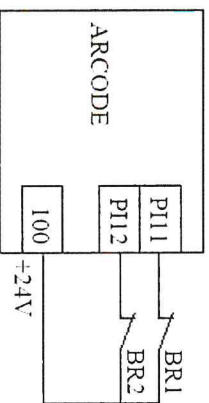
2. Wersja firmware

Samo-monitoring hamulców wymaga odpowiedzi dla +A3 jest dostępny z wszystkimi wersjami firmware dla ARCODE.

3. Połączenia

Status mikroprzełączników (ogólnie dwa) zamontowanych na każdym hamulcu jest kontrolowany przez sygnały cyfrowe. Wejścia te są przypisane do programowalnych wejść ARCODE. Mikroprzełączniki muszą być normalnie zamknięte (N.C.). Kiedy hamulce są zamknięte, to wejścia muszą być WŁĄCZONE.

Wejścia P11 i P12 są ustawione fabrycznie, domyślnie na podłączenie mikroprzełączników hamulca. Wejścia te nie są obowiązkowe. Mogą być zmienione w menu.



BR1: Normalnie zamknięty N.C. kontakt pierwszego mikroprzełącznika hamulca.
BR2: Normalnie zamknięty N.C. kontakt drugiego mikroprzełącznika hamulca.

Wejścia są WŁĄCZONE kiedy hamulce są zamknięte.
Wejścia są WYŁĄCZONE kiedy hamulce są otwarte.

4. Ustawienia parametrów

Aby aktywować funkcje samo-monitoringu hamulców maszyny, konieczne jest wprowadzenie wymaganych ustawień:

Tools → Device parameters → Protection and monitoring settings → Other protection settings → mechanical brake monitoring: ON

Narzędzia → Parametry urządzenia → Ustawienia monitoringu i ochrony → Inne ustawienia ochrony → monitoring hamulca mechanicznego: WŁĄCZONE

Tools → Device parameters → Protection and monitoring settings → Other protection settings → mechanical brake-2 monitoring: ON

Narzędzia → Parametry urządzenia → Ustawienia monitoringu i ochrony → Inne ustawienia ochrony → monitoring hamulca-2 mechanicznego: WŁĄCZONE

UWAGA: Ten parametr jest ustawiony na „OFF”/”Wyłączony” w ustawieniach fabrycznych. Powinien być ustawiony na „On”/”Włączony” tylko po okablowaniu hamulców i mikroprzełączników. W przeciwnym wypadku, ARCODE stale podaje błąd i blokuje windę.

Tools → Device parameters → Programmable inputs → ARCODE controller input

P11: (BRC) Mechanical brake checkback

P12: (BRC2) Mechanical brake-2 checkback

(Narzędzia → Parametry urządzenia → Wejścia programowalne → Wejścia sterownika ARCODE)

P11: (BRC) Sprzężenie zwrotne hamulca mechanicznego

P12: (BRC2) Sprzężenie zwrotne hamulca-2 mechanicznego

(Inne dostępne wejścia programowalne mogą zostać użyte, ale połączenia powinny zostać wykonane w odpowiadający sposób).

5. Opis funkcji samo-monitoringu

a) Samo-monitoring po zaizymaniu

Po zwolnieniu przekładnika hamulca MBR, (jest to przypisane jako programowalne wyjścia przekładnikowe PR2 w ARCODE), ARCODE czeka na aktywację (24VDC) wejścia P11 (BRC) i P12 (BRC2) w pewnym okresie czasu. Jeśli na koniec tego okresu nie ma sygnału, ARCODE podaje błąd „Er13 Holding of mechanical brake not sensed” / „Er 12 Trzymanie hamulca mechanicznego nie wykryte”. Nie jest to stale blokujący błąd. (*2). Będzie zresetowany po ponownym aktywowaniu wejść P11 i P12 (*3). Jeśli błąd ten powtarza się 2 razy stale (*4), przechodzi w stały błąd. Na górze ekranu AREM zobaczysz „Er13 Holding of mechanical brake not sensed (permanent)” / „Er 12 Trzymanie hamulca mechanicznego nie wykryte (stały)”. Blokując to system na stałe.

W celu przywrócenia systemu do normalnego trybu pracy, stały błąd musi zostać wyzyszczone, następnie system powinien być zresetowany.

AREM: Tools → System tools → Clear permanent error

(AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Wyczyść stały błąd)

AREM: Tools → System tools → Reset system

(AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Reset systemu)

b) Samo-monitoring przed startem

Po aktywowaniu przekładnika hamulca MBR, ARCODE czeka na to aby wejścia P11 (BRC) i P12 (BRC2) były dezaktywowane (otwarty obwód) w ciągu pewnego okresu czasu. Jeśli sygnał nie zostanie dezaktywowany przed upływem tego okresu, ARCODE podaje błąd „Er13 Release of mechanical brake not sensed” / „Er13 Zwolnienie hamulca mechanicznego nie wykryte”. Błąd ten nie jest stale blokującym błędem (*2). Zostanie zresetowany automatycznie po pewnym czasie. Jeśli błąd ten powtarza się 2 razy stale (*4), przechodzi w stały błąd. Na górze ekranu AREM zobaczysz „Er13 Release of mechanical brake not sensed (permanent)” / „Er13 Zwolnienie hamulca mechanicznego nie wykryte (stały)”. Jest to stały błąd i blokuje to system na stałe.

W celu przywrócenia systemu do normalnego trybu pracy, stały błąd musi zostać wyczyszczone, następnie system powinien być zresetowany.

AREM: Tools → System tools → Clear permanent error
(AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Wyczyść stały błąd)
AREM: Tools → System tools → Reset system
(AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Reset systemu)

*2: Zgodnie z EN 81-1 + A3, kiedy funkcja samo-monitoringu wykrywa błąd, tylko interwencja kompetentnej osoby może doprowadzić do przywrócenia działania dźwigu. Ten błąd nie powinien być zresetowany nawet jeśli odenie się główne zasilanie i ponownie ja włączy. Ten typ błędu jest zdefiniowany w tym dokumencie jako „stały błąd blokujący” (permanent blocking error).

*3: Ta cecha jest dodana po zatwierdzeniu przez Liftnstitut (NB) w celu uniknięcia niepotrzebnych blokowań dźwigu w przypadku przypadkowych wykryć błędów. Dźwig będzie już zablokowany na stałe tak długo jak mikroprzełącznik hamulca pozostają w tej samej pozycji.

*4: Licznik błędów zwiększa wartość za każdym razem kiedy wykryta zostanie usterka. Kiedy licznik osiągnie konsekwentnie wartość 2 błędów, wystąpi stały błąd blokujący.

6. Resetowanie stałego błędu blokującego

Stale błędy blokujące nie mogą być usunięte nawet jeśli zasilanie główne zostanie wyłączone i włączone ponownie. Tak jak wspomniano powyżej stale błędy mogą zostać usunięte tylko w następujący sposób:

AREM: Tools → System tools → Clear permanent error
(AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Wyczyść stały błąd)

7. Przejażdzy

Nr	Treść	Opis
12	Holding of mechanical brake not sensed / Trzymanie hamulca mechanicznego nie wykryte	Parametr "(P0045) Mechanical brake monitoring" / (P0045) Monitoring hamulca mechanicznego" jest ustawiony na "On"/"Włączony" i przekaznik hamulca (MBR) odpadł, ale wejścia (BRC) / (BRC2) są nadal aktywne.
13	Release of mechanical brake not sensed / Zwolnienie hamulca mechanicznego nie wykryte	Parametr "(P0045) Mechanical brake monitoring" / (P0045) Monitoring hamulca mechanicznego" jest ustawiony na "On"/"Włączony" i przekaznik hamulca (MBR) załączony, ale wejścia (BRC) / (BRC2) są nadal aktywne.

8. Test funkcji samo-monitoringu

a) Otwarty obwód wejścia P111 (BRC) lub P112(BRC2)

Nr	Procedura testu	Wynik
1	Kiedy winda jest w stanie bezczynności, odłączyć przewód od wejścia P111	ARCODE podaje błąd "Er12 Holding of mechanical brake not sensed" / "Er12 Trzymanie hamulca mechanicznego nie wykryte". Nie jest to stałe blokujący błąd.
2	Podłączyć ponownie przewód do wejścia P111	Błąd zostanie zresetowany automatycznie.
3	Powtórzyć odpowiednio kroki 1 i 2.	ARCODE podaje ten sam numer błędu jako "stały". Ponieważ jest to konsekwentnie drugi błąd. Blokują to system na stałe.
4	Podłączyć ponownie przewód do wejścia P111	ARCODE podaje stale ten sam błąd.
5	Wyłączyć główne zasilanie i ponownie je włączyć.	ARCODE podaje stale ten sam błąd.
6	AREM: Tools → System tools → Clear permanent error (AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Wyczyść stały błąd)	Błąd zostanie zresetowany i ARCODE zacznie pracować w normalnym trybie.
7	AREM: Tools → System tools → Reset system (AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Reset systemu)(*5)	
7	Powtórzyć te same kroki dla P112 (BRC2)	

b) Zwarcie obwodu wejścia P111 (BRC) lub P112(BRC2)

Nr	Procedura testu	Wynik
1	Kiedy winda jest w stanie bezczynności, wykonać mostek z zacisku 100(+24V) do wejścia P111	
2	Wydac komendę	ARCODE podaje błąd "Er13 Release of mechanical brake not sensed" / "Er13 Zwolnienie hamulca mechanicznego nie wykryte". Pierwszy błąd nie jest stale blokującym błędem. Błąd zostanie zresetowany automatycznie.
3	Wydac kolejną komendę	ARCODE podaje ten sam numer błędu jako "stały". Ponieważ jest to konsekwentnie drugi błąd. Blokują to system na stałe.
4	Usunąć mostek z wejścia P111.	ARCODE podaje stale ten sam błąd.
5	Wyłączyć główne zasilanie i ponownie je włączyć.	ARCODE podaje stale ten sam błąd.
6	AREM: Tools → System tools → Clear permanent error (AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Wyczyść stały błąd)	Błąd zostanie zresetowany i ARCODE zacznie pracować w normalnym trybie.

	AREM: Tools → System tools → Reset system (AREM: Narzędzia → Narzędzia systemowe → Reset systemu)*5)	
7	Powtórzyć te same kroki dla PI12 (BRC2)	

*5: Alternatywne sposoby na „Zresetowanie Systemu” to:

- WYŁĄCZENIE zasilania ARCODE i ponowne WŁĄCZENIE lub,
- obniżenie przełącznika Recall/Przywołania w pozycję „1” i następnie ponownie w pozycję „0”;

INSTRUKCJA REFERENCYJNA PARAMETRÓW ARCODE



Spis treści

Historia zmian dokumentu	10
1. Menu	11
1.1.Ustawienia podstawowe	
P0815:Elevator Description / Opis Dźwigu	11
1.1.1Notatki parametru	
P0550: Menu Level / Poziom Menu	11
P0002: Number of floors / Liczba przystanków	11
P0402: Main Voltage (Phase to Phase) / Zasilanie główne (Faza – Faza)	11
P0292: Operation Mode / Tryb Pracy	11
P0654: Safety Chain Voltage / Napięcie Obwodu bezpieczeństwa	11
1.2Informacja na tabliczce znamionowej wciągarki	
P0229: Motor Type / Typ silnika	11
P0150: Motor Voltage / Napięcie Silnika	11
P0159: Nominal Motor Current / Nominalne Natężenie Prądu Silnika	12
P0149: Nominal Motor RPM / Nominalne obroty silnika	12
P0165: Nominal Motor Frequency / Nominalna Częstotliwość Silnika	12
P0148: Nominal Car Speed / Nominalna Prędkość Kabin	12
P0430: No-load Current / Natężenie Bez Załadunku	12
P0603: Nominal Slip Frequency / Nominalna Częstotliwość Poślizgu	12
1.3Ustawienia napędu	
P0521: Motor Auto-Tuning Done / Auto Tuning Silnika Wykonany	12
P0533: Motor Control Type / Typ Kontroli Silnika	12
P0522: Motor Direction / Kierunek Silnika	12
1.3.1USTAWIENIA KRZYWEJ JAZDY	
P0142: Inspection Mode Speed / Prędkość Trybu Inspekcji	12
P0142: Acceleration (P) / Przyspieszenie (P)	13
P0220: Deceleration (NA) / Opóźnienie (NA)	13
P0220: Jerk-1 (S1) / Zryw-1 (S1)	13
P0220: Jerk-2 (S2) / Zryw-2 (S2)	14
P0223: Jerk-3 (S3) / Zryw-3 (S3)	14
P0224: Jerk-4 (S4) / Zryw-4 (S4)	14
P0350: Anti-Rolback Function / Funkcja Przeciwdziałaniu Wyróceniu	15
P0363: PID gains boost percent on anti-rollback / Zwiększenie procent wzmożenia PID dla przeciwdziałania wyróceniu	15
P0779: Pre-torque function / Funkcja momentu wstępnego	15
1.3.2Ustawienia sterowania PID	
1.3.2.1Wzmocnienia Prędkości PID	
P0387: KP Gain for Speed-PID (Zero speed) / Wzmocnienie KP dla Prędkości PID (Zero prędkości)	15

P0388: KI Gain for Speed-PID (Zero speed) / Wzmocnienie KI dla Prędkości PID (Zero prędkości)	16
P0420: KP Gain for Speed-PID (Full speed) / Wzmocnienie KP dla Prędkości PID (Pełna prędkość)	16
P0421: KI Gain for Speed-PID (Full speed) / Wzmocnienie KI dla Prędkości PID (Pełna prędkość)	16
1.3.Wzmocnienia natężenia PID	
P0352: KP Gain for Current-PID (Full speed) / Wzmocnienie KP dla Natężenia PID (Pełna prędkość)	16
P0383: KI Gain for Current-PID (Full speed) / Wzmocnienie KI dla Natężenia PID (Pełna prędkość)	16
1.3.4Wzmocnienia PID przeciwdziałania wywróceniu	
P0359: KP Gain for Speed-PID on anti-rollback / Wzmocnienie KP dla Prędkości PID przy przeciwdziałaniu wywróceniu	16
P0360: KID Gain for Current-PID on anti-rollback / Wzmocnienie KID dla Natężenia PID przy przeciwdziałaniu wywróceniu	17
1.3.5Czasy Hamulca i Silnika	
P0336: Mechanical brake opening time / Czas otwarcia mechanicznego hamulca	17
P0337: Mechanical brake closing time / Czas zamknięcia mechanicznego hamulca	17
1.3.6Napięcie silnika / profil częstotliwości	
P0645: Motor DE flux time / Czas defluxu silnika	17
P0247: Middle frequency / Częstotliwość środkowa	18
P0248: Middle frequency voltage / Napięcie częstotliwości środkowej	18
P0249: Minimum frequency / Częstotliwość minimalna	18
P0250: Minimum frequency voltage / Napięcie częstotliwości minimalnej	18
1.3.7Ustawienia enkodera silnika	
P0257: Motor encoder pulse/rev / Enkoder silnika impuls/obr.	18
P0516: Motor encoder offset / przesunięcie enkodera silnika	18
P0520: Encoder Type / Typ Enkodera	18
P0519: Encoder direction / Kierunek Enkodera	19
1.4Ustawienia nauki szybu	
1.4.1Konfiguracja szybu	
P0452: Door-zone flag length / Długość znacznika strefy drzwi	19
P0459: Number of flags below 817 pre-limiter / Liczba znaczników poniżej wyłącznika wstępnego 817	19
P0591: Number of flags above 818 pre-limiter / Liczba znaczników powyżej wyłącznika wstępnego 818	19
1.4.2Nauczane wartości szybu	
P0443: Shaft learning done / Nauka szybu wykonana	19
1.4.2.1Pozytyje strefy drzwi górnego wejścia	
P0267: Floor-n door zone entry from top / wejście przystanku-n strefy drzwi od góry	19
1.4.2.2Pozytyje strefy drzwi dolnego wejścia	
P0509: Floor-n door zone entry from bottom / wejście przystanku-n strefy drzwi od dołu	20
P0309: Shaft encoder pulse/cm multiplier / Mnożnik impulsu/cm en kodera szybu	20
P0453: Sygnal pozycji 817	20
P0454: Sygnal pozycji 818	20

1.5Wejścia programowalne	
1.5.1Wejścia sterownika Arcode	
P0096: Arcode controller PIS / PIS sterownika Arcode	20
1.5.2Wejścia płyty IBC	
P0524: IBC board PIS / PIS płyty IBC	20
1.5.3Wejścia płyty CPC	
1.5.3.1Wejścia płyty CPC-1A	
P0478: CPC-1A board PIS / PIS płyty CPC-1A	21
P0479: CPC-1B board PIS / PIS płyty CPC-1B	21
P0480: CPC-2A board PIS / PIS płyty CPC-2A	21
P0481: CPC-2B board PIS / PIS płyty CPC-2B	21
P0482: CPC-3A board PIS / PIS płyty CPC-3A	21
P0483: CPC-3B board PIS / PIS płyty CPC-3B	21
1.5.4Wejścia płyty BCX	
1.5.4.1Wejścia P11 płyt BCX-A	
P0102: BCX-AS board P11 / P11 płyty BCX-AS	22
1.5.4.2Wejścia P12 płyt BCX-A	
P0486: BCX-AS board P12 / P12 płyty BCX-AS	22
1.5.4.3Wejścia P11 płyt BCX-B	
P0103: BCX-BS board P11 / P11 płyty BCX-BS	22
1.5.4.4Wejścia P12 płyt BCX-B	
P0487: BCX-BS board P12 / P12 płyty BCX-BS	22
1.5.5Wejścia płyty I00210	
1.5.5.1Wejścia P11 płyt I00210	
P0656: I00210 board P11 / P11 płyty I00210	22
1.6Wyjścia programowalne	
1.6.1Wyjścia sterownika Arcode	
P0107: Arcode controller PRS / PRS sterownika Arcode	23
1.6.1.1Wyjścia tranzystorowe sterowników Arcode	
P0471: Arcode controller PTS / PTS sterownika Arcode	23
1.6.2Wyjścia płyty IBC	
P0106: IBC board PRS / PRS płyty IBC	23
1.6.3Wyjścia płyty CPC	
1.6.3.1Wyjścia płyty CPC-1A	
P0538: POI	23
P0539: PT1	23
1.6.3.2Wyjścia płyty CPC-1B	
P0540: POI	23
P0541: PT1	23

1.6.3.3Wyjścia płyty CPC-2A	
P0542: PO1	23
P0543: PT1	23
1.6.3.4Wyjścia płyty CPC-2B	
P0544: PO1	24
P0545: PT1	24
1.6.3.5Wyjścia płyty CPC-3A	
P0546: PO1	24
P0547: PT1	24
1.6.3.6Wyjścia płyty CPC-3B	
P0548: PO1	24
P0549: PT1	24
1.6.4Wyjścia płyty BCX	
1.6.4.1Wyjścia PO1 płyt BCX-A	
P0113: BCX-AS board PO1 / PO1 płyty BCX-AS	24
1.6.4.2Wyjścia PO2 płyt BCX-A	
P0484: BCX-AS board PO2 / PO2 płyty BCX-AS	24
1.6.4.3Wyjścia PO1 płyt BCX-B	
P0114: BCX-BS board PO1 / PO1 płyty BCX-BS	25
1.6.4.4Wyjścia PO2 płyt BCX-B	
P0484: BCX-BS board PO2 / PO2 płyty BCX-BS	25
1.6.5Wyjścia płyty IO0210	
1.6.5.1Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-1	
P0660: IO0210 board Group-1 POS/ Grupa -1 POS płyty IO0210	25
1.6.5.2Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-2	
P0661: IO0210 board Group-2 POS/ Grupa -2 POS płyty IO0210	25
1.6.5.3Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-3	
P0662: IO0210 board Group-3 POS/ Grupa -3 POS płyty IO0210	25
1.6.5.4Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-4	
P0663: IO0210 board Group-4 POS/ Grupa -4 POS płyty IO0210	26
1.7Gałąź: Ustawienia drzwi	
1.7.1Wyjścia sterownika Arcode	
P0023: Time to wait after photocell interruption / Czas do odczekania po przerwaniu fotokonórki	26
P0056: Door state when idle on floor / Stan drzwi kiedy beczynny na przyłanku	26
P0053: Door contacts setting time / Ustawienia czasu dla kontaktów drzwi	26
P0054: Pause time before door reversal / Pauza drzwi przed ponownym ruchem drzwi	26
P0055: Door activation when 120 is off / Aktywacja drzwi kiedy 120 jest wyłączony	27
P0528: Door close button delay / Zwłoka przycisku zamknięcia drzwi	27
P0553: Open delay after ret. cam release. / Zwłoka otwarcia po zwolnieniu ruchomej krzywki	27

1.7.2Typy drzwi A	
P0007: Are all A-Doors the same type / Czy wszystkie drzwi A są tego samego typu	27
P0008: Types of all A-Doors / Typy wszystkich drzwi A	27
P0091: Floor-S Door-A type	27
1.7.3Ustawienia drzwi A	
P0013: Door-A limit switches / Wyłączniki krańcowe drzwi A	27
P0014: Door-A limit switches contacts type / Typy kontaktów wyłączników krańcowych drzwi A	28
P0015: Door-A limit switches function / Funkcja kontaktów wyłączników krańcowych drzwi A	28
P0016: Door-A normal opening time / Normalny czas otwierania drzwi A	28
P0017: Door-A normal closing time / Normalny czas zamykania drzwi A	28
P0018: Door-A magnetic lock drops / Spadki rygla magnetycznego drzwi A	28
1.7.4Typy drzwi B	
P0010: Are all B-Doors the same type / Czy wszystkie drzwi B są tego samego typu	28
P0011: Types of all B-Doors / Typy wszystkich drzwi B	28
P0092: Floor-S Door-B type	28
1.7.5Ustawienia drzwi B	
P0020: Door-B limit switches / Wyłączniki krańcowe drzwi B	28
P0047: Door-B limit switches contacts type / Typy kontaktów wyłączników krańcowych drzwi B	28
P0048: Door-B limit switches function / Funkcja kontaktów wyłączników krańcowych drzwi B	29
P0049: Door-B normal opening time / Normalny czas otwierania drzwi B	29
P0050: Door-B normal closing time / Normalny czas zamykania drzwi B	29
P0051: Door-B magnetic lock drops / Spadki rygla magnetycznego drzwi B	29
1.8Funkcje płyty DBR	
P0069: Door safety circuit bridging board / Płyta mostkowania obwodu bezpieczeństwa drzwi	29
1.8.1Ustawienia wstępnego otwarcia	
P0071: Door pre-opening function / Funkcja wstępnego otwarcia drzwi	29
P0072: Door pre-opening start distance / Odległość startowa wstępnego otwarcia drzwi	29
1.8.2Ustawienia relevelingu	
P0075: Re-leveling function / Funkcja relevelingu	29
P0790: Re-leveling distance / Dystans relevelingu	29
P0809: Re-leveling start distance / Dystans początkowy relevelingu	30
P0823: Magnet sensor orientation / Orientacja sensora Magneto	30
1.9Funkcje wyświetlania	
1.9.1Znaki piętér	
P0461: Floor-S sign / Znak Piętra-S	30
1.9.2Ustawienia wyświetlaczy Dot-matrix	
P0764: Dot-matrix displays language / Język wyświetlaczy Dot-matrix	30
P0431: Out-of-service text / Tekst Wyłączony z eksploatacji	30
P0432: Overload text / Tekst przeciążenia	31

P0523: Maintenance text / Tekst konserwacji	31
P0631: Fire evacuation message / Wiadomość ewakuacji pożarowej	31
P0765: Backup power evacuation text / Tekst ewakuacji z zasilaniem awaryjnym	31
P0766: Start up text / Tekst rozruchu	31
P0767: Door open error text / Tekst błędu otwierania drzwi	31
P0062: Direction arrow sliding speed / Prędkość przewijania strzałki kierunku	31
P0063: Floor number indication sliding direction / Kierunek przewijania wskaźnika numeru piętra	31
P0064: Floor number indication sliding speed / Prędkość przewijania wskaźnika numeru piętra	31
1.9.3Gałąź: ustawienie kody Gray / Binarny	
P0066: Gray/Binary code start number / Numer startowy kodu Greya/Binarnego	32
1.10Gałąź: Ustawienia serwisu telefonicznego	
P0022: Time to wait for loading/unloading / Czas na oczekiwanie na załadunek/rozładunek	32
P0024: Collection mode / Tryb zbiorczości	32
P0025: Disable second direction call from LOPs / Wyłączenie wezwania drugiego kierunku z LOP	32
P0026: Fake call detection by using photocell / Wykrywanie fałszywych wezwań przez użycie fotokomórki	33
P0027: Maximum number of allowed COP calls / Maksymalna liczba dozwolonych wezwań COP	33
P0027: Cancelling COP calls on second press / Anulowanie wezwań COP przy drugim naciśnięciu	33
P0121: Cancelling LOP calls on second press / Anulowanie wezwań LOP przy drugim naciśnięciu	33
1.11Gałąź: Specjalne funkcje dźwigu	
1.11.1Gałąź: Ustawienia trybu pożarowego	
P0616: Primary fire signal (YAN1) / Podstawowy sygnał pożarowy (YAN1)	33
P0619: Primary fire exit floor / Podstawowy przystanek wyjścia pożarowego	33
P0616: Secondary fire signal (YAN1) / Drugorzędny sygnał pożarowy (YAN2)	33
P0620: Secondary fire exit floor / Drugorzędny przystanek wyjścia pożarowego	33
P0614: Condition to exit fire mode / Warunki do wyjścia z trybu pożarowego	34
P0617: On arrival to fire exit, the doors / Drzwi, po przybyciu na wyjście pożarowe	34
P0618: Audible fire alarm / Dźwiękowy alarm pożarowy	34
1.11.2Gałąź: Ustawienia funkcji parkowania	
P0621: Parking function / Funkcja parkowania	34
P0628: Park floor / Piętro parkowania	34
P0629: Time to wait before parking / Czas oczekiwania przed parkowaniem	34
1.12Ustawienia grupy	
P0086: Group identity / Tożsamość grupy	34
P0087: Bottom missing floors / Dolne brakujące piętra	35
P0088: Top missing floors / Górnne brakujące piętra	35
P0089: Time to disconnect form group / Czas na odłączenie od grupy	35
1.13Dźwięki i alerty	
P0463: COP floor chime / Dzwon piętra w COP	35

P0465: LOP floor chime / Dzwon piętra w LOP	35
P0466: Overhead alert / Alert przeciążenia	35
P0467: COP button press sounds / Dźwięki naciśnięcia przycisku w COP	35
P0469: LOP button press sounds / Dźwięki naciśnięcia przycisku w LOP	35
P0470: Floor chime type / Typ dźwięku przystankowego	35
1.14Ustawienia ochrony i monitoringu	
1.14.1Ustawienia ochrony drzwi	
P0555: Disabling a constantly interrupted photocell state przerwaną fotokomórki / Wyłączenie stałe przerwaną fotokomórki	36
P0033: Number of unjamming tries / Liczba prób odkleszczenia	36
1.14.2Ustawienia ochrony siłnika	
P0036: Motor temperature monitoring / Monitoringu temperatury siłnika	36
P0429: Motor overcurrent limit / Limit nadprądowy siłnika	36
1.14.3Ustawienia monitorowania głównej linii zasilania	
P0036: Phase sequence monitoring / Monitoringu sekwencji fazy	36
1.14.4Inne ustawienia ochrony	
P0044: Maximum allowed time of travel between floors / Maksymalny dopuszczalny czas jazdy pomiędzy przystankami	36
P0045: Mechanical brake monitoring / Monitoringu hamulca mechanicznego	37
P0800: Mechanical brake-2 monitoring / Monitoringu hamulca-2 mechanicznego	37
P0788: APRE monitoring / Monitoringu APRE	37
P0804: Speed governor locking time / Czas blokowania ogranicznika prędkości	37
P0795: When safety chain (120) jest off / Kiedy obwód bezpieczeństwa (130) jest wyłączony	37
1.14.5Ochrona kabiny i monitoringu	
P0797: Behavior when car top (IBC) disconnected / Zachowanie kiedy dach kabiny (IBC) jest odłączone	37
P0798: Behavior when car panel (CPC) disconnected / Zachowanie kiedy panel kabiny (CPC) jest odłączony	38
P0799: Behavior when car light fuse is blown / Zachowanie kiedy bezpiecznik świateł jest wyrzucony	38
1.15Ustawienia poziomu dostępu	
P0436: Maintenance tech. Password / Hasło technika konserwującego	38
P0437: Installer Password / Hasło instalatora	38
1.16Inne ustawienia	
P0499: Car light off-delay / Zwłoka wyłączenia oświetlenia kabiny	38
P0517: Limiters to be used in inspection / Ograniczniki do użycia w inspekcji	38
P0518: On inspection and recall limits / Ograniczenia w inspekcji i odwołaniu	38
P0529: Car fan automatic off-delay / Zwłoka automatycznego wyłączenia wentylatoru	39
P0713: Door behavior on error / Zachowanie dźwigu w błędzie	39
1.17Ewakuacja z zasilaniem awaryjnym	
P0712: Evacuation method / Metoda ewakuacji	39
P0748: Backup power source voltage / Napięcie źródła zasilania awaryjnego	39

P0389: UPS Power / Moc UPS	39
P0390: Maximum speed on evacuation / Maksymalna prędkość przy ewakuacji	39
P0714: Evacuation target / Cel ewakuacji.....	39
P0759: Delay for generator startup / Zwłoka dla rozruchu generatora	39
P0794: Relabeling speed	39
1.18Ewakuacja z zasilaniem awaryjnym	
1.18.1Przypadkowe wezwania kabinowe	
1.18.2Narzędzia testów akceptacyjnych	
1.18.3Limit błędu przekroczenia prędkości przy dojeździe	
1.18.4Limit błędu przekroczenia prędkości przy poziomowaniu	

Historia zmian dokumentu

Wersja	Data	Zmiany	Autor
V1.00	24.07.2013	Wersja pierwsza	Alper SÜLÜN

1. Menu

1.1 Ustawienia podstawowe

P0815: Elevator Description / Opis Dźwigu

Ten parametr utrzymuje ciąg tekstu, który jest używany do zdefiniowania dźwigu.

1.1.1 Notatki Parametru

Wartości notatek parametru mogą wstrzymać pewien ciąg, który jest używany do podania szybkiej informacji o ustawieniu parametru. Ta informacja może być definicją pewnych zmian wprowadzonych do parametrów do celów eksperymentalnych.

P0550: Menu Level / Poziom Menu

Urządzenie Arcem ma dwa widoki menu: Podstawowy i Zaawansowany widok. Jeśli wybrany jest Podstawowy, menu jest skrócone. Pokazane są pewne podstawowe wartości. Jeśli wybrany jest Zaawansowany, są pokazane wszystkie parametry.

P0002: Number of floors / Liczba przystanków

Ten parametr określa liczbę przystanków w systemie dźwigu.

