

(7064)

NOTICE DE MONTAGE DE LA MANOEUVRE

“B191”

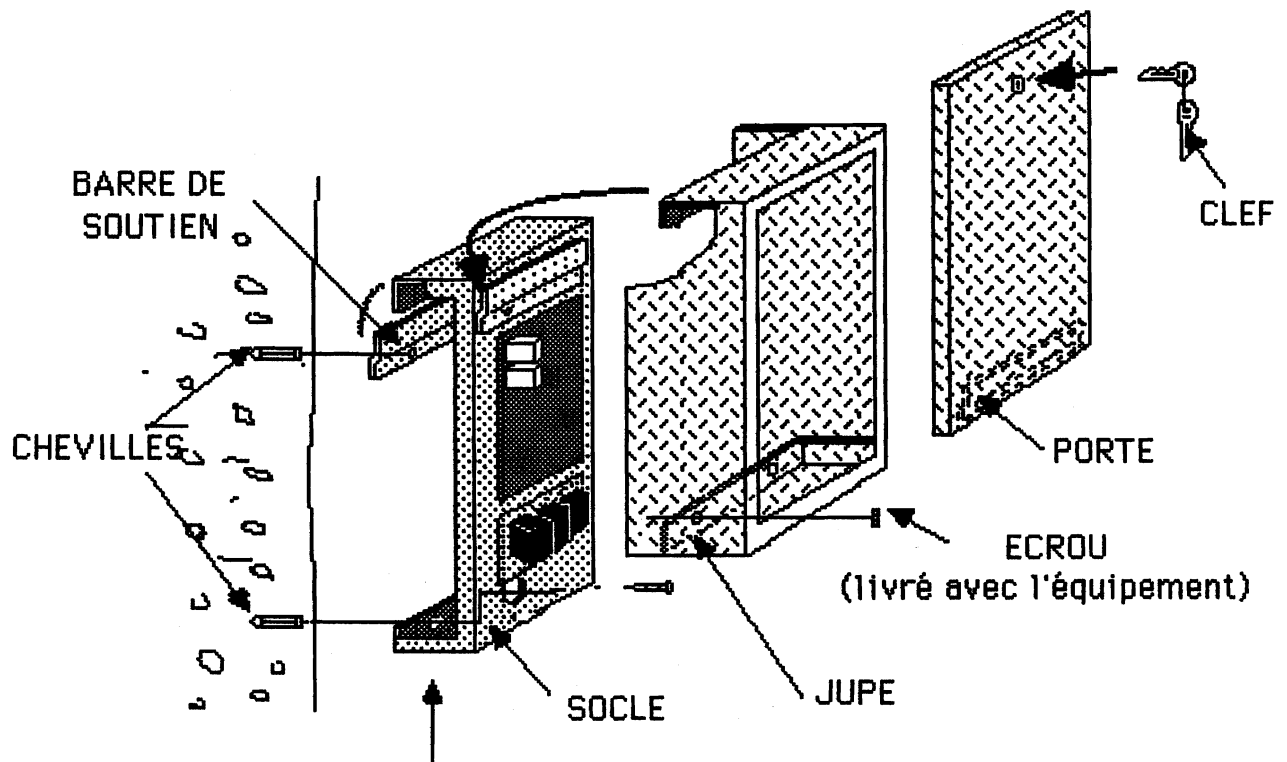
AUTINOR

DOCUMENT 01 VERSION 02 DU 18/04/94.
PROGRAMME B191 V10 DU 21/11/91.

1) Fixation de l'Armoire.	Page 2
2) Raccord Minimum pour Tourner en Révision.	Page 3
3) Localisation des Borniers de Raccordement.	Page 5
4) Emplacement et Rôle des Fusibles.	Page 6
5) Schémas Electromécaniques.	Page 7
6) Raccord de la chaîne de Sécurité entre le 1S et le 6E.	Page 9
7) Raccordement de la Chaîne de Sécurité au niveau des Portes entre le 6S et le 10.	Page 11
8) Schéma-Bloc des Raccordements en Cabine.	Page 13
9) Raccordement du Moteur de la Porte.	Page 14
10) Raccordement Frein+Injection Porte.	Page 15
11) Schéma-Bloc des Raccordements en Gaine, au Palier et en Machinerie.	Page 16
12) Raccordement des Appels Paliers en ramassage Descente avec Sous-Sols.	Page 17
13) Les Flèches " Prochain Départ " .	Page 18
14) Montage de la bande et du Capteur 003.	Page 19
15) Montage des écrans du disp de shuntage.	Page 20
16) L'outil de communication.	Page 21
17) Le relevé Auto des Niveaux+Zone PV.	Page 22
18) Ce qu'il faut savoir avant de lancer en GV !!	Page 25
19) Les paramètres à ajuster sur le site.	Page 28
20) Self Défense Contre les Parasites.	Page 30
21) Liste des Entrées/Sorties.	Page 34
22) Liste des Paramètres.	Page 35
23) Archivage des Altitudes.	Page 38
24) Annexe.	Page 39
25) Liste des Codes de Défauts.	Page 47

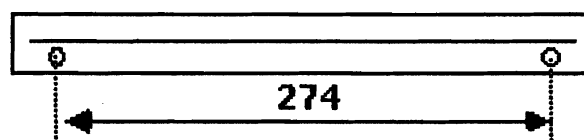
1) FIXATION DE L'ARMOIRE EN MACHINERIE.

L'armoire se fixe au mur de la machinerie
comme décrit ci-dessous:



L'ENTRÉE DES CANALISATIONS ET DES CABLES

ENTR'AXE DES TROUS DE FIXATION DE
LA BARRE DE SOUTIEN



Les dimensions de l'armoire sont: 980 par 470, 380 de profondeur.

Remarque:

La barre de soutien est montée, pour le transport, sur les goujons prévus pour la fixation de la jupe.

L'entrée des canalisations ou des câbles se fait par le dessous.

2) RACCORDEMENTS MINIMUM A EFFECTUER POUR TOURNER EN REVISION.

B191 peut tourner en révision sans la bande ni le capteur 003.

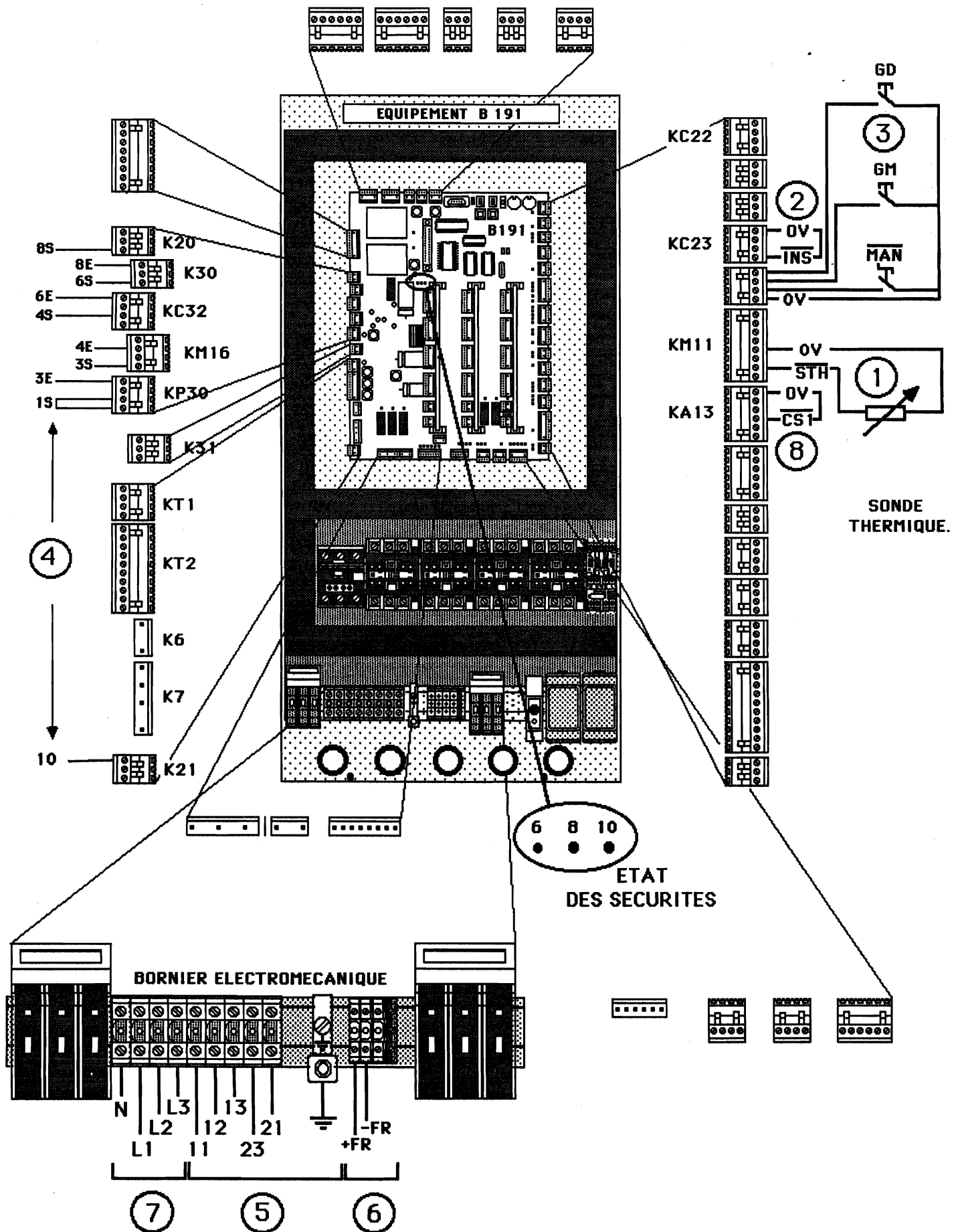
Pendant la phase de montage, nous allons utiliser provisoirement la manoeuvre de rappel pour effectuer nos déplacements sans contrainte.

RACCORDER:

- 1) LA SONDE THERMIQUE, STH ET 0V EN KM11.**
- 2) PONTER PROVISOIREMENT 0V ET INS EN KC23.**
- 3) LA BOITE DE REVISION, GM, GD AVEC 0V POUR LA COMMANDE MONTEE ET DESCENTE EN KM12, ET PROVISOIREMENT LE FIL D'INSPECTION VENANT DU TOIT DE CABINE SUR MAN EN KM12.**
- 4) LA CHAINE DE SECURITE 1S, 6, 8 ET 10 EN KP30, KM16, KC32, K30 ET K20.**
- 5) LE MOTEUR EN 11, 12, 13, 21 ET 23 PLUS LA TERRE BORNIER ELECTROMECHANIQUE.**
- 6) LE FREIN SUR +FR ET -FR , BORNIER ELECTROMECHANIQUE.**
- 7) L'ARRIVEE FORCE EN L1, L2, L3 + TERRE AINSI QUE LE NEUTRE EVENTUELLEMENT.**
- 8) PONTER LA CELLULE DE PORTE, CS1 ET 0V EN KA13.**
- 9) VERIFIER QUE L'OPTION MAN A BIEN ETE PROGRAMMEE.
LE BATONNET 4 DE L'ADRESSE 07, PETIT SWITCH VERS LE BAS SUR LA B191 DOIT ETRE ALLUME.**

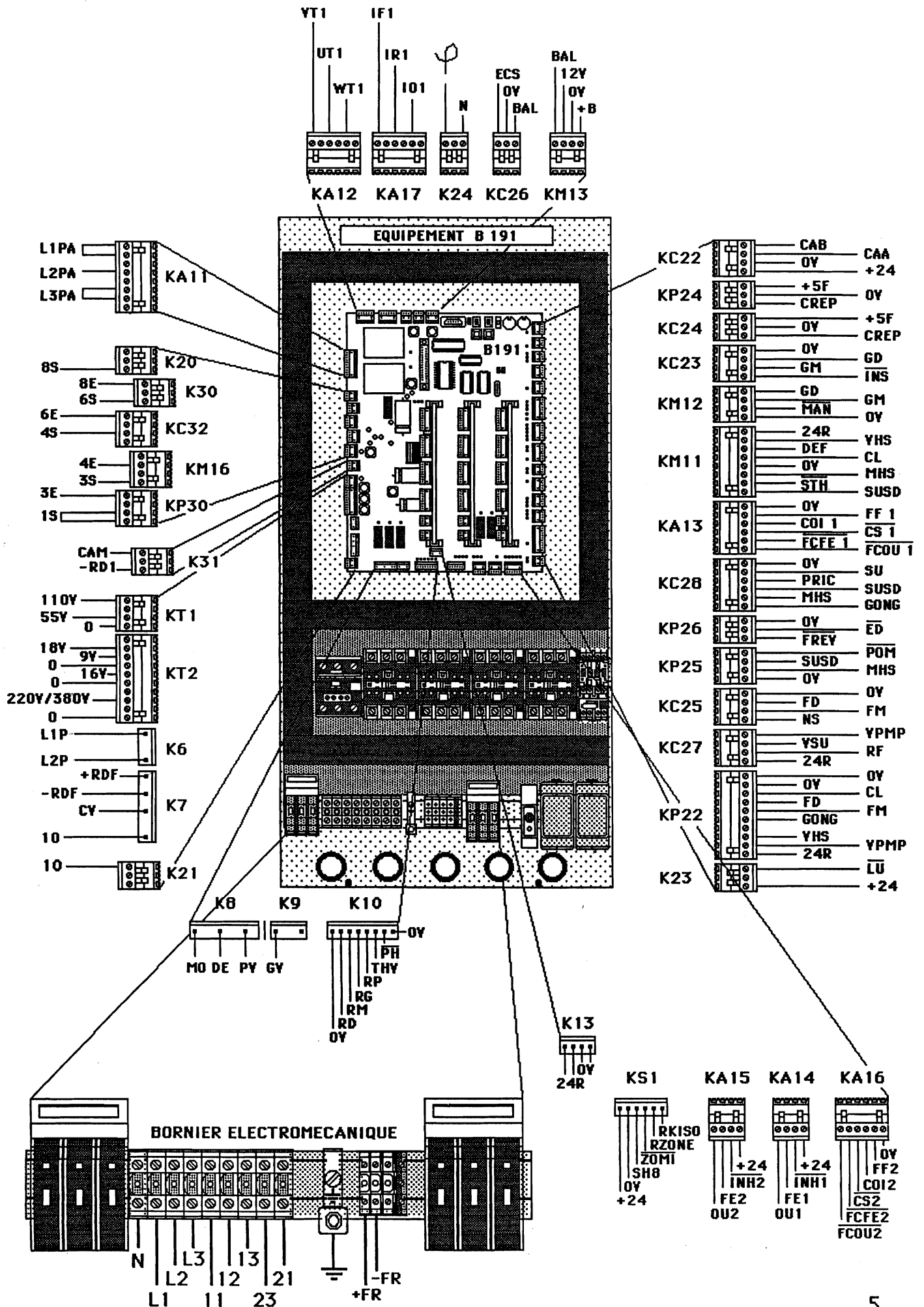
VOIR A LA PAGE SUIVANTE LA REPRESENTATION DES LIAISONS A EFFECTUER.

RACCORDEMENT MINIMUM POUR TOURNER EN REVISION.

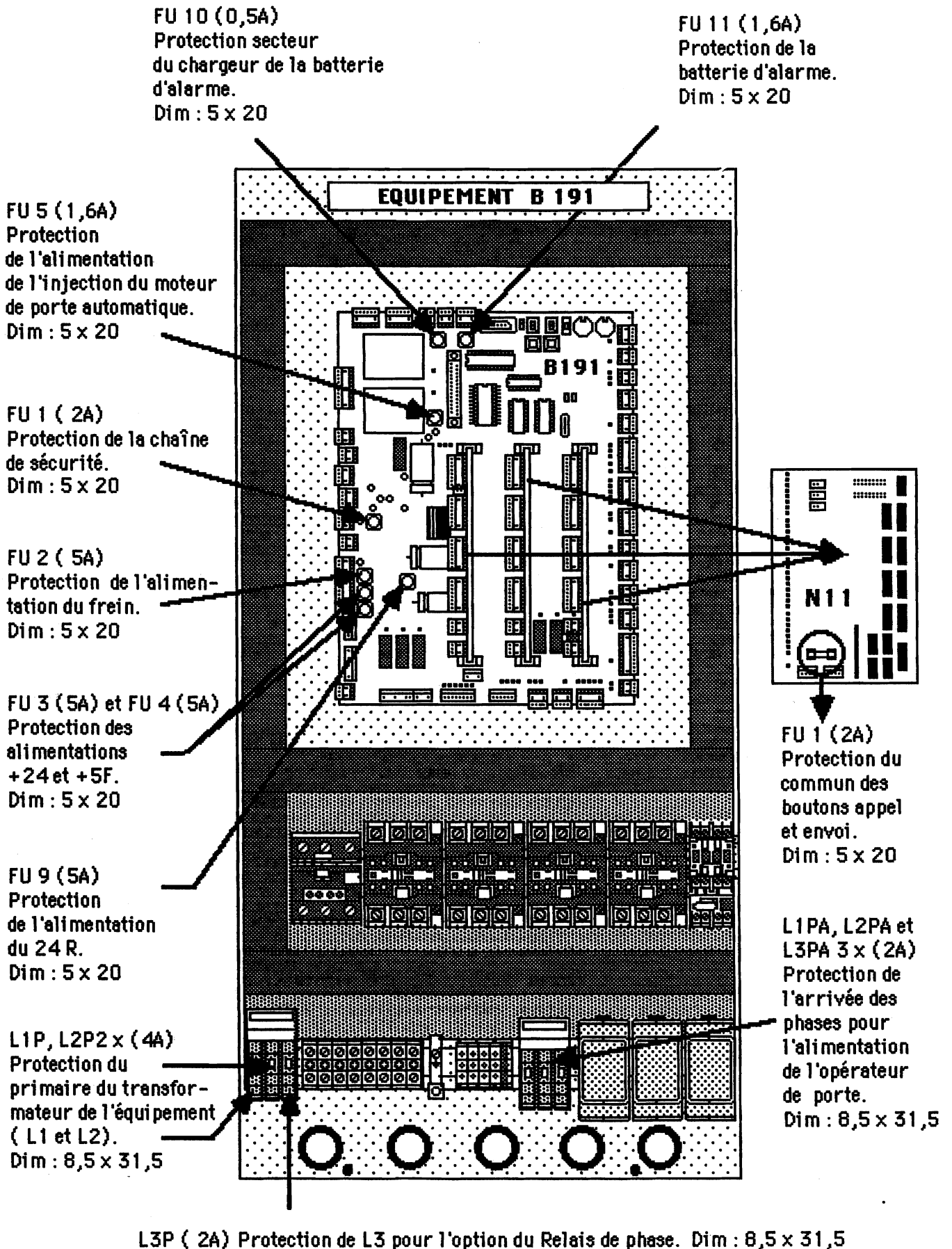


QUAND LES SECURITES SONT ETABLIES POUR QUE L'APPAREIL PUISSE PARTIR, LES TROIS DIODES LUMINEUSES SITUÉES SUR LE PORTEUR ET BAPTISEES 6, 8 ET 10 DOIVENT ÊTRE ALLUMÉES.

3) LOCALISATION DES BORNIERES EN B191.

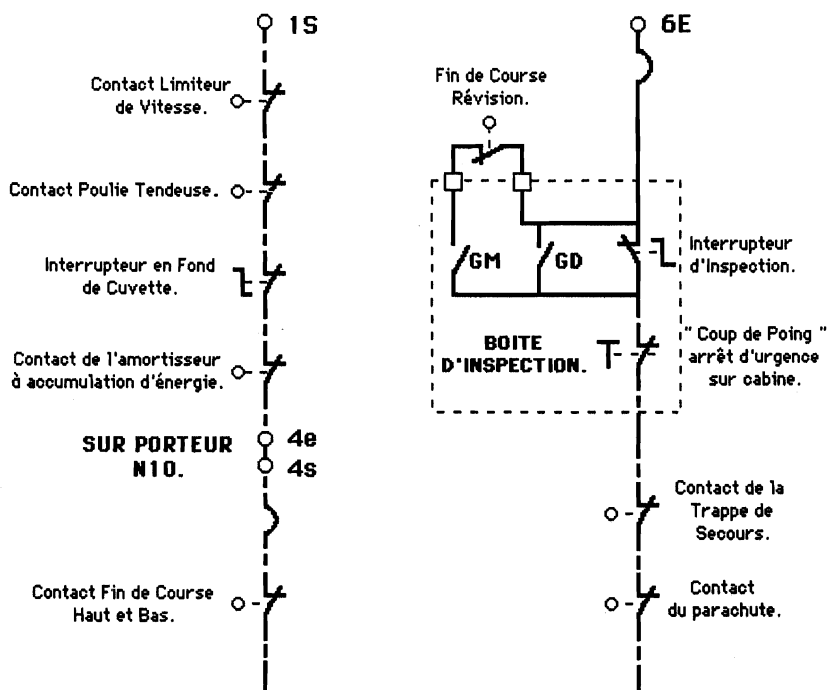


4) EMBLACEMENT ET ROLE DES FUSIBLES EN B191.

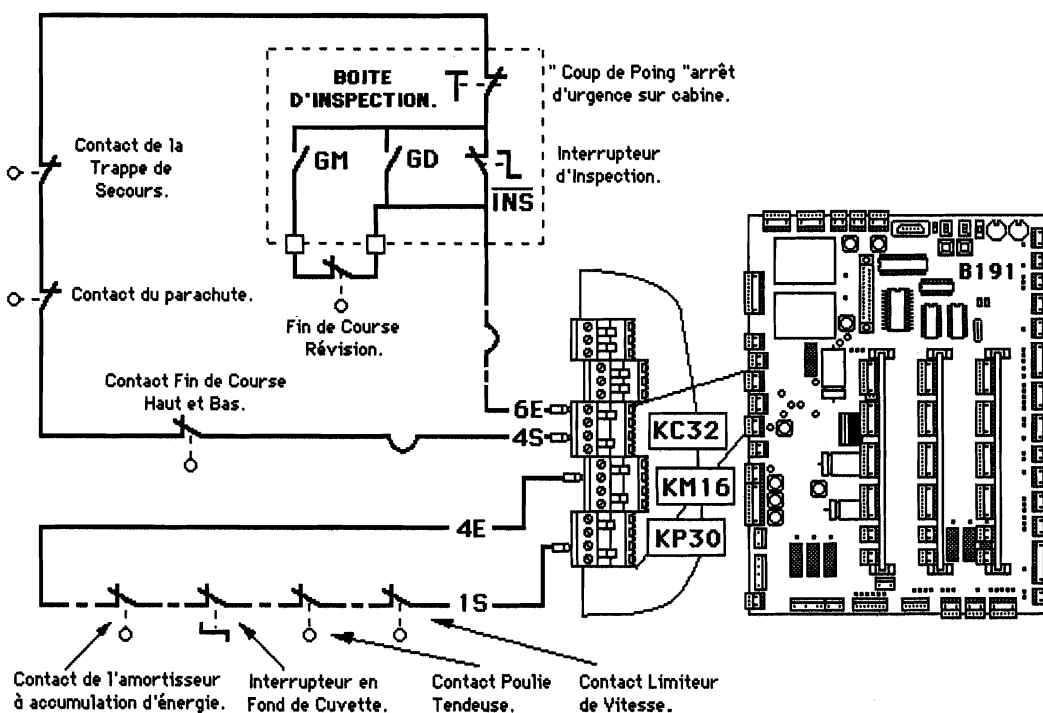


6) RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE ENTRE LE 1S ET LE 6E.

SCHEMA THEORIQUE:



RACCORDEMENT:

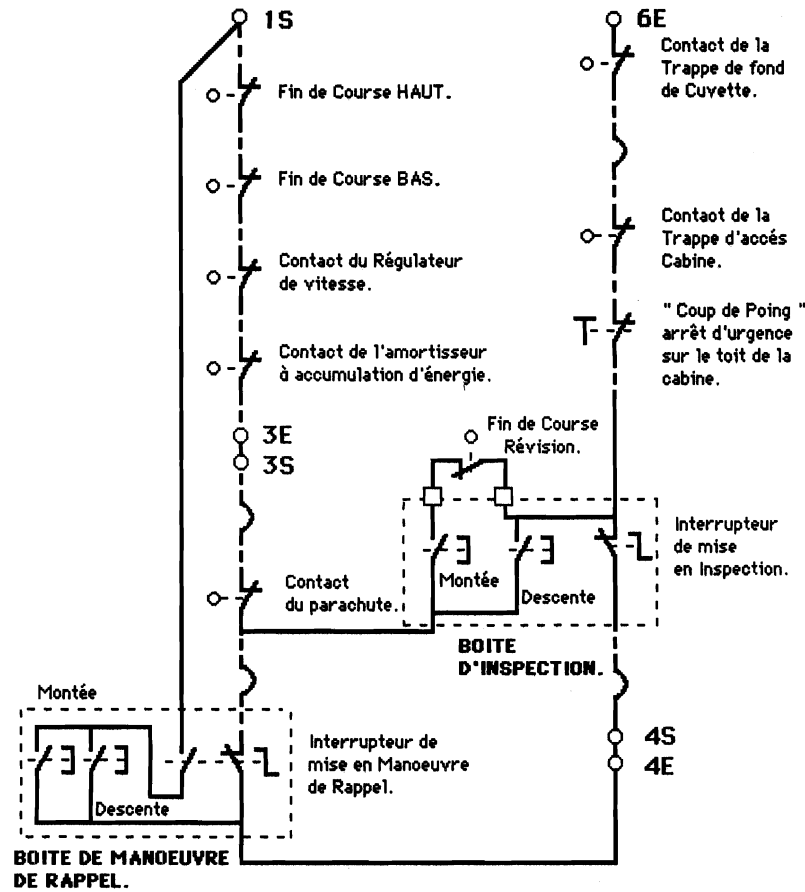


REMARQUE:

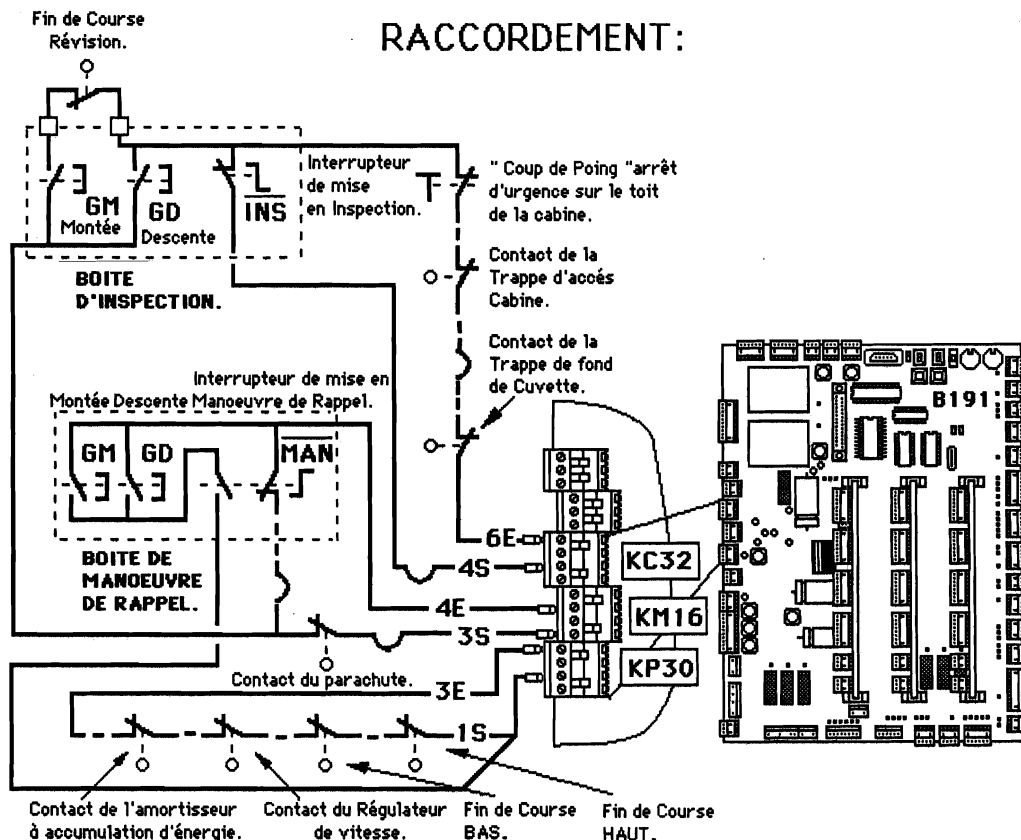
LORSQUE L'ARMOIRE EST EQUIPEE DU DISPOSITIF DE SHUNTAGE DE LA CHAINE DE SECURITE N66, IL FAUT RACCORDER LE 4S ET LE 6E SUR CELLE-CI.

RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SECURITE ENTRE LE 1S ET LE 6E. RACCORDEMENT AVEC BOITE DE MANOEUVRE DE RAPPEL.

SCHEMA THEORIQUE:



RACCORDEMENT:



REMARQUE:

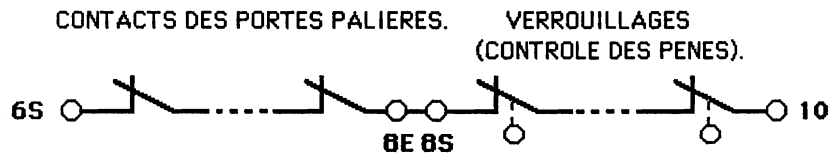
LORSQUE L'ARMOIRE EST EQUIPEE DU DISPOSITIF DE SHUNTAGE DE LA CHAÎNE DE SECURITE N66, IL FAUT RACCORDER LE 4S ET LE 6E SUR CELLE-CI.

7) RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ AU NIVEAU DES PORTES ENTRE LE 6S ET LE 10.

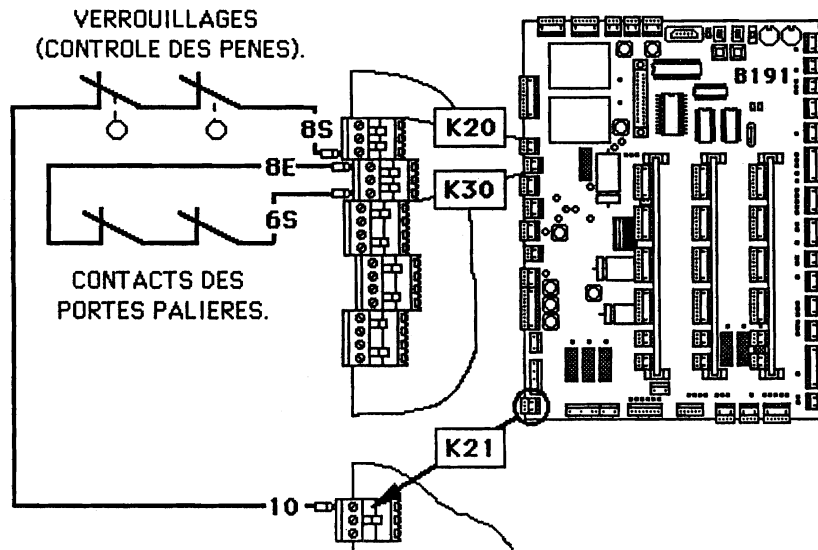
EN CAS DE DOUBLE SERVICE, RACCORDER LES CONTACTS DE MÊME FAMILLE EN SÉRIE.

1) Cabine sans porte automatique, portes palières battantes (paroi lisse).

SCHEMA THEORIQUE:

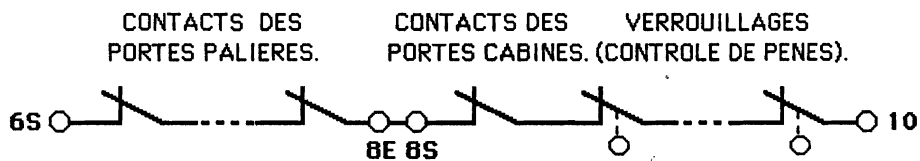


RACCORDEMENT:

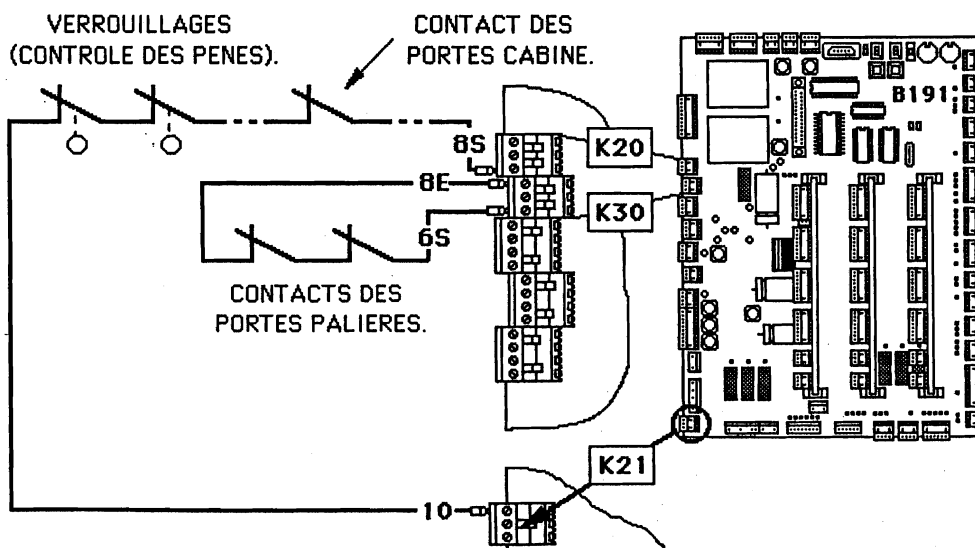


2) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes.

SCHEMA THEORIQUE:

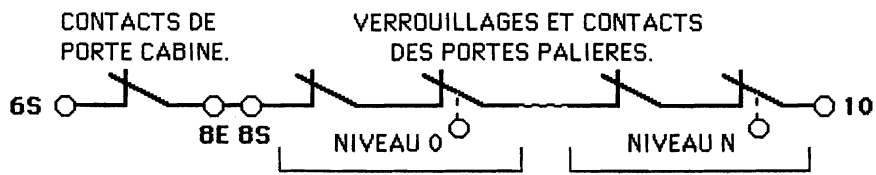


RACCORDEMENT:

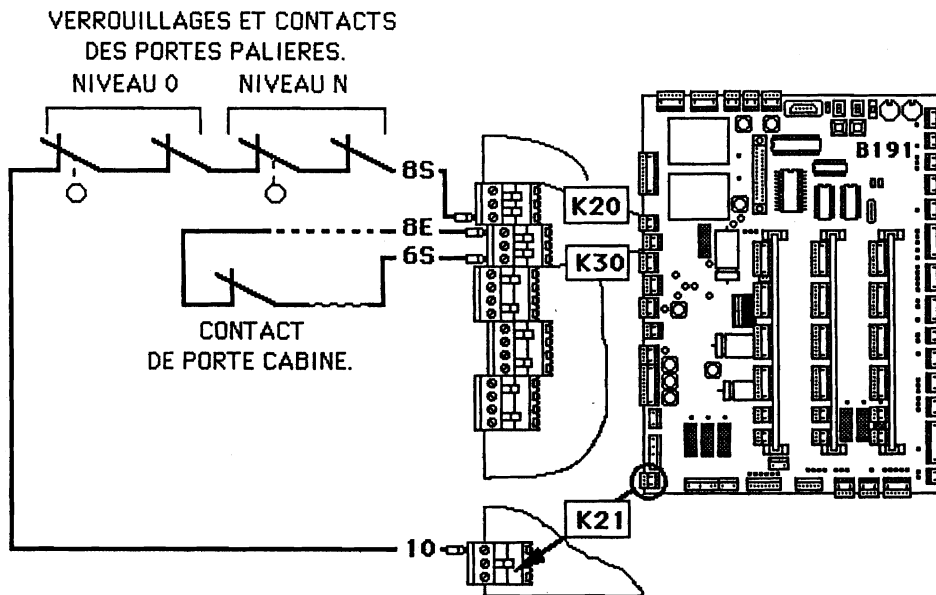


3) Cabine équipée d'une porte automatique, porte palière automatique.

SCHEMA THEORIQUE:

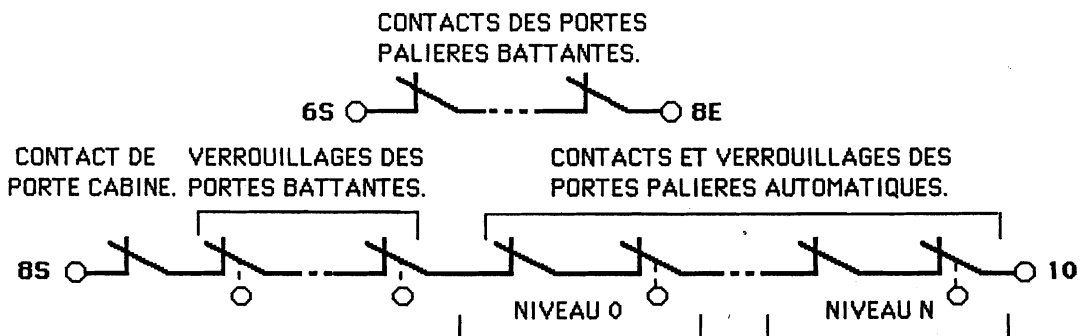


RACCORDEMENT:

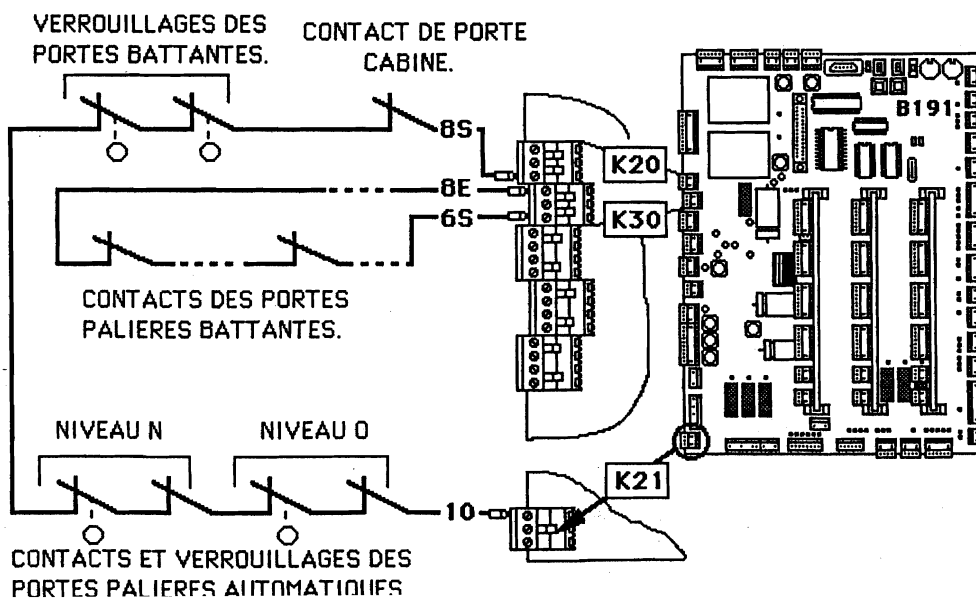


4) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes ou automatique à certains niveaux.

SCHEMA THEORIQUE:

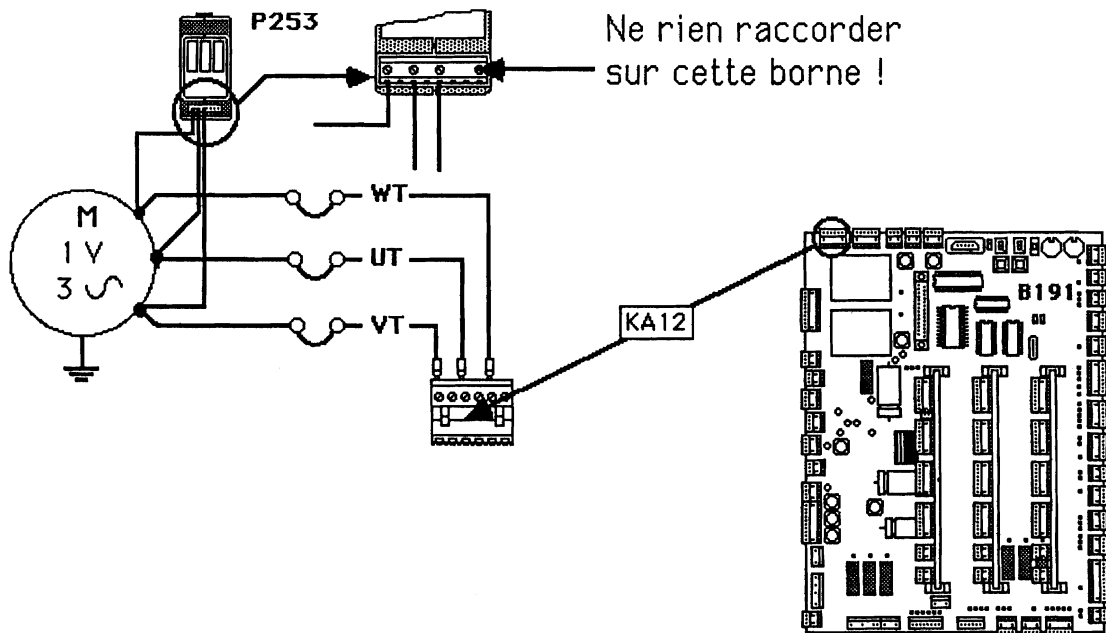


RACCORDEMENT:

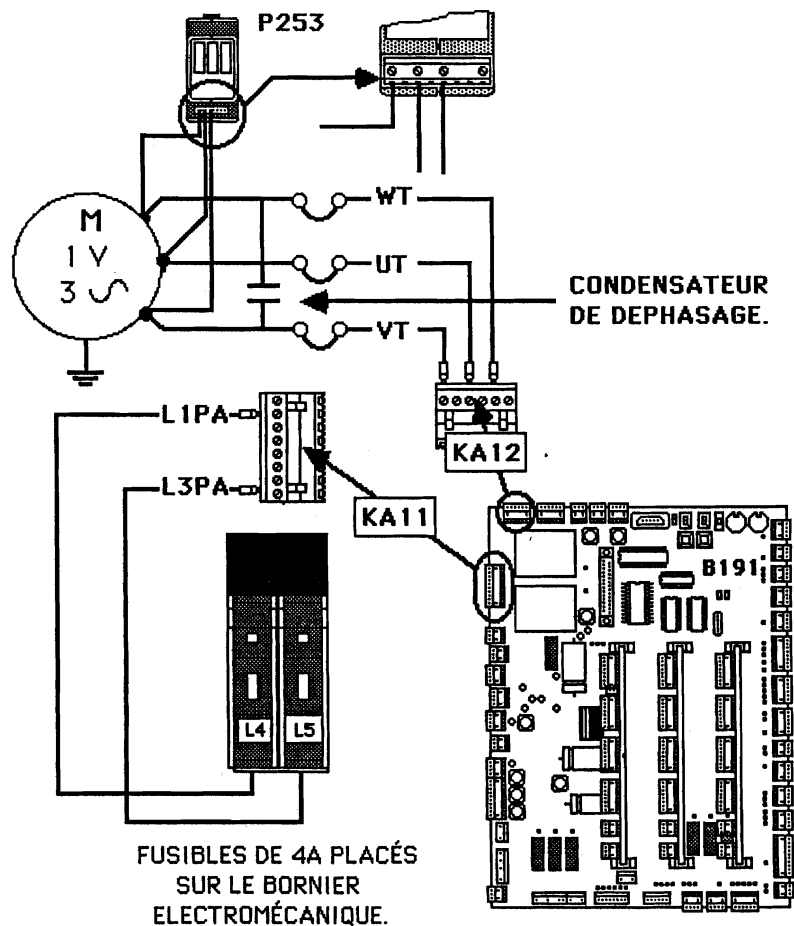


9) RACCORDEMENT DU MOTEUR DE L'OPERATEUR DE PORTE.