P0402: Main Voltage (Phase to Phase) / Zasilanie główne (Faza – Faza)

Ten parametrstawia napięcie głównego zasilania sieci elektrycznej, która jest wykorzystana do zasilania systemu dźwigu.

P0292: Operation Mode / Tryb Pracy

Tylko tryb inspekcji: Kiedy wybrana jest ta opcja, dźwigu może jechać tylko w trybie inspekcji lub odwrotania. Z powodów bezpieczeństwa, ta opcja jest wybierana w ustawieniach fabrycznych.

Normalna praca: Po zakończeniu procedur tuningu silnika i nauki szybu, musi być wybrana ta opcja przez użytkownika, aby pozwolić na pracę dźwigu w trybie normalnej obsługi.

P0654: Safety Chain Voltage / Napięcie Obwodu bezpieczeństwa

Ten parametr informuje Arcode o napięciu obwodu bezpieczeństwa. Może być wybrany spośród 48VAC, 110VAC i 220VAC.

1.2 Informacja na tabliczce znamionowej wciągarki

P0229: Motor Type / Typ silnika

Ten parametr informuje Arcode o typie użytego silnika. Może być wybrany Synchroniczny lub Indukcyjny (Asynchroniczny).

P0150: Motor Voltage / Napięcie Silnika

Nominalne napięcie silnika jest zdefiniowane przez ten parametr. Wartość ta jest podana przez producenta silnika i pokazana na tabliczce maszyny.

P0159: Nominal Motor Current / Nominalne Natężenie Prądu Silnika
Nominalne natężenie prądu silnika jest zdefiniowane przez ten parametr. Wartość ta jest podana przez producenta silnika i pokazana na tabliczce maszyny.

P0149: Nominal Motor RPM / Nominalne obroty silnika

Nominalne obroty silnika RPM (Revolution per minute) są zdefiniowane przez ten parametr. Wartość ta jest podana przez producenta silnika i pokazana na tabliczce maszyny.

P0165: Nominal Motor Frequency / Nominalna Częstotliwość Silnika

Nominalna częstotliwość źródła silnika jest zdefiniowana przez ten parametr. Wartość ta jest podana przez producenta silnika i pokazana na tabliczce maszyny.

P0148: Nominal Car Speed / Nominalna Prędkość Kabin

Nominalna prędkość wciągarki dźwigu jest zdefiniowana przez ten parametr. Wartość ta jest podana przez producenta silnika i pokazana na tabliczce maszyny.

P0430: No-load Current / Natężenie Bez Zasiladunku

Natężenie silnika bez zasiladunku jest zdefiniowane przez ten parametr. Wartość ta jest podana przez producenta silnika i pokazana na tabliczce maszyny.

P0603: Nominal Slip Frequency / Nominalna Częstotliwość Poślizgu

Nominalna częstotliwość poślizgu silnika jest zdefiniowana przez ten parametr. Wartość ta jest podana przez producenta silnika i pokazana na tabliczce maszyny. Ten parametr jest dostępny tylko kiedy Typ Silnika jest wybrany jako Asynchroniczny.

1.3 Ustawienia napędu

Parametry w tej gałęzi są powiązane z napędem, silnik i jazda również wymagają regulacji przy doborze poinformowanego i doświadczanego technika.

P0521: Motor Auto-Tuning Done / Auto Tuning Silnika Wykonany

Jeśli auto tuning silnika został wykonany i rezultaty są zapisane, ten parametr automatycznie ustawia się na „Yes” (tak). Jeśli system dźwigowy wymaga przeprowadzenia auto-tuningu od początku, ten parametr powinien być ustawiony na „No” (nie).

P0533: Motor Control Type / Typ Kontroli Silnika

Typ pętli kontroli silnika może być dostosowany przy pomocy tego parametru. Mogą być wybrane Otwarta Pętla lub Zamknięta Pętla. Ten parametr jest dostępny tylko jeśli „P0229: Motor Type / Typ silnika” jest wybrany jako Asynchroniczny.

P0522: Motor Direction / Kierunek Silnika

...

1.3.1 USTAWIENIA KRZYWEJ JAZDY

Parametry jazy powiązanej prędkości i ustawienia komfortu mogą być odnalezione w tej gałęzi.

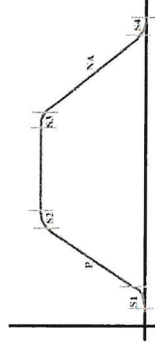
P0142: Inspection Mode Speed / Prędkość Trybu Inspekcji

Prędkość kabin w trybie inspekcji może być dostosowana tym parametrem.

Prędkość inspekcji może być ustawiona jako każda wartość poniżej 0,63m/sek.

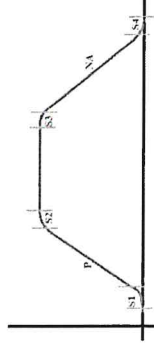
P0142: Acceleration (P) / Przyspieszenie (P)

Ten parametr jest używany do dostosowania przyspieszenia rozpędzenia kiedy kabina rozpoczyna ruch. Wartość wysokiego przyspieszenia może być niekomfortowa dla pewnych pasażerów przy czym skraca czas przejazdu. Ten parametr jest aktywny tylko kiedy „Comfort Level Parameter (Parametr Poziomu Komfortu)” dostosowano jako „User defined (zdefiniowany przez użytkownika)”.



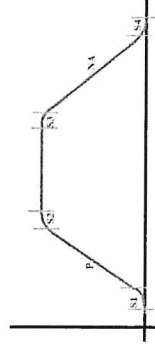
P0220: Deceleration (NA) / Opóźnienie (NA)

Ten parametr jest używany do dostosowania przyspieszenia prędkości w dół kiedy kabina zbliża się do jej poziomu zatrzymania. Wysoka wartość opóźnienia może być niekomfortowa dla pewnych pasażerów przy czym skraca czas przejazdu. Ten parametr jest aktywny tylko kiedy „Comfort Level Parameter (Parametr Poziomu Komfortu)” dostosowano jako „User defined (zdefiniowany przez użytkownika)”.



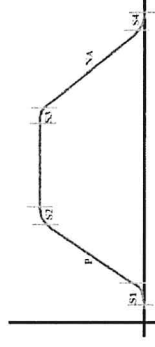
P0220: Jerk-1 (S1) / Zryw-1 (S1)

Ten parametr jest używany do złagodzenia przyspieszenia na początku pochylej prędkości w górę w krzywej jazdy. Zryw S1 (Zmiana w przyspieszeniu na sekundę) pokazany na poniższym rysunku. Ten parametr jest aktywny tylko kiedy „Comfort Level Parameter (Parametr Poziomu Komfortu)” dostosowano jako „User defined (zdefiniowany przez użytkownika)”.



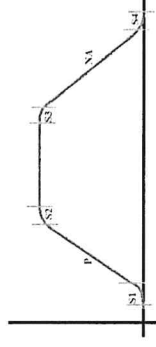
P0220: Jerk-2 (S2) / Zryw-2 (S2)

Ten parametr jest używany do złagodzenia przyspieszenia na końcu pochylej prędkości w górę w krzywej jazdy. Zryw S2 (Zmiana w przyspieszeniu na sekundę) pokazany na poniższym rysunku. Ten parametr jest aktywny tylko kiedy „Comfort Level Parameter (Parametr Poziomu Komfortu)” dostosowano jako „User defined (zdefiniowany przez użytkownika)”.



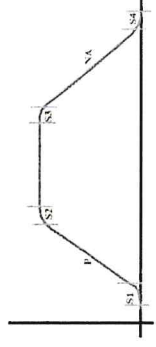
P0223: Jerk-3 (S3) / Zryw-3 (S3)

Ten parametr jest używany do złagodzenia przyspieszenia na początku pochylej zwalniania w krzywej jazdy. Zryw S3 (Zmiana w przyspieszeniu na sekundę) pokazany na poniższym rysunku. Ten parametr jest aktywny tylko kiedy „Comfort Level Parameter (Parametr Poziomu Komfortu)” dostosowano jako „User defined (zdefiniowany przez użytkownika)”.



P0224: Jerk-4 (S4) / Zryw-4 (S4)

Ten parametr jest używany do złagodzenia przyspieszenia na końcu pochylej zwalniania w krzywej jazdy. Zryw S4 (Zmiana w przyspieszeniu na sekundę) pokazany na poniższym rysunku. Ten parametr jest aktywny tylko kiedy „Comfort Level Parameter (Parametr Poziomu Komfortu)” dostosowano jako „User defined (zdefiniowany przez użytkownika)”.



P0350: Anti-Rollback Function / Funkcja Przeciwdziałania Wyrwóceniu

Funkcja przeciwdziałaniu wyrwóceniu jest używana do utrzymania dźwigu w stałej pozycji od zwolnienia hamulca aż do rozpoczęcia ruchu. Ta funkcja generuje wystarczająco dużo siły przeciwdziałającej grawitacji przez użycie siłnika do przetrzymywania kabiny, w celu zapobiegania uczuciu spadania pasażerów od chwili kiedy hamulec siłnika są zwolnione. Funkcja ta może być włączona lub wyłączona przez wybór „On (Włącz)” lub „Off (Wyłącz).

P0363: PID gains boost percent on anti-rollback / Zwiększenie procent wzmocnienia PID dla przeciwdziałania wyrwóceniu

Zwiększenie procent wzmocnienia PID wskazuje umocnienie czynnika dla współczynników natężenia PID normalnej pracy. Współczynniki natężenia PID są używana w pięci kontrolnej do oszacowania momentu. Ten parameter może być różny od 0 do 100 i powinien być dostosowany przez kompetentną osobę.

P0779: Pre-torque function / Funkcja momentu wstępnego

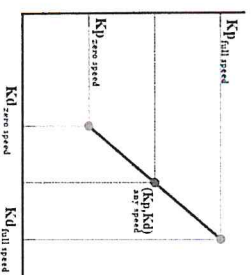
Funkcja momentu wstępnego jest funkcją wspierającą dla anti-rollback (przeciwdziałania wyrwóceniu). System przeciwdziałania wyrwóceniu, samodzielnie rozpoczyna podtrzymanie dźwigu z zerowym momentem. Wymagany moment jest obliczany z pięćmi kontrolnymi w trakcie. Funkcja momentu wstępnego szczerze wymagany moment dla funkcji przeciwdziałania wyrwóceniu z pomocą czujników mierzenia obciążenia. Ten parameter włącza i wybiera typ sensora lub wyłącza funkcję momentu wstępnego.

1.3.2 Ustawienia sterowania PID

Ta gałąź zawiera ustawienia wszystkich współczynników PID dla systemu Arcade.

1.3.2.1 Wzmocnienia Prędkości PID

Gałąź ustawień wzmocnienia prędkości PID. Współczynniki prędkości PID obliczane przez liniową interpolację pomiędzy współczynnikami zero prędkości i pełna prędkość.



P0387: KP Gain for Speed-PID (Zero speed) / Wzmocnienie KP dla Prędkości PID (Zero prędkości)

Proportjonalny okres pięci kontrolnej prędkości PID dla zera prędkości może być dostosowany przez ten parameter i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 99999. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

P0388: KI Gain for Speed-PID (Zero speed) / Wzmocnienie KI dla Prędkości PID (Zero prędkości)

Integralny okres pięci kontrolnej prędkości PID dla zera prędkości może być dostosowany przez ten parameter i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 99999. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

P0420: KP Gain for Speed-PID (Full speed) / Wzmocnienie KP dla Prędkości PID (Pełna prędkość)

Proportjonalny okres pięci kontrolnej prędkości PID dla pełnej prędkości może być dostosowany przez ten parameter i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 99999. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

P0421: KI Gain for Speed-PID (Full speed) / Wzmocnienie KI dla Prędkości PID (Pełna prędkość)

Integralny okres pięci kontrolnej prędkości PID dla pełnej prędkości może być dostosowany przez ten parameter i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 99999. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

1.3.3 Wzmocnienia natężenia PID

Ustawienie wzmocnienia natężenia PID są zebrane w tej gałęzi. Pełna natężenia PID oblicza wymagana wartość momentu dla żądanej prędkości pochodzącej z krzywej jazdy.

P0352: KP Gain for Current-PID (Full speed) / Wzmocnienie KP dla Natężenia PID (Pełna prędkość)

Proportjonalny okres pięci kontrolnej natężenia PID może być dostosowany przez ten parameter i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 100000. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

P0383: KI Gain for Current-PID (Full speed) / Wzmocnienie KI dla Natężenia PID (Pełna prędkość)

Integralny okres pięci kontrolnej natężenia PID może być dostosowany przez ten parameter i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 100000. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

1.3.4 Wzmocnienia PID przeciwdziałania wyrwóceniu

Ustawienia funkcji przeciwdziałania wyrwóceniu PID zawierają dwa ustawienia wzmocnienia PID. Jedno dla pięci kontrolnej prędkości PID i jedno dla pięci kontrolnej natężenia PID. Wzmocnienia pięci kontrolnej prędkości PID mogą być dostosowane przez ustawienia bezpośredniej wartości kiedy wzmocnienia pięci kontrolnej natężenia PID pochodne od wzmocnień natężenia PID normalnej pracy z czynnikiem zwiększającym.

P0359: KP Gain for Speed-PID on anti-rollback / Wzmocnienie KP dla Prędkości PID przy

przeciwdziałaniu wyrwóceniu

Proportjonalny okres pięci kontrolnej prędkości PID funkcji przeciwdziałania wyrwóceniu może być dostosowany przez ten parameter i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 50000. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

P0360: KD Gain for Current-PID on anti-rollback / Wzmocnienie KD dla Natężenia PID przy przeciwdziałaniu wywróceniu
 Proporcjonalny okres pętli kontrolnej natężenia PID funkcji przeciwdziałania wywróceniu może być dostosowany przez ten parametr i może być ustawiony na każdą wartość od 0 do 50000. Wartości wzmocnienia PID są w bezpośredniej relacji z ruchem kabiny. Podczas zmian tych wartości podejmij wymagane środki ostrożności w celu zapobiegania niebezpiecznemu ruchowi.

1.3.5 Czas Hamulca i Silnika

Ta gałąź zawiera ustawienia czasów pomiędzy działaniem silnika i hamulca.

P0336: Mechanical brake opening time / Czas otwarcia mechanicznego hamulca
 Ten parametr nastawia czas pomiędzy otwieraniem hamulca na początku jazd. Podczas tego okresu, silnik jest utrzymywany z zerową prędkością i oczekuje na uwolnienie przez hamulec mechaniczny.

Ustawienie tego parametru na zbyt krótkie spowoduje że ARCODE spróbuje ruszyć silnik przed zwolnieniem hamulca. Będzie to odczuwalne jako podskok w kabinie przy początkach jazdy.

Ustawienie tego parametru na zbyt długi spowoduje niepotrzebną zwłokę przed początkami jazdy.

Uwaga: Ten parametr również nastawia trwania fazy przeciwdziałania wywróceniu (jeśli funkcja przeciwdziałania wywróceniu jest włączona).

P0337: Mechanical brake closing time / Czas zamknięcia mechanicznego hamulca

Ten parametr nastawia zwłokę pomiędzy zatrzymywaniem silnika i zamykaniem hamulca na końcu jazd. Podczas tego okresu, silnik jest utrzymywany z zerową prędkością i oczekuje na podtrzymanie przez hamulec mechaniczny.

Ustawienie tego parametru na zbyt krótkie spowoduje że silnik zwolni kabinę zanim hamulec będzie mógł zatrzymać kabinę w oczekiwanej pozycji. W tym przypadku, kabina zacznie się poruszać swobodnie w cięższym kierunku do czasu kiedy zamknie się hamulec.

Ustawienie tego parametru na zbyt długi spowoduje niepotrzebną zwłokę przed otwarciem drzwi na końcu jazd.

P0645: Motor DE flux time / Czas defluxu silnika

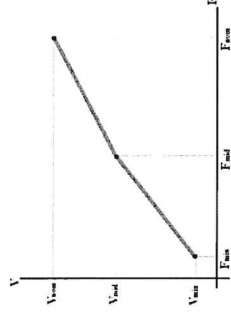
Kiedy kabina osiąga poziom swojego przystanku hamulce są zamknięte kiedy silnik ma podtrzymane zasilanie. W tej sytuacji hamulec nie utrzymuje kabiny. Jeśli zasilanie silnika przetrwane jest gwałtownie, tworzy mechaniczne uderzenie z niepokojącym dźwiękiem. W celu zapobiegania temu, zasilanie silnika jest zmniejszane i wtedy przecinane a wcześniej zdefiniowanym okresie za pomocą tego parametru. Jeśli ten okres jest na mały, to będzie odczuwalne uderzenie mechaniczne. Jeśli ten okres jest za długi, to otwarcie drzwi jest opóźnione. Parametr może być dostosowany od 0.1sek do 0.3 sek.

1.3.6 Napięcie silnika / profil częstotliwości.

W tej gałęzi można odnaleźć napięcie otwartej pętli kontrolnej vs. tabela częstotliwości. Te parametry mogą być aktywowane jeśli typ silnika jest wybrany jako Asynchroniczny. Parametr w tej gałęzi formuje kształt jak poniżej.

Wygląda jakby występowały dwie różne linie, które mają różny gradient. Ten typ wartości może być konieczny dla niektórych silników dla osiągnięcia dobrego rozpoczącia ruchu. Gradient pierwszej linii jest większy dla

zapewnienie większego momentu przez podanie większego napięcia do silnika. Gradient drugiej linii jest relatywnie mniejszy, ponieważ silnik już zaczyna się obracać i nie ma potrzeby podawania większego napięcia.



P0247: Middle frequency / Częstotliwość środkowa

Ten parametr określa przybliżony punkt środkowy częstotliwości napięcia – tabela częstotliwości. Wartość zmienna od 1Hz do 25Hz.

P0248: Middle frequency voltage / Napięcie częstotliwości środkowej

Ten parametr określa przybliżony punkt środkowy napięcia – tabela częstotliwości. Wartość zmienna od 10Volt do 100Volt.

P0249: Minimum frequency / Częstotliwość minimalna

Ten parametr określa przybliżony punkt minimalny częstotliwości napięcia – tabela częstotliwości. Wartość zmienna od 0Hz do 5Hz.

P0250: Minimum frequency voltage / Napięcie częstotliwości minimalnej

Ten parametr określa przybliżony punkt minimalny napięcia – tabela częstotliwości. Wartość zmienna od 0Volt do 50Volt.

1.3.7 Ustawienia enkodera silnika

W tej gałęzi zabrane są powiązane ustawienia enkodera silnika.

P0257: Motor encoder pulse/rev / Enkoder silnika impuls/obr.

Ten parametr definiuje ile impulsów jest generowanych na jeden obrót wirnika silnika. Może być użyte enkodery od 100 impulsów/obr. do 10000 impulsów/obr. ten parametr wymagany jest dla silników asynchronicznych.

P0516: Motor encoder offset / przesunięcie enkodera silnika

Dla silników synchronicznych jest to bardzo ważny parametr dla dobrego napędu. Wartość ta może być nastawiona automatycznie z procedury auto tuningu i nie jest zalecane zmienianie automatycznie zastawionej wartości.

P0520: Encoder Type / Typ Enkodera

Typ enkodera silnika może być dopasowany za pomocą tego parametru, który jest aktywowany tylko dla silników synchronicznych. Większość protokołów enkoderów absolutnych jest wspierana i może być wybrana z menu.

P0519: Encoder direction / Kierunek enkodera
W niektórych przypadkach wymagane jest zmieniienie kierunku enkodera, który ma odwrócony kierunek zgodnie z rotacją silnika. Może być wybrane zgodnie z kierunkiem ruchu wskaźników zegara lub przeciwnie do kierunku ruchu wskaźników zegara.

1.4 Ustawienia nauki szybu

Parametry w tej gałęzi są powiązane z szybem, pozycją drzwi i wyłączników wstępnych, również wymagających dostosowania przez dobre przestrożone i doświadczające technika.

1.4.1 Konfiguracja szybu

W tej gałęzi znajdują się dane konfiguracji szybu.

P0452: Door-zone flag length / Długość znacznika strefy drzwi

W systemie Arcode strefy drzwi są zdefiniowane przez długie magnesy nazywane jako znaczniki strefy drzwi. Długości znaczników strefy drzwi są ważne ponieważ każda długość w szybie bazuje na długości znacznika strefy drzwi. Jeśli długość znacznika strefy drzwi jest wprowadzona w nieprawidłowy sposób, wszystkie długości w szybie będą kalkulewane jako złe.

P0459: Number of flags below 817 pre-limiter / Liczba znaczników poniżej wyłącznika wstępnego 817

W niektórych budynkach mogą wystąpić magnesy strefy drzwi poniżej wyłącznika wstępnego 817 (krajowego) ze względu na pozycję szybu i przystanków. Liczba znaczników strefy drzwi poniżej wyłącznika krajowego 817 powinna być dostosowana za pomocą tego parametru.

P0591: Number of flags above 818 pre-limiter / Liczba znaczników powyżej wyłącznika wstępnego 818

W niektórych budynkach mogą wystąpić magnesy strefy drzwi powyżej wyłącznika wstępnego 817 (krajowego) ze względu na pozycję szybu i przystanków. Liczba znaczników strefy drzwi powyżej wyłącznika krajowego 817 powinna być dostosowana za pomocą tego parametru.

1.4.2 Naucone wartości szybu

Po nauce szybu wartości parametru w tej gałęzi są dostosowywane do nowych nauczonych wartości. Zmiana tych parametrów może wpłynąć na zachowanie dźwigu.

P0443: Shaft learning done / Nauka szybu wykonana

Jeśli nauka szybu jest wykonana i rezultaty są zapisane, ten parametr jest automatycznie ustawiony na „YES (tak)”. Jeśli system dźwigowy wymaga nowej nauki szybu, to ten parametr powinien być ustawiony na „No (nie)”.

1.4.2.1 Pozycje strefy drzwi górnego wejścia

Po nauce szybu pozycje magnesów strefy drzwi są kalkulewane podczas ruchu w kierunku do i zapisane do tych parametrów.

P0267: Floor-n door zone entry from top / wejście przystanku-n strefy drzwi od góry
Pozycje mogą być dostosowane dla każdego przystanku.

1.4.2.2 Pozycje strefy drzwi dolnego wejścia

Po nauce szybu pozycje magnesów strefy drzwi są kalkulewane podczas ruchu w kierunku góra i zapisane do tych parametrów.

P0509: Floor-n door zone entry from bottom / wejście przystanku-n strefy drzwi od dołu
Pozycje mogą być dostosowane dla każdego przystanku.

P0309: Shaft encoder pulse/cm multiplier / Mnożnik impulsu/cm enkodera szybu
Jeśli enkoder szybu jest użyty do pozycjonowania kabiny, kalkulecja danych nie impulsów na centymetr jest potrzebna to podana przez ten parametr. Informacja ta związana z enkodrem szybu może być odnaleziona w jego specyfikacji technicznej.

P0453: Sygnał pozycji 817

Po nauce szybu pozycja wyłącznika wstępnego 817 jest kalkulewana i zapisana do tego parametru.

P0454: Sygnał pozycji 818

Po nauce szybu pozycja wyłącznika wstępnego 818 jest kalkulewana i zapisana do tego parametru.

1.5 Wejścia programowalne

Większość przycisków wejść w systemie Arcode jest programowalna. Te przyciski wejść w skrzynce Arcode i płytach peryferyjnych Arcode są przypisane do funkcji wejściowych przez użycie parametrów pod tą gałęzią.

1.5.1 Wejścia sterownika Arcode

P0096: Arcode controller P1S / P1S sterownika Arcode

W głównym systemie Arcode jest 16 wejść programowalnych (P11-P16). Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.5.2 Wejścia płyty IBC

P0524: IBC board P1S / P1S płyty IBC

W płycie IBC jest 12 wejść programowalnych. Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.5.3 Wejścia płyty CPC

System Arcode wspiera do 6 płyt CPC zainstalowanych w kabinie dźwigu.

Te płyty CPC są adresowane z DIP Swachami znajdującymi się na płytach CPC.

Ustawienia adresów z DIP switchami są jak następuje:

D51	D52	D53	D54	
0	0	1	0	CPC-1A
0	1	1	0	CPC-2A
1	0	1	0	CPC-3A

0	0	0	1	CPC-1B
0	1	0	1	CPC-2B
1	0	0	1	CPC-3B
0	0	1	1	CPC-1AB
0	1	1	1	CPC-2AB
1	0	1	1	CPC-3AB

1.5.3.1 Wejścia płyty CPC-1A

P0478: CPC-1A board PI\$ / PI\$ płyty CPC-1A

W płycie CPC są 4 wejścia programowalne (PI1-PI4). Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Wejścia płyty CPC adresowane jako 1A mogą być dostrójone za pomocą tego parametru. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0479: CPC-1B board PI\$ / PI\$ płyty CPC-1B

W płycie CPC są 4 wejścia programowalne (PI1-PI4). Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Wejścia płyty CPC adresowane jako 1B mogą być dostrójone za pomocą tego parametru. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0480: CPC-2A board PI\$ / PI\$ płyty CPC-2A

W płycie CPC są 4 wejścia programowalne (PI1-PI4). Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Wejścia płyty CPC adresowane jako 2A mogą być dostrójone za pomocą tego parametru. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0481: CPC-2B board PI\$ / PI\$ płyty CPC-2B

W płycie CPC są 4 wejścia programowalne (PI1-PI4). Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Wejścia płyty CPC adresowane jako 2B mogą być dostrójone za pomocą tego parametru. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0482: CPC-3A board PI\$ / PI\$ płyty CPC-3A

W płycie CPC są 4 wejścia programowalne (PI1-PI4). Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Wejścia płyty CPC adresowane jako 3A mogą być dostrójone za pomocą tego parametru. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0483: CPC-3B board PI\$ / PI\$ płyty CPC-3B

W płycie CPC są 4 wejścia programowalne (PI1-PI4). Wejścia te mogą być ustawione niezależnie z wstępnie zdefiniowanymi sygnałami wejściowymi. Wejścia płyty CPC adresowane jako 3B mogą być dostrójone za pomocą tego parametru. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.5.4 Wejścia płyty BCX

Każdy wyświetlacz lub płyta przycisków w systemie Arcode ma 2 programowalne wejścia. System Arcode może wspierać 128 płyt BCX. Całkowita liczba wejść BCX osiąga do 256 wejść programowalnych. Przyłącza wejść programowalnych PI1-PI2 w płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT są przypisane do funkcji wejść przez parametry pod tą gałęzią.

Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.5.4.1 Wejścia PI1 płyty BCX-A

P0102: BCX-A\$ board PI1 / PI1 płyty BCX-A\$

Funkcja przyłącza wejścia portu PI1 w różnie zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie A, są programowane za pomocą tego parametru. Adresowane płyty muszą być dostrójone pomiędzy wartością od 1 do 64. Jednakże całkowita liczba jest ograniczona do liczby piętér instalacji.

1.5.4.2 Wejścia PI2 płyty BCX-A

P0486: BCX-A\$ board PI2 / PI2 płyty BCX-A\$

Funkcja przyłącza wejścia portu PI2 w różnie zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie A, są programowane za pomocą tego parametru. Adresowane płyty muszą być dostrójone pomiędzy wartością od 1 do 64. Jednakże całkowita liczba jest ograniczona do liczby piętér instalacji.

1.5.4.3 Wejścia PI1 płyty BCX-B

P0103: BCX-B\$ board PI1 / PI1 płyty BCX-B\$

Funkcja przyłącza wejścia portu PI1 w różnie zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie B, są programowane za pomocą tego parametru. Adresowane płyty muszą być dostrójone pomiędzy wartością od 1 do 64. Jednakże całkowita liczba jest ograniczona do liczby piętér instalacji.

1.5.4.4 Wejścia PI2 płyty BCX-B

P0487: BCX-B\$ board PI2 / PI2 płyty BCX-B\$

Funkcja przyłącza wejścia portu PI2 w różnie zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie B, są programowane za pomocą tego parametru. Adresowane płyty muszą być dostrójone pomiędzy wartością od 1 do 64. Jednakże całkowita liczba jest ograniczona do liczby piętér instalacji.

1.5.5 Wejścia płyty IO0210

Płyty IO0210 mają 2 wejścia programowalne. System Arcode może wspierać to 64 płyt IO0210 zainstalowanych w systemie. Całkowita liczba wejść płyty IO0210 może osiągnąć 128 programowalnych wejść. Dla definicji Wejść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.5.5.1 Wejścia PI1 płyty IO0210

P0656: IO0210 board PI1 / PI1 płyty IO0210

Funkcja przyłącza wejścia portu PI2 w różnie zaadresowanych płytach IO0210 jest programowana za pomocą tego parametru. Adresowane płyty muszą być dostrójone pomiędzy wartością od 1 do 64.

1.6 Wyjścia programowalne

Większość przyłączy wyjść w systemie Arcode jest programowalna. Te przyłącza wyjść w skrzynce Arcode i płytach peryferyjnych Arcode są przypisane do funkcji wyjściowych przez użycie parametrów pod tą gałęzią.

1.6.1 Wyjścia sterownika Arcode

P0107: Arcode controller PR\$ / PR\$ sterownika Arcode
Przylązca przekątnikowe wyjść PR1-PR3 w skrzynce Arcode są programowane z funkcjami wyjść przez parametry pod tą gałęzią. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.1.1 Wyjścia tranzystorowe sterowników Arcode

P0471: Arcode controller PT\$ / PT\$ sterownika Arcode
Przylązca tranzystorowe wyjść PT1-PT4 w skrzynce Arcode są programowane z funkcjami wyjść przez parametry pod tą gałęzią. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.2 Wyjścia płyty IBC

P0106: IBC board PR\$ / PR\$ płyty IBC
Przylązca przekątnikowe wyjść PR1-PR6 w płycie IBC z funkcjami wyjść przez parametry pod tą gałęzią. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.3 Wyjścia płyty CPC

W każdej płycie CPC są 2 wyjścia programowalne. Jedno wyjście jest nazywane jako P01 i drugie jako PT1. Oba wyjścia są programowalne i funkcje wyjść mogą być programowane parametrami z tej gałęzi.

1.6.3.1 Wyjścia płyty CPC-1A

Funkcje wyjść płyty CPC-1A mogą być programowane parametrami z tej gałęzi.

P0538: P01

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0539: PT1

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.3.2 Wyjścia płyty CPC-1B

Funkcje wyjść płyty CPC-1B mogą być programowane parametrami z tej gałęzi.

P0540: P01

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0541: PT1

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.3.3 Wyjścia płyty CPC-2A

Funkcje wyjść płyty CPC-2A mogą być programowane parametrami z tej gałęzi.

P0542: P01

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0543: PT1

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.3.4 Wyjścia płyty CPC-2B

Funkcje wyjść płyty CPC-2B mogą być programowane parametrami z tej gałęzi.

P0544: P01

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0545: PT1

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.3.5 Wyjścia płyty CPC-3A

Funkcje wyjść płyty CPC-3A mogą być programowane parametrami z tej gałęzi.