1) Moteur TRIPHASE: Raccorder comme indiqué ci-dessous.



2) Moteur TRIPHASE piloté en monophasé avec condensateur de déphasage. Raccorder comme indiqué ci-dessous.



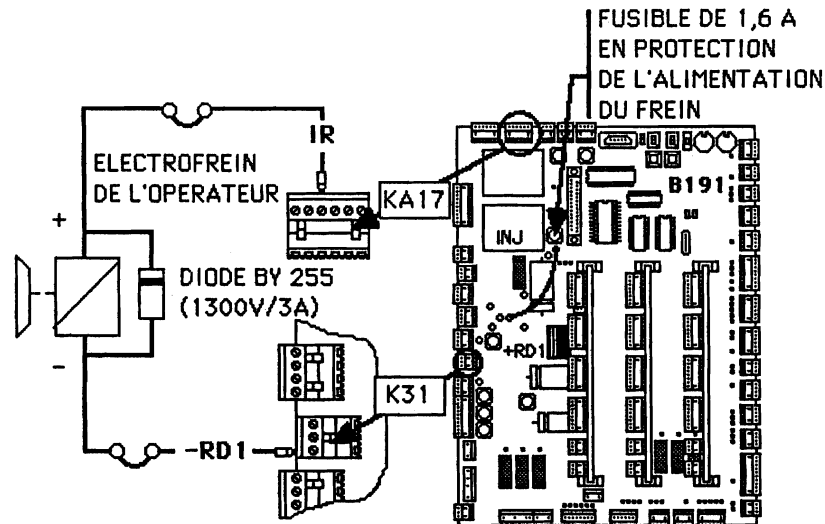
REMARQUES:

Il faut impérativement mettre les protections Moteurs appropriées. Les fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

10) RACCORDEMENT DE L'ELECTROFREIN ET DE L'INJECTION DU MOTEUR DE L'OPERATEUR.

1) Raccordement de l'électrofrein:

Ce frein est destiné à bloquer la porte à la fin de chaque mouvement. 48V/3A, c'est la tension dont dispose en standard la B191. Pour l'utiliser pour le frein, il suffit de mettre le stapp entre +RD1 et INJ et de raccorder comme représenté ci-dessous:



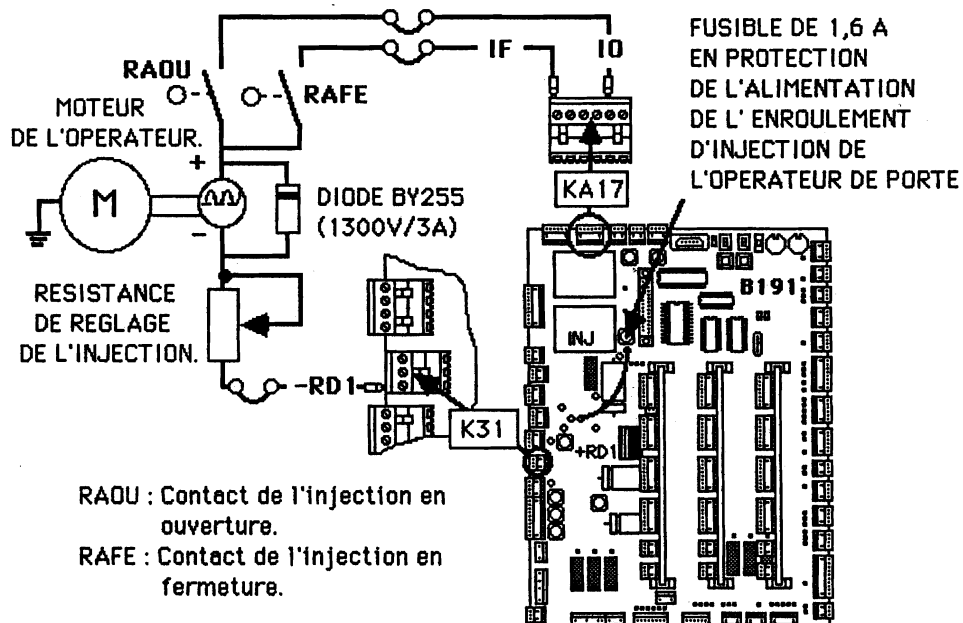
2) Raccordement de l'injection:

L'injection de courant continu permet de ralentir la fermeture et l'ouverture de la porte par l'intermédiaire de contacts supplémentaires:

RAOU = contact de RA lentissement à l'OUverture.

RAFE = contact de RA lentissement à la FErmeture.

Raccorder comme indiqué ci-dessous:



RAOU : Contact de l'injection en ouverture.

RAFE : Contact de l'injection en fermeture.

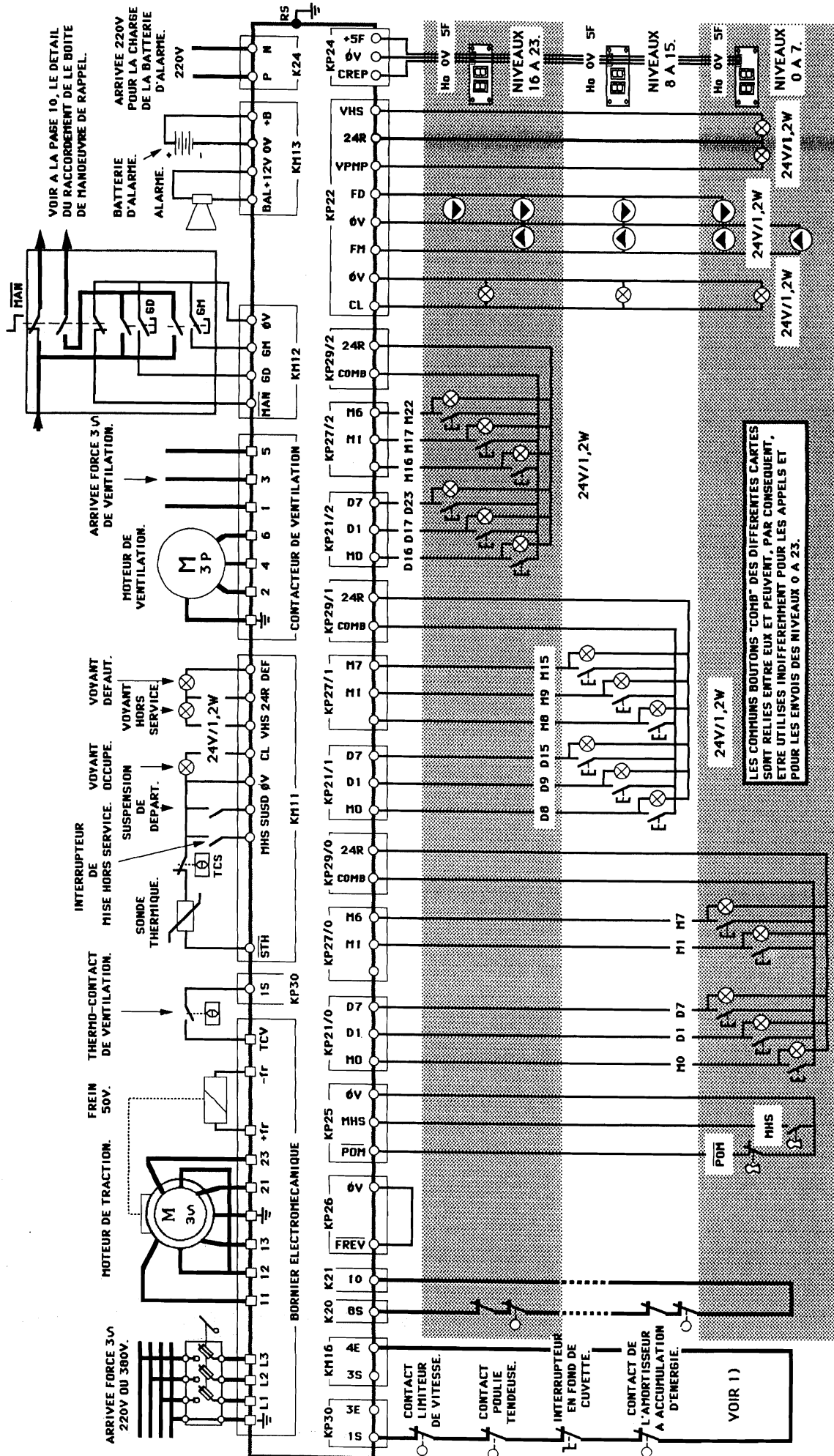
Remarques:

TRES IMPORTANT !!!

La somme des consommations sur le 48V CAME, FREIN Etc
. ne doit pas dépasser 3 Ampères.

Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus près possible de la bobine du frein ou de l'injection. La protection de l'alimentation est assurée par le fusible FU 5. Les fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24 V).

11) SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINE ET EN MACHINERIE.



REPETITEUR DE POSITION AUX PALIERS.	AUTINOR
VOYANT HORS-SERVICE.	PAR CK.
VOYANT SERVICE POMPIER.	
FLECHES DE SENS DESCENTE.	EQUIPEMENT B191.
FLECHES DE SENS MONTÉE.	DESSINE LE : 19/08/92
VOYANT "OCCUPE".	SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINE ET EN MACHINERIE.

- 24V/1,2W LES APPELS PALIERS SONT RACCORDES EN " RAMASSAGE " MONTÉE ET DESCENTE.
- EN CAS DE RACCORDEMENT EN " RAMASSAGE " DESCENTE SEULEMENT OU EN BLOCAGE, NE PAS CABLER LES BOUTONS M1 A M22. M0 DOIT NEANMOINS ETRE RACCORDE I I I I
- 1) LE RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SECURITE ENTRE LE 1S ET LE 6E CORRESPOND A CELUI A EFFECTUER LORSQU'IL N'Y A PAS DE BOITE DE MANOEUVRE DE RAPPEL. LORSQU'IL Y A UNE BOITE DE MANOEUVRE DE RAPPEL, VOIR PAGE 10.
 - LE RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SECURITE ENTRE LE 6S ET LE 10 CORRESPOND A CELUI A EFFECTUER DANS LE CAS DE PORTES AUTOMATIQUES CABINE ET PALIERS
 - 2) LA PLUPART DES ABREVIATIONS SONT DETAILLES DANS LE CHAPITRE 21 LISTE DES ENTREES / SORTIES PAGE 34.

LES COMMUNS BOUTONS "COMB" DES DIFFERENTES CARTES SONT RELIES ENTRE EUX ET PEUVENT, PAR CONSÉQUENT, ETRE UTILISES INDIFFEREMMENT POUR LES APPELS ET POUR LES ENVOIS DES NIVEAUX 0 A 23.

INTERRUPTEUR DE MISE EN HORS SERVICE.
INTERRUPTEUR DE SERVICE POMPIER.

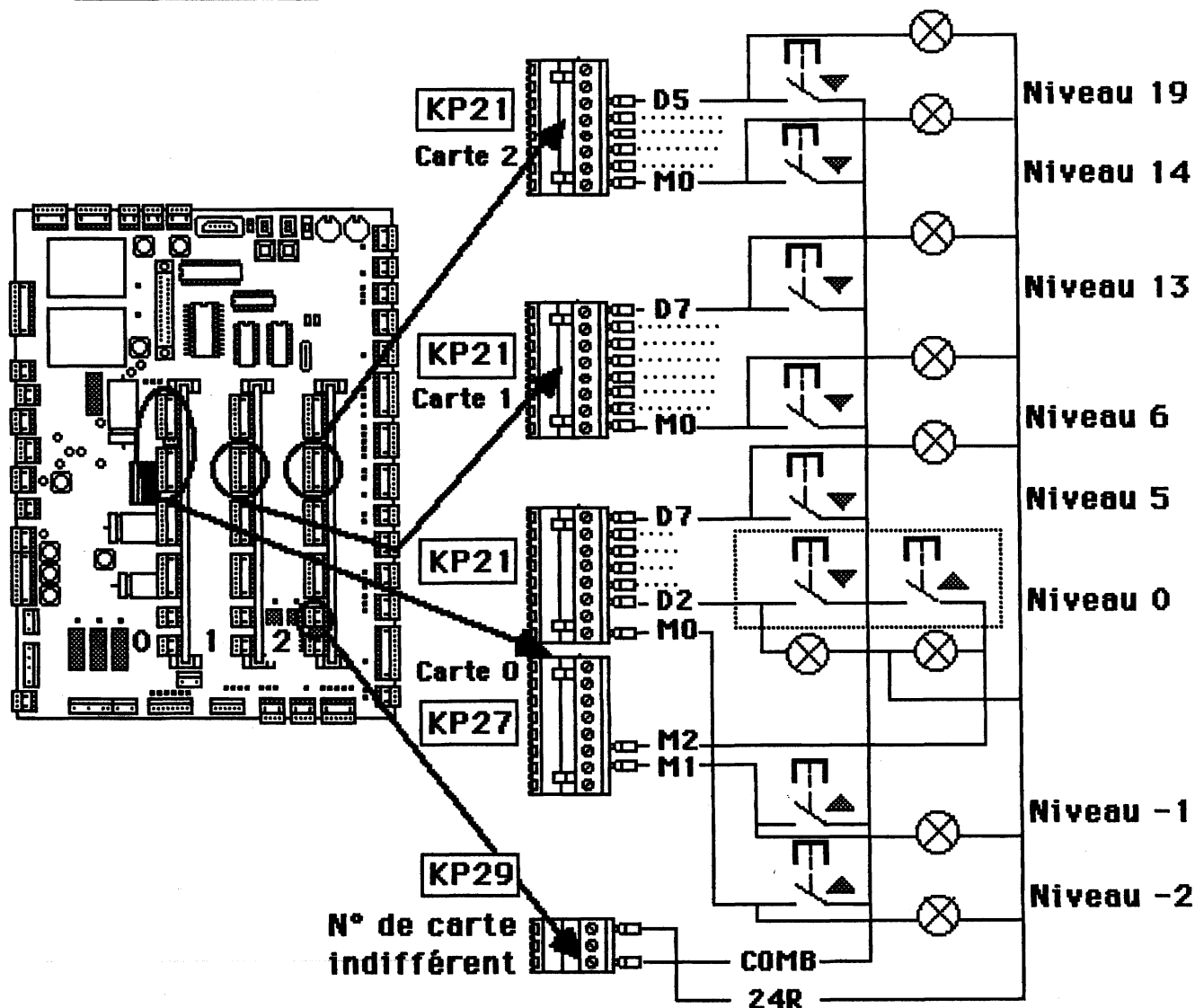
VERROUILLAGES ET CONTACTS DES PORTES PALIERS.

12) RACCORDEMENT DES APPELS PALIERS EN RAMASSAGE DESCENTE AVEC SOUS-SOLS.

Principe:

La manoeuvre permet la mémorisation des appels et effectue le "ramassage" en **Descente** pour les niveaux situés au **dessus** du niveau principal et en **Montée** pour les niveaux situés au **dessous** du niveau principal.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.

On remarque qu'au niveau le plus bas, le bouton est raccordé sur l'entrée **M0**.

Dans cette représentation, le **niveau 0 est sélectif** à savoir que la cabine ne s'arrêtera en descente que si le bouton pour descendre a été appuyé. De même, la cabine ne s'arrêtera en montée que si le bouton pour monter a été appuyé. Ce montage nécessite bien évidemment **2 boutons poussoir** au niveau principal.

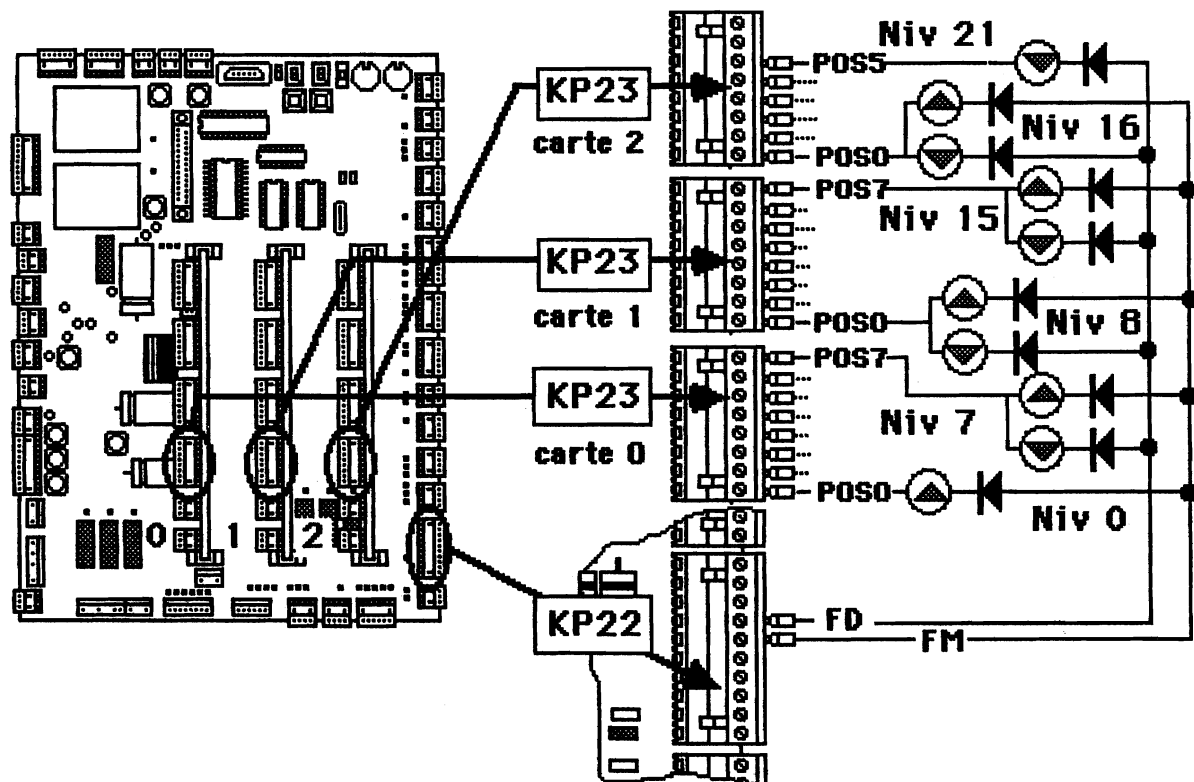
13) LES FLECHES " PROCHAIN DEPART " .

Principe:

Les flèches " prochain départ " permettent à l'utilisateur attendant au palier de connaître le sens du prochain déplacement lorsque la cabine arrive. Quand l'appareil est libre, les deux flèches restent allumées 9 secondes environ avant de s'éteindre.

L'utilisation de cette fonction nécessite sa programmation à l'adresse **08**, le bâtonnet **4** doit être allumé.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.

Les sorties **FM** et **FD** sont activées et sortent du 24R de la même façon que les flèches de sens.

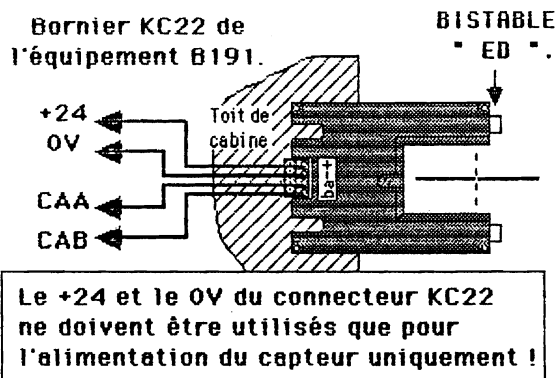
La différence réside dans le fait qu'on ramène du **0 Volt** par l'intermédiaire des sorties positionnement **POS0** à **POS23**.

Les sorties positionnement s'activent **une à la fois** et sortent du **0 Volt**.

La programmation des " **Flèches prochain départ** " fait que la sortie **POS_N** est **activée** au début de la zone " **PV** " du niveau **N** et **désactivée** au prochain départ.

14) MONTAGE DE LA BANDE ET DU CAPTEUR 003.

RACCORDEMENT DU CAPTEUR 003.

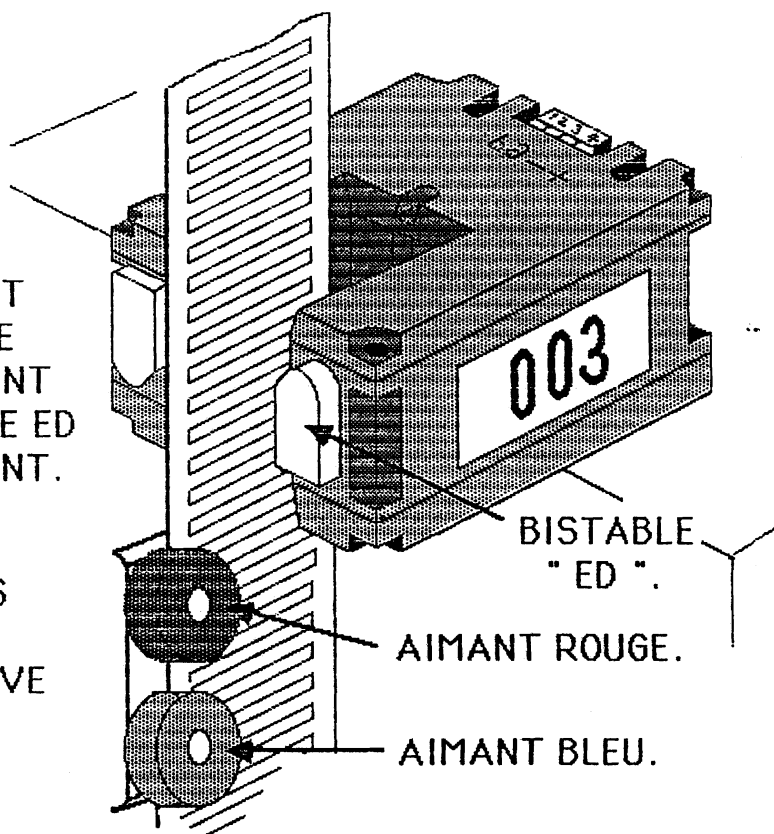


NE PAS POSITIONNER LE CAPTEUR PRES D'UNE SOURCE LUMINEUSE TROP INTENSE (HUBLOTS D'ECLAIRAGE EN GAINE).

ON MONTERA LE CAPTEUR DE TELLE SORTE QU'IL NE SOIT PAS DETRUIT EN CAS DE FIN DE COURSE HAUT ACCIDENTELLE.

LA BANDE DOIT ETRE SUFFISAMMENT TENDUE DE TELLE SORTE QU'ELLE NE BOUGE PAS PENDANT LE DEPLACEMENT DE L'APPAREIL ET QUAND LE BISTABLE ED DU CAPTEUR PASSE DEVANT L'AIMANT.

LE POSITIONNEMENT DES AIMANTS SE FAIT PLUS TARD DANS LE CHAPITRE 17) , AU MOMENT DU RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX.

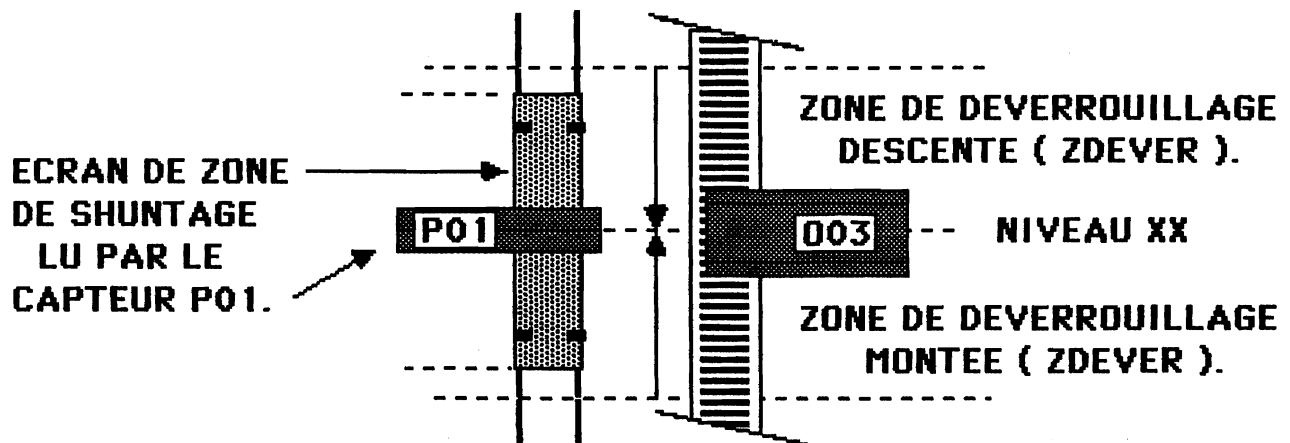


REMARQUES:

Les composants optoélectroniques sont positionnés avec grande précision dans le capteur 003. Pour cette raison, il est indispensable de monter le support métallique qui est livré avec le capteur afin d'éviter toute déformation du plastique pendant le serrage.

L'aimant ED sera fixé sur la bande crantée. Si la bande n'est pas grasse, il n'y a pas de glissement des aimants. Néanmoins, il est possible, lors des manœuvres d'inspections, que le technicien d'entretien les " accroche " par inadvertance. Se pose alors à lui le problème du repositionnement. Pour cette raison, il est conseillé, après réglage précis des aimants, de repérer la position de ceux-ci en collant de part et d'autre un adhésif rouge " à fleur " de l'aimant rouge ainsi qu'un adhésif bleu " à fleur " de l'aimant bleu.

15) MONTAGE DES ECRANS DU DISPOSITIF DE SHUNTAGE DE LA CHAINE DE SECURITE POUR L'OPTION ISONIVELAGE PORTES OUVERTES OU L'OUVERTURE AVANT ARRET.



Principe:

L'isonivelage portes ouvertes ou l'ouverture avant arrêt sont des options qui nécessitent un dispositif de shuntage de la chaîne de sécurité au niveau des portes. La carte **N66** associée à son capteur de zone **P01** réalise, avec les précautions d'usages, ce shuntage.