P0546: P01

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0547: PT1

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.3.6 Wyjścia płyty CPC-3B

Funkcje wyjść płyty CPC-3B mogą być programowane parametrami z tej gałęzi.

P0548: P01

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

P0549: PT1

Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.4 Wyjścia płyty BCX

Każdy wyświetlacz lub płyta przycisków w systemie Arcode ma 2 programowalne wyjścia. System Arcode może wspierać 128 płyt BCX. Całkowita liczba wyjść płyt BCX osiąga do 256 wyjść programowalnych. Przylązca wyjść programowalnych P01-P02 w płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT są przypisane do funkcji wyjść przez parametry pod tą gałęzią.

1.6.4.1 Wyjścia P01 płyty BCX-A

P0113: BCX-A\$ board P01 / P01 płyty BCX-A\$

Funkcja przylązca wyjścia portu P01 w różnie zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie A, są programowane za pomocą tego parametru. Parametr wyjścia płyty znajdującej się na każdym przystanku mogą być dostosowane. Całkowita liczba parametrów jest ograniczona do liczby przystanków instalacji. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.4.2 Wyjścia P02 płyty BCX-A

P0484: BCX-A\$ board P02 / P02 płyty BCX-A\$

Funkcja przylązca wyjścia portu P02 w różnie zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie A, są programowane za pomocą tego parametru. Parametr wyjścia płyty znajdującej się na każdym przystanku mogą być dostosowane. Całkowita liczba parametrów jest

ograniczona do liczby przystanków instalacji. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.4.3 Wyjścia PO1 płyt BCX-B

P0114: BCX-B\$ board PO1 / PO1 płyty BCX-B\$

Funkcja przylacza wyjścia portu PO1 w różne zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie B, są programowane za pomocą tego parametru. Parametr wyjścia płyty znajdującej się na każdym przystanku mogą być dostrójone. Całkowita liczba parametrów jest ograniczona do liczby przystanków instalacji. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.4.4 Wyjścia PO2 płyt BCX-B

P0484: BCX-B\$ board PO2 / PO2 płyty BCX-B\$

Funkcja przylacza wyjścia portu PO2 w różne zaadresowanych płytach paneli przystankowych BCD2X, BCD3X, BCLCD i BCUT, które znajdują się po stronie B, są programowane za pomocą tego parametru. Parametr wyjścia płyty znajdującej się na każdym przystanku mogą być dostrójone. Całkowita liczba parametrów jest ograniczona do liczby przystanków instalacji. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.5 Wyjścia płyty IO0210

Wszystkie płyty IO0210 mają 10 wyjść programowalnych i system Arcode może wspierać to 64 płyt IO0210 zainstalowanych w systemie. Jednakże wyjścia te nie są programowalne jedno po drugim. Zamiast programować każde wyjście, wykonane jest przypisanie grupowe. Grupa zawiera 10 funkcji wyjść, które mogą identyfikować całe wyjścia pojedynczej płyty IO0210. Są 4 grupy, które mogą być zdefiniowane za pomocą parametrów w tej gałęzi. Zdefiniowane grupy wyjść przypisane do płyt IO0210 przez dip switch, znajdujące się na płytach IO0210. Należy odnosić się do instrukcji urządzenia IO0210 dla grupowego przypisania.

1.6.5.1 Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-1

P0660: IO0210 board Group-1 PO\$ / Grupa -1 PO\$ płyty IO0210

Grupa-1 wyjść jest programowana przez parametry z tej gałęzi. Istnieje 10 funkcji wyjść, które mogą być zaprogramowane do grupy. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.5.2 Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-2

P0661: IO0210 board Group-2 PO\$ / Grupa -2 PO\$ płyty IO0210

Grupa-1 wyjść jest programowana przez parametry z tej gałęzi. Istnieje 10 funkcji wyjść, które mogą być zaprogramowane do grupy. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.5.3 Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-3

P0662: IO0210 board Group-3 PO\$ / Grupa -3 PO\$ płyty IO0210

Grupa-1 wyjść jest programowana przez parametry z tej gałęzi. Istnieje 10 funkcji wyjść, które mogą być zaprogramowane do grupy. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.6.5.4 Gałąź: wyjścia IO0210 grupa-4

P0663: IO0210 board Group-4 PO\$ / Grupa -4 PO\$ płyty IO0210
Grupa-1 wyjść jest programowana przez parametry z tej gałęzi. Istnieje 10 funkcji wyjść, które mogą być zaprogramowane do grupy. Dla definicji Wyjść należy odnosić się do nawiązujących plików pomocy.

1.7 Gałąź: Ustawienia drzwi

Ustawienia drzwi pod tą gałęzią mają wpływ na drzwi A i B.

1.7.1 Wyjścia sterownika Arcode

P0023: Time to wait after photocell interruption / Czas do odczekania po przerwaniu fotokomórki.

Drzwi pozostaną otwarte przez czas jak podano w wartości tego parametru kiedy jedna z następujących sytuacji się wydarzy:

- Przerwanie fotokomórki (kurtywny świetlny) powiązanych drzwi
- Naciśnięcie przycisku dyspozycji w kabinie bieżącego pietra i powiązanej strony drzwi
- Naciśnięcie przycisku przystankowej kasety dyspozycji dla bieżącego pietra i powiązanej strony drzwi
- Aktywacja sygnału przeciżenia
- Przelączenie z inspekcji lub odwołania na normalna pracę.

P0056: Door state when idle on floor / Stan drzwi kiedy bezczynny na przystanku
(Patrz pomoc w opcjach tego parametru)

Czeka z drzwiami otwartymi:

Po znalezieniu się na przystanku, drzwi się otworzą. Po tym kiedy drzwi w pełni się otworzą, i wewnętrzny miernik czasu będzie nastawiony na wartość parametru (P0022). Kiedy czas licznika czasu się skończy, drzwi zostaną zamknięte i będą czekały zamknięte.

Uwaga: Ten parametr ma wpływ tylko na drzwi ustawione jako „Automatyczne” i ustawieniach typu drzwi. Typ drzwi „Semi-auto” czeka jako otwarte nawet jeśli wybrana jest ta opcja.

Czeka z drzwiami otwartymi:

Po znalezieniu się na przystanku, drzwi się otworzą. Po tym kiedy drzwi w pełni się otworzą, i wewnętrzny miernik czasu będzie nastawiony na wartość parametru (P0022). Drzwi pozostają otwarte nawet kiedy czas licznika czasu się skończy, chyba że odebrana jest komenda wezwania przystankowego lub komenda z kabiny dla innego przystanku. Drzwi nie są zamknięte do czasu wygaśnięcia licznika czasu jeśli odebranie jest wezwanie przystankowe lub kabinowe dla innego przystanku.

P0053: Door contacts setting time / Ustawienia czasu dla kontaktów drzwi

Kiedy drzwi są zamknięte możliwa jest nieciągłość sygnału ze względu na ruch mechaniczny ryglu drzwi. W celu zapobiegania temu, limit czasu ustabilizowania może być wprowadzony tylko po to aby czekać na koniec ruchu zamykania. Ta wartość limitu czasu jest programowana przez ten parametr.

P0054: Pause time before door reversal / Pauza drzwi przed ponownym ruchem drzwi

Jeśli drzwi muszą być zamknięte podczas otwierania lub jeśli muszą być otwarte podczas zamykania, to pauza ustawiona w tym parametrze będzie podana przed ponownym ruchem drzwi. Ani komenda otwierania, ani

zamknięcia nie zostanie wysłana do sterownika drzwi podczas tej paury. Zapobiega to gwałtownemu odwróceniu kierunku drzwi, który może uszkodzić mechanizm drzwi.

P0055: Door activation when 120 is off / Aktywacja drzwi kiedy 120 jest wyłączony
Ten parametr określa zachowanie drzwi kiedy obwód bezpieczeństwa (120) jest przerwany.

- Dział normalne: Drzwi kontynuują pracę nawet jeśli obwód bezpieczeństwa jest przerwany.

- Utrzymuje ich otwartą pozycję: Ani dyspozycja otwarcia, ani zamknięcia nie zostanie do drzwi kiedy obwód bezpieczeństwa (120) jest przerwany.

P0528: Door close button delay / Zwłoka przycisku zamknięcia drzwi

Przy końcu przejazdu, naciśnięcie przycisku zamknięcia drzwi będą ignorowane podczas czasu ustawionego przez ten parametr. Pozwala to na otwarcie drzwi nawet jeśli przycisk zamknięcia jest wciśnięty i przetrzymywany wewnątrz kabiny.

P0553: Open delay after ret. cam release. / Zwłoka otwarcia po zwolnieniu ruchomej krzyżki
Ten parametr jest użyteczny dla drzwi które mają elektryczny mechanizm zamykania.

Po dojechaniu do przystanku, ruchoma krzyżka (LIR) będzie natychmiast zwolniona, ale komenda otwarcia drzwi będzie opóźniona podczas wartości jak nastawiona w tym parametrze.

Parametr może być nastawiony na zero jeśli zwłoka pomiędzy zwolnieniem ruchomej krzyżki i otwarcia drzwi jest nie wymagana.

1.7.2 Typy drzwi A

P0007: Are all A-Doors the same type / Czy wszystkie drzwi A są tego samego typu

Ten parametr definiuje, że wszystkie drzwi strony A są tego samego typu, który jest zdefiniowany przez parametr „P0008: Types of all A-Doors / Typy wszystkich drzwi A”. W przeciwnym wypadku wszystkie typy drzwi potrzebne do zdefiniowania przez parametr „P0091: Floor-5 Door-A type / Typ drzwi A piętra-5”.

P0008: Types of all A-Doors / Typy wszystkich drzwi A

Pojedynczy parametr definiuje wszystkie typy drzwi. Typy są następujące;

- Żaden: Każde drzwi występują na tym Pietrze po tej stronie
- Poł-automatyczne: Wychylne drzwi
- Automatyczna: Automatyczne drzwi

P0091: Floor-5 Door-A type

Dla każdego drzwi w instalacji powiązany parametr musi być zdefiniowany z typem drzwi. Liczba drzwi ograniczona do liczby pięter.

- Żaden: Każde drzwi występują na tym Pietrze po tej stronie
- Poł-automatyczne: Wychylne drzwi
- Automatyczna: Automatyczne drzwi

1.7.3 Ustawienia drzwi A

P0013: Door-A limit switches / Wyłączniki krańcowe drzwi A

Ten parametr użyty jest do informowania systemu czy wyłącznik krańcowy drzwi jest zainstalowany, czy nie.

P0014: Door-A limit switches contacts type / Typy kontaktów wyłączników krańcowych drzwi A
Ten parametr użyty jest do zdefiniowania typów zainstalowanych kontaktów wyłączników krańcowych. Może być wybrany normalnie otwarty lub normalnie zamknięty.

P0015: Door-A limit switches function / Funkcja kontaktów wyłączników krańcowych drzwi A
Ten parametr użyty jest do wyboru funkcji wyłączników krańcowych. Może być użyty jako tylko dla wykrywania trybu pożarowego lub może być użyty do przecięcia automatycznie sygnału otwarcia lub zamknięcia.

P0016: Door-A normal opening time / Normalny czas otwierania drzwi A
Mierzony czas otwierania drzwi musi być wprowadzony do tego parametru to uwzględnienia w kalkulacji przez Arcode.

P0017: Door-A normal closing time / Normalny czas zamykania drzwi A
Mierzony czas zamykania drzwi musi być wprowadzony do tego parametru to uwzględnienia w kalkulacji przez Arcode.

P0018: Door-A magnetic lock drops / Spadki rygly magnetycznego drzwi A
Rygiel magnetyczny może być odpuszczony na dwa sposoby. Jeden to opadnięcie niezwłocznie kiedy kabina przysiędza na dowolny przystanek i sekundę po tym jak drzwi się otworzą.

1.7.4 Typy drzwi B

P0010: Are all B-Doors the same type / Czy wszystkie drzwi B są tego samego typu

Ten parametr definiuje, że wszystkie drzwi strony B są tego samego typu, który jest zdefiniowany przez parametr „P0011: Types of all B-Doors / Typy wszystkich drzwi B”. W przeciwnym wypadku wszystkie typy drzwi potrzebne do zdefiniowania przez parametr „P0092: Floor-5 Door-B type / Typ drzwi B piętra-5”.

P0011: Types of all B-Doors / Typy wszystkich drzwi B

Pojedynczy parametr definiuje wszystkie typy drzwi. Typy są następujące;

- Żaden: Każde drzwi występują na tym Pietrze po tej stronie
- Poł-automatyczne: Wychylne drzwi
- Automatyczna: Automatyczne drzwi

P0092: Floor-5 Door-B type

Dla każdego drzwi w instalacji powiązany parametr musi być zdefiniowany z typem drzwi. Liczba drzwi ograniczona do liczby pięter.

- Żaden: Każde drzwi występują na tym Pietrze po tej stronie
- Poł-automatyczne: Wychylne drzwi
- Automatyczna: Automatyczne drzwi

1.7.5 Ustawienia drzwi B

P0020: Door-B limit switches / Wyłączniki krańcowe drzwi B

Ten parametr użyty jest do informowania systemu czy wyłącznik krańcowy drzwi jest zainstalowany, czy nie.

P0047: Door-B limit switches contacts type / Typy kontaktów wyłączników krańcowych drzwi B
Ten parametr użyty jest do zdefiniowania typów zainstalowanych kontaktów wyłączników krańcowych. Może być wybrany normalnie otwarty lub normalnie zamknięty.

P0048: Door-B limit switches function / Funkcja kontaktów wyłączników krańcowych drzwi B
Ten parametr użyty jest do wyboru funkcji wyłączników krańcowych. Może być użyty jako tylko dla wykrywania trybu pożarowego lub może być użyty do przecięcia automatycznie sygnału otwarcia lub zamknięcia.

P0049: Door-B normal opening time / Normalny czas otwierania drzwi B
Mierzony czas otwierania drzwi musi być wprowadzony do tego parametru to uwzględnienia w kalkulacji przez Arcode.

P0050: Door-B normal closing time / Normalny czas zamykania drzwi B
Mierzony czas zamykania drzwi musi być wprowadzony do tego parametru to uwzględnienia w kalkulacji przez Arcode.

P0051: Door-B magnetic lock drops / Spadki rygla magnetycznego drzwi B
Rygiel magnetyczny może być odpuszczony na dwa sposoby. Jeden to opadnięcie niezwłocznie kiedy kabina przysiędła na dowolny przystanek i sekundę po tym jak drzwi się otworzą.

1.8 Funkcje płyty DBR

Parametry powiązane z płytą mostkowania drzwi mogą być odnależone pod tą gałęzią. Płyta mostkowania drzwi jest wymagana dla funkcji wstępnego otwarcia drzwi i relevelingu.

P0069: Door safety circuit bridging board / Płyta mostkowania obwodu bezpieczeństwa drzwi
Ten parametr jest używany do informowania czy system ma zainstalowaną płytę DBR czy nie ma.

1.8.1 Ustawienia wstępnego otwarcia

W tej gałęzi mogą być odnależone parametry związane ze wstępnym otwarciem drzwi.

P0071: Door pre-opening function / Funkcja wstępnego otwarcia drzwi
Ten parametr jest używany do włączenia/wyłączenia funkcji wstępnego otwarcia drzwi.

P0072: Door pre-opening start distance / Odległość startowa wstępnego otwarcia drzwi
Ten parametr jest używany do dostosowania odległości startowej wstępnego otwarcia drzwi dla rzeczywistego poziomu piętra.

1.8.2 Ustawienia relevelingu

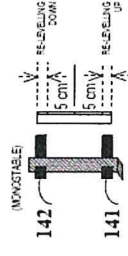
W tej gałęzi mogą być odnależone parametry związane z relevelingiem (poziomowaniem).

P0075: Re-leveling function / Funkcja relevelingu

Ten parametr jest używany do włączenia/wyłączenia funkcji relevelingu. Jeśli jest to włączona wymagany jest osprzęt mierzący. Osprzęt mierzący może być wybrany jako sygnały 141-142 lub płytę magnetyczną która jest specjalnym wyposażeniem dla funkcji relevelingu.

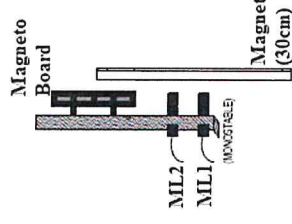
P0790: Re-leveling distance / Dystans relevelingu

Parametr dystansu relevelingu jest używany kiedy osprzęt mierzący jest wybrany jako sygnały 141-142. W tym użyciu specjalne 10cm magnesy i dodatkowe przełączniki magnetyczne są wymagane aby były zainstalowane bardzo dokładnie w pozycji zatrzymania kabiny jak pokazano na schemacie poniżej.



Parametr wskazuje jak duże poziomicowanie jest konieczne gdy jeden z sygnałów 141-142 zostanie utracony.

P0809: Re-leveling start distance / Dystans początkowy relevelingu
Ten parametr jest używany kiedy płyta Magneto jest użyta jako wyposażenie relevelingu.



P0823: Magneto sensor orientation / Orientacja sensora Magneto

Czujnik Magneto może być zainstalowany w żadnym kierunku. Ten parametr wymaga określenia która strona jest w górnej pozycji.

1.9 Funkcje wyświetlania

Ta gałąź zawiera wyświetlane wiadomości tekstowe jak również znaki pięter które są pokazywane na LOP i COP.

1.9.1 Znaki pięter

Ta gałąź zawiera ustawienia nazw pięter.

P0461: Floor-\$ sign / Znak Piętra-\$

Krótką nazwa piętra (maksymalnie 2 znaki) może być zdefiniowana przez te parametry.

1.9.2 Ustawienia wyświetlaczy Dot-matrix

Ustawienia związane z wyświetlaczami które są zdolne wyświetlać przewijający się tekst. Definicje pasków tekstowych dla różnych wiadomości mogą być programowane przez parametry w tej gałęzi.

P0764: Dot-matrix displays language / Język wyświetlaczy Dot-matrix

Przez ten parametr użytkownik definiuje i programuje tekst lub zdefiniowany tekst we wspieranych językach.

P0431: Out-of-service text / Tekst Wyłączony z eksploatacji

Pasek tekstu pokazywany kiedy dźwиг jest wyłączony z eksploatacji, jest programowany tym parametrem. Domyślna wiadomość po angielsku to „Out of Service”. Maksymalna liczba znaków to 25. Ten parametr może

być włączony kiedy parametr języka wyświetlacza Dot-matrix jest ustawiony jako tekst zdefiniowany przez użytkownika.

P0432: Overload text / Tekst przeciążenia

Pasek tekstu pokazywany kiedy dźwиг jest przeciążony, jest programowany tym parametrem. Domyślna wiadomość po angielsku to „Overloaded”. Maksymalna liczba znaków to 25. Ten parametr może być włączony kiedy parametr języka wyświetlacza Dot-matrix jest ustawiony jako tekst zdefiniowany przez użytkownika.

P0523: Maintenance text / Tekst Konserwacji

Pasek tekstu pokazywany kiedy dźwиг jest albo w trakcie trybu inspekcji lub trybie wezwania, jest programowany tym parametrem. Domyślna wiadomość po angielsku to „Under maintenance”. Maksymalna liczba znaków to 25. Ten parametr może być włączony kiedy parametr języka wyświetlacza Dot-matrix jest ustawiony jako tekst zdefiniowany przez użytkownika.

P0631: Fire evacuation message / Wiadomość ewakuacji pożarowej

Pasek tekstu pokazywany kiedy dźwиг jest w trakcie trybu pożaru, jest programowany tym parametrem. Domyślna wiadomość po angielsku to „Fire!!!”. Maksymalna liczba znaków to 25. Ten parametr może być włączony kiedy parametr języka wyświetlacza Dot-matrix jest ustawiony jako tekst zdefiniowany przez użytkownika.

P0765: Backup power evacuation text / Tekst ewakuacji z zasilaniem awaryjnym

Pasek tekstu pokazywany kiedy dźwиг jest w trakcie trybu ewakuacji, jest programowany tym parametrem. Domyślna wiadomość po angielsku to „Evacuating”. Maksymalna liczba znaków to 25. Ten parametr może być włączony kiedy parametr języka wyświetlacza Dot-matrix jest ustawiony jako tekst zdefiniowany przez użytkownika.

P0766: Start up text / Tekst rozruchu

Pasek tekstu pokazywany kiedy dźwиг jest w trakcie budzenia dla resetu systemu, jest programowany tym parametrem. Domyślna wiadomość po angielsku to „Please wait...”. Maksymalna liczba znaków to 25. Ten parametr może być włączony kiedy parametr języka wyświetlacza Dot-matrix jest ustawiony jako tekst zdefiniowany przez użytkownika.

P0767: Door open error text / Tekst błędu otwierania drzwi

Pasek tekstu pokazywany kiedy dźwиг jest kiedy są drzwi które nie mogą być zamknięte, jest programowany tym parametrem. Domyślna wiadomość po angielsku to „Doors cannot close”. Maksymalna liczba znaków to 25. Ten parametr może być włączony kiedy parametr języka wyświetlacza Dot-matrix jest ustawiony jako tekst zdefiniowany przez użytkownika.

P0062: Direction arrow sliding speed / Prędkość przewijania strzałki kierunku

Ten parametr dostosowuje prędkość przewijania strzałki kierunku na wyświetlaczach. Parametr prędkości może być bardzo wolno, wolno, normalnie, szybko i bardzo szybko.

P0063: Floor number indication sliding direction / Kierunek przewijania wskaźnika numeru piętra

Ten parametr dostosowuje prędkość przewijania numeru piętra na wyświetlaczach. Parametr prędkości może być bardzo wolno, wolno, normalnie, szybko i bardzo szybko.

P0064: Floor number indication sliding speed / Prędkość przewijania wskaźnika numeru piętra

Ten parametr dostosowuje kierunek przewijania wskaźnika numeru piętra na wyświetlaczach. Kierunek przewijania może być kierunek przewijania lub przeciwny do kierunku przewijania.

1.9.3 Gałąź: ustawienie kodu Gray / Binarny

Ustawienia kodu Gray / Binarnego są przechowywane w tej gałęzi.

P0066: Gray / Binary code start number / Numer startowy kodu Gray/Binarnego
Numer startowy kodu Gray/Binarnego mogą być dostosowane przez ten parametr.

1.10 Gałąź: Ustawienia serwisu telefonicznego

Ta gałąź zawiera ustawienia pracy dla połączeń.

P0022: Time to wait for loading/unloading / Czas na oczekiwanie na załadunek/rozładunek
Po znalezieniu się na przystanku, drzwi otworzą się. Po tym jak drzwi w pełni się otworzą, wewnętrzny licznik czasu będzie ustawiony na wartość wprowadzoną w tym parametrze. Drzwi pozostają otwarte tak długo jak ustawiono w liczniku czasu. Kiedy czas dobiegnie końca, drzwi się zamkną lub pozostaną otwarte w zależności od opcji wybranej w parametrze (P0056).

Uwaga 1: Tabela poniżej pokazuje wypadki powodujące ponowne ustawienia wewnętrznego licznika drzwi. Jeśli bieżąca wartość licznika jest większa niż nastawiona wartość, to wartość licznika nie będzie zmieniona.

Wydarzenie	Nastawiona wartość
Ładowanie na przystanku	(P0022)
Przerwanie fotokomórki	(P0023)
Signal przeciążenia	(P0023)
Naciśnięcie przycisku otwarcia drzwi	(P0023)
Wezwanie lub dyspozycja bieżącego piętra	(P0023)

Uwaga 2: Jako wyjątek, naciśnięcie przycisku zamknięcia drzwi nastawi wewnętrzny licznik czasu drzwi na zero.

P0024: Collection mode / Tryb zbiorczości

Ten parametr dostarcza tryb zbiorczości dźwigu na jedną z tych operacji.

Oba kierunki w pojedynczym przyciskiem

Przy tej konfiguracji, pojedynczy przycisk wezwania jest obsługiwany w obu kierunkach jazdy, do góry i do dołu.

Oba kierunki z przyciskami góra/dół

Przy tej konfiguracji, przycisk wezwań w górę jest obsługiwany w kierunku jazdy do góry i przycisk wezwań w dół jest obsługiwany w kierunku jazdy do dołu.

Tylko w kierunku podłączonego przycisku

Jest to konfiguracja pojedynczego przycisku, który jest obsługiwany zgodnie z podłączeniem przycisku. Jeśli przycisk jest podłączony jako przycisk wezwania w dół to wezwanie jest obsługiwane w kierunku do dołu. W ten sam sposób, jeśli przycisk jest podpięty do punktu dla kierunku do góry, to jest obsługiwany dla kierunku jazdy do góry.

P0025: Disable second direction call from LOPs / Wyłączenie wezwania drugiego kierunku z LOP
Wezwania przystankowe w obu kierunkach (góra i dół) będą wyzyszczone. Ten parametr pomaga uniknąć niepotrzebnych jazd spowodowanych przez „podwójne wezwania” od jednego pasażera kiedy użyta jest

zbiorność dwu przyciskowa. Aktywować tylko kiedy użyta jest Ten parametr dostarcza tryb zbiorczości dźwięku na jedną z tych operacji jest zbiorność dwu przyciskowa.

P0026: Fake call detection by using photocell / Wykrywanie fałszywych wezwań przez użycie fotokomórki
Wszystkie wezwania kabinowe będą wyzyszczone jeśli fotokomórka nie wyzwała dla ustawionej liczby pięter.
Ten parametr pomaga chronić przed niepotrzebnymi jazdami spowodowanymi przez wezwania kabinowe.

P0027: Maximum number of allowed COP calls / Maksymalna liczba dozwolonych wezwań COP
Maksymalna dopuszczalna liczba wezwań kabinowych potwierdzonych z jednym razem. Ten parametr pomaga zapobiegać niepotrzebnym jazdom spowodowanym przez wezwania kabinowe. Rozsądnym numerem jest maksymalna liczba pasażerów.

P0027: Cancelling COP calls on second press / Anulowanie wezwań COP przy drugim naciśnięciu.

Ten parametr włącza anulowanie dyspozycji kabinowej przez naciśnięcie tego samego przycisku dwa razy.

P0121: Cancelling LOP calls on second press / Anulowanie wezwań :LOP przy drugim naciśnięciu.

Ten parametr włącza anulowanie dyspozycji LOP przez naciśnięcie tego samego przycisku dwa razy.

1.1.1 Gałąź: Specjalne funkcje dźwięku

Specjalne funkcje dźwięku jak tryb pożarowy Ta gałąź zawiera ustawienia pracy dla połączeń.

1.1.1.1 Gałąź: Ustawienia trybu pożarowego

Parametry związane z trybem pożarowym są programowane w tej gałęzi.

P0616: Primary fire signal (YAN1) / Podstawowy sygnał pożarowy (YAN1)

Ten parametr jest używany do włączenia podstawowego sygnału pożarowego YAN1. Jeśli ten parametr jest ustawiony jako „Wylączony” wtedy nie może być wprowadzony Tryb Pożarowy z zewnętrznego sygnału. Sygnał YAN1 również musi być programowany do przynajmniej jednego programowalnego wejścia. W przeciwnym wypadku tryb pożarowy nie pracuje ponieważ żaden sygnał YAN1 nie jest wykryty.

P0619: Primary fire exit floor / Podstawowy przystanek wyjścia pożarowego

Ten parametr jest używany do ustawienia pierwszego piętra wyjściowego dla trybu pożarowego. W trybie pożarowym kabina jedzie na pierwsze piętro wyjścia pożarowego i oczekuje na tym przystanku. Parametr może być programowany dla dowolnego numeru piętra występującego w instalacji.

P0616: Secondary fire signal (YAN1) / Drugorzędny sygnał pożarowy (YAN2)

Ten parametr jest używany do włączenia drugorzędnego sygnału pożarowego YAN1. Jeśli ten parametr jest ustawiony jako „Wylączony” wtedy drugorzędny sygnał pożarowy jak również piętro wyjścia pożarowego nie działa. Sygnał YAN2 również musi być programowany do przynajmniej jednego programowalnego wejścia. W przeciwnym wypadku tryb pożarowy nie pracuje ponieważ żaden sygnał YAN2 nie jest wykryty.

P0620: Secondary fire exit floor / Drugorzędny przystanek wyjścia pożarowego

Ten parametr jest używany do ustawienia drugorzędnego piętra wyjściowego dla trybu pożarowego. Jeśli wszedł w tryb pożarowy przez sygnał YAN2 wtedy kabina przemieszcza się na drugorzędny przystanek pożarowy i czeka. Parametr może być programowany dla dowolnego numeru piętra występującego w instalacji.

P0614: Condition to exit fire mode / Warunki do wyjścia z trybu pożarowego
Tryb pożarowy może być zakończony w jednym z przypadków wymienionych poniżej.

- Reset systemu lub cyklu zasilania
- Sygnał(y) pożarowe powracają do normalnego trybu
- Aktywacja sygnału anulowania pożaru

Ten parametr używany do zdefiniowania wypadku wyjścia z pożaru. Jeśli sygnał pożaru jest wybrany, funkcja CFA musi być programowana przynajmniej jednym programowalnym wejściem.

P0617: On arrival to fire exit, the doors / Drzwi, po przybyciu na wyjście pożarowe
W trybie pożarowym dźwięg bezpośrednio jedzie na piętro wyjścia pożarowego które jest powiązane z sygnałem YAN. Kiedy dźwięg osiąga piętro wyjścia pożarowego programowalne jest zachowanie w trybie pożarowym. Zachowanie może być jednym z wymienionych poniżej.

- Dźwięg może oczekiwać na przystanku wyjścia pożarowego z otwartymi drzwiami.
- Dźwięg może oczekiwać na przystanku wyjścia pożarowego z zamkniętymi drzwiami.
- Dźwięg może otworzyć i później zamknąć drzwi i oczekiwać na przystanku wyjścia pożarowego.

P0618: Audible fire alarm / Dźwiękowy alarm pożarowy

Ogólnie alarm dźwiękowy jest używany do wskazania trybów pożarowych w dźwiękach. Zachowanie alarmu dźwiękowego jest również programowalne z jednym z wymienionych zachowań poniżej.

- Alarm dźwiękowy może być zachowany cichy
- Alarm dźwiękowy może być aktywowany tak długo jak trwa jazda na przystanek wyjścia pożarowego.
- Alarm dźwiękowy może być podtrzymany aktywny tak długo jak tryb pożarowy jest aktywny.

1.1.2 Gałąź: Ustawienia funkcji parkowania

Parametry związane z parkowaniem są programowane w tej gałęzi.

P0621: Parking function / Funkcja parkowania

Funkcja parkowania może być włączona lub wyłączona tym parametrem. Inne parametry są aktywowane jeśli parkowanie jest włączone tym parametrem.

P0628: Park floor / Piętro parkowania

Ten parametr definiuje piętro parkowania. Dowolne piętro w instalacji może być programowane jako piętro parkowania.

P0629: Time to wait before parking / Czas oczekiwania przed parkowaniem

Parkowanie jest realizowane po zdefiniowaniu czasu trwania bez jakiegokolwiek aktywności. Czas trwania jest programowany tym parametrem. Może to być dostrójone od 1 do 9999 sekund.