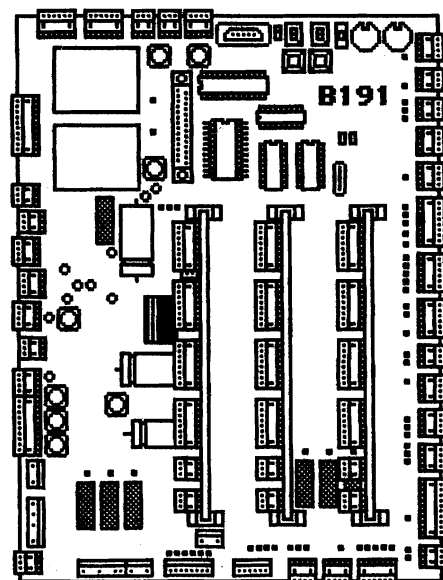
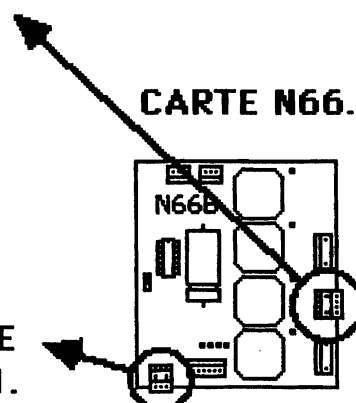
Cette carte, raccordée par nos soins, laisse apparaître deux borniers à disposition de l'utilisateur:

Le bornier **KS13** permet de raccorder le capteur de Zone **P01** sur les bornes **CAZ**, **0V** et **+24**.

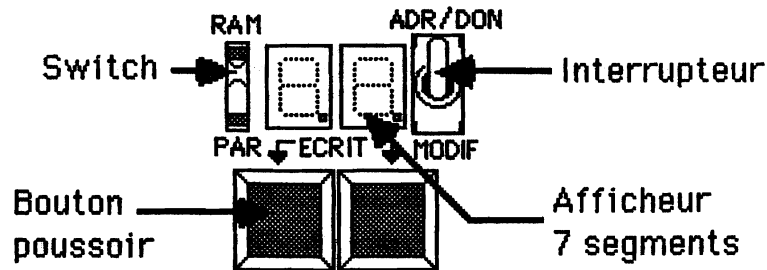
Le bornier **KC32** permet de raccorder la chaîne de sécurité au niveau du **4S** et du **6E**. A noter que ce connecteur porte le même nom que celui qui se trouve sur le porteur dans la mesure où on a simplement dédoublé les bornes pour faciliter le raccordement.

CONNECTEUR KC32 POUR LE RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ AU NIVEAU DU 4S ET DU 6E.

CONNECTEUR KS13 POUR LE CAPTEUR P01.



16) UTILISATION DE L'OUTIL DE COMMUNICATION.



Comment lire une information sur la " B191 " ?

- 1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.
- 2 - Vérifier que l'interrupteur est mis sur **ADR/DON** vers le **haut**.
- 3 - Afficher l'adresse sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur à modifier.
2,5 secondes après, apparait le contenu de l'adresse que vous avez sélectionné.

Comment modifier une information sur la " B191 " ?

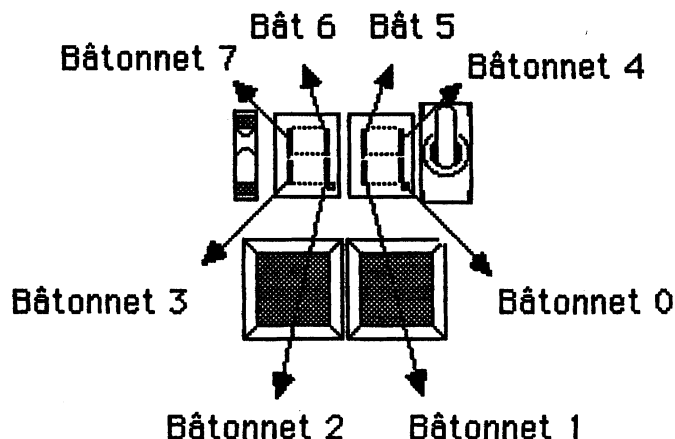
- 1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.
- 2 - Sélectionner l'adresse comme précédemment décrit.
- 3 - Lorsque le contenu est apparu, mettre l'interrupteur vers le bas sur **MODIF**.
- 4 - Appuyer sur le bouton poussoir situé en dessous de chaque digit pour faire apparaître la valeur que l'on veut mémoriser.
- 5 - Appuyer sur les deux boutons poussoirs en même temps puis relacher.
- 6 - Rebasculer l'interrupteur vers le haut dans la position **ADR/DON**. L'adresse doit réapparaître suivie, deux secondes plus tard, de son nouveau contenu.

On rappelle que pour lire et écrire dans les paramètres, il faut mettre le petit switch vers le BAS sur " PAR " .

Pour lire les Entrées/Sorties, il faut mettre le petit switch vers le HAUT sur RAM.

Remarque:

Beaucoup d'informations sont plus faciles à lire en mode " bâtonnets ".
La numérotation des bâtonnets correspond à la représentation ci-dessous.



Pour passer du mode " bâtonnets " au mode " chiffre " et réciproquement, il suffit, interrupteur vers le haut, d'appuyer sur les deux poussoirs en même temps puis de relacher.

17) LE RELEVÉ AUTOMATIQUE DES NIVEAUX ET DE LA DISTANCE DE RALENTISSEMENT.

On rappelle que pour la **B191** utilisée avec la bande, aller à tel ou tel niveau correspond à rejoindre telle ou telle altitude. A chaque niveau correspond une altitude, celle du niveau inférieur vaut **0000**.

La procédure de relevé automatique des niveaux permet d'effectuer la mesure et l'écriture des niveaux.

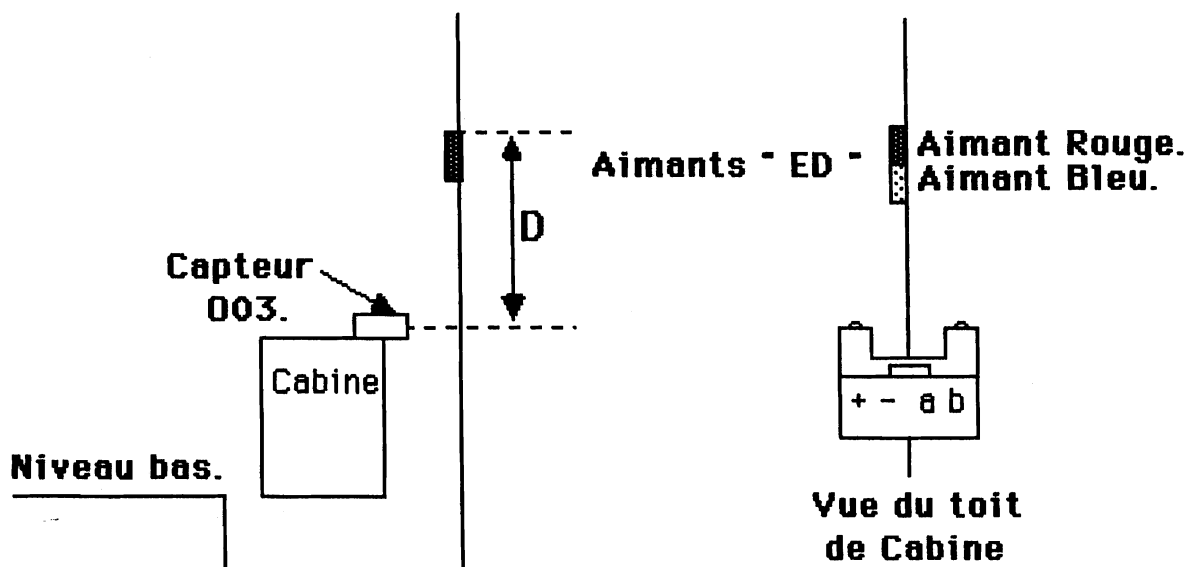
**CE RELEVÉ SE FAIT EN INSPECTION (INS) ET NON PAS EN MAN.
Raccorder le fil d'inspection venant du toit de cabine sur INS.**

Il est possible de raccorder un buzzer entre la sortie **RF** et le **24R** en **KC 27**. Dans ce cas, le buzzer retentit après avoir appuyé sur **GD** et **GM** dès que l'altitude est enregistrée.

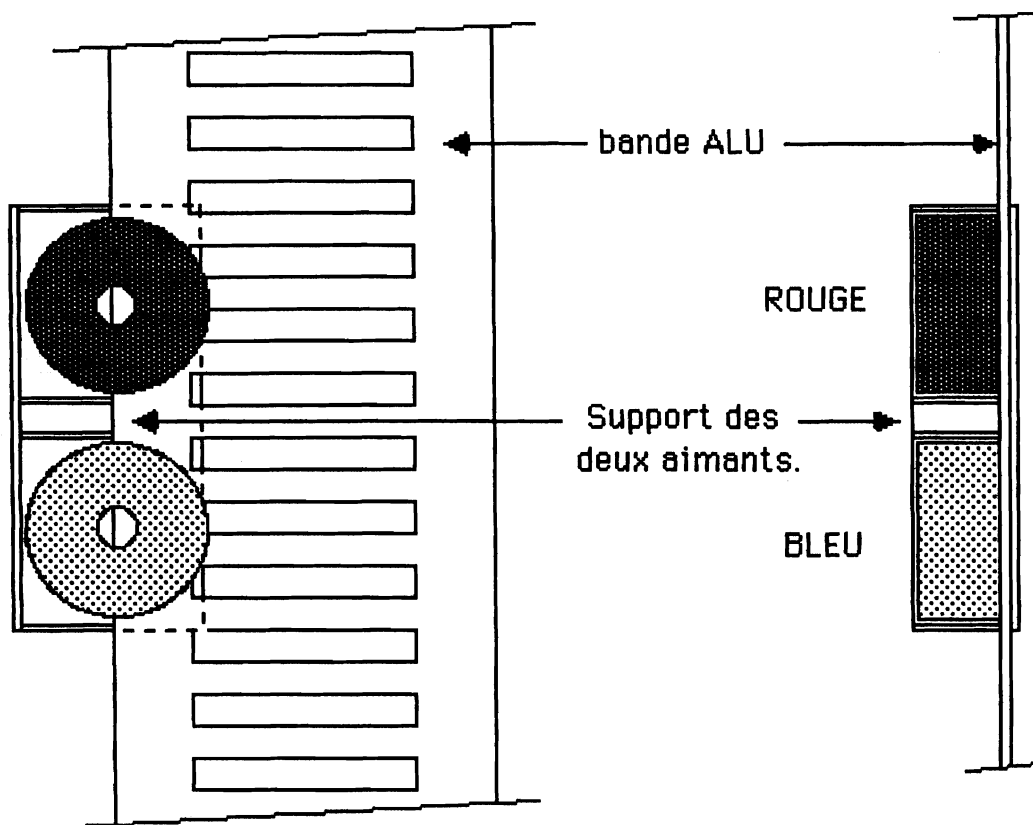
Il est possible de raccorder un indicateur de niveau sur le **CREP**, **OV** et **+5F** en **KC24** afin de connaître le niveau où va s'enregistrer l'altitude quand on aura appuyé sur **GD** et **GM**.

Suivre dans l'ordre la procédure suivante:

- 1) La cabine étant en inspection, couper puis remettre le courant.
- 2) Ecrire **80** à l'adresse **ED** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**.
- 3) Ne pas mettre les aimants sur la bande mais les emmener avec soi, ainsi que la notice, au moment d'aller sur le toit de cabine.
- 4) Descendre en inspection jusqu'au niveau le plus bas, **pile à niveau**.
- 5) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
- 6) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
Il est toujours possible de corriger l'enregistrement tant que l'on ne s'est pas déplacé de plus de **20 centimètres** au dessus de la dernière altitude enregistrée.
- 7) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **003** à une hauteur **D** correspondant à la distance de ralentissement souhaitée.




Voir ci-dessous la façon de pincer les aimants sur la bande.



- 8) Enlever le "Stop cabine" et monter en inspection jusqu'au niveau 1, pile à niveau.
- 9) Couper le 6 par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
- 10) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
Le contenu du compteur d'altitude se charge alors aux adresses correspondant au niveau 1.
- 11) Répéter l'opération jusqu'au dernier niveau.
- 12) Redescendre jusqu'au niveau le plus bas.
Le fait de rencontrer les aimant **ED** en descendant chargera automatiquement la distance de ralentissement utilisée pour tous les niveaux en montée comme en descente. De plus, la valeur **80** que nous avons inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de relevé automatique des niveaux.
- 13) Se déplacer vers la machinerie en Inspection, quitter le toit de cabine en laissant l'inspection. Aller dans la salle des machines pour faire un "**RESET**" en coupant puis remettant l'alimentation.
- 14) Vérifier que le code de défaut **61** n'apparaît pas sur la **B191**. Cela signifierait qu'une erreur a été commise lors du relevé des niveaux et qu'il faudrait recommencer.

- 15) Si le code 61 n'apparaît pas, couper la chaîne de sécurité. Recopier chaque altitude lue aux adresses correspondantes dans le tableau ci-dessous pour nous permettre, plus tard, de vérifier la précision d'arrêt. Copier la distance de ralentissement lue aux adresses d0 et d1.

RAM  PAR	ADRESSES EN CAS DE 12 NIVEAUX.	VALEURS A INSCRIRE	ADRESSES EN CAS DE 24 NIVEAUX.
NIVEAU 0:	35 : 34		81 : 80.
NIVEAU 1:	37 : 36		83 : 82.
NIVEAU 2:	39 : 38		85 : 84.
NIVEAU 3:	3b : 3A		87 : 86.
NIVEAU 4:	3d : 3C		89 : 88.
NIVEAU 5:	3F : 3E		8b : 8A.
NIVEAU 6:	55 : 54		8d : 8C.
NIVEAU 7:	57 : 56		8F : 8E.
NIVEAU 8:	59 : 58		91 : 90.
NIVEAU 9:	5b : 5A		93 : 92.
NIVEAU 10:	5d : 5C		95 : 94.
NIVEAU 11:	5F : 5E		97 : 96.
NIVEAU 12:			99 : 98.
NIVEAU 13:			9b : 9A.
NIVEAU 14:			9d : 9C.
NIVEAU 15:			9F : 9E.
NIVEAU 16:			A1 : A0.
NIVEAU 17:			A3 : A2.
NIVEAU 18:			A5 : A4.
NIVEAU 19:			A7 : A6.
NIVEAU 20:			A9 : A8.
NIVEAU 21:			Ab : AA.
NIVEAU 22:			Ad : AC.
NIVEAU 23:			AF : AE.
DISTANCE DE RALENTISSEMENT en millimètres.			
adresses	d0	d1	
	millier , centaine	dizaine , unité	

- 16) Mettre en normal sur le toit de cabine.
 17) Revenir en machinerie. Lire page suivante 18) " CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV !!! " avant de rétablir la chaîne de sécurité pour surveiller le bon recalage de l'appareil.

18) CE QU'IL FAUT SAVOIR AYANT DE PARTIR EN GV !!!

Il faut savoir à l'avance dans quel sens la cabine va partir après une remise sous tension.

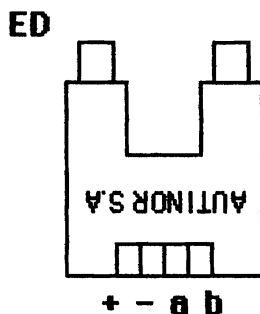
Lorsqu'on utilise la bande et le capteur 003, l'aimant que l'on a placé en bas pendant le relevé automatique des niveaux joue le rôle de l'écran codé et du contact ED bien connu quand on travaille avec les écrans plastique.

Cet aimant agit sur le bistable " ED " monté dans le capteur 003.

*** Quand le contact est ouvert, cela signifie que la cabine est en dessous de l'aimant.** Après coupure de courant, la B191 envoie donc la cabine en montée pour croiser l'aimant qui recalera le sélecteur. La cabine s'arrêtera au prochain niveau où elle peut ralentir avant de rejoindre le niveau principal.

On peut vérifier que le contact " ED " est ouvert en mesurant, en continu, la tension entre le 0V et CAB sur le connecteur KC22 de la B191 ou entre les bornes - et b directement sur le capteur 003.

La tension mesurée doit être environ zéro Volt ou 24 Volts (selon que le faisceau B est obturé ou non).

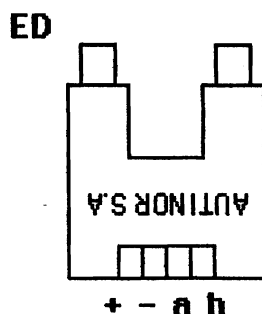


Le contact ED est ouvert quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, vaut 0 ou 24 volts.

*** Quand le contact est fermé, cela signifie que la cabine est au dessus de l'aimant.** Après coupure de courant, la B191 envoie donc la cabine en descente pour croiser l'aimant qui recalera le sélecteur. La cabine s'arrêtera au niveau le plus bas avant de rejoindre le niveau principal.

On peut vérifier que le contact " ED " est fermé en mesurant, en continu, la tension entre le 0V et CAB sur le connecteur KC22 de la B191 ou entre les bornes - et b directement sur le capteur 003.

La tension mesurée doit être environ 6 Volt ou 18 Volts (selon que le faisceau B est obturé ou non).



Le contact ED est fermé quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, vaut 6 ou 18 volts.

Si toutes les valeurs semblent cohérentes, vous pouvez laisser partir la cabine en rétablissant la chaîne de sécurité.

MODIFICATION de la DISTANCE de RALENTISSEMENT.

Si après essais, la distance de ralentissement ne convient pas, il n'est pas nécessaire de reprendre toute la procédure.

- 1) La cabine étant en inspection, couper puis remettre le courant.
- 2) Ecrire **80** à l'adresse **E0** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**.
- 3) Descendre en inspection jusqu'au niveau bas, **pile à niveau**, en prenant soin d'enlever les aimants avant qu'ils ne rencontrent le capteur, **si on était au dessus de ceux-ci** quand on a écrit **80** dans **E0**.
- 4) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
- 5) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
- 6) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **003** à la nouvelle distance de ralentissement souhaitée.
- 7) Enlever le "Stop cabine" et monter en inspection pour dépasser l'aimant. Redescendre en inspection pour croiser l'aimant en descente. La nouvelle zone petite vitesse est maintenant enregistrée.


REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA PRECISION D'ARRET EN MONTEE (ZONARM).

- 1) Ecrire **40** à l'adresse **E0** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**. Attention: après avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, **E0** apparaîtra suivi de **42**.
- 2) Faire un mouvement **normal** en **Montée**.
Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **42** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de réglage automatique.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA PRECISION D'ARRET EN DESCENTE (ZONARD).

- 1) Ecrire **20** à l'adresse **E0** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**. Attention: après avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, **E0** apparaîtra suivi de **21**.
- 2) Faire un mouvement **normal** en **Descente**.
Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **21** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de réglage automatique.

Pour connaître la précision d'arrêt à chaque niveau, il suffit d'aller voir le compteur d'altitude en 23 et 22 petit switch vers le haut.

RAM  PAR	B191	COMPTEUR D'ALTITUDE EN 23,22 .
	23 = 00	22 = 03

En 23, on lit les Milliers et les centaines.

En 22, on lit les Dizaines et les unités.

Exemple: en envoyant l'appareil tout en bas, si on lit 00 en 23 et 03 en 22 soit 0003, cela signifie que la cabine s'est arrêtée 3 impulsions de comptage (environ 6 mm) avant le but.

19) LES PARAMETRES A AJUSTER SUR LE SITE.

Tous les paramètres vous sont accessibles et sont décrits dans le document 02 " **NOTICE D'UTILISATION DE LA MANOEUVRE 191** ".

Nous vous rappelons, néanmoins, ceux qui doivent être affinés sur le site.

LA TEMPORISATION DE PORTE 1:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 41 POUR LA PORTE 1.

LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 42 POUR LA PORTE 1.

LA TEMPORISATION DE PORTE 2:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 61 POUR LA PORTE 2.

LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 62 POUR LA PORTE 2.

Ces paramètres **B191** se programment en Hexasdécimal.

Vous trouverez une table de conversion qui traduit les nombres décimaux de 1 à 255 à la page suivante.

TABLEAU DE CONVERSION DECIMAL EN HEXADECIMAL.
LE NOMBRE DECIMAL SE TROUVE A GAUCHE DU SIGNE = (EGAL).
LE NOMBRE HEXADECIMAL SE TROUVE A DROITE DU SIGNE=(EGAL).
C'EST CELUI QU'IL FAUT PROGRAMMER.

00=00	43=2B	86=56	129=81	172=AC	215=D7
01=01	44=2C	87=57	130=82	173=AD	216=D8
02=02	45=2D	88=58	131=83	174=AE	217=D9
03=03	46=2E	89=59	132=84	175=AF	218=DA
04=04	47=2F	90=5A	133=85	176=B0	219=DB
05=05	48=30	91=5B	134=86	177=B1	220=DC
06=06	49=31	92=5C	135=87	178=B2	221=DD
07=07	50=32	93=5D	136=88	179=B3	222=DE
08=08	51=33	94=5E	137=89	180=B4	223=DF
09=09	52=34	95=5F	138=8A	181=B5	224=E0
10=0A	53=35	96=60	139=8B	182=B6	225=E1
11=0B	54=36	97=61	140=8C	183=B7	226=E2
12=0C	55=37	98=62	141=8D	184=B8	227=E3
13=0D	56=38	99=63	142=8E	185=B9	228=E4
14=0E	57=39	100=64	143=8F	186=BA	229=E5
15=0F	58=3A	101=65	144=90	187=BB	230=E6
16=10	59=3B	102=66	145=91	188=BC	231=E7
17=11	60=3C	103=67	146=92	189=BD	232=E8
18=12	61=3D	104=68	147=93	190=BE	233=E9
19=13	62=3E	105=69	148=94	191=BF	234=EA
20=14	63=3F	106=6A	149=95	192=C0	235=EB
21=15	64=40	107=6B	150=96	193=C1	236=EC
22=16	65=41	108=6C	151=97	194=C2	237=ED
23=17	66=42	109=6D	152=98	195=C3	238=EE
24=18	67=43	110=6E	153=99	196=C4	239=EF
25=19	68=44	111=6F	154=9A	197=C5	240=F0
26=1A	69=45	112=70	155=9B	198=C6	241=F1
27=1B	70=46	113=71	156=9C	199=C7	242=F2
28=1C	71=47	114=72	157=9D	200=C8	243=F3
29=1D	72=48	115=73	158=9E	201=C9	244=F4
30=1E	73=49	116=74	159=9F	202=CA	245=F5
31=1F	74=4A	117=75	160=A0	203=CB	246=F6
32=20	75=4B	118=76	161=A1	204=CC	247=F7
33=21	76=4C	119=77	162=A2	205=CD	248=F8
34=22	77=4D	120=78	163=A3	206=CE	249=F9
35=23	78=4E	121=79	164=A4	207=CF	250=FA
36=24	79=4F	122=7A	165=A5	208=D0	251=FB
37=25	80=50	123=7B	166=A6	209=D1	252=FC
38=26	81=51	124=7C	167=A7	210=D2	253=FD
39=27	82=52	125=7D	168=A8	211=D3	254=FE
40=28	83=53	126=7E	169=A9	212=D4	255=FF
41=29	84=54	127=7F	170=AA	213=D5	
42=2A	85=55	128=80	171=AB	214=D6	

20) SELF DEFENSE CONTRE LES PARASITES !

DOCUMENT 05
VERSION 02 DU 23 MARS 1991.

Tous les Automatismes industriels pilotés par un système électronique (Automate programmable, Calculateur etc...) sont sujets à des risques de perturbations parasites si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Ces perturbations peuvent venir soit de l'extérieur du système, comme par exemple la fluctuation de la tension du réseau, soit être générées par l'Automatisme lors du pilotage d'un organe de puissance.

De grosses précautions sont bien évidemment déjà prises par les constructeurs afin de protéger les ENTREES et les SORTIES des systèmes de pilotage dans le but de rendre les équipements le moins sensible possible à l'environnement parasite.

LES AUTOMATISMES INDUSTRIELS DESTINES A LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELES COMMUNEMENT " MANOEUVRE D'ASCENSEUR " N'ECHAPPENT PAS A CES PHENOMENES ET SONT EGALEMENT SOUMIS A UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

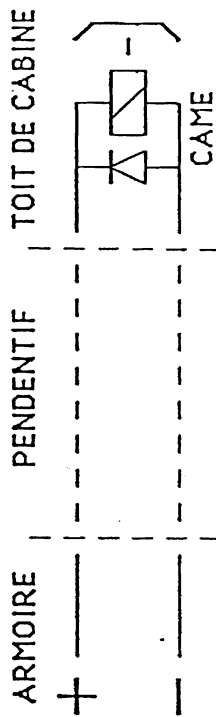
IL EST SOUVENT TRES FACILE DE S'OPPOSER A CES " AGRSSIONS " MOYENANT QUELQUES PRECAUTIONS ELEMENTAIRES ET PEU COUTEUSES LORSQUELLES SONT PRISES DES LE DEBUT DU CHANTIER.

Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les manoeuvres AUTINDOR, des contacteurs de commande et du pendentif, sous peine de voir votre installation irrémédiablement défailir après un certain temps de bon fonctionnement apparent !!!!!

CONCERNANT LA CAME MOBILE.

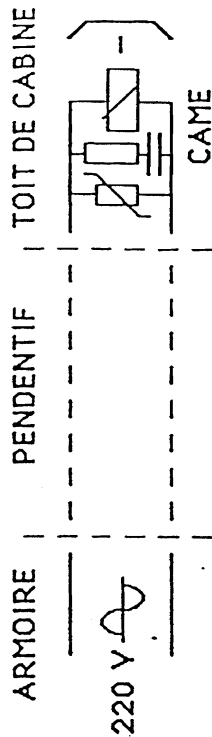
- ALIMENTEE EN TENSION CONTINUE:

Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V/3A) en INVERSE et le plus près possible de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE I



- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE:

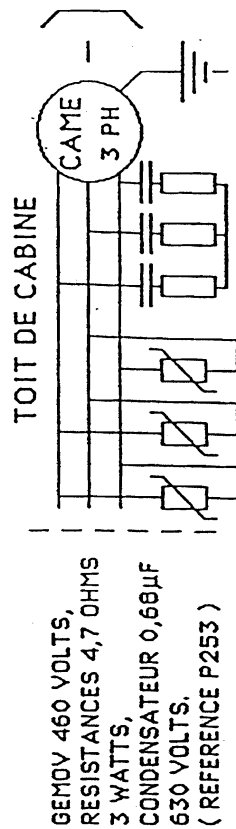
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR- RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE et le plus près possible de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE I



- La valeur de la résistance est de 4,7 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,68µF, 630 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE:

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE et le tout monté le plus près possible sur LE TOIT DE LA CABINE I

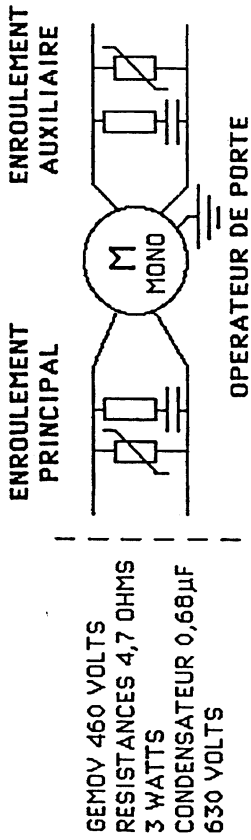


- GEMOV 460 VOLTS,
- RESISTANCES 4,7 OHMS
- 3 WATTS,
- CONDENSATEUR 0,68µF
- 630 VOLTS.
- (REFERENCE P253)

CONCERNANT LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE, SANS FREINAGE.

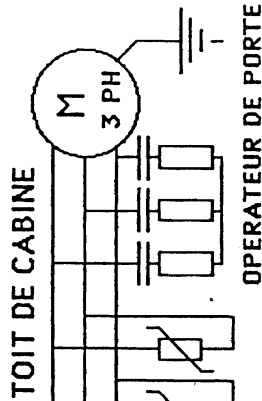
Il faut impérativement monter un ECARETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE sur les ENROULEMENTS PRINCIPAUX et AUXILIAIRES, cela le plus près possible du MOTEUR sur LE TOIT DE LA CABINE !