1.12 Ustawienia grupy

P0086: Group identity / Tożsamość grupy

Ten parametr jest używany do identyfikowania każdego sterownika w grupie dla celów komunikacji w grupie. Każdy identyfikator powinien być używany tylko raz w grupie. W przeciwnym przypadku grupa nie będzie funkcjonować jak oczekiwano. Błędy identyfikator sterownika może być programowany tym parametrem.

P0087: Bottom missing floors / Dołne brakujące piętra
Ponimo, że numery pięter są równe poza obydwooma sterownikami w grupie, ten parametr jest używany do ograniczenia liczby pięter dla powiązanego sterownika od dolnej strony. Na przykład, jeśli parametr jest ustawiony na 2, pierwsze z piętra nie będą obsługiwane przez ten sterownik ponimo obsługiwania przez inne sterowniki w grupie.

P0088: Top missing floors / Górne brakujące piętra

Ponimo, że numery pięter są równe poza obydwooma sterownikami w grupie, ten parametr jest używany do ograniczenia liczby pięter dla powiązanego sterownika od strony od góry do dołu. Na przykład, jeśli parametr jest ustawiony na 6, górne piętra od 6-tego nie będą obsługiwane przez ten sterownik ponimo obsługiwania przez inne sterowniki w grupie.

P0089: Time to disconnect form group / Czas na odłączenie od grupy

Odłączenie od grupy jest funkcją która utrzymuje wszystkie piętra jako obsługiwane. Jeśli dźwięk w grupie nie może przemieścić się na inne przystanki z jakiegokolwiek powodu i tylko czeka na przystanku, to piętro nigdy nie jest obsługiwane przez inne dźwięki w grupie. Do zapobiegania temu, dźwięk który ma problem, jest odłączany od grupy po określonym czasie trwania. Ten czas może być określany przez ten parametr dla powiązanego dźwięgu.

1.13 Dźwięki i alerty

Dźwięki i alerty w kabinie i na przystankach są dostosowywane przez parametry w tej gałęzi.

P0463: COP floor chime / Dzwon piętra w COP

Ten parametr włącza/wyłącza odtwarzanie dzwonka w kabinie z COP po przybyciu na dowolny przystanek.

P0465: LOP floor chime / Dzwon piętra w LOP

Ten parametr włącza/wyłącza odtwarzanie dzwonka na przystanku z LOP po przybyciu na dowolny przystanek.

P0466: Overload alert / Alert przeciążenia

Ten parametr włącza/wyłącza odtwarzanie alarmu w kabinie po wystąpieniu warunków przeciążenia.

P0467: COP button press sounds / Dźwięki naciśnięcia przycisku w COP

Ten parametr włącza/wyłącza odtwarzanie dźwięku naciśnięcia przycisku w COP.

P0469: LOP button press sounds / Dźwięki naciśnięcia przycisku w LOP

Ten parametr włącza/wyłącza odtwarzanie dźwięku naciśnięcia przycisku w LOP.

P0470: Floor chime type / Typ dzwonu przystankowego

Generálne, pasażerowie są informowani przez dźwięk typu ding-dong po przybyciu na przystanek. Kształt dźwięku jest konfigurowany tym parametrem. Konfiguracje są wymienione poniżej.

- Dwa dźwięki (ding-dong): dźwięk ding przy każdym przybyciu na przystanek
- Góra ding, dół dwa dźwięki (ding-dong): Przybycia zjazdami do góry są wskazywane tylko przez dźwięk Ding. Przybycia zjazdami do dołu są wskazywane tylko przez dźwięk ding-dong.
- Dół ding, góra dwa dźwięki (ding-dong): Przybycia zjazdami do dołu są wskazywane tylko przez dźwięk Ding. Przybycia zjazdami do góry są wskazywane tylko przez dźwięk ding-dong.
- Góra ding, dół dong: Przybycia zjazdami do góry są wskazywane tylko przez dźwięk Ding. Przybycia zjazdami do dołu są wskazywane tylko przez dźwięk dong.

- Dół ding, góra dong: Przybycia zjazdami do dołu są wskazywane tylko przez dźwięk Ding. Przybycia zjazdami do góry są wskazywane tylko przez dźwięk dong.

1.14 Ustawienia ochrony i monitoringu

1.14.1 Ustawienia ochrony drzwi

P0555: Disabling a constantly interrupted photocell stale przerwannej fotokomórki / Wyłączani stale przerwannej fotokomórki
Jeśli fotokomórka drzwi (kurtyna świetlna) jest przerwana stale okresu ustawionego przez ten parametr, przerwanie fotokomórki zostanie zignorowane i do drzwi zostanie wysłana komenda zamkaj powoli, która jest bliższa komendzie zamkaj.

Uwaga: Ustawienie wartości zero w tym parametrze wyłączy tę funkcję.

P0033: Number of unjamming tries / Liczba prób odkleszczenia
Kiedy komenda zamknięcia jest wysłana do drzwi, jeśli sygnał 140 jest nadal wyłączony po okresie ustawionym z powiązanym parametrem czasu zamknięcia drzwi plus 5 sekund, drzwi zostaną otwarte i nastąpi próba ponownego zamknięcia.

Po wykonaniu ponownych prób w liczbie ustawionej tym parametrem, zostanie wygenerowany błąd „drzwi nie mogą być zamknięte”.

1.14.2 Ustawienia ochrony silnika

P0036: Motor temperature monitoring / Monitoring temperatury silnika
Temperatura silnika i szaty sterowej mogą być monitorowane przez czujniki temperatury podłączone do zacisków T1-T2 w skrzynce ARCODE.

Ten parametr włącza lub wyłącza funkcję monitorowania.

P0429: Motor overcurrent limit / Limit nadprądowy silnika

Silnik pobiera więcej niż 100% nominalnego prądu przy rozruchu. Parametr ten ustawia wartość graniczną, który jest użyty do ochrony silnika przez ograniczanie prądu rozruchowego. Jeśli silnik jest przeciążony i pobiera więcej prądu niż oczekiwana wartość, jest zatrzymywany niezwłocznie.

1.14.3 Ustawienia monitorowania głównej linii zasilania

P0036: Phase sequence monitoring / Monitoring sekwencji fazy

Silniki są wrażliwymi urządzeniami co do kolejności podłączania 3 faz linii zasilających prądu zmiennego. Jeśli jakkolwiek problem w kolejności zostanie wykryty, silnik nie jest już dłużej zasilany.

1.14.4 Inne ustawienia ochrony

P0044: Maximum allowed time of travel between floors / Maksymalny dopuszczalny czas jazdy pomiędzy przystankami
Ten parametr determinuje maksymalny okres czasu w którym silnik może pracować bez przełączenia przez żadną strefę drzwi. Wymuszona przez normy dźwiękowe, wartość ta może być ustawiona najwyżej na 45 sekund.

Uwaga: W przypadku gdy odległość między dwoma strefami drzwi jest zbyt duża na pokonanie jej w 45 sekund, pomocniczy przełącznik magnetyczny i magnesy mogą być użyte. Patrz pomoc w wejściu funkcji „(TTR) Travel time reset”.

P0045: Mechanical brake monitoring / Monitoring hamulca mechanicznego

Każdy spadek lub zwolnienie działania hamulca jest weryfikowany przez mikro przełączniki hamulca, które znajdują się na hamulcu. Parametr ten jest używany do włączenia/wyłączenia monitorowania hamulca mechanicznego.

P0800: Mechanical brake-2 monitoring / Monitoring hamulca-2 mechanicznego

W niektórych maszynach są użyte dwa hamulce do utrzymania maszyny w warunkach stop. Parametr ten jest używany do włączenia/wyłączenia monitorowania drugiego hamulca mechanicznego.

P0788: APRE monitoring / Monitoring APRE

W niektórych zgodnych z EN81-1-A3) systemach UCM, regulator prędkości, który ma dodatkowe blokowanie mechanizmu, płyta APRE, która jest użyta do napędzania tego dodatkowego mechanizmu jest konieczna do użycia. Ten parametr jest użyty do włączenia / wyłączenia funkcji monitorowania płyty APRE, która jest wymagana dla zgodnych z UCM instalacji i weryfikuje czy płyta APRE i solenoid ogranicznika prędkości działa jak jest to oczekiwane.

P0804: Speed governor locking time / Czas blokowania ogranicznika prędkości

Płyta APRE jest używana do blokowania regulatora prędkości z dodatkowym mechanizmem blokowania. Jednakże, przy przybyciu na przystanek na piętra pewna zwłoka jest wymagana w celu zapewnienia że kabina jest kompletnie zatrzymana i regulator prędkości może być zablokowany bezpiecznie. Ta zwłoka również zależy od płyty APRE.

Ten parametr jest używany do definiowania minimalnej zwłoki dla funkcji monitorowania w ARCODE.

P0795: When safety chain (120) jest off / Kiedy obwód bezpieczeństwa (130) jest wyłączony

Obwód bezpieczeństwa 120 jest zawsze monitorowany przez ARCODE do wykrywania jakiegokolwiek problemu. Każda nieciągłość tego sygnału wymaga akcji która może być programowalna przez 2 opcja. Ten parametr jest używany do programowania zachowania w błędach obwodu bezpieczeństwa.

- Przywrócić operację kiedy 120 jest ponownie WŁĄCZONY: W tej opcji, operacja jest blokowana tak długo jak sygnał 120 jest uszkodzony. Kiedy sygnał 120 jest ponownie WŁĄCZONY wtedy działanie jest wywrócone.

- Blokuj dźwig: W tej opcji, działanie jest zablokowane. Nawet kiedy sygnał 120 powraca do stanu normalnego, działanie nie jest przywrócone. Wymagane jest zresetowanie cyklu zasilania przez operatora.

1.14.5 Ochrona kabiny i monitoring

P0797: Behavior when car top (IBC) disconnected / Zachowanie kiedy dach kabiny (IBC) jest odłączony

W systemie ARCODE, płyta IBC jest podłączona do jednostki głównej ARCODE przez sieć CANbus, która jest wykonana w kablu zwisowym. Każdy z problemów w komunikacji a płytą IBC powoduje brak funkcji szafy. Ten parametr jest używany do programowania zachowania przy problemie z komunikacją IBC. Dwie opcje są dostępne;

- Kontynuuje normalne działanie: System kontynuuje normalne działanie. Wezwania LOP są akceptowane.

- Tylko inspekcja: System kontynuuje pracę w trybie inspekcji. Wezwania LOP nie są akceptowane. P0798: Behavior when car panel (CPC) disconnected / Zachowanie kiedy panel kabiny (CPC) jest odłączony

W systemie ARCODE, płyta CPC jest podłączona do jednostki głównej ARCODE przez sieć CANbus, która jest wykonana w kablu zwisowym i kablu połączeniowym CPC-IBC. Każdy z problemów w komunikacji a płytą IBC powoduje brak funkcji CPC. Ten parametr jest używany do programowania zachowania przy problemie z komunikacją CPC. Dwie opcje są dostępne;

- Kontynuuje normalne działanie: System kontynuuje normalne działanie. Wezwania LOP są akceptowane.

- Tylko inspekcja: System kontynuuje pracę w trybie inspekcji. Wezwania LOP nie są akceptowane.

P0799: Behavior when car light fuse is blown / Zachowanie kiedy bezpiecznik światła jest wystrzelony

W systemie ARCODE, prąd oświetlenia kabiny jest monitorowany i każdy problem z oświetleniem kabiny może być wykryty. Ten parametr jest używany do programowania zachowania przy problemach z oświetleniem kabiny. Dwie opcje są dostępne;

- Kontynuuje normalne działanie: System kontynuuje normalne działanie.

- Tylko inspekcja: System kontynuuje pracę w trybie inspekcji.

1.15 Ustawienia poziomu dostępu

P0436: Maintenance tech. Password / Hasło technika konserwującego

Ten parametr jest używany do ustawienia hasła dostępu technika konserwującego. Może to być 6 cyfr numeru.

P0437: Installer Password / Hasło instalatora

Ten parametr jest używany do ustawienia hasła dostępu technika konserwującego. Może to być 6 cyfr numeru.

1.16 Inne ustawienia

P0499: Car light off-delay / Zwłoka wyłączenia oświetlenia kabiny

Ten parametr ustawia limit czasu trwania, który jest użyty do zwłoki wyłączenia światła kabiny po każdej jeździe.

P0517: Limiters to be used in inspection / Ograniczniki do użycia w inspekcji

Ograniczniki dla trybu inspekcji są dostosowywane przez ten parametr. Dostępne są dwie opcje.

- sygnały 817/818

- sygnał INL

P0518: On inspection and recall limits / Ograniczenia w inspekcji i odwołaniu

Ten parametr jest używany do ustawienia zachowania kiedy wykryty jest ogranicznik w trybie inspekcji lub odwołania. Dźwięg zatrzymuje się natychmiastowo, zatrzymuje się na poziomie następnej strefy drzwi lub kontynuuje jazdę (tylko odwołanie).

P0529: Car fan automatic off-delay / Zwiłoka automatycznego wyłączenia wentylatora

Jeśli wentylator kabiny jest włączony, jest automatycznie wyłączany po określonym przez ten parametr czasie. Jeśli parametr jest ustawiony jako 0 wtedy funkcja automatycznego wyłączenia jest wyłączona. Parametr może być ustawiony od 0 to 600 sekund.

P0713: Door behavior on error / Zachowanie dźwigu w błędzie

Jeśli wystąpi jakikolwiek błąd w systemie i dźwig jest blokowany w nadzwybiu, drzwi są podtrzymane jako zamknięte. Jeśli jest wymagane otwieranie drzwi w strefach drzwi, może być to ustawione przez ten parametr.

1.17 Ewakuacja z zasilaniem awaryjnym

P0712: Evacuation method / Metoda ewakuacji

Ten parametr determinuje metodę ewakuacji. W systemie ARCODE, tylko ewakuacja z aktywnym napędzaniem jest wspierana.

P0748: Backup power source voltage / Napięcie źródła zasilania awaryjnego

Ten parametr określa napięcie źródła zasilania awaryjnego, które jest używane dla ewakuacji z aktywnym napędem.

60V DC, 72V DC lub 220V AC może być użyte jako napięcie dla ARCODE.

P0389: UPS Power / Moc UPS

Jeśli UPS jest dla ewakuacji z aktywnym napędem, jego poziom mocy musi być określony dla ARCODE.

5kW do 20kW może być ustawione przez ten parametr.

P0390: Maximum speed on evacuation / Maksymalna prędkość przy ewakuacji

Maksymalna prędkość ewakuacji jest ustawiana przez ten parametr. Mogą być wybrane wartości od 0,1m/s do 0,5 m/s.

P0714: Evacuation target / Cel ewakuacji

Ten parametr określa docelowe piętro dla ewakuacji. Dostępne są dwie opcje. Docelowym piętrem może być dowolne piętro lub najbliższe piętro które może być osiągnięte przy najbliższym zapotrzebowaniu mocy.

P0759: Delay for generator startup / Zwiłoka dla rozruchu generatora

Generatory nie są uruchamiane szybko. Czasami potrzeba 60sek na wygenerowanie wystarczającej mocy. Z tego powodu, jeśli generator jest używany jako źródło zasilania, wymagane jest oczekiwanie przed chwilę na rozruch generatora. Zwiłoka ta jest dostrajana przez ten parametr.

P0794: Relabeling speed

1.18 Ewakuacja z zasilaniem awaryjnym

Pewne funkcje, które nie są wymagane dla normalnej pracy są zaimplementowane pod tą gałęzią dla użyci testu.

1.18.1 Przypadkowe wezwanie kabinowe

Ten parametr włącza/wyłącza przypadkowe wezwania, które są używane do testów dźwigów do dużych obciążeń. Dźwig losowo ma jakieś wezwanie i odpowiada na nie.

1.18.2 Narzędzia testów akceptacyjnych

Do testów odbiorczych limity przekroczenia prędkości mogą być zmienione, aby być pewnym co do zachowania dźwigu. Ten parametr włącza/wyłącza parametry „P0813: Overspeed error limit on preopening” / “Limit błędu przekroczenia prędkości przy dojeździe” i „P0814: Overspeed error limit on leveling” / “Limit błędu przekroczenia prędkości przy dojeździe”.

1.18.3 Limit błędu przekroczenia prędkości przy dojeździe

Ten parametr ustawia limit błędu przekroczenia prędkości dla drzwi przy dojeździe. Akceptuje wartości od 0,01m/s do 0,8m/s.

1.18.4 Limit błędu przekroczenia prędkości przy poziomowaniu

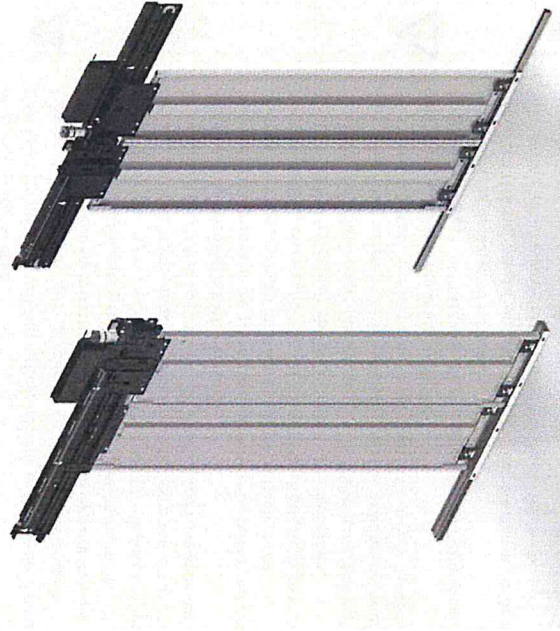
Ten parametr ustawia limit błędu przekroczenia prędkości dla drzwi poziomowaniu. Akceptuje wartości od 0,01m/s do 0,8m/s.

ARKEL Elektronik Elektronik Ticaret Ltd. Şti.
Serifali Mah. Turker Cad. No:59, 34775 Umraniye/İSTANBUL/TURKIYE
TEL: (+90 216) 540 67 24 - 25
Fax: (+90 216) 540 67 26
E-mail : info@arkel.com.tr
www.arkel.com.tr



Kod	MM.2.004135.PL
Wersja	A
Dat	28.03.2017

DRZWI KABINOWE



Żadnych części niniejszej publikacji, nawet fragmentarycznie, nie wolno powielać ani tłumaczyć bez uprzedniej pisemnej zgody firmy WITTUR. Informacje zawarte w niniejszym dokumencie mogą ulec zmianie bez wcześniejszego powiadomienia!

info@wittur.com
www.wittur.com

© Prawa autorskie WITTUR 2017



Kod	MM.2.004135.PL
Wersja	0
Data	28.03.2017
Strona	2/31

SPIS TREŚCI

Przedmowa	strona 2
Zastosowane symbole	strona 2
Przedmowa i zastosowane symbole	strona 2
Ostrzeżenia	strona 3
Zalecenia	strona 3
Ostrzeżenia i zalecenia	strona 3
1. KONSERWACJA PROFILAKTYCZNA	5
1.1. Przegląd	5
2. USTAWIENIE PORĘCZY	7
2.1. Regulacja rolek mimośrodowych	7
3. REGULACJA ROLEK RYGLOWYCH DRZWI PRZYSTANKOWYCH	8
3.1. Położenie krzywki pomiędzy rolkami rygla przystankowego	9
4. REGULACJA LUZU ROBOCZEGO PANELU DRZWIOWEGO	10
5. WYRÓWNIANIE PANELI DRZWIOWYCH	11
6. LINA NAPĘDOWA	12
6.1. Typ 02/C (centralne 2-panelowe drzwi kabinowe) Wymienić linę napędową	12
6.2. Typ 12/R-L (teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe) Wymienić linę napędową	13
7. SMAROWANIE	13
8. NAPĘD	14
8.1. Naciąg pasa	14
8.2. Wymiana pasa	15
8.3. Wymiana koła pasowego zmiany kierunku i napędu	17
9. STYKI BEZPIECZENSTWA	18
9.1. Typ 02/C Centralne 2-panelowe drzwi kabinowe z rygłem drzwi kabinowych (CDL)	18
9.2. Typ 12/R-L Teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe z rygłem drzwi kabinowych (CDL)	19
9.3. Sprawdzić ustawienie drzwi kabinowych i drzwi przystankowych za pomocą krzywki z rygłem drzwi kabinowych	20
9.4. Sprawdzić urządzenie awaryjne do krzywki z rygłem drzwi kabinowych	21
10. MOCOWANIE KURTyny ŚWIETLNEJ WSE DO CENTRALNYCH DRZWI KABINOWYCH TYPU 02/C	21
10.1. MOCOWANIE KURTyny ŚWIETLNEJ WSE DO TELESKOPOWYCH DRZWI KABINOWYCH TYPU 12/R-L	23
11. WYMIANA	24
11.1. Panel drzwiowy	24
11.2. Rolki główne i rolki dociskowe (Centralne 2-panelowe drzwi kabinowe typu 02/C)	25
11.3. Rolki główne i rolki dociskowe wózka szybkiego typu 12/R-L (teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe)	26
11.4. Rolki główne i rolki dociskowe wózka wolnego typu 12/R-L (teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe)	27
11.5. Okładzina gumowa zderzaka drzwi typu 02/C	28
11.6. Okładzina gumowa zderzaka drzwi typu 12/R-L	29
11.7. Prowadniki (kontrola – wymiana)	30
OSTRZEŻENIA DOTYCZĄCE UTRZYMANIA DRZWI W PRAWIDŁOWYM STANIE TECHNICZNYM	31



WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 3/31

Aspekty istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa i ostrzeżenia o zagrożeniach oznaczone są

Gratulujemy wyboru produktu firmy WITTUR!

Przed przystąpieniem do montażu tego produktu należy zapoznać się z informacjami zawartymi w niniejszym dokumencie. Dokument ten zawiera istotne ostrzeżenia dotyczące montażu i utrzymania produktu firmy WITTUR w prawidłowym stanie technicznym oraz maksymalnego wykorzystania zalet nabytego produktu.

Niniejszy dokument zawiera ważne informacje dotyczące obsługi i konserwacji produktu, które są istotnym czynnikiem dla zapewnienia trwałego bezpieczeństwa.

Firma WITTUR od dawna angażuje się w badania mające na celu ograniczenie poziomu hałasu oraz w projektowanie uwzględniające w należyty sposób kwestie jakości produktu i ochrony środowiska.

 Niniejszy dokument stanowi integralną część dostawy i musi być zawsze dostępny w maszynowni dźwigu.

Wszystkie produkty posiadają tabliczkę znamionową, a w przypadku oznaczeń certyfikacyjnych są one zgodne z obowiązującymi przepisami.

W razie pojawienia się kwestii związanych z produktem należy za każdym razem odnosić się do danych identyfikacyjnych podanych na tabliczce.

Mamy nadzieję, że produkt firmy WITTUR spełni wszelkie oczekiwania. Z poważaniem

WITTUR

następującymi symbolami:



Ogólne niebezpieczeństwo



Ważne ostrzeżenia



Ryzyko obrażeń ciała (np. ostre krawędzie, wystające części)



Ryzyko uszkodzenia części mechanicznych (np. nieprawidłowy montaż)



Części pod napięciem



WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 4/31



OSTRZEŻENIA

- Firma WITTUR nie ponosi odpowiedzialności za szkody spowodowane ingerencją osób trzecich w materiał opakowania.

- Przed rozpoczęciem montażu należy sprawdzić, czy otrzymany produkt odpowiada danym na zamówieniu i liście wysyłkowej oraz, czy nie doszło do uszkodzenia podczas transportu.

- W ramach polityki ciągłych badań firma WITTUR zastrzega sobie możliwość wprowadzania zmian w swoich produktach bez uprzedniego powiadomienia. Rysunki, opisy i dane zawarte w niniejszej instrukcji mają charakter wyłącznie orientacyjny i nie są wiążące.

- W celu zapewnienia bezpieczeństwa produktu należy unikać jakichkolwiek modyfikacji lub manipulacji przez osoby niepowołane.

- Odpowiedzialność firmy WITTUR jest ograniczona wyłącznie do oryginalnych podzespołów.

- Produkt firmy WITTUR jest przeznaczony wyłącznie do użytku w sektorze dźwigów, dlatego odpowiedzialność firmy WITTUR ogranicza się do takiego użytkowania.

- Produkt ten przeznaczony jest do zastosowań profesjonalnych. Wszelkie użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem, w tym w ramach hobby lub majsterkowania, jest zabronione.

- Aby zapobiec ewentualnym obrażeniom ciała i szkodom w mieniu, transport bliski, montaż, regulacja i konserwacja muszą być wykonywane przez odpowiednio przeszkolony personel z użyciem odpowiedniej odzieży i urządzeń.

- Wszelkie prace murarskie związane z prawidłowym montażem produktu muszą być wykonywane w sposób fachowy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

- Podłączenie zespołów elektrycznych/elektronicznych do lokalnego źródła zasilania musi być wykonane w sposób fachowy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

- Wszystkie metalowe części podpierające zespoły elektryczne/elektroniczne muszą zostać podłączone do instalacji uziemiającej w sposób fachowy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

- Przed podłączeniem produktu do źródła zasilania należy sprawdzić, czy wymagania produktu odpowiadają dostępnemu źródłu zasilania.

- Przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac związanych z podzespołami elektrycznymi/elektronicznymi należy odłączyć zasilanie od systemu.

- Firma WITTUR nie ponosi odpowiedzialności za wykonanie robót murarskich ani za podłączenie elementów elektrycznych/elektronicznych do źródła zasilania.

- Firma WITTUR nie ponosi odpowiedzialności za szkody w mieniu / obrażenia osób spowodowane nieprawidłowym użyciem urządzeń do awaryjnego otwierania.



ZALECENIA

- Materiał należy przechowywać w oryginalnym opakowaniu, zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi i bezpośrednim działaniem promieniowania słonecznego w okresie składowania, aby zapobiec gromadzeniu się wody/kondensacji wewnątrz materiału opakowania.

- Nigdy nie należy wyrzucać materiału opakowania do środowiska.

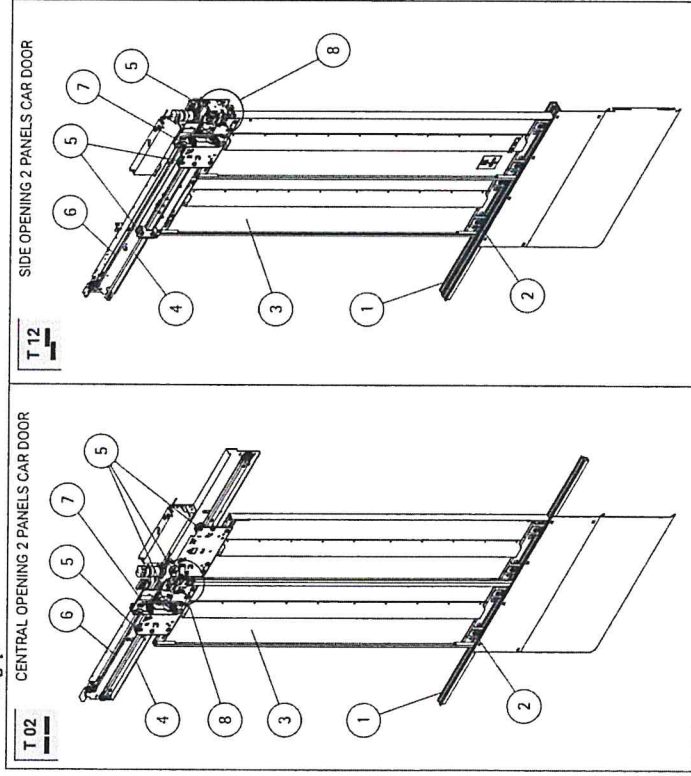
- Po zdemontowaniu produktu powinien zostać odpowiednio zutylizowany zgodnie z miejscowymi przepisami prawa; nigdy nie należy wyrzucać produktu do środowiska.

- W miarę możliwości zaleca się recykling, a nie składowanie na składowiskach odpadów.

- Przed recyklingiem należy sprawdzić charakter różnych materiałów i dokonać ich recyklingu w odpowiedni sposób.

1. KONSERWACJA PROFILAKTYCZNA

1.1. Przegląd



Uwaga: M = Miejsce F = Miliony uruchomień

Pozostałe czynności dotyczące drzwi kabinowych

Čzęstotliwość (co)	Nr poz.	Opis	Čzas (w minutach)	Szczegóły podane w
12 M	-	Sprawdzić pod kątem uszkodzeń	5	Punkt 1.1
12 M	-	Sprawdzić pod kątem korozji	5	
12 M	-	Wyczyścić i osuszyć mechanizm	5	
12 M	4	Wyczyścić główne prowadnice, bez smarowania	5	Punkt 1.1
12 M	1	Wyczyścić progi przystankowe	10	
12 M	1	Sprawdzić szczelność progu	5	

Pozostałe czynności dotyczące drzwi kabinowych

Čzęstotliwość (co)	Nr poz.	Opis	Čzas (w minutach)	Szczegóły podane w
12 M	3	Sprawdzić równoległość paneli drzwiowych w pionie	10	Punkt 4; 5
12 M	3	Sprawdzić wyrównanie paneli drzwiowych	5	
12 M	-	Sprawdzić szczelność pomiędzy panelami drzwiowymi a przednią częścią kabiny	5	
12 M	-	Sprawdzić szczelność pomiędzy panelami drzwiowymi a progiem drzwiowym	5	Punkt 2.1
12 M	-	Sprawdzić, czy panele drzwiowe przesuwają się płynnie	10	
12 M	5	Sprawdzić rolki główne, rolki dociskowe i podkładki ustalające	15	
18 M	2	Sprawdzić prowadniki	5	Punkt 11.7
12 M	6	Sprawdzić naciąg napędanego pasa	5	Punkt 8.1
12 M	7	Sprawdzić krzywkę	5	Punkt 3.1
0,5 F	8	Stan mostka stykowego	5	Punkt 9.1; 9.2
0,5 F	8	Stan styków bezpieczeństwa	5	
2 F	8	Sprawdzić styk bezpieczeństwa	10	
2 F	8	Sprawdzić mostek stykowy	10	Punkt 10
0,5 F	-	Sprawdzić krawędź bezpieczeństwa	5	
12 M	6	Sprawdzić przejście rygla hakowego i zaczep rygla	10	
12 M	3; 7	Sprawdzić działanie urządzenia do odryglowania	10	Punkt 9.4
12 M	7	Sprawdzić powierzchnię styku rygla drzwi kabinowych	20	Punkt 9.3

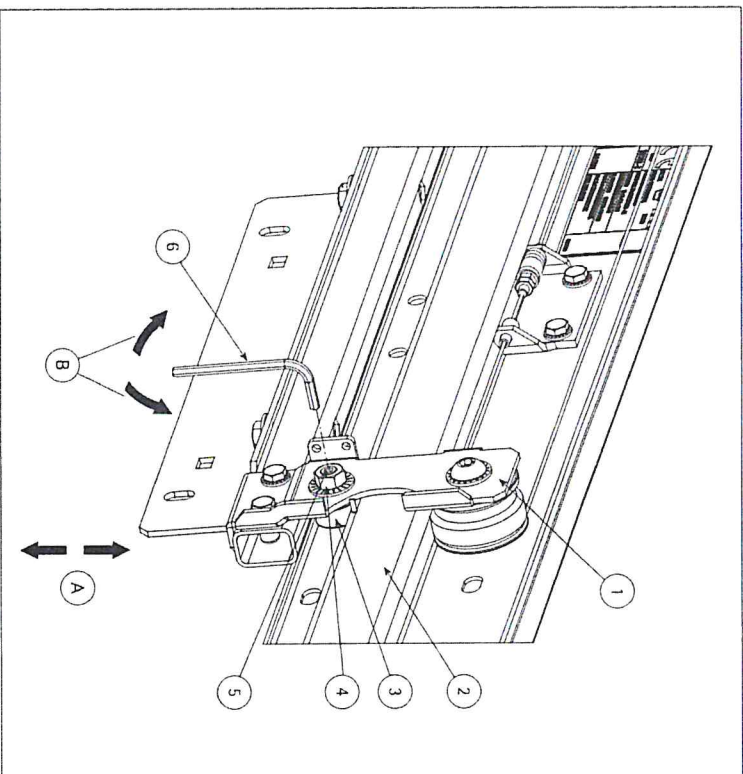
Wymiana

Čzęstotliwość (co)	Nr poz.	Opis	Čzas (w minutach)	Szczegóły podane w
6 F	3	Wymienić panele drzwiowe	15	Punkt 11.1
1 F	5	Wymienić rolki główne	25	Punkt 11.2; 11.3; 11.4
3 F	5	Wymienić rolki dociskowe	25	Punkt 11.3
2 F	-	Wymienić okładzinę gumową zderzaka drzwiowego	5	Punkt 11.5; 11.6
2 F	2	Wymienić prowadniki	5	Punkt 11.7
2 F	6	Wymienić pas	10	Punkt 8.2



2. USTAWIENIE PORĘCZY

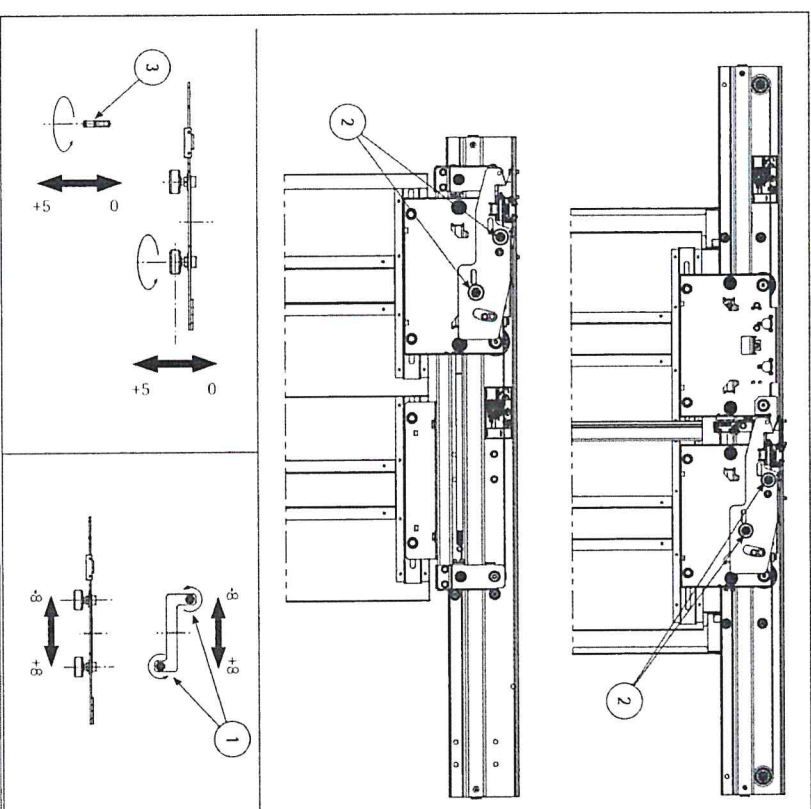
2.1. Regulacja rolek mimośrodowych



Krok	Czynność	Uwaga
1	Poluzować śrubę (4) kluczem płaskim 15 mm i obrócić śrubę mimośrodową (5) zgodnie z ruchem wskazówek zegara lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, zgodnie z kierunkiem strzałek (B) za pomocą klucza imbusowego 4 mm (6), aby usunąć luz (A) pomiędzy prowadnicą a rolką, pozostawiając jednak luz umożliwiający swobodne obracanie się rolki. Po tej regulacji dokręcić śrubę ustalającą (4).	Aby usunąć luz pomiędzy wózkiem (1) a prowadnicą ślizgową (2), wyregulować rolkę mimośrodową (3) na dole.



3. REGULACJA ROLEK RYGLOWYCH DRZWI PRZYSTANKOWYCH



Krok	Czynność	Uwaga
1	Za pomocą klucza imbusowego 5 mm poluzować śruby (1) i ustawić rolki ryglowe (2) począwszy od najbliższego piętra, ponieważ kabina porusza się w górę. Za pomocą klucza CH 13 poluzować śruby (3) i ustawić położenie rolki za pomocą wkrętaka (zob. strona. 8).	Przesunąć zespół rolek ryglowych i ustawić go zgodnie z rysunkiem. Upewnić się, że pomiędzy rolkami ryglowymi a progiem kabiny znajduje się odpowiedni luz, aby zapewnić przesuw.

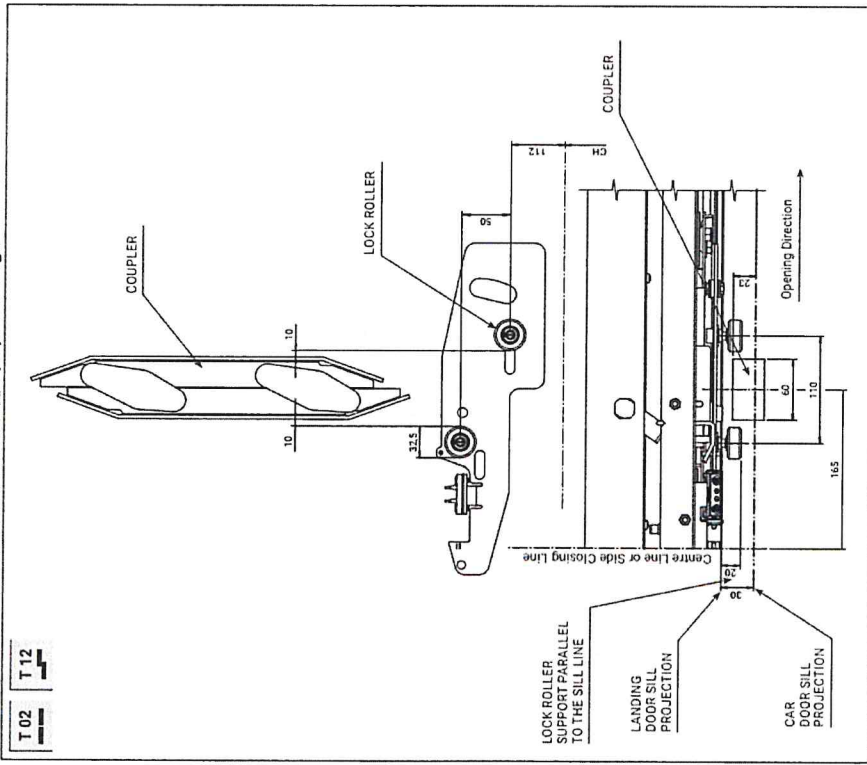


WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 9/31

3.1. Położenie krzywki pomiędzy rolkami ryglu przystankowego.



EN	PL
COUPLER	KRZYWKA
LOCK ROLLER	ROLKA RYGLOWA
LOCK ROLLER SUPPORT PARALLEL TO THE SILL LINE	WSPORNIK ROLKI RYGLOWEJ RÓWNOLEGLE DO LINII PROGU
LANDING DOOR SILL PROJECTION	RZUT PROGU DRZWI PRZYSTANKOWYCH
CAR DOOR SILL PROJECTION	RZUT PROGU DRZWI KABINOWYCH
Centre Line of Side Closing Line	Linia centralna lub linia zamykania teleskopowego
Opening Direction	Kierunek otwierania

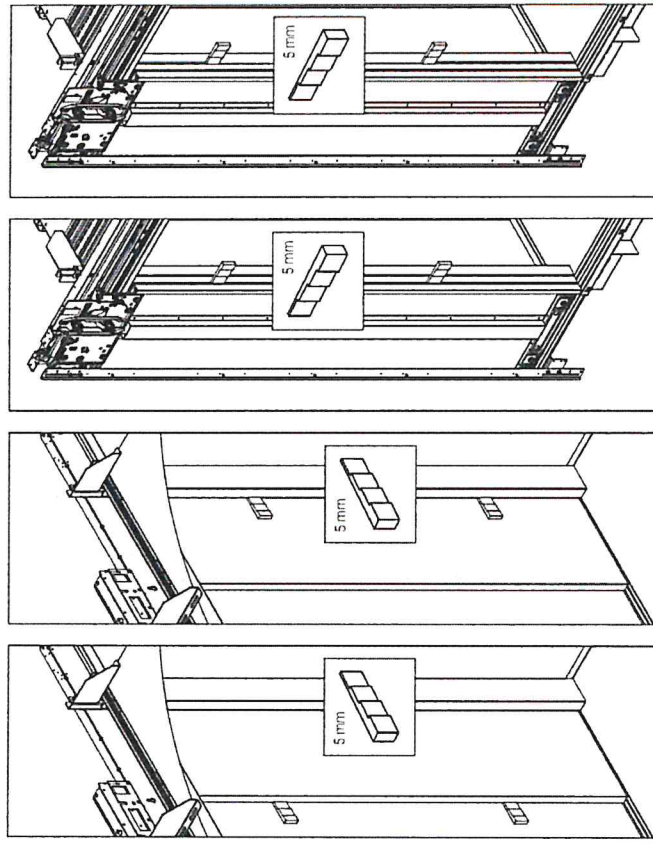


WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 10/31

4. REGULACJA LUZU ROBOCZEGO PANELU DRZWIOWEGO



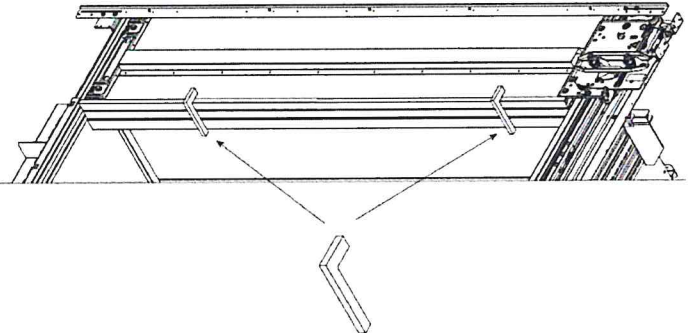
Krok	Czynność	Uwaga
1	Zamknąć drzwi.	Zawieszenia w położeniu zamkniętym.
2	Sprawdzić, czy szczelina pomiędzy panelami lub słupkiem bocznym wynosi od 3 do 5 mm.	
3	Otworzyć drzwi.	Zawieszenia w położeniu otwartym.
4	Sprawdzić, czy szczelina pomiędzy panelami lub słupkiem bocznym wynosi od 3 do 5 mm.	



AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 11/31

5. WYRÓWNIANIE PANELI DRZWIOWYCH

Krok	Czynność	Uwaga
1	Otworzyć drzwi. Wyregulować panel drzwiowy w pionie względem słupka bocznego lub panelu drzwiowego. - Wyregulować zespół tylny lub przedniej podkładki regulacyjnej.	Zawieszenia w położeniu otwartym. 



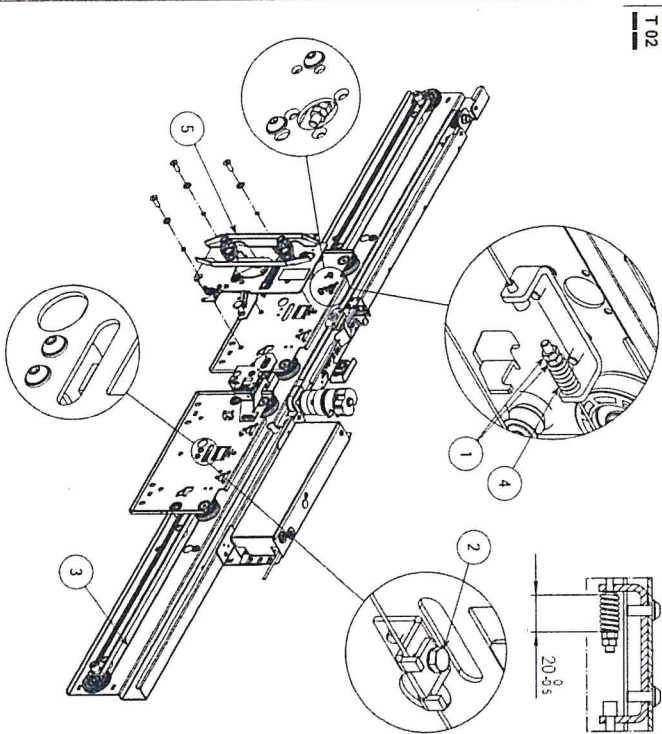
AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 12/31

6. LINA NAPĘDOWA

6.1. Typ 02/C (centralne 2-panelowe drzwi kabinowe) Wymienić linę napędową

Krok	Czynność	Uwaga
1	Wymontować krzywkę wyłączenie w przypadku	
2	Położować śruby i nakrętki liny mocujące (1-2)	Drzwi w położeniu zamkniętym.
3	Wymontować starą linę (3).	
4	Zamontować nową linę i przymocować śrubami i nakrętkami (1-2)	
5	Napiąć linę za pomocą sprężyny (4) i nakrętek	
6	Zamocować drugi wózek za pomocą śruby (2).	Wózki muszą dotykać zdzieraków (5).
7	Zamontować krzywkę wyłączenie w przypadku	
8	Sprawdzić ruch paneli.	



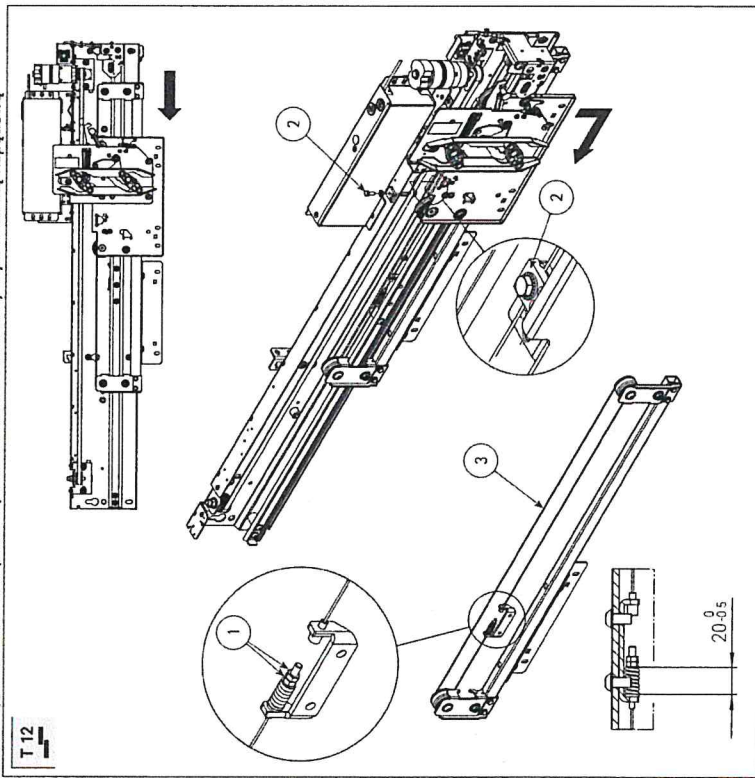


WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 13/31

6.2. Typ 12/R-L (teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe) Wymienić linę napędową



Krok	Czynność	Uwaga
1	Częściowo otworzyć drzwi.	
2	Odkręcić nakrętki złączą linę (1).	
3	Odkręcić śrubę ustalającą (2) i wymienić linę łączącą (3).	
4	Przykręcić nakrętki złączą linę (1).	Upewnić się, że nowa lina jest napięta.
5	Dokręcić śruby ustalające (2).	
6	Sprawdzić ruch panelu.	

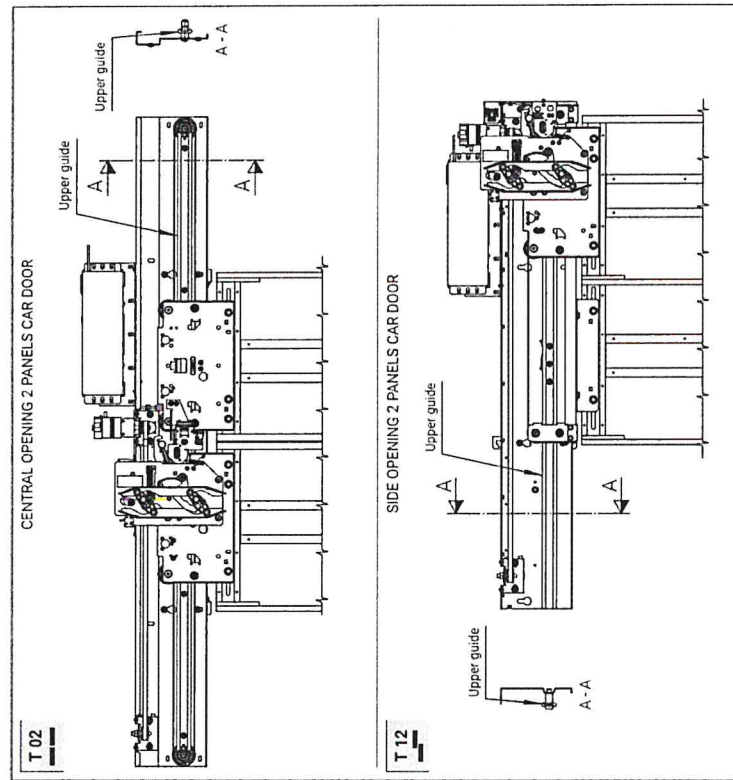
7. SMAROWANIE



WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 14/31



EN	PL
CENTRAL OPENING 2 PANELS CAR DOOR	CENTRALNE 2-PANELOWE DRZWI KABINOWE
Upper guide	Prowadnica górna
SIDE OPENING 2 PANELS CAR DOOR	TELESKOPOWE 2-PANELOWE DRZWI KABINOWE
Upper guide	Prowadnica górna

Krok	Czynność	Uwaga
1	Nie należy smarować górnych prowadnic.	Drzwi Augusta EVO zaprojektowano tak, aby wymagały minimalnego smarowania.
2	Nie należy smarować łożysk waleczkowych.	Ważne jest utrzymanie czystości mechanizmu.

8. NAPĘD
8.1. Naciąg pasa



WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

MM.2.004135.PL

Kod

Wersja

Data

Strona

28.03.2017

15/31



WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

MM.2.004135.PL

Kod

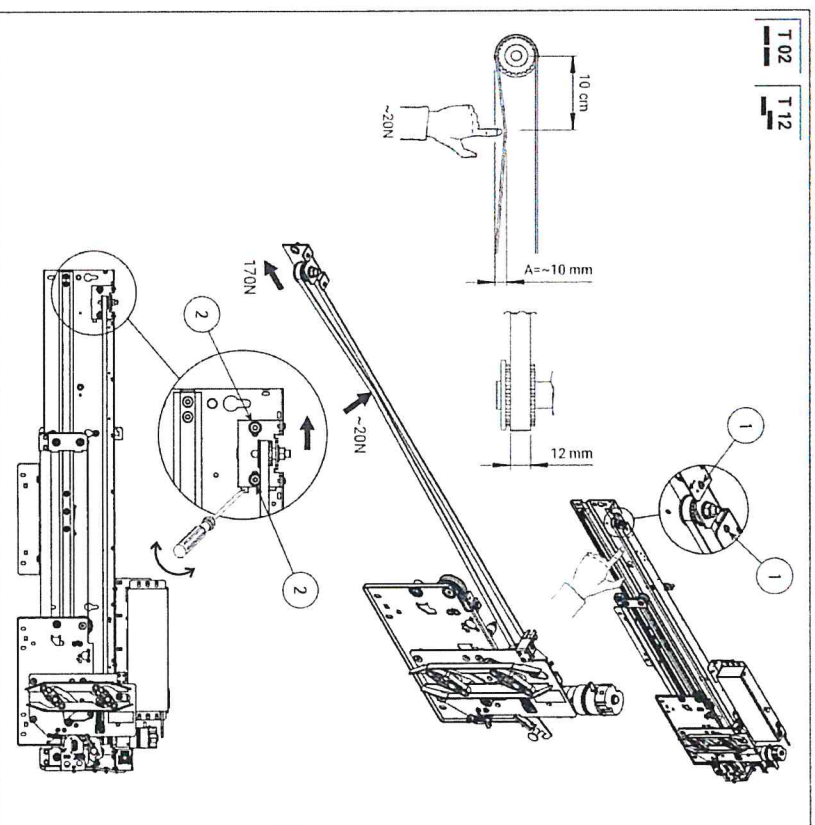
Wersja

Data

Strona

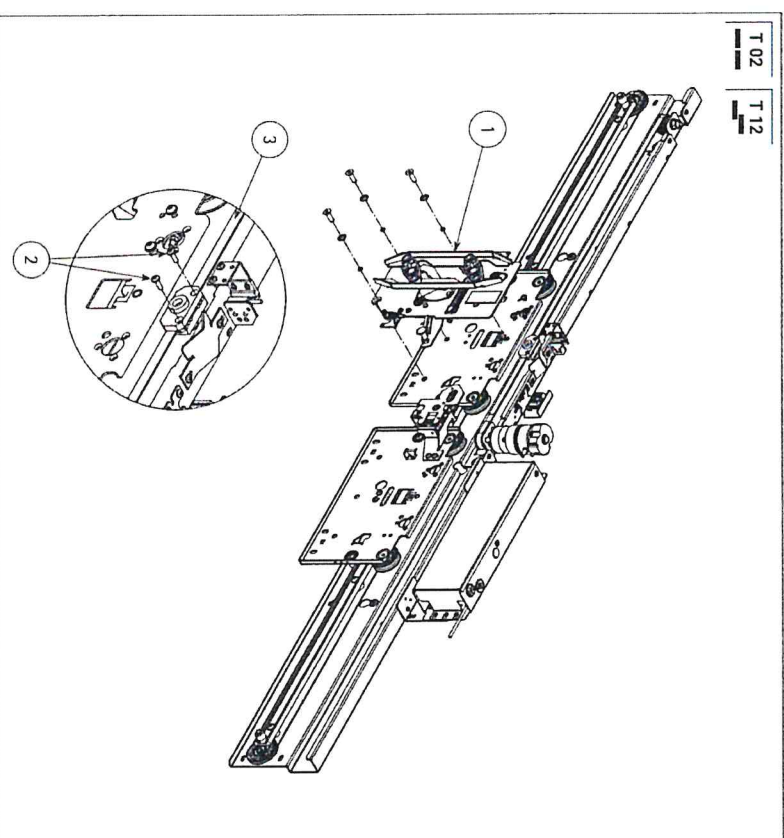
28.03.2017

16/31



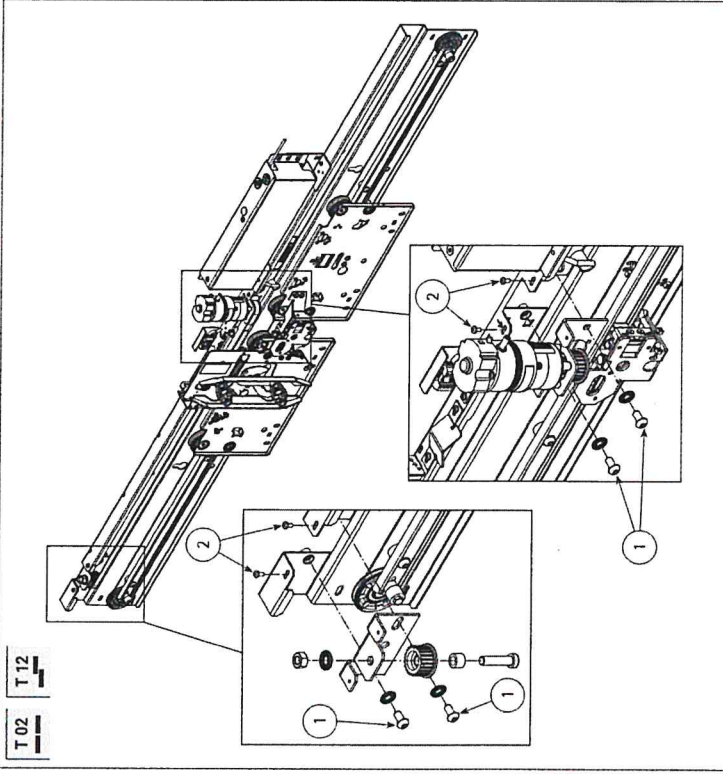
Krok	Czynność	Uwaga
1	Otworzyć drzwi na około 300 mm.	
2	Odkręcić śruby (1-2) wspornika koła	
3	Podważyć na wsporniku za pomocą wkrętaka	
4	Upewnić się, że wymiar „A” wynosi około 10	
5	Ustalić położenie dokręcając śruby (1-2).	

8.2. Wymiana pasa



Krok	Czynność	Uwaga
1	Wymontować krzywkę (1).	
2	Odkręcić śruby ustalające pasa (2).	
3	Odkręcić pas (3) z urządzenia mocującego.	
4	Skrócić nowy pas względem starej taśmy.	
5	Zamontować nowy pas i przywrócić prawidłowy naciąg zgodnie z instrukcjami podanymi na	

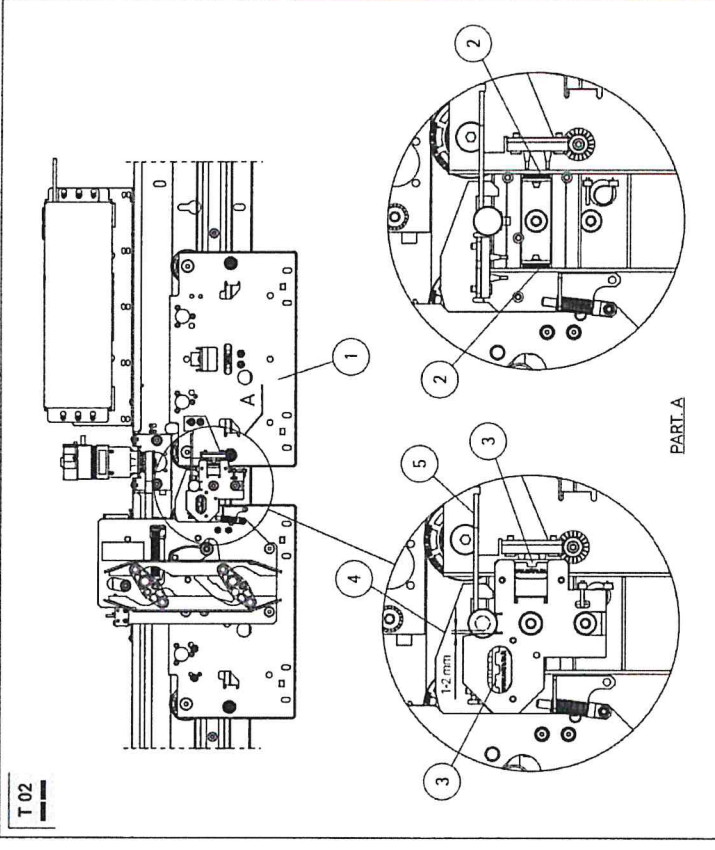
8.3. Wymiana koła pasowego zmiany kierunku i napędu



Krok	Czynność	Uwaga
1	Wymontować pas (zob. strona 15).	
2	Odkręcić śruby ustalające (1-2).	
3	Zamontować nowe koło pasowe zmiany kierunku lub nowy napęd i przywrócić prawidłowemu naciąg taśmy zgodnie z	

9. STYKI BEZPIECZEŃSTWA

9.1. Typ 02/C Centralne 2-panelowe drzwi kabinowe z ryglem drzwi kabinowych (CDL)

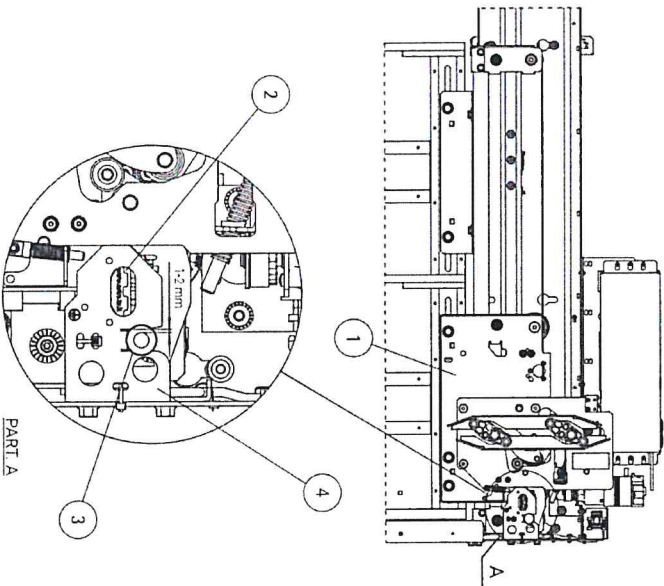


Krok	Czynność	Uwaga
1	Całkowicie zamknąć drzwi w taki sposób, aby zawieszona (1) docisnęła do zderzaków (2) i sprawdzić działanie rygla. - Luz rygla powinien wynosić 1... 2 mm (bez możliwości regulacji). - Upewnić się, że luz rygla nie przerywa działania styku drzwiowego (3). - Rygiel hakowy (4) musi zaczepiać rygiel prowadzący (5) na 7 mm przed zamknięciem styku (3) z mostkiem.	Zawieszona w położeniu zamkniętym. Wózki (1) muszą dotykać okładzin gumowych (2), gdy drzwi są zamknięte.



9.2. Typ 12/R-L Teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe z ryglem drzwi kabinowych (CD)

T 12

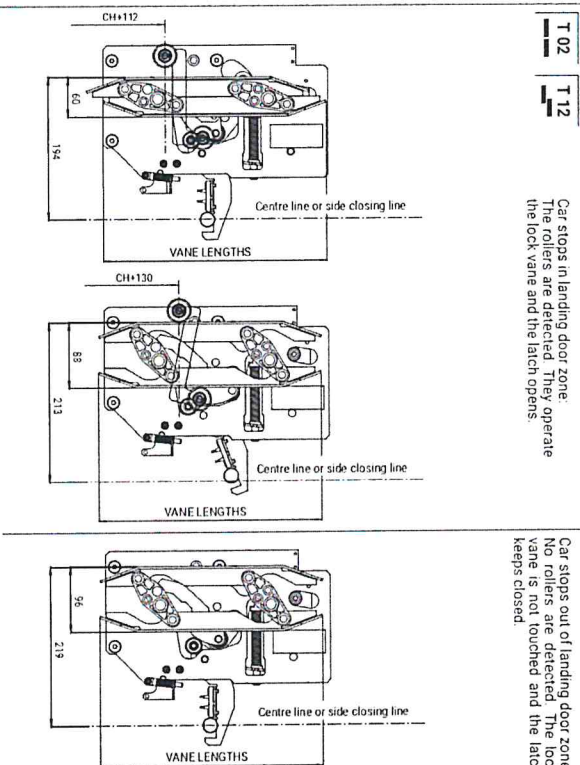


Krok	Czynność	Uwaga
1	<p>Całkowicie zamknąć drzwi w taki sposób, aby zawieszona (1) dociskała do zderzaków (zob. strona 28) i sprawdzić działanie rygla.</p> <p>Luz rygla powinien wynosić 1... 2 mm (bez możliwości regulacji).</p> <p>Upewnić się, że luz rygla nie przerywa działania styku drzwiowego (2).</p> <p>Rygiel hakowy (3) musi zaczepiać rygiel prowadzący (4) na 7 mm przed zamknięciem styku (2) z mostkiem.</p>	<p>Zawieszona w położeniu zamkniętym. Wózek (1) musi dotykać okładzin gumowych (2), gdy drzwi są zamknięte.</p>



9.3. Sprawdzić ustawienie drzwi kabinowych i drzwi przystankowych za pomocą krzyżki z ryglem drzwi kabinowych

T 02 T 12



EN	PL
Car stops in landing door zone: The rollers are detected. They operate the lock vane and the latch opens.	Kabina zatrzymuje się w strefie drzwi przystankowych: Rolki są wykrywane. Rolki złączają tłoczek rygla, a zapadka otwiera się.
Car stops out of landing door zone. No rollers are detected. The lock vane is not touched and the latch keeps closed	Kabina zatrzymuje się poza strefą drzwi przystankowych. Rolki nie są wykrywane. Rolki nie dotykają tłoczka rygla, a zapadka pozostaje zamknięta
Centre line or side closing line	Drzwi centralne lub teleskopowe
VANE LENGTHS	DŁUGOŚĆ TŁOCZKÓW

CAR SILL LINE

LANDING SILL LINE

CLOSED VANES

23

20

30



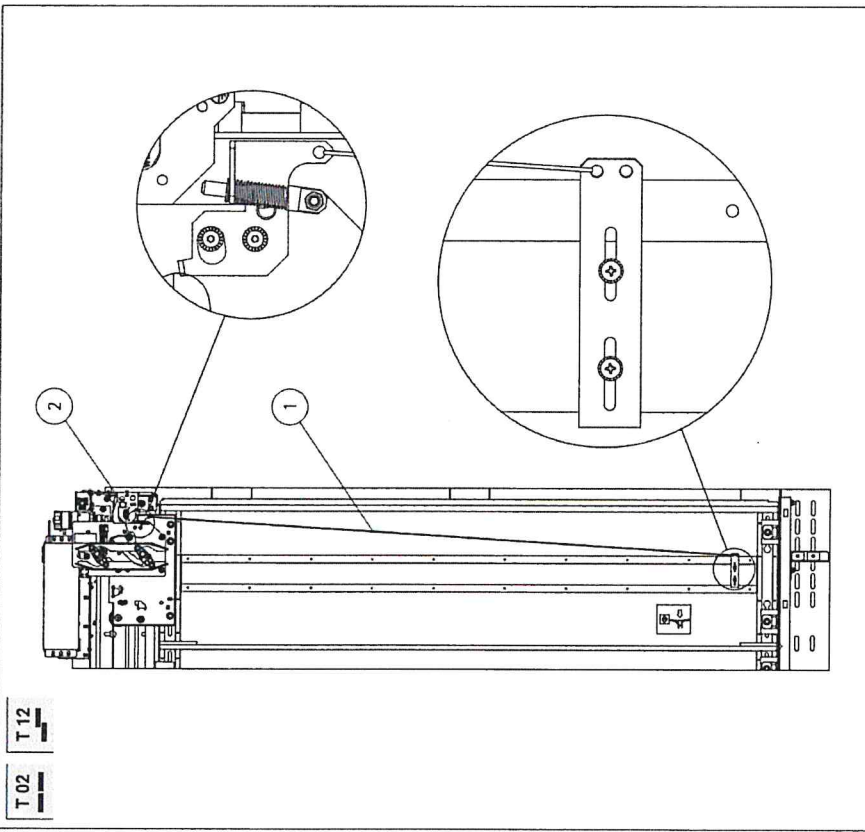
WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 21/31

CAR SILL LINE	LINIA PROGU KABINOWEGO
LANDING SILL LINE	LINIA PROGU PRZYSTANKOWEGO
CLOSED VANES	TŁOCZKI ZAMKNIĘTE

9.4. Sprawdzić urządzenie awaryjne do krzywki z rygłem drzwiowym kabiny



Krok	Czynność
1	Linka (1) urządzenia do awaryjnego otwierania drzwi kabiny jest przymocowana do dolnego końca panelu drzwiowego. Pociągając za linkę (1) należy sprawdzić, czy rygiel drzwi kabinowych (2) jest odblokowany.

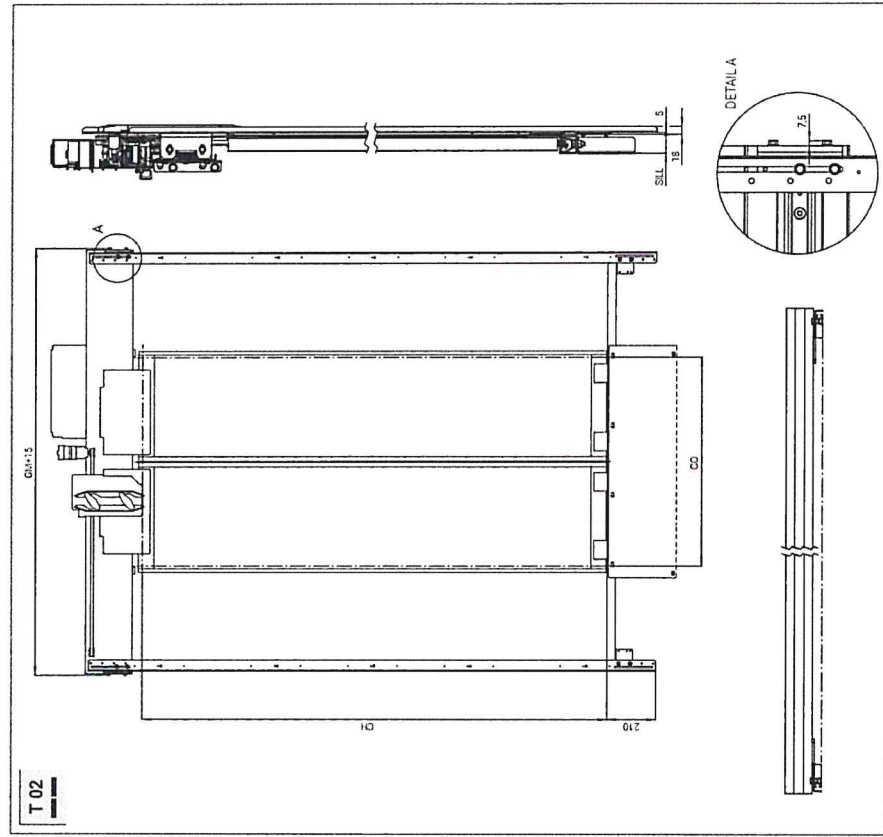
10. MOCOWANIE KURTINY ŚWIETLNEJ WSE DO CENTRALNYCH DRZWI KABINOWYCH TYPU 02/C



WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

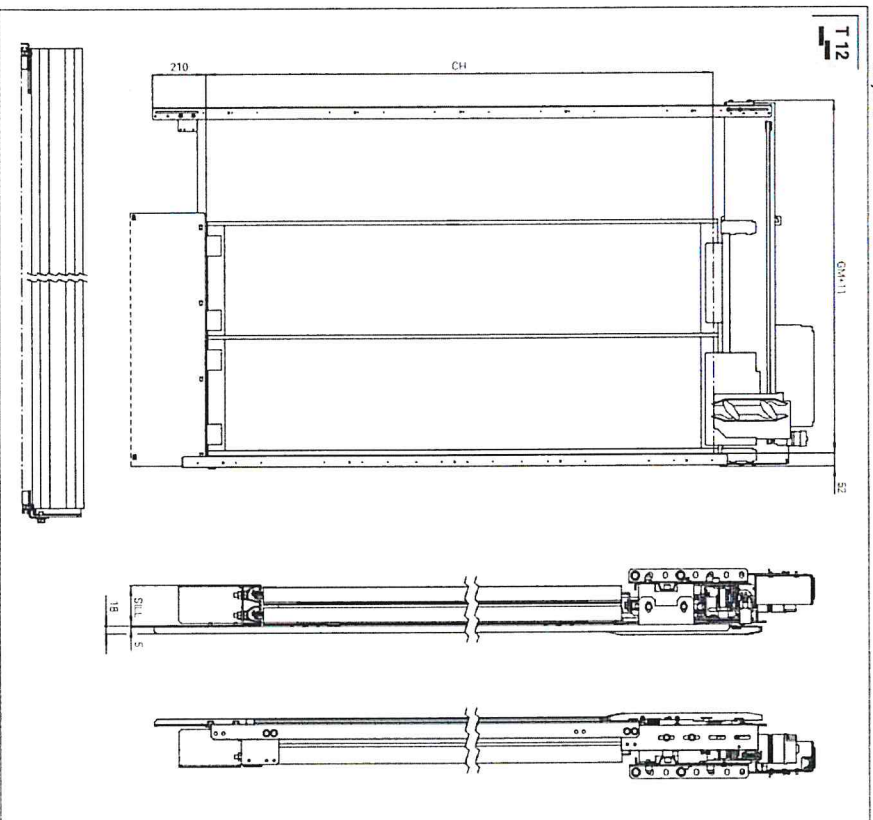
Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 22/31



Krok	Czynność
1	Otworzyć drzwi w trybie automatycznym.
2	Gdy drzwi zamykają się, włożyć dłoń pomiędzy panele, drzwi powinny ponownie się otworzyć bez dotknięcia dłoni.
3	Sprawdzić prawidłowe ustawienie i działanie kurtyny świetlnej.



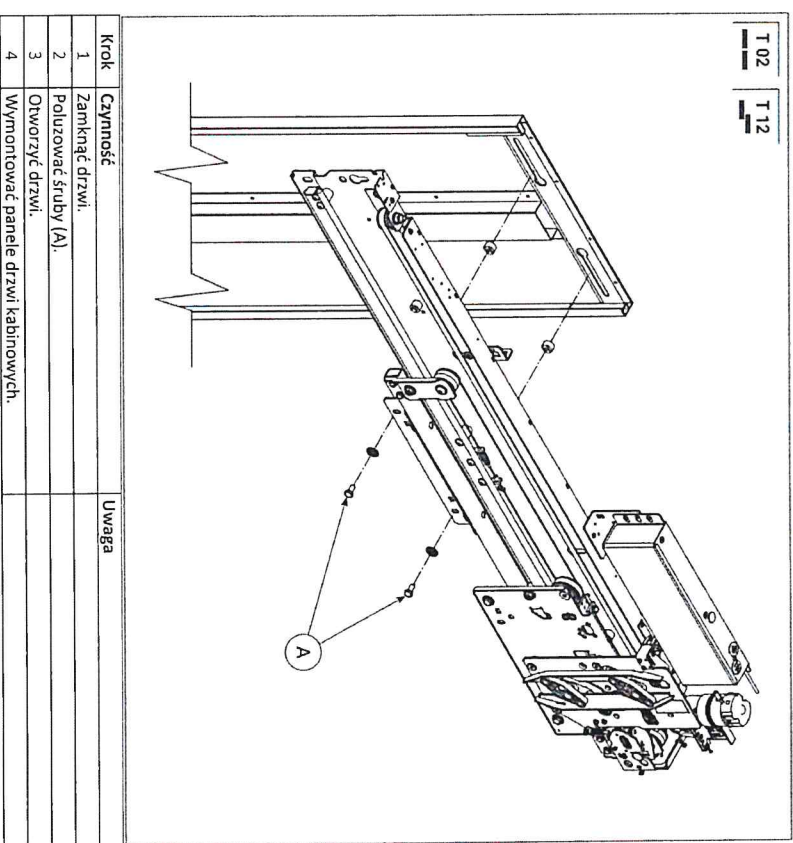
10.1. MOCOWANIE KURTyny ŚWIEtNEJ WSE DO TELESKOPOWYCH DRZWI KABINOWYCH TPU 12/R-1



Krok	Czynność
1	Otworzyć drzwi w trybie automatycznym.
2	Gdy drzwi zamykają się, włożyć dłoń pomiędzy panele, drzwi powinny ponownie się otworzyć bez dotknięcia dłoni.
3	Sprawdzić prawidłowe ustawienie i działanie kurtyny świetlnej.



11. WYMIANA 11.1. Panel drzwiowy



Krok	Czynność	Uwaga
1	Zamknąć drzwi.	
2	Poluzować śruby (A).	
3	Otworzyć drzwi.	
4	Wymontować panele drzwi kabiniowych.	

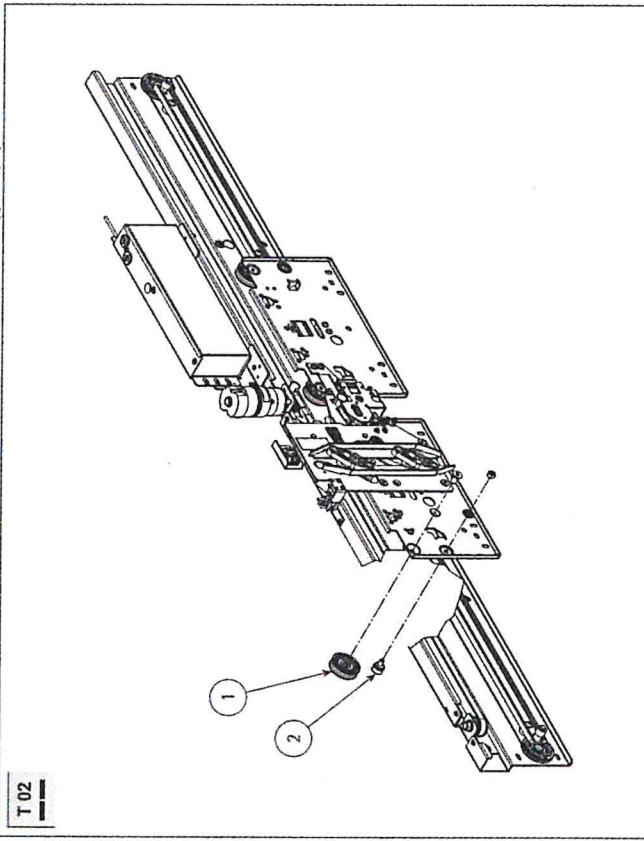


WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 25/31

11.2. Rolki główne i rolki dociskowe (Centralne 2-panelowe drzwi kabinowe typu 02/c)



Krok	Czynność	Uwaga
1	Wymontować stare rolki główne (1) i stare rolki dociskowe (2).	a) Wymontować panel drzwiowy (zob. strona 23). b) Odkręcić śruby ustalające rolki dociskowej. c) Wymontować rolkę dociskową (2). d) Usunąć śrubę ustalającą rolki głównej. e) Usunąć starą rolkę główną (1).
2	Zamontować nowe rolki główne (1) i nowe rolki dociskowe (2).	a) Zamontować nową rolkę główną (1) i dokręcić śruby ustalające. b) Zamontować nową rolkę dociskową (2) i śruby ustalające bez dokręcania. c) Wyregulować rolkę dociskową (zob. 2.3) d) Dokręcić nakrętkę ustalającą rolki dociskowej. e) Ponownie zamontować panel drzwiowy (zob. strona 23). f) Wyregulować panel (zob. 5 i 6). g) Sprawdzić ruch drzwi.

safety in motion™

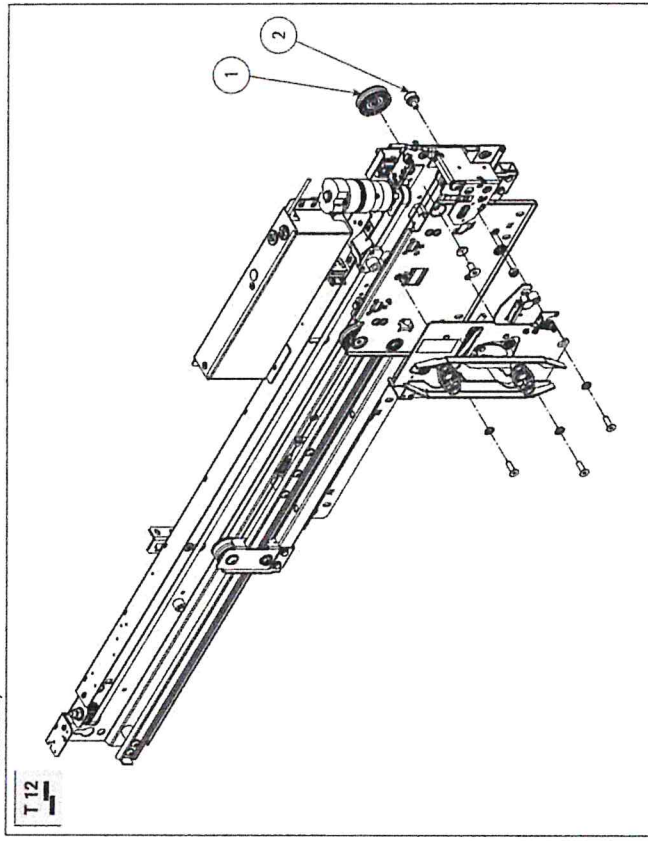


WITTUR

AUGUSTA EVO – DRZWI PRZYSTANKOWE

Kod MM.2.004135.PL
Wersja 0
Data 28.03.2017
Strona 26/31

11.3. Rolki główne i rolki dociskowe wózka szybkiego typu 12/R-L (teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe)

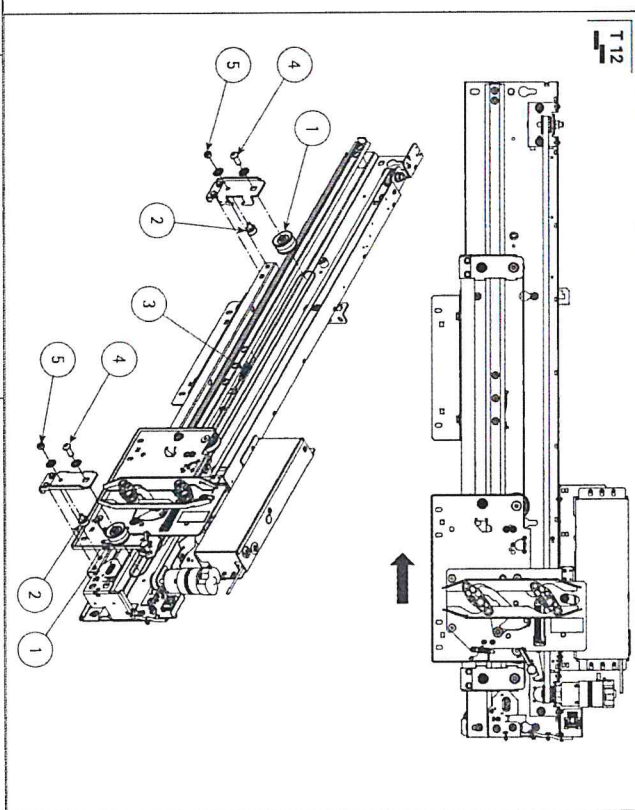


Krok	Czynność	Uwaga
1	Wózek szybki: wymontować stare rolki główne (1) i stare rolki dociskowe (2).	a) Wymontować panel drzwiowy (zob. strona 23). b) Wymontować krzywkę. c) Odkręcić śruby ustalające rolki dociskowej. d) Wymontować rolkę dociskową (2). e) Usunąć śrubę ustalającą rolki głównej. f) Usunąć starą rolkę główną (1).
2	Wózek szybki: montaż nowych rolek głównych (1) i nowych rolek dociskowych (2).	a) Zamontować nową rolkę główną (1) i dokręcić śruby ustalające. b) Zamontować nową rolkę dociskową (2) i śruby ustalające bez dokręcania. c) Wyregulować rolkę dociskową (zob. 2.3) d) Dokręcić nakrętkę ustalającą rolki dociskowej. e) Ponownie zamontować panel drzwiowy (zob. strona 23). f) Ponownie zamontować krzywkę. g) Wyregulować panel (zob. 5 i 6). h) Sprawdzić ruch drzwi.

safety in motion™



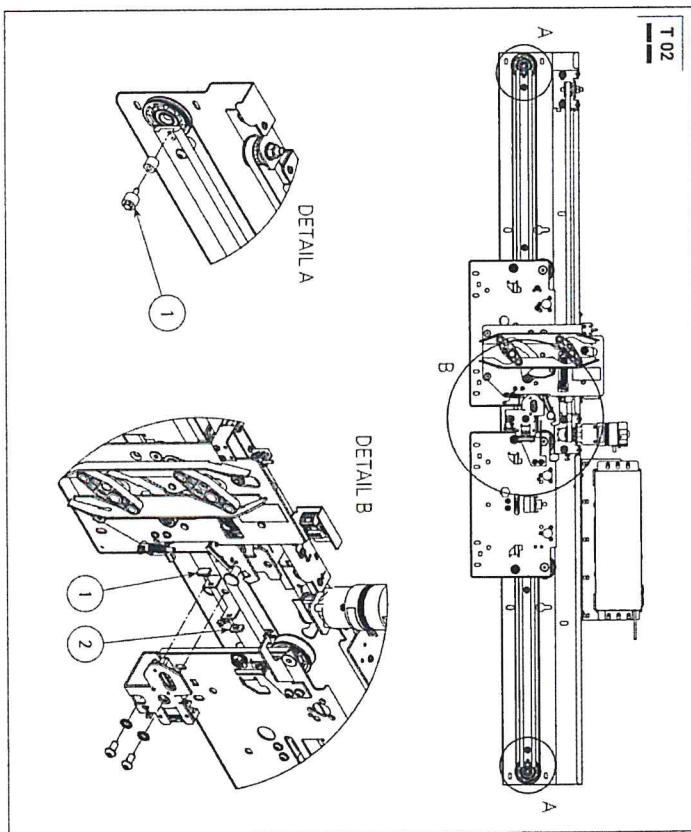
11.4. Rolki główne i rolki dociskowe wózka wolnego typu 12/R-1 (teleskopowe 2-panelowe drzwi kabinowe)



Krok	Czynność	Uwaga
1	Wózek wolny: wymontować stare rolki główne (1) i stare rolki dociskowe (2).	a) Wymontować panel drzwi wolnych (zob. strona 23) i otworzyć drzwi. b) Odkręcić śruby łączące linki (3) (zob. strona 12). c) Odkręcić rolkę dociskową (2). d) Odkręcić śrubę ustalającą rolek dociskowych (4). e) Usunąć stare rolki dociskowe (4-5). f) Odkręcić śruby ustalające rolek głównych (5). g) Wymontować stare rolki główne (1).
2	Wózek wolny: montaż nowych rolek głównych (1) i nowych rolek dociskowych (2).	a) Zamontować nowe rolki główne (1) i dokręcić śruby ustalające. b) Zamontować nowe rolki dociskowe (2) i dokręcić śruby ustalające. c) Zamocować złączne linki za pomocą śrub (3). d) Zamontować panel drzwi wolnych (zob. strona 23).

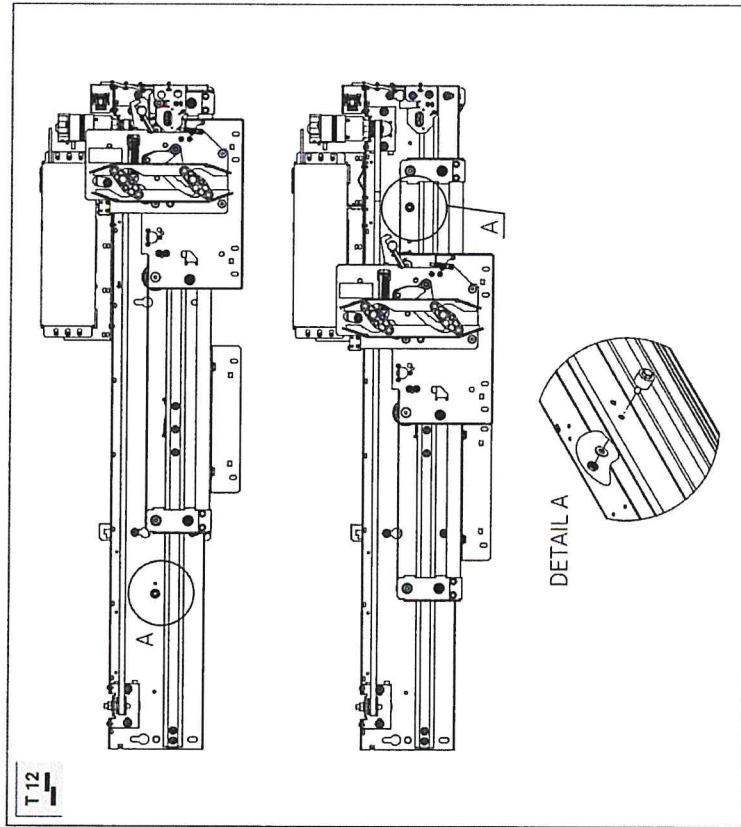


11.5. Okładzina gumowa zderzaka drzwi typu 02/C



Krok	Czynność	Uwaga
1	Demontaż starej okładziny gumowej zderzaka drzwiowego.	Wymontować starą okładzinę gumową zderzaka drzwiowego (1-2).
2	Zamontować nową okładzinę gumową zderzaka drzwiowego.	Zamocować nowy zderzak drzwiowy (1-2).

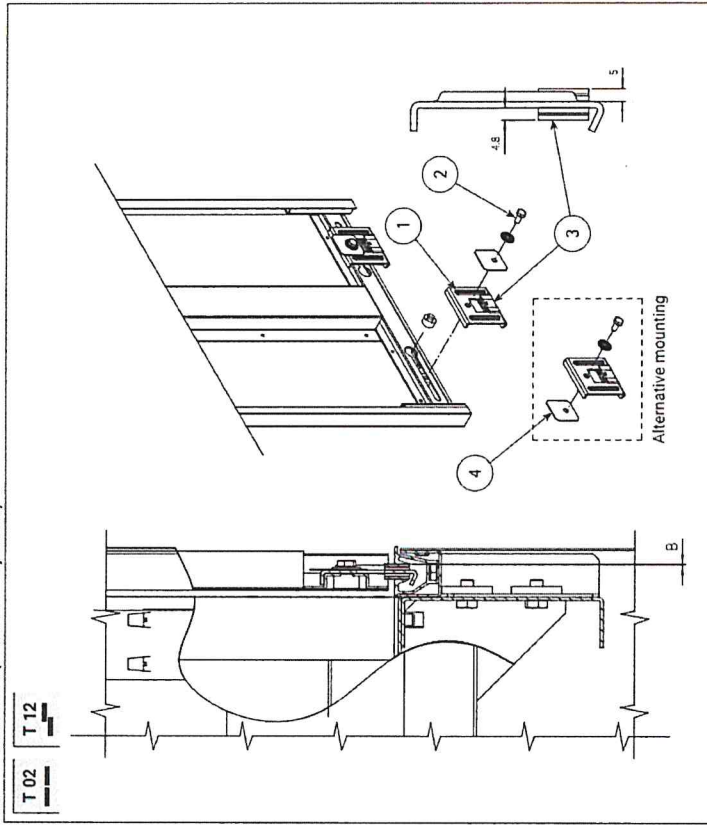
11.6. Okładzina gumowa zderzaka drzwi typu 12/R-L



EN	PL
Detail A	Szczegół A

Krok	Czynność	Uwaga
1	Demontaż starej okładziny gumowej zderzaka drzwiowego.	Wymontować starą okładzinę gumową zderzaka drzwiowego (1).
2	Zamontować nową okładzinę gumową zderzaka drzwiowego.	Zamocować nowy zderzak drzwiowy na wózku (1).

11.7. Prowadniki (kontrola – wymiana)



EN	PL
Alternative mounting	Montaż alternatywny

Krok	Czynność	Uwaga
1	Sprawdzić szczelinę na progu.	Jeżeli szczelina „B” > 2 mm, wymienić prowadnik (zob. Rys. A).
2	Wymontować prowadniki bez demontażu paneli drzwi kabinowych.	Położować śruby ustalające (2) i wymontować stare prowadniki (3).
3	Regulację można także przeprowadzić poprzez alternatywny montaż elementu dystansowego.	
4	Montaż prowadników do paneli drzwi kabinowych.	a) Włożyć nowe prowadniki (3) i dokręcić śruby ustalające(2). b) Sprawdzić ruch drzwi.

OSTRZEŻENIA DOTYCZĄCE UTRZYMANIA DRZWI W PRAWIDŁOWYM STANIE TECHNICZNYM

Aby zapobiec awariom lub nieprawidłowej pracy oraz utrzymać system w prawidłowym stanie technicznym, należy okresowo sprawdzać sprawność techniczną systemu, aby zapewnić zgodność z obowiązującymi przepisami prawa.

Sprawność techniczna zależy od różnych czynników, takich jak:

- Obciążenie robocze
- Lata eksploatacji
- Masa drzwi
- Warunki klimatyczne i środowiskowe
- Czystość środowiska
- Prawidłowa konserwacja
- itp.

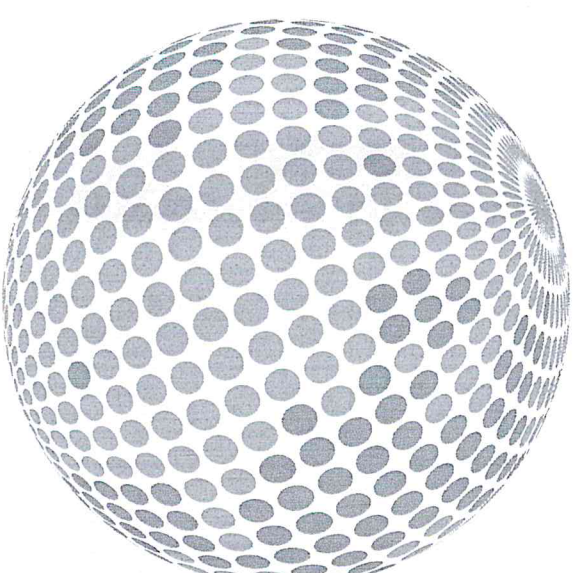
Sprawność techniczna może mieć wpływ na:

- Luz / luz ujemny pomiędzy drzwiami oraz pomiędzy drzwiami a słupkami zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa
- Luz urządzenia sprzęgającego
- Stan elementów mocujących i sprzęgających
- Stan części ulegających zużyciu
- Sprawność ryglia i odpowiednich styków
- Wszelkie inne części, na które może mieć wpływ rodzaj zastosowania.

Z tego względu nie ma możliwości uprzedniego ustalenia ogólnego programu wymiany części.



**YOUR GLOBAL PARTNER FOR COMPONENTS,
MODULES AND SYSTEMS IN THE ELEVATOR INDUSTRY**



safety in motion™

www.wittur.com



seecom **lifmaterial** **senatic**
a WITTUR brand a WITTUR brand a WITTUR brand

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012._____ Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Please read these Operational Instructions carefully and follow them accordingly!

Ignoring these Instructions can lead to lethal accidents, malfunctions, brake failure and damage to other parts.

These Installation and Operational Instructions (I + O) are part of the brake delivery.

Please keep them handy and near to the brake at all times.

Contents:

Page 1:	- Contents
Page 2:	- Safety and Guideline Signs - Certificates - Guidelines on EU Directives
Page 3:	- Safety Regulations
Page 4:	- Safety Regulations
Page 5:	- Safety Regulations
Page 6:	- Brake Illustrations
Page 7:	- Parts List
Page 8:	- Table 1: Technical Data - Table 2: Technical Data
Page 9:	- Table 3: Technical Data - Table 4: Switching Times
Page 10:	- Torque-Time Diagram - Application - Design - Function
Page 11:	- Scope of Delivery / State of Delivery - Adjustment - Installation Conditions
Page 12:	- Installation: Design for Spined Motor Shaft - Installation: Hub Design - Braking Torque - Noise Damping
Page 13:	- Hand Release
Page 14:	- Release Monitoring
Page 15:	- Wear Monitoring
Page 16:	- Electrical Connection and Wiring
Page 17:	- Brake Inspection (Customer side after Mounting) - Dual Circuit Brake Functional Inspection
Page 18:	- Maintenance - Information on the Components - Cleaning the Brake
Page 19:	- Disposal - Malfunctions / Breakdowns

07/04/2017 TKH/WSU

Chr. Mayr GmbH + Co. KG
Eichenstraße 1, D-67665 Mauersiefen, Germany
Tel.: +49 6341 804-0, Fax: +49 6341 804-421
www.mayr.com E-Mail: info@mayr.com

mayr®
your reliable partner

Page 1 of 19

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012._____ Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Safety and Guideline Signs

DANGER



Immediate and impending danger, which can lead to severe physical injuries or to death.

CAUTION



Danger of injury to personnel and damage to machines.



Please Observe!
Guidelines on important points.

Approvals

EU Type Examination Certificates (Elevator Directive):

- EU-BD 845
- EU-BD 845/1



Guidelines on the Declaration of Conformity

A conformity evaluation has been carried out for the product (electromagnetic safety brake) in terms of the EU Low Voltage Directive 2014/35/EU. The Declaration of Conformity is laid out in writing in a separate document and can be requested if required.

Guidelines on the EMC Directive (2014/30/EU)

The product cannot be operated independently according to the EMC directive.

Due to their passive state, brakes are also non-critical equipment according to the EMC.

Only after integration of the product into an overall system can this be evaluated in terms of the EMC.

For electronic equipment, the evaluation has been verified for the individual product in laboratory conditions, but not in the overall system.

Guidelines on the Machinery Directive (2006/42/EC)

The product is a component for installation into machines according to the Machinery Directive 2006/42/EC.

The brakes can fulfil the specifications for safety-related applications in coordination with other elements.

The type and scope of the required measures result from the machine risk analysis. The brake then becomes a machine component and the machine manufacturer assesses the conformity of the safety device to the directive. It is forbidden to start use of the product until you have ensured that the machine accords with the regulations stated in the directive.

Guidelines on the EU Directive on the Restriction of the Use of Certain Hazardous Substances in Electrical and Electronic Equipment

The electromagnetic brake as well as the rectifiers / microswitches / proximity switches required for control / self-

monitoring fulfil the requirements laid down in the EU Directive 2011/65/EC (RoHS).

(Restrictions on the use of certain hazardous substances, such as lead (0.1 %), mercury (0.1 %), cadmium (0.01 %), hexavalent chromium (0.1 %), polybrominated biphenyls (PBB) (0.1 %), polybrominated diphenyl ethers (PBDE) (0.1 %))

Guidelines on the ATEX Directive

Without a conformity evaluation, this product is not suitable for use in areas where there is a high danger of explosion.

For application of this product in areas where there is a high danger of explosion, it must be classified and marked according to Directive 2014/54/EU.

07/04/2017 TKH/WSU

Chr. Mayr GmbH + Co. KG
Eichenstraße 1, D-67665 Mauersiefen, Germany
Tel.: +49 6341 804-0, Fax: +49 6341 804-421
www.mayr.com E-Mail: info@mayr.com

mayr®
your reliable partner

Page 2 of 19

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012..... Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Safety Regulations

These Safety Regulations are user hints only and may not be complete!

User-Implemented Protective Measures:

- Please cover moving parts to protect against injury through seizure.
- Place a cover on the magnetic part to protect against injury through high temperatures.
- Protection circuit: When using DC-side switching, the coil must be protected by a suitable protection circuit according to VDE 0580, which is integrated in mayr®-recifiers. To protect the switching contact from consumption when using DC-side switching, additional protective measures are necessary (e.g. series connection of switching contacts). The switching contacts used should have a minimum contact opening of 3 mm and should be suitable for inductive load switching. Please make sure on selection that the rated voltage and the rated operating current are sufficient. Depending on the application, the switching contact can also be protected by other protection circuits (e.g. mayr®-spark quenching unit, half-wave and bridge rectifiers), although this may of course then alter the switching times.
- Take precautions against freeze-up of the friction surfaces in high humidity and at low temperatures.

EN 81-1 (End of the period of applicability: 31 AUG 2017)

EN ISO 12100 Safety of machinery - General principles for design - Risk assessment and risk reduction

DIN EN 61000-6-4 Interference emission
EN 12016 Interference immunity (for elevators, escalators and moving walkways)

Liability

The information, guidelines and technical data in these documents were up to date at the time of printing. Demands on previously delivered brakes are not valid. Liability for damage and operational malfunctions will not be taken if:
- the Installation and Operational Instructions are ignored or neglected.
- the brakes are used inappropriately.
- the brakes are worked on unprofessionally.
- the brakes are handled or operated incorrectly.

Guarantee

- The guarantee conditions correspond with the Chr. Mayr GmbH + Co. KG sales and delivery conditions.
- Mistakes or deficiencies are to be reported to mayr® at once!

CE Identification

according to the Low Voltage Directive 2014/35/EU and the Elevator Directive 2014/33/EU

Conformity Markings

In terms of the Canadian and American approval

Standards, Directives and Regulations

Used and To Be Applied

- DIN VDE 0580 Electromagnetic devices and components, general specifications
- 2014/35/EU Low Voltage Directive
- CSA C22.2 No. 14-2010 Industrial Control Equipment
- UL 508 (Edition 17) Industrial Control Equipment
- 2014/33/EU Elevator Directive
- EN 81-20 Safety rules for the construction and installation of lifts - Passenger and goods passenger lifts
- EN 81-50 Safety rules for the construction and installation of lifts - Examinations and tests - Part 50: Design rules, calculations, examinations and tests of lift components

Identification

mayr® components are clearly marked and described on the Type tag:



Alternatively braking force only for voltages > 72 V
CE marking only for voltages > 72 V
(CE identification with ID number of the respective inspection authority, only for type examination tested brakes)

07/04/2017 TKH/WSU

Chr. Mayr GmbH + Co. KG
Eichenstraße 1, D-87655 Mauerstetten, Germany
Tel.: +49 8341 804-0, Fax: +49 8341 804-421
www.mayr.com E-Mail: info@mayr.com

mayr®
your reliable partner

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012..... Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

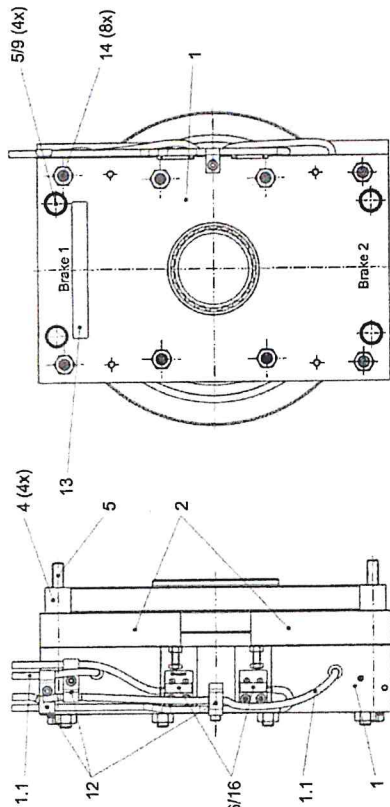


Fig. 1

Fig. 2

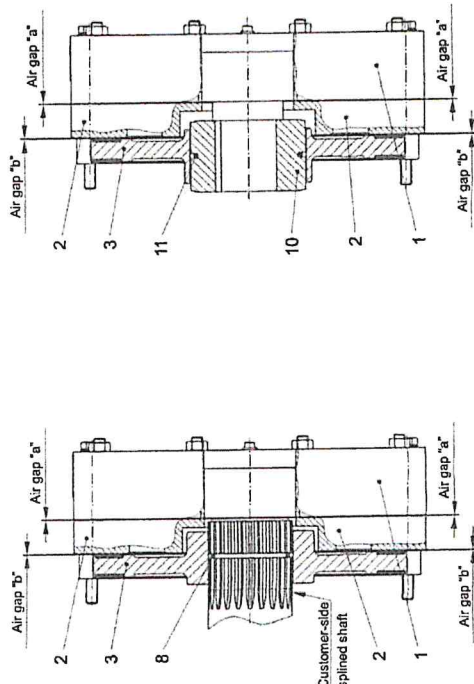


Fig. 3
Design for splined shaft

Fig. 4
Hub design

07/04/2017 TKH/WSU

Chr. Mayr GmbH + Co. KG
Eichenstraße 1, D-87655 Mauerstetten, Germany
Tel.: +49 8341 804-0, Fax: +49 8341 804-421
www.mayr.com E-Mail: info@mayr.com

mayr®
your reliable partner

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.----- Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Parts List (Only use mayr® original parts)

Item	Name
1	Coil carrier assembly (incl. magnetic coils)
1.1	Connection cable 2 x AWG18 blue / brown
2	Armature disk
3	Rotor
4	Distance bolt
5	Hexagon head screw according to DIN EN ISO 4014: On Sizes 150 and 200: M8 x 110 / 8.8 On Size 250: M8 x 120 / 10.9 On Size 350: M10 x 120 / 8.8
6	Release monitoring assembly with microswitch
6.1	Microswitch
7	Hand release assembly (page 13)
7.1	Hand release lever (page 13)
7.2	Hexagon nut (page 13)
7.3	Spring pin (page 13)
8	O-ring NBR 70 (not included in the standard scope of delivery): On Sizes 150 and 200: D48 x 3 On Size 250: D52 x 3 On Size 350: D52 x 3
9	Washer
10	Hub
11	O-ring
12	Cable clamp
13	Type lag
14	Noise damping
15	Wear monitoring assembly (Fig. 8, page 15)
15.1	Microswitch incl. adaptor plate (Fig. 8, page 15)
16	Release monitoring assembly with proximity switch
16.1	Proximity switch

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.----- Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Table 1: Technical Data (Independent of Type and Size)

Nominal air gap "a" braked (Figs. 3 / 4)	0.45 mm
Limit air gap "a" at nominal torque (Figs. 3 / 4)	0.9 mm
Inspection air gap "b" on released brake (Figs. 3 / 4)	min. 0.25 mm
Protection (coillasting compound):	IP54
Protection (mechanical):	IP10
Protection (switch):	IP67
Ambient temperature:	-5 °C to +40 °C
Duty cycle:	60 %



- 1) Measured in the horizontal centre axis area of the respective armature disk (2).
- 2) Once the maximum air gap has been reached, the rotors must be replaced. However, the brake already becomes louder at an air gap > "a" +0.2 mm. At temperatures of around or under freezing point, condensation can strongly reduce the braking torque. The user is responsible for taking appropriate countermeasures. The customer is responsible for providing a protective cover against contamination caused by construction sites.



CAUTION
The rotor (3) must be replaced at the latest when a maximum air gap of 0.9 mm has been reached.

Table 2: Technical Data

Size	Nominal torque ¹⁾ mNm	Nominal voltage U _N	Nominal power P (20 °C)	Inductivity		Rotor thickness New condition
				24 V Coil	207 V Coil	
150	2 x 150 Nm	24/104/180/207 V DC	2 x 68 W	2 x 1.6 H	2 x 95 H	18.4 mm
	2 x 90 Nm					
200	2 x 200 Nm	24/104/180/207 V DC	2 x 63 W	2 x 2.1 H	2 x 125 H	18.4 mm
	2 x 160 Nm					
250	2 x 280 Nm	24/104/180/207 V DC	2 x 79 W	2 x 1.7 H	2 x 105 H	18.4 mm
	2 x 230 Nm					
350	2 x 410 Nm	24/104/180/207 V DC	2 x 82 W	2 x 2.0 H	2 x 130 H	18.4 mm
	2 x 350 Nm					
	2 x 300 Nm					
	2 x 250 Nm					



- 3) The braking torque (nominal torque) is the torque effective in the shaft train on slipping brakes with a sliding speed of 1 m/s referring to the mean friction radius.

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012._____ Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Table 3: Technical Data

Size	Max. permitted friction work per single circuit 4)	Max. trigger speed	Tightening torque Fixing screw Item 5	Weight
150	17500 J	981 rpm	24 Nm	19.6 kg
200	16500 J	979 rpm	24 Nm	23.7 kg
250	25500 J	800 rpm	32 Nm	27.0 kg
350	23500 J	800 rpm	48 Nm	34.9 kg

4) Values for speed 400 rpm, nominal torque, new condition and not run in.
The value can be doubled for both brake circuits.
The value increases at lower speeds and decreases at higher speeds (please contact mayr®).



Table 4: Switching Times [ms]

Size	Nominal torque minimal	Attraction t_a	Drop-out t_b DC	Drop-out t_{ba} DC	Drop-out t_{bs} DC	Drop-out t_{ti} AC	Drop-out t_i AC
150	2 x 150 Nm	200	25	50	80	150	450
	2 x 120 Nm	170	35	60	85	200	510
	2 x 80 Nm	145	40	70	95	250	570
	2 x 200 Nm	280	45	65	140	190	620
200	2 x 160 Nm	225	60	100	170	310	780
	2 x 120 Nm	170	85	145	190	420	980
	2 x 280 Nm	310	35	55	95	180	540
	2 x 250 Nm	285	45	65	105	215	590
250	2 x 230 Nm	260	45	70	110	240	640
	2 x 185 Nm	210	50	75	110	300	720
	2 x 410 Nm	400	35	60	90	200	510
	2 x 350 Nm	370	45	75	105	270	580
350	2 x 300 Nm	330	50	90	120	320	640
	2 x 250 Nm	290	60	100	125	370	700

9) Referring to the effective braking torque

10) Referring to the nominal braking torque

The stated switching times can only be achieved using the respective correct electrical wiring. This also refers to the protection circuit for brake control and the response delay times of all control components.
The use of varistors for spark quenching increases the DC-side switching times.



Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012._____ Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Torque-Time Diagram

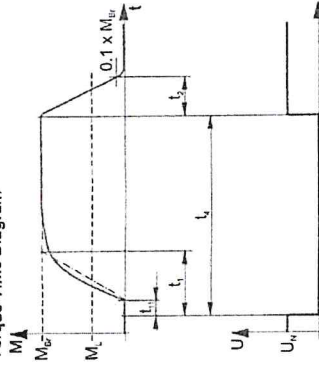


Diagram 1
Switching times for brake operation with nominal voltage

Key = Braking torque
 M_{br} = Load torque
 M_L = Connection time
 t_1 = Response delay on connection
(= t_{acc} Type Examination Certificate)
 t_2 = Separation time
 t_3 = Slip time + t_1
 U_N = Coil nominal voltage

Application

- ROBA®-twinstop® for use as a holding brake with occasional EMERGENCY STOP braking actions.
- The max. permitted speed and friction work (see Technical Data, Table 3) must be observed.

Design

The ROBA®-twinstop® is a spring applied, electromagnetically releasing dual circuit safety brake - a component in terms of DIN VDE 0580.
It is designed for installation into gearless elevator machinery for use as a holding brake with occasional EMERGENCY STOP braking actions.
On disconnection, the braking torque, the speed as well as the permitted friction work in case of EMERGENCY STOP need to be taken into consideration for safe holding of the load torque and safe compliance with the required braking distance.
Furthermore, the ROBA®-twinstop® can be used as a braking device acting on the shaft of the traction sheave, as part of the protection device against overspeed for the car moving in upwards direction and as a braking element against unintended car movement.
Please also observe the Annex in the EU Type Examination Certificate.
In order to guarantee the maximum braking distance while both brakes act, an inspection of the protection device including all control and brake times (detector / control / brake) is necessary. The respective standards, regulations and directives must be observed.

Function

ROBA®-twinstop® brakes are spring applied, electromagnetic safety brakes.
Spring applied function:
In de-energised condition, thrust springs press against the armature disks (2). The rotor (3) with the friction linings is therefore held between the armature disks (2) and the machine screw-on surface.
The motor shaft is braked via the rotor (3).
Electromagnetic function:
Due to the magnetic force of the coils in the coil carrier (1), the armature disks (2) are attracted against the spring pressure to the coil carrier (1).
The brake is thereby released and the shaft can rotate freely.
Safety brake protection:
The ROBA®-twinstop® brakes reliably and safely in the event of a power switch-off, a power failure or an EMERGENCY STOP.

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.-----

(B.8012.EN)

Scope of Delivery / State of Delivery

The brake body is pre-assembled with coil carrier (1), armature disks (2) and distance bolts (4) as well as optionally with hand release (7), release monitoring device (6/15) and wear monitoring device (14). The hand release device (7) as well as the release monitoring and wear monitoring devices (6/14/15) are mounted and set manufacturer-side. The following are included loose in delivery: rotor (3), hexagon head screws (9), washers (9) as well as - if applicable - the hub (10) with O-ring (11).

Please check the scope of delivery according to the Parts List as well as the state of delivery immediately after receiving the goods.

mayr® will take no responsibility for belated complaints. Please report transport damage immediately to the deliverer. Please report incomplete delivery and obvious defects immediately to the manufacturer.

Adjustment

The brakes are equipped manufacturer-side with the respective springs for the braking torque stated on the Type tag (13). Adjustment is not necessary. Adaptions or modifications are not permitted as a rule. This rule also applies to the manufacturer-side adjusted noise damping. The microswitches are also adjusted manufacturer-side. Despite great care during the manufacturer-side adjustment, re-adjustment might be necessary after installation due to transportation and handling. Furthermore, such switches cannot be considered fail-safe. Please observe the sections Release Monitoring and Wear Monitoring.

Installation Conditions

- The eccentricity of the shaft end in relation to the fixing holes must not exceed 0.3 mm.
- The positional tolerance of the threads for the hexagon head screws (9) must not exceed 0.3 mm.
- The axial run-out deviation of the screw-on surface to the shaft must not exceed the permitted axial run-out tolerance of 0.063 mm in the area of the friction surface.
- Measuring procedure acc. DIN 42955.
- The shaft bearing is to be designed so that the axial backlash of the shaft (absolute) does not exceed the permitted axial run-out value during operating with overrunning of the friction linings and thus to a drop in the braking torque.
- The sprung motor shaft should be designed according to the information given in the applicable assembly drawing. The O-ring groove must be inserted before the shaft is splined. The O-ring groove must be free of burrs.



The dimensions stated in the assembly drawings are manufacturer-side recommendations.

- On hub designs the tolerances of the hub bore (10) and the shaft must be selected so that the hub bothing (10) is not widened. Widening of the bothing leads to the rotor (3) jamming on the hub (10) and therefore to brake malfunctions.
- Recommended hub - shaft tolerance H7/k6.
- If the hub (10) is treated for better joining, the O-ring (11) must be removed beforehand and re-mounted after hub installation.
- The max. permitted joining temperature of 200 °C must not be exceeded.

07/04/2017 TKH/WSU
Page 11 of 19

Chr. Mayr GmbH + Co. KG
Eichendorfsstr. 1, D-87665 Neustadt, Germany
Tel.: +49 8341 804-0, Fax: +49 8341 804-421
www.mayr.com E-Mail: info@mayr.com

mayr
your reliable partner

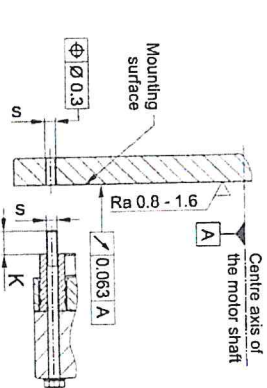


Fig. 5

- A suitable counter friction surface (steel or cast iron) must be used. Sharp-edged interruptions on the friction surfaces must be avoided. Recommended surface quality in the area of the friction surface Ra = 0.8 - 1.6 µm. The root of the surface must be turned. The surface 0.5 mm without oil. If corrosion protection is applied, the device must be inspected for possible surface damage on the braking torque. In particular for possible surface mounting surfaces made of grey cast iron are to be rubbed down additionally with sandpaper (grain = 60 to 100).
- The rotor and brake surfaces must be oil and grease-free.
- The O-ring (8) or O-ring (11) must be lightly greased.
- The lockings of the motor shaft, rotor (3) and the hub (10) must not be oiled or greased.
- Please abstain from using cleaning agents containing solvents, as they could affect the friction material.

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.-----

(B.8012.EN)

Installation: Design for Splined Motor Shaft (Figs. 1 - 3)

1. Insert the O-ring (8), lightly greased, acc. Parts List with NBR 70 material (provided by customer) into the motor shaft groove. Please use a grease based on mineral oil NIGI Class 2, with a basic oil viscosity of 220 mm²s at 40 °C.
2. Push the rotor (3) onto the motor shaft by hand using light pressure.
3. Please observe that the installation direction is unimportant as the on S16320 the installation direction is unimportant as the on S16320 the installation direction is unimportant as the on S16320 the installation direction is unimportant as the machine well.
4. Check air gap "a" (Fig. 3):
This air gap must be present in the area of the horizontal centre axis on both armature disks (2) (Fig. 1).
5. Check air gap "b" > 0.25 mm in energised state on the rotor (3) (Fig. 3):
The inspection air gap must be given.

Installation: Hub Design (Figs. 1, 2 and 4)

1. Mount the hub (10) with the inserted O-ring (item 11 / O-ring must be lightly greased) onto the shaft, bring it into the correct position (the length of the key should lie over the entire hub) and secure it axially (e.g. using a locking ring).
2. Push the rotor (3) over the O-ring (11) onto the hub (10) by hand using light pressure.
3. Please make sure that the rotor collar (longer rotor collar on Size 150) faces the machine wall.
4. Make sure that the locking moves easily.
5. Do not damage the O-ring.
6. Secure the brake bodies using 4 hexagon head screws (5) and washers (9) all-round step-wise evenly (we recommend that you secure the screws using Locite 243).
7. Tighten the hexagon head screws using a torque wrench and observe the tightening torque acc. Table 3.
8. Check air gap "a" (Fig. 2):
This air gap must be present in the area of the horizontal centre axis on both armature disks (2) (Fig. 1).
9. Check air gap "b" > 0.25 mm in energised state on the rotor (3) (Fig. 4):
The inspection air gap must be given.

Braking Torque

The (nominal) braking torque is the torque effective in the shaft train on slipping brakes, with a sliding speed of 1 m/s referring to the mean friction radius.

The brake is loaded statically when used as a service brake and loaded dynamically in EMERGENCY STOP operation (part of the brake equipment against overspeed or misoperation, movement of the elevator cage). Respectively, there are different speed values for the friction material, which are dependent on the different friction values and therefore on the different conditions. Amongst other things, the braking torque is dependent on the respective quality / condition of bedding in of the brake linings on (existing) rotor, blades or on rotor replacement when mounted on new linings. The following applies as a reference value for the bedding in of new brake linings. The load in new condition may not be more than 50 % of the max. friction work per individual circuit (see Table 3). This process is to be carried out at reduced speed, approx. 30 % of the operating speed.

If the bedding in should take place under works-specific conditions, we ask you to contact us, so that we can provide the appropriate parameters.

Friction materials develop their optimum effect only under speed at the appropriate contact pressure, as continuous regeneration of the friction surface then takes place (torque consistency). Permanent grinding of the rotor can lead to overheating / damage to the brake linings, and therefore to a drop in braking torque.

Furthermore, friction materials are subject to ageing, which is also influenced, among other things, by high temperatures and other ambient influences. The regular inspection of the braking torque (1 x per year) including the respective dynamic braking actions as a refresher.

Noise Damping (item 14 / Fig. 2)



The noise damping was set and adjusted manufacturer-side. However, this component is subject to ageing dependent on the application or operating conditions (torque adjustment, switching frequency, ambient conditions, system vibrations etc.).

Replacing the damping element is only permitted at the mayr® site of manufacture.

07/04/2017 TKH/WSU
Page 12 of 19

Chr. Mayr GmbH + Co. KG
Eichendorfsstr. 1, D-87665 Neustadt, Germany
Tel.: +49 8341 804-0, Fax: +49 8341 804-421
www.mayr.com E-Mail: info@mayr.com

mayr
your reliable partner

(B.8012.EN)

Hand Release (7)
(Option dependent on Type for mechanical release of both brake circuits individually using a Bowden cable or by hand)
The hand release is set manufacturer-side ready for installation.
The brake is released by moving both hand release levers simultaneously (7, 1), see Figs. 6 and 7.
The armature disk (2) is attracted to the coil carrier (1); the rotor (3) is then free and the brake is released.



		Braking torque	Release force per brake circuit with
	Size		Bowden cable Hand release lever
	150	150 Nm	approx. 160 N approx. 95 N
	200	200 Nm	approx. 200 N approx. 120 N
	250	260 Nm	approx. 280 N approx. 165 N
	350	410 Nm	approx. 370 N approx. 215 N

The stop pins are only used to prevent blockage of the hand release.

In particular Bowden cable designs must be designed with an end stop for the Bowden cable lever as soon as release of the brake is residual formula-free

In addition, a suitable return spring must be installed on customer Bowden cable designs in order to align friction forces in the Bowden cable.



Sizes 150 / 200 / 250 / 350

Release Monitoring (Item 6 or 16 / Fig. 1)
(Option, dependent on Type)

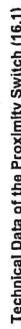
Please carry out a functional inspection before
brake initial operation!

A microswitch (6.1) or a proximity switch (16.1) per brake circuit emits a signal for every brake condition change:

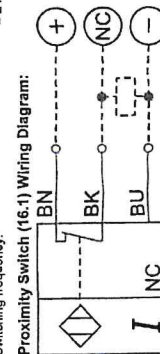
From the point at which the brake is energised, a time span of three times the separation time must pass before the switch signal on the release monitoring is evaluated.

Characteristic values for measurement:	250 V~ / 3 A
Minimum switching power:	12 V, 10 mA DC-12
Recommended switching power:	24 V 10...50 mA DC-12
for maximum lifetime and reliability	DC-13 with freewheeling diode!

Microswitch (6.1) Wiring Diagram:



Operating voltage:	10...30 VDC
Residual ripple content:	$\leq 10\%$ U_n
DC rated operating current:	≤ 160 mA
No-load current I_0 :	≤ 15 mA
Residual current:	≤ 0.1 mA
Rated insulation voltage:	≤ 0.5 kV
Short-circuit protection:	yes / synchronising
Line voltage drop at I_n :	≤ 1.8 V
Wire breakage protection / reverse voltage protection:	yes /
Output function:	3-wire, NC contact, PNP
Switching frequency:	≤ 2 kHz




Sizes 150 / 200 / 250 / 350

Function
When the magnetic coil is energised in the coil carrier (1), the armature disk (2) is attracted to the coil carrier (1), the microswitch (6.1) or the proximity switch (16.1) emits a signal, the brake is released.

Attachment Has Taken Place
Carry out a functional inspection before brake initial operation.
Microswitch (6 1) for connection as NQ contact:

- Microswitch (6.1) for connection as NC contact:**

- Proximity switch (15.1):

-  Microswitches and proximity switches cannot be guaranteed fail-safe. Therefore, please ensure appropriate access for replacement or adjustment.

The switching contacts of the microswitches are designed so that they can be used for both small switching powers and medium ones. However, after switching a medium switching power, small switching powers are no longer reliably possible.

In order to switch inductive, capacitive and non-linear loads, please use the appropriate protection circuit to protect against electric arcs and unpermitted loads!

- ☐ Heavy contamination between the armature disk (2) and or proximity switch (16.1) and lead to a malfunction.

- ❑ Excessively large air gap "a" between the armature disk and the coil carrier (1) due to wear on the friction linings.

- If none of these error sources prove to be the reason for incorrect release monitoring function, the microswitch (6.1) on

- If a replacement or new adjustment of the

i

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.-----

(B.8012.EN)

Wear Monitoring (15) Fig. 8

(Option, dependent on Type)
Only one microswitch for wear monitoring (15) is required per ROBA®-twinstop® brake, which is mounted onto the brake, right (Fig. 8).

Function

Due to wear on the rotor (3), the air gap "a" between the coil carrier (1) and the armature disk (2) increases. Once the maximum air gap of 0.9 mm has been reached, the microswitch (15) contact switches over and emits a signal. The rotor (3) must be replaced.

The customer is responsible for a signal evaluation.

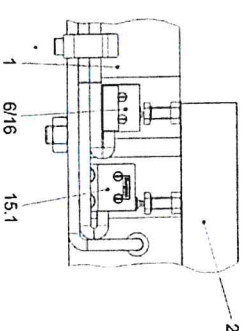
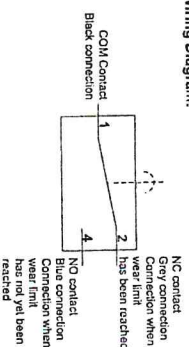


Fig. 8

Wiring Diagram:



If a replacement or new adjustment of the microswitch (15.1) is required by the customer, separate adjustment instructions stating the article or serial number of the respective brake can be requested from the manufacturer.



For switch power values, please see Release Monitoring



Microswitches cannot be guaranteed fail-safe. Therefore, please ensure appropriate access for replacement or adjustment. The switching contacts are designed so that they can be used for both small switching power and medium ones. However, after switching a non-linear power, small switching powers are no longer reliably possible. In order to switch inductive loads and non-linear loads, please use the appropriate protection circuit to protect against electric arcs and unpermitted loads!

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.-----

(B.8012.EN)

Electrical Connection and Wiring

DC current is necessary for operation of the brake. The coil voltage is indicated on the type tag as well as on the brake body and is designed according to the DIN EN 60381 (10 % tolerance). Operation must take place with a DC voltage with a low ripple content, e.g. via a bridge rectifier with another suitable DC supply. The coil voltage can vary depending on the ambient temperature. Please follow the exact connections according to the Wiring Diagram. The manufacturer and the user must observe the applicable regulations and standards (e.g. DIN EN 60204-1 and DIN VDE 0580). Their observance must be guaranteed and double-checked!

Supply Voltage Requirements

In order to minimise noise development of the released brake, it must only be operated via DC voltage with low ripple content. AC current operation can take place using a bridge rectifier or another suitable DC power supply. Supplies whose output voltages have a high ripple content (e.g. a half-wave rectifier, a switch-mode mains adaptor, ...) are not suitable for operation of the brake.

Earthing Connection

The brake is designed for Protection Class I. This protection covers therefore not only the basic insulation, but also the connection of all conductive parts to the protective conductor (PE) on the fixed installation. If the basic insulation fails, no contact voltage will remain. Please carry out a standardised inspection of the protective conductor connections to all contactable metal parts!

Device Fuses

To protect against damage from short circuits, please add suitable device fuses to the mains cable.

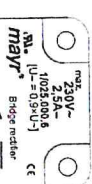
Switching Behaviour

The reliable operational behaviour of a brake is to a large extent dependent on the switching mode used. Furthermore, the switching times are influenced by the temperature and the air gap between the armature disk and the coil carrier (dependent on the wear condition of the linings).

Magnetic Field Build-up

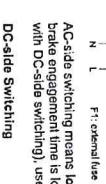
When the voltage is switched on, a magnetic field is built up in the brake coil, which attracts the armature disk to the coil carrier and releases the brake.

Magnetic Field Removal



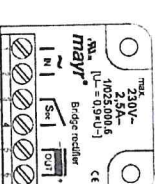
The power circuit is interrupted in front of the rectifier. The magnetic field slowly reduces. This delays the rise in braking torque.

When switching times are not important, phase switch AC-side, as no protective measures are necessary for the coil and the switching contacts.



AC-side switching means low-noise switching; however, the brake engagement time is longer (approx. 6-10 times longer than with DC-side switching). Use for non-critical braking times.

DC-side Switching



The power circuit is interrupted between the rectifier and the coil as well as the main-side. The magnetic field reduces extremely quickly. This causes a quick rise in braking torque.

When switching DC-side, high voltage peaks are produced in the coil, which lead to wear on the contacts from sparks and to destruction of the insulation.

DC-side switching means short brake engagement times (e.g. for EMERGENCY STOP operation); however, louder switching noises.

Protection Circuit

When using DC-side switching, the coil must be protected by a suitable protection circuit according to VDE 0580, which is integrated in mayr® rectifiers. To protect the switching contact from consumption when using DC-side switching, additional protective measures are necessary (e.g. series connection of switching contacts). The switching contacts used should have a minimum contact opening of 3 mm and should be action that the inductive load switching. Please make sure on the sufficient rated voltage and the rated operating current contact can also be protected by other protection circuit (e.g. quenching unit, quenching unit, half-wave and bridge rectifiers), although this may of course then alter the switching times.

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.----- Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Brake Inspection

- **Customer-side after Mounting onto the Elevator Machinery)**
 - Inspection of the individual air gaps (Fig. 3 / 4)
 - Air gaps "a" of both brake circuits (brake de-energised):
Air gap 0.40 mm ≤ a ≤ 0.65 mm.
 - Air gaps "b" of both brake circuits (brake energised):
Air gap "b" > 0.25 mm.
 - **Braking torque inspection:**
Please compare the requested braking torque with the torque stated on the Type tag.
 - **Release function inspection**
By energising the brake via battery operation, to guarantee emergency escape for passengers during a power failure or manually using the hand release.
 - **Switch function inspection of the release monitoring (NO contact)**
 - Brake de-energised → Signal "OFF"
 - Brake energised → Signal "ON"
 - **Hand release functional inspection (dependent on Type)**
Please observe the guidelines on page 13!

Dual Circuit Brake Functional Inspection

The ROBA®-twinstop® brake is equipped with a double safety (redundant) braking system.
This means that, should one brake circuit fail, the braking effect is still maintained.

! DANGER

Should the elevator begin to move after release of one brake circuit or should it fail to react to the braking procedure, the energised coil must be switched off immediately!
The dual circuit braking function is not guaranteed.

Shut down the elevator, lower and secure the load, remove and inspect the brake.
Please observe the installation guidelines of the elevator manufacturer as well as the accident prevention regulations.

The individual circuit inspection is carried out by energising the individual circuits with nominal voltage. The braking effect sufficient for the retardation of the elevator cage, which is loaded with nominal load and moving downwards at nominal speed, must be maintained (please observe the permitted friction work acc. Technical data).

Inspection brake circuit 1:

1. Energise brake circuits 1 and 2 and put the system into operation.
2. De-energise brake circuit 1 (= EMERGENCY STOP) and inspect the stopping distance according to the elevator regulations.
3. De-energise brake circuit 2.

Inspection brake circuit 2:

1. Energise brake circuits 1 and 2 and put the system into operation.
2. De-energise brake circuit 2 (= EMERGENCY STOP) and inspect the stopping distance according to the elevator regulations.
3. De-energise brake circuit 1.

Inspection of both brake circuits:

Energise both brake circuits and put the drive into operation. Trigger an EMERGENCY STOP and inspect the stopping distance. The stopping distance must be much shorter than the stopping distance for an individual circuit.
If the brake is used as part of the protection device against unintended car movement, the functionality of the protection device must be verified using the type examination (compliance of the entire concept - detector/control/brake element - for the elevator system).
The inspection proves that the brake element (both brake circuits work together) releases correctly. Furthermore, it must be confirmed that the travelled distance does not exceed the stated value.
If the brake is normally released using overexcitation, brake release during the inspection must be carried out via DC-side switch-off from the overexcitation voltage.

Installation and Operational Instructions for ROBA®-twinstop® Type 8012.----- Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Maintenance

ROBA®-twinstop® brakes are mainly maintenance-free. The friction lining pairing is robust and wear-resistant. This ensures a particularly long service lifetime of the brake.

However, the friction lining is subject to operational wear on frequent EMERGENCY STOP braking actions. Normally, such occurrences are recorded and saved by the elevator control, or they require the intervention of qualified personnel. When carrying out this maintenance work (especially when taking DIN EN 13015 Appendix A into account), the use of oil and grease is prohibited. The brake must be cleaned and inspected by specialist personnel. Cleaning agents such as the air gap can be checked and respective measures can be taken.

The brakes on the elevator system must be maintained and repaired by a specialist employee, taking into consideration the type and intensity of use of the system.
The following inspections / tests are to be conducted within the scope of the defined elevator maintenance interval during maintenance and repairs.

1. Visual inspection
 - Inspection of condition in accordance with the regulations
 - Brake rotor: in particular the exterior appearance of the brake surfaces
 - wear
 - free of oil / lubricants
 - sticking of linings
2. Tightening torque inspection of the fixing screws on the brakes. If the brake fixing screws are covered with sealing lacquer, a visual inspection for damage of the sliding coating is sufficient.
3. Inspection of the air gap - braked (both brake circuits).
4. Inspection of toothed backlash from the splined motor shaft (or the hub (10)) to the rotor (3)
5. Running noise (brake rotor) during operation
 - Attention: Excessive grinding of the rotor can lead to overheating / damage to the brake linings, and therefore to a drop in braking torque. If such indications are present, it is essential that the braking torque is checked and the rotor replaced if required independent of the inspection or the determined wear value!
6. Braking torque or delay inspection (individual brake circuits) at least once per year (within the scope of the maintenance / main inspection).



In order to inspect the wear condition of the rotor (3), please measure the air gap "a", see Figs. 3 / 4.
If the brake limit air gap (0.9 mm) has been reached, meaning that the friction linings are worn down, the braking torque is lost and the brake must be replaced.
Brake installation is carried out by following the instructions in the section installation (page 12) backwards.

Replacing the Rotor (3)

- Before Replacing the Rotor
 - Clean the brake.



Please observe the "Cleaning the Brake" section, see below.

- Measure the rotor thickness "new" (nominal dimension acc. Table 2).

Replace the rotor (3) by following the Brake Installation instructions backwards.

! DANGER

The drive-brake must be load-free on hoist drives.
Otherwise there is a danger of load crashes!



Information on the Components

The friction material contains different inorganic and organic compounds, which are integrated into a system of hardened binding agents and fibres.

Possible hazards:

No potential dangers have been recognised so far when the brake is used according to its intended purpose. When grinding in the friction linings (new condition) and also in case of EMERGENCY STOP-braking actions, (undoubtedly) wear can occur (wear on the friction linings), on open brake designs, fine dust can be emitted.



Classification: Hazardous property
Attention: H-classification: H372

Protective measures and rules of behaviour:

Do not inhale dusts.
Avoid the dusts at the point of origin (tested suction devices, tested filter class EN 60335-2-69 for dust classes H; avoidance of the suction devices and filter replacement at regular intervals).
If local dust suction is not possible or is insufficient, the entire work area must be ventilated using appropriate technology.

Additional information:

This friction lining (asbestos free) is not a dangerous product in terms of the EU Directive

Cleaning the Brake



Do not clean the brake using compressed air, brushes or similar devices!

- Use a suction system or wet towels to clean off the brake dust.
- Do not inhale brake dust (wear safety gloves / safety goggles)
- In case of dust formation, a dust mask FFP 2 is recommended.

Installation and Operational Instructions for ROBA®twinstop® Type 8012.----- Sizes 150 / 200 / 250 / 350

(B.8012.EN)

Disposal

Our electromagnetic brake components must be disposed of separately as they consist of different materials. Please also observe the relevant authority regulations. Code numbers may vary according to the disassembling process (metal, plastic and cables).

Electronic components

(Rectifier / ROBA®-switch / Switch):

Products which have not been disassembled can be disposed of under Code No. 160214 (mixed materials) or components under Code No. 160216, or can be disposed of by a certified disposal firm.

Brake bodies made of steel with coil/cable and all other steel components:

Steel scrap (Code No. 160117)

All aluminium components:

Non-ferrous metals (Code No. 160118)

Brake rotor (steel or aluminium pads with friction linings):

Brake linings (Code No. 160112)

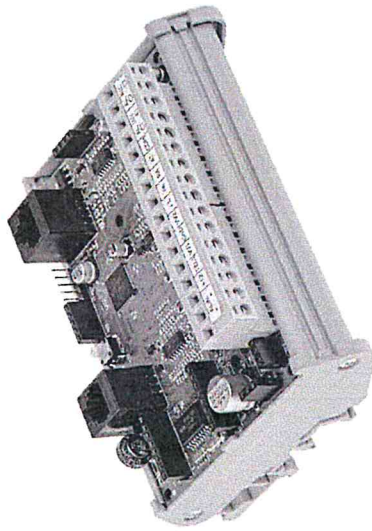
Seals, O-rings, V-seals, elastomers, terminal boxes (PVC):
Plastic (Code No. 160119)

Malfunctions / Breakdowns:

Malfunction	Possible Causes	Solutions
Brake does not release	<input type="checkbox"/> Incorrect voltage on rectifier <input type="checkbox"/> Rectifier failure <input type="checkbox"/> Air gap too large (worn rotor) <input type="checkbox"/> Coil interrupted	<input type="checkbox"/> Apply correct voltage <input type="checkbox"/> Replace rectifier <input type="checkbox"/> Replace the rotor <input type="checkbox"/> Replace brake
Release monitoring does not switch	<input type="checkbox"/> Brake does not release <input type="checkbox"/> Defective switch	<input type="checkbox"/> Solution as above <input type="checkbox"/> Replace the switch (manufacturer-side)

Combi basic

System łączności alarmowej



Instrukcja obsługi PL

emergency system for elevators

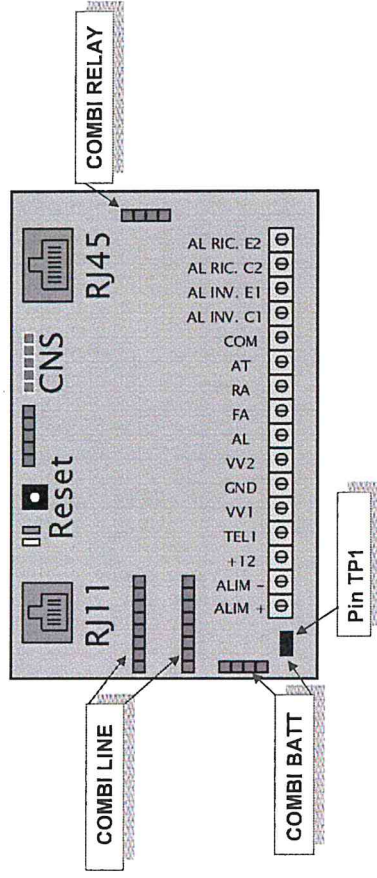
www.vegalift.it

Revision n. 8 del 15.05.2017

COMBI BASIC

VEGA®
ITALIAN STYLE FOR LIFTS

Instalacja i podłączenie COMBI BASIC



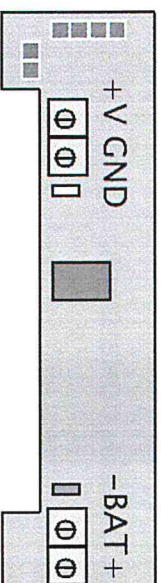
**** W przypadku braku COMBI BATT podłączyć z odpowiednia zworka TP1 TP2, według rysunku**

- RJ11: wejście telefonu stacjonarnego
- RJ45: wejście modułu GSM
- RESET: przycisk kasujący połączenie alarmowe
- CNS: połączenia dla urządzeń do programacji
- COMBI LINE connector – wejście modułu linii stacjonarnej PSTN
- COMBI BATT: connector – wejście opcjonalnego modułu ładowarki bateryjnej
- COMBI RELAY: connector – wejście opcjonalnego modułu przekaźników
- LD1: Mrygający : zasilacz jest ok, ON: zasilanie obecne OFF: brak zasilania
- LD2: Mrygający : Programowanie w trakcie filtru alarmu jest aktywne, ON:alarm obecny, OFF: stan spoczynku

Złącza:

- ALIM +: – zasilanie + 10-15Vdc
- ALIM -: - zasilanie – masa
- +12: wyjście + 12 VDC
- TEL1: wejście modułu SPEAKERLIFT lub telefonu
- VV1: wejście modułu SPEAKERLIFT 1
- GND: wspólny (masa)
- VV2: wejście modułu SPEAKERLIFT 2
- AL: wejście alarmowe z kabiny
- FA: wejście filtra alarmu
- RA: wejście resetujące alarm
- TA: wejście alarmu obecności konserwatora
- COM: wspólny dla wejść AL, FA, RA, TA
- AL INV, C1: wyjście - dla piktogramu wybierania numeru alarmowego
- AL INV, E1: wyjście + dla piktogramu wybierania numeru alarmowego
- AL RIC, C1: wyjście - dla piktogramu odebrania numeru alarmowego
- AL RIC, E1: wyjście + dla piktogramu odebrania numeru alarmowego

Instalacja i podłączenie COMBI BATT

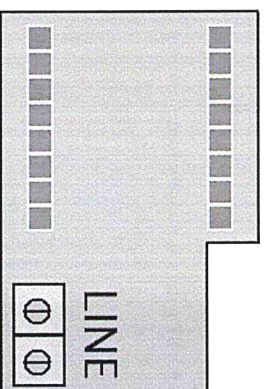


- +V/GND: wejścia +V i GND podłączamy do zasilania w przedziale 10-25Vdc
- -BAT/-BAT+: wyjścia +BAT i -BAT podłączamy do baterii (akumulatora) 12Vdc
- LD1: Zielony LED – zasilanie obecne
- LD2: Czerwony LED – bateria ładowana

iiii W przypadku dostępnego COMBI BATT zasilanie podłączone do złącza ALIM+ /ALIM- on the COMBI BASIC nie będzie używana

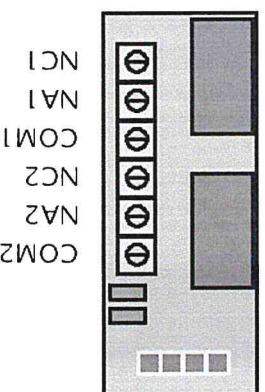
iii W złącze -BAT/-BAT Podłączyć tylko baterie.

Instalacja i podłączenie COMBI LINE



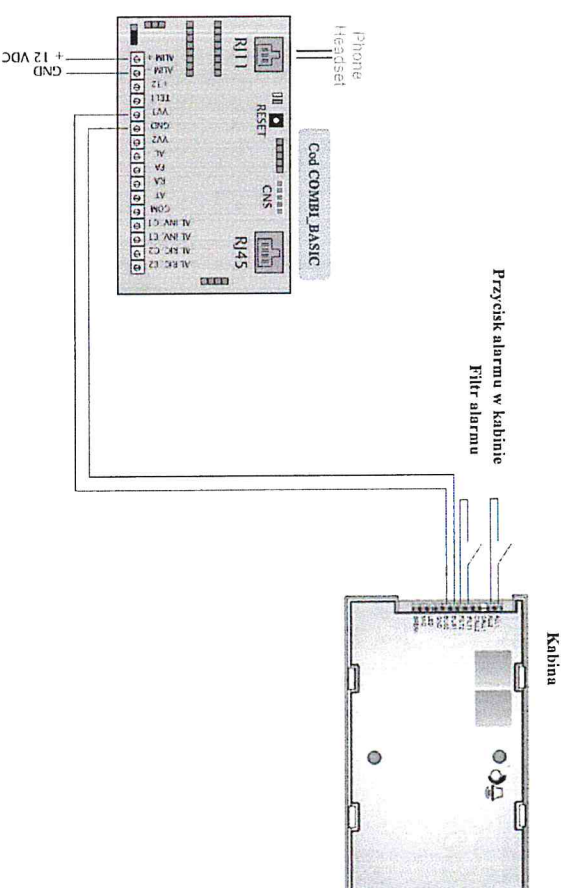
- LINE: Wejścia LINE podłączamy do linii stacjonarnej PSTN

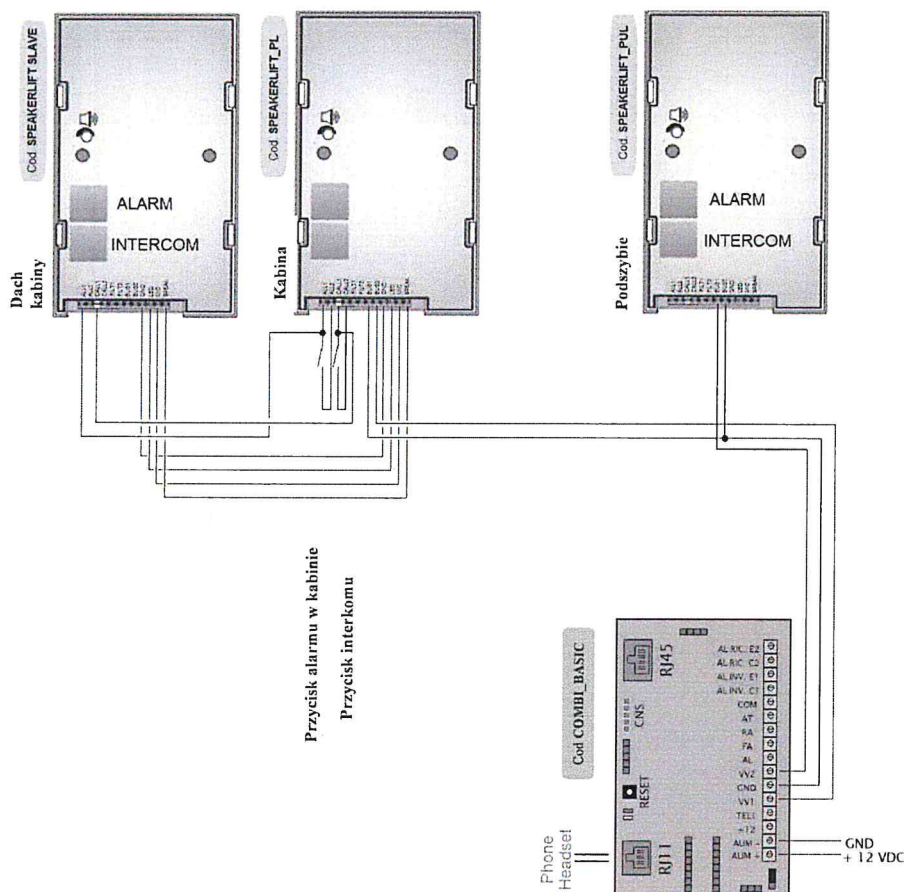
Instalacja i podłączenie COMBI RELAY



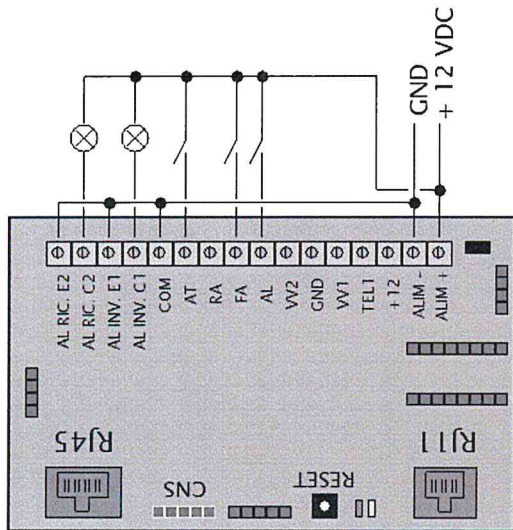
- Wejścia NA1, NC1, COM1 – przełącznik 1
- Wejścia NA2, NC2, COM2 – przełącznik 2
- LD1: włączony : przełącznik 1 pod napięciem, wyłączony : przełącznik 1 w trybie gotowości
- LD2: włączony : przełącznik 2 pod napięciem, wyłączony : przełącznik 2 w trybie gotowości

Typ połączeń: 1 punkt



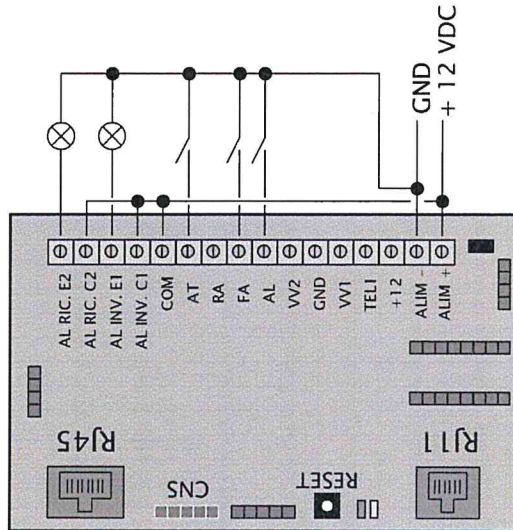


Połączenie ze wspólnym plusem +



- DIODA ALARMU OTRZYMANEGO
- DIODA ALARMU WYSLANEGO
- ALLARM TECHNICZNY PRZYCISK
- FILTR ALARMU
- PRZYCISK ALARM W

Połączenie ze wspólnym minusem -



- DIODA ALARMU OTRZYMANEGO
- DIODA ALARMU WYSLANEGO
- ALLARM TECHNICZNY PRZYCISK
- FILTR ALARMU
- PRZYCISK ALARM W KABINIE

Opis diod i wyjść

Wyjścia zablokowane **6 0 0 0 #**

włączanie lub wyłączanie wejścia alarmowego

x = 1 wejścia aktywne

x = 2 wejścia wyłączone (brak możliwości wykonania połączenia alarmowego) Enabled input (default)

6 0 1 #

Wejścia odblokowane (default-fabrycznie)

LD1. Przerwyjący : zasilanie dostępne , WYLACZONY : w locu WYLACZONY nie ma zasilania

LD2. Przerwyjący : w programacji lub z filtrem aktywnym , WYLACZONY : w locu lub alarm w trakcie WYLACZONY : normalny stan

AL. INV. WYLACZONY doda alarmu wysłanego aktywna WYLACZONA : Doda alarmu wysłanego nieaktywna

AL. RIC. WYLACZONY doda alarmu otrzymanego aktywna WYLACZONA : Doda alarmu otrzymanego nieaktywna

Parametry:

potwierdzenie numeru po odebraniu połączenia **5 0 1 #**

• Odebranie połączenia :

• Odsłuchiwanie wiadomości

• Czekanie na połączenie

• Podczas rozmowy aby przedłużyć limitowany czas rozmów , po usłyszeniu sygnału wybrać jakikolwiek przycisk , oprócz

#• Aby zakończyć rozmowę nacisnąć **#**

Programowanie urządzenia pierwszy raz

Programacja	Ustawienia fabryczne	Opis
8 8 8 #	-	wejście do trybu programowania
1 0 numer #	puusty	Programuje pierwszy numer wywołania w momencie wystąpienia alarmu
1 1 numer #	puusty	Programuje drugi numer wywołania w momencie wystąpienia alarmu
1 9 numer #	puusty	Programuje dziesiąty numer wywołania w momencie wystąpienia alarmu (* tworzy dwa sekundową pauzę podczas wpisywania)
2 2 2 # wiadomosc	-	nagranie informacji identyfikującej miejsce zgłoszenia alarmu
3 2 #	-	odsluchanie nagranej zapowiedzi identyfikacyjnej obiektu
0 2 #	-	rozmowa konferencyjna ze wszystkimi punktami łączności
#	-	wyjście z trybu programowania
	-	Odczyt słuchawki

Programming List

Programacja	Ustawienia fabryczne	Opis
0 0 0 0 #	-	Reset, powrot do ustawien fabrycznych
0 1 #	-	Rozmowa wychodzaca (polaczyc RJ11 do linii zewnetrznej)
0 3 1 X #	0	Zarządzanie przekaznikiem 1 (0 = WYLACZONY 1 = WYLACZONY, 2 = WYLACZONY z ALI, 3 = WYLACZONY z ALR 9 = włączony przez 5 sekund) (tylko z COMBI RELAY)
0 3 2 X #	0	Zarządzanie przekaznikiem 2 (0 = WYLACZONY 1 = WYLACZONY, 2 = WYLACZONY z ALI 3 = WYLACZONY z ALR 9 = włączony przez 5 sekund) (tylko z COMBI RELAY)
0 5 #	-	sprawdzenie siły sygnału GSM – od 1 do 8 (minimum do poprawnej pracy 3)
0 6 X	0	Aktywuje komunikaty podczas alarmu aktywnego
0 8 X	0	przed odłączeniem słuchawki bez użycia #
2 X X #	-	nagrywanie komunikatów alarmowych
3 X #	-	Odsłuchiwanie komunikatów alarmowych
4 1 XXX #	777	zmiana kodu użytkownika
4 2 XXX #	888	zmiana kodu instalatora
4 3 XXX #	000	Zmiana Głównego kodu dostępu
4 4 XXX #	puusty	zmiana kodu identyfikacyjnego ADEMCO
4 5 xxxxxx #	puusty	Kod identyfikujący przez sms i Cloud Vega, max 8 cyfr
4 6 xxxxxxxx #	puusty	Numer na który odpowiada (nie zapisany odp. Na wszystkie) max 23 cyfry (tylko z COMBI GSM) Używać procedury komunikatu typu P
4 7 N T P #	000 100 200 300 400 500 600 700 800 900	Rodzaje alarmu (T): 0 – aktywne wszystkie alarmy 1 – wezwanie o pomoc (polaczyc z wejściem alarm AL) 2 – alarm techniczny (TA input) 3 – alarm system (bacteria lub alarm zasilania) 4 – próby kontroline Protokół (P) 0 – głosowy 1 – Ademco contact ID 2 – CLI 3 – SMS

4 9 x x x x #	-	Konfiguracja PIN
5 0 x #	1	Odpowiedz automatyczna (x: 0,1)
5 1 N x x x #	00	Programacja czasu aktywacji przed wysłaniem sms-a Wybrać wejście (N): 0 –wejście FA 1 –wejście RA 2 –wejście AT
5 2 x #	4	XX = wartość w minutach czas trwania sygnału wywołania połączenia alarmowego w sekundach
5 3 x #	5	czas trwania połączenia alarmowego w minutach x = od 1 do 9 minut
5 4 x #	5	liczba powtórzeń wybierania numeru alarmowego
5 5 x #	2	liczba cykli powtórzeń wybierania
5 6 x #	1	liczba dzwonek przed odebraniem połączenia przychodzącego
5 7 x #	1	VV1 Konfiguracja (x: 0 = telefon / 1 = All. Kabina / 2 = All. Techniczny / 3 = Alarm. W kabinie nie aktywny / 4 = Alltechniczny nieaktywny)
5 8 x #	2	VV2 Konfiguracja (x: 0 = telefon / 1 = All. Kabina / 2 = All. Techniczny / 3 = Alarm. W kabinie nie aktywny / 4 = Alltechniczny nieaktywny)
5 9 x #	1	Jezyk komunikatu (x = 1..4)
6 0 x #	1	Aktywacja wejścia alarmu (x :1 =aktywne ., x :0 = nieaktywne ., x :2 = wysłanie SMS)
6 1 x #	1	aktywacja sygnału „SYRENA (x :0 = aktywne ., x :1 = nieaktywne.)
6 2 x #	0	Konfiguracja TEL1/RJ11 (x: 0 = telefon / 1 = All. Kabina / 2 = All. Techniczny / 3 = Alarm. W kabinie nieaktywny / 4 = Alltechniczny nieaktywny)
6 4 x #	0	AL Konfiguracja wejścia (x :0 = NA, x :1 = NC)
6 5 x #	0	FA Konfiguracja wejścia (x :0 = NA, x :1 = NC)
6 6 x #	0	RA Konfiguracja wejścia (x :0 = NA, x :1 = NC)
6 7 x #	0	TA Konfiguracja wejścia (x :0 = NA, x :1 = NC)
6 8 x #	0	alarm po awarii zasilania (x :0/1)
6 9 x #	0	alarm niskiego napięcia akumulatora (x :0/1)
7 0 hh mm DD mm YY WD #	Pusty	Godzina i data hh: godziny (od 00 do 23) mm: minuty (od 00 do 59) DD dzień (od 01 do 31) MM: miesiąc (01 = Styczeń) YY: rok (15 = 2015) WD: dzień tygodnia . (od 1: Poniedziałku do 7: Niedzieli)
7 1 hh mm x #	01003	Kontrola okresowa –połączenia hh: godzina (00 do 23) mm: minuty (00 do 59)
7 2 x #	0	Aktywuj czas letni
7 3 x #	0	włączenie połączeń automatycznych (x: 1 = aktywne 0 = nie aktywne)
8 1 x #	-	Symulacja Alarmu (1 = Alarm w kabinie , 2 =Alarm techniczny , 3 brak zasilania 4 =przywrócenie zasilania , 5 = spadek napięcia akumulatora , 6 = pełne naładowanie akumulatora)

Revision n. 8 del 15.05.2017