GEMOV 460 VOLTS
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS

- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE, SANS FREINAGE.

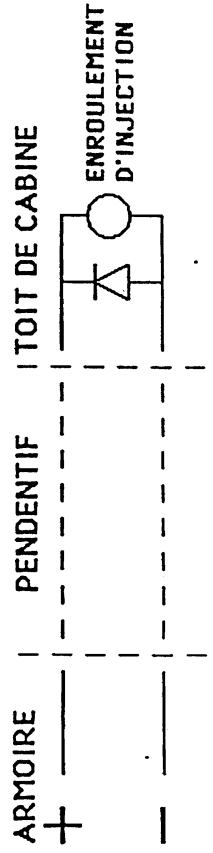
Il faut impérativement monter un ECARETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE sur LE TOIT DE LA CABINE !



GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)

-ALIMENTE EN TENSION MONO OU TRIPHASEE AVEC FREINAGE PAR INJECTION

Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300V/3A) en INVERSE et le plus près possible sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernant les enroulements du moteur d'opérateur de porte.

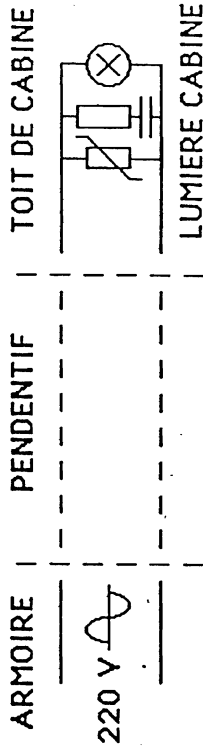


GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)

CONCERNANT LA LUMIERE CABINE.

-DE TYPE FILAMENT A INCANDESCENCE ALIMENTE ENALTERNATIF:

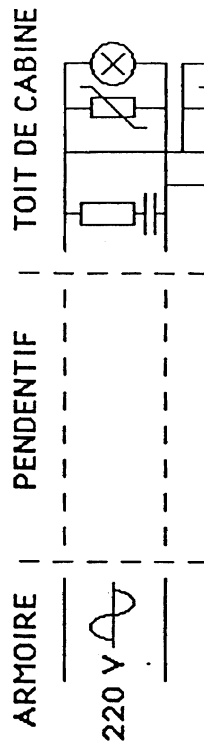
Il faut impérativement monter un ECARETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série (P213), le tout raccordé en PARALLELE et le plus près possible du filament de la LUMIERE sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,33µF 400 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

- DE TYPE NEON DONC ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE:

Il faut impérativement monter un ECARETEUR DE TENSION (GEMOV) par tube NEON ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série (P213) aux bornes de l'ensemble, le tout raccordé en PARALLELE et ce, le plus près possible sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est 220Ω.
- La valeur du condensateur est 0,33µF, 400V.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

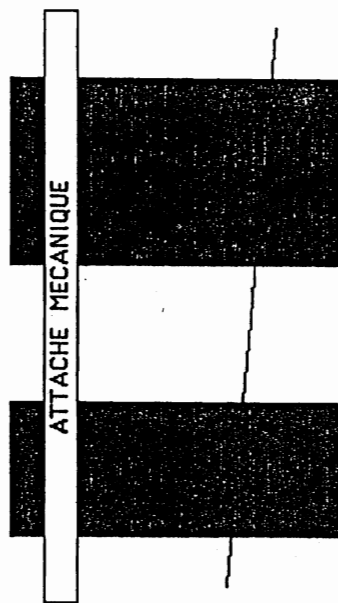
LES CONSEQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES FONTIONNEMENTS " BIZARRES " DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRREMEDIABLEMENT LA PANNE ! ! ! !

EN RESUME, LES FILS CONDUCTEURS DU PENDENTIF VEHICULANT DES COURANTS FORTS POUR LA CAME MOBILE OU LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE OU L'INJECTION DE FREINAGE OU LES TAQUETS ANTI-DERIVE OU LE MOTEUR DE VENTILATION CABINE SANS OUBLIER LA LUMIERE CABINE ET LA CHAINE DE SECURITE. . . DOIVENT IMPERATIVEMENT ETRE SEPARES DES AUTRES CONDUCTEURS VEHICULANT DES INFORMATIONS PAR COURANTS FAIBLES.

Pour vous aider à différencier les courants forts des courants faibles, la Société AUTINOR, dans ses " Schéma-blocs de raccords " livrés avec chaque armoire dans la notice de Montage, a représenté en traits fins les courants faibles et en traits forts les courants importants.

LES PENDENTIFS DOIVENT ETRE SEPARES SUR LA PLUS LONGUE DISTANCE POSSIBLE ET ON S'ARRANGERA POUR LE FAIRE DANS LA GAINÉ COMME INDIQUE CI-DESSOUS:

UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS " COURANTS FORTS "



UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS " COURANTS FAIBLES "

DANS LE CAS DE L'UTILISATION DE BOITES " MI-COURSE " , ON PRENDRA EGALEMENT SOIN DE SEPARER LES FILS.

Les précautions effectuées plus haut méritent d'être prises jusqu'au niveau de l'armoire. En effet, évitons de croiser les fils dans tous les sens derrière l'armoire et laissons un peu de mou pour faciliter la maintenance.

CONCERNANT LES FILS DE TERRE.

La cabine doit être reliée à la terre par le fil vert et jeune qui passe également dans le pendentif. Il est souhaitable de faire passer un fil de terre par pendentif.

CONCERNANT LES FILS NON UTILISES.

Les autres fils restés libres doivent impérativement être reliés à la terre DU COTE DE L'ARMOIRE et non des deux pour plus d'efficacité constatée par expérience.

FACILITES CONCERNANT LE MONTAGE DES COMPOSANTS.

UN GRAND NOMBRE DE NOS CLIENTS PRENANT CES PRECAUTIONS, NOUS ONT DEMANDE DE REALISER UN PETIT CIRCUIT IMPRIME POUVANT SUPPORTER LES COMPOSANTS.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P215 LA PROTECTION TRIPHASEE RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE EN ETOILE.
R = 4,7Ω, 3 W - C = 0,68μ 630V.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P253 LA PROTECTION TRIPHASEE RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE EN ETOILE AVEC GEMOV.
R = 4,7Ω, 3 W - C = 0,68μ 630V - GEMOV 460V.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P251 LE DOUBLE RESEAU RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE INDEPENDANT
R = 4,7Ω, 3 W - C = 0,68μ 630V - GEMOV 460V.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P213 LE RESEAU: RESISTANCE (220Ω) montée en série avec un CONDENSATEUR (0,33μF, 400VOLTS).

21) Liste des Entrées et des Sorties de la B191 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrémité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve l'Entrée ou la Sortie. On indique la page où trouver des informations complémentaires sur l'Entrée ou la Sortie.

BPA1:	Blocage Porte Automatique 1.	Ad FD bât7
BPA2:	Blocage Porte Automatique 2.	Ad FD bât7
CAA:	Entrée CApteur A.	Ad 11 bât0 Page208
CAB:	Entrée CApteur B.	Ad 11 bât1 Page208
CAM:	Sortie relais de CAme Mobile.	Ad 13 bât3 Page210
COI.1:	Entrée COIncement porte 1.	Ad 0F bât3 Page205
COI.2:	Entrée COIncement porte 2.	Ad 10 bât3 Page206
CREP:	Sortie Commun REPêteur de Position.	Ad 13 bât7 Page210
CS1:	Entrée Cellule de porte 1.	Ad 0F bât2 Page206
CS2:	Entrée Cellule de porte 2.	Ad 10 bât2 Page207
C0-C7:	Entrées Envois Cabines 0 à 7.	Ad 00 Page200 bât 0 à 7
C8-C15:	Entrées Envois Cabines 8 à 15.	Ad 01 Page200 bât 7 à 0
C16-C23:	Entrées Envois Cabines 16 à 23.	Ad 02 Page200 bât 7 à 0
DE:	Sortie relais contacteur DEscente.	Ad 13 bât1 Page211
DEF:	Sortie DEFaut.	Ad 15 bât7 Page212
DIX:	Entrée " 10 " de la chaîne de sécurité.	Ad 12 bât2 Page208
D1-D7:	Entrées Appels Palliers pour Descendre, niveau 1 à 7.	Ad 06 Page201 bât 1 à 7
D8-D15:	Entrées Appels Palliers pour Descendre, niveau 8 à 15.	Ad 07 Page201 bât 0 à 7
D16-D23:	Entrées Appels Palliers pour Descendre, niveau 16 à 23.	Ad 08 Page201 bât 0 à 7
EXD:	Entrée EXtrême Descente.	Ad 11 bât3 Page207
EXM:	Entrée EXtrême Montée.	Ad 11 bât2 Page207
FCFE1:	Entrée Fin de Course FERmeture porte 1.	Ad 0F bât1 Page206
FCFE2:	Entrée Fin de Course FERmeture porte 2.	Ad 10 bât1 Page207
FCOU1:	Entrée Fin de Course OUverture porte 1.	Ad 0F bât0 Page206
FCOU2:	Entrée Fin de Course OUverture porte 2.	Ad 10 bât0 Page207
FD:	Sortie Flèche Descente.	Ad 15 bât5 Page212
FE1:	Sortie relais FERmeture porte 1.	Ad 13 bât5 Page210
FE2:	Sortie relais FERmeture porte 2.	Ad 14 bât1 Page211
FF1:	Entrée Fermeture Forcée porte 1.	Ad 0F bât4 Page205
FF2:	Entrée Fermeture Forcée porte 2.	Ad 10 bât4 Page206
FM:	Sortie Flèche Montée.	Ad 15 bât4 Page212
FREV:	Entrée Fin de course REVision Haut.	Ad 0C bât6 Page202
GD:	Entrée Graissage Descente.	Ad 0C bât1 Page203
GM:	Entrée Graissage Montée.	Ad 0C bât2 Page203
GONG:	Sortie GONG.	Ad 15 bât6 Page212
GV:	Sortie relais GV/PV.	Ad 13 bât2 Page210
HUIT:	Entrée " 8 " de la chaîne de sécurité.	Ad 12 bât1 Page208
INH1:		Ad 14 bât2 Page211
INH2:		Ad 14 bât3 Page211
INS:	Entrée INSpection.	Ad 0C bât3 Page203
LU:	Sortie relais LUMière cabine.	Ad 13 bât6 Page210
MAN:	Entrée MANoeuvre de rappel.	Ad 0C bât4 Page203
MASS:	Entrée relais de MASSe.	Ad 0C bât0 Page203
MHS:	Entrée Mise Hors Service.	Ad 0E bât1 Page205
MO:	Sortie relais contacteur MOnnée.	Ad 13 bât0 Page211
MO:	Entrée Appel Pallier pour Monter niveau 0.	Ad 06 bât0 Page201
M1-M7:	Entrées Appels Palliers pour Monter, niveaux 1 à 7.	Ad 03 Page200 bât 1 à 7
M8-M15:	Entrées Appels Palliers pour Monter, niveaux 8 à 15.	Ad 04 Page201 bât 0 à 7
M16-M22:	Entrées Appels Palliers pour Monter, niveaux 16 à 22.	Ad 05 Page201 bât 0 à 6
NS:	Entrée Non-Stop.	Ad 0E bât3 Page205
NF0-NF7:	Entrées Niveaux en FEU 0 à 7.	Ad 09 Page202 bât 0 à 7
NF8-NF15:	Entrées Niveaux en FEU 8 à 15.	Ad 0A Page202 bât 0 à 7
NF16-NF23:	Entrées Niveaux en FEU 16 à 23.	Ad 0B Page202 bât 0 à 7
OUI1:	Sortie relais OUverture porte 1.	Ad 13 bât4 Page210
OUI2:	Sortie relais OUverture porte 2.	Ad 14 bât0 Page212
PH:	Entrée relais de PHase.	Ad 0D bât5 Page203
POM:	Entrée POMpier.	Ad 0E bât0 Page205
POS0-POS7:	Sorties POSitionnement	Ad 1F Page215

POS8-POS15:	Sorties POSitionnement niveaux 8 à 15.	Ad 20 Page215 bât 0 à 7
POS16-POS23:	Sorties POSitionnement niveaux 16 à 23.	Ad 21 Page215 bât 0 à 7
PRIC:	Sortie PRIorité Cabine.	Ad 0E bât4 Page204
QC0-QC7:	Sorties Quittances Cabines niveaux 0 à 7.	Ad 16 Page213 bât 0 à 7
QC8-QC15:	Sorties Quittances Cabines niveaux 8 à 15.	Ad 17 Page213 bât 0 à 7
QC16-QC23:	Sorties Quittances Cabines niveaux 16 à 23.	Ad 18 Page213 bât 0 à 7
QD1-QD7:	Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 1 à 7.	Ad 1C Page214 bât 1 à 7
QD8-QD15:	Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 8 à 15.	Ad 1D Page215 bât 0 à 7
QD16-QD23:	Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 16 à 23.	Ad 1E Page215 bât 0 à 7
QM0-QM7:	Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 0 à 7.	Ad 19 Page214 bât 0 à 7
QM8-QM15:	Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 8 à 15.	Ad 1A Page214 bât 0 à 7
QM16-QM22:	Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 16 à 22.	Ad 1B Page214 bât 0 à 6
RD:	Entrée contrôle contacteur Descente.	Ad 0D bât0 Page204
RF:	Sortie RonFleur de surcharge.	Ad 15 bât2 Page212
RG:	Entrée contrôle contacteur Grande vitesse.	Ad 0D bât2 Page204
RKISO:	Entrée contrôle du contacteur d'ISO.	Ad 0E bât7 Page204
RM:	Entrée contrôle contacteur Montée.	Ad 0D bât1 Page204
RP:	Entrée contrôle contacteur Petite vitesse.	Ad 0D bât3 Page204
RZONE:	Entrée Relais de ZONE donnée par le capteur P01.	Ad 0E bât6 Page204
SH8:	Sortie SHuntege du " 8 ".	Ad 14 bât4 Page211
SIX:	Entrée " 6 " de la chaîne de sécurité.	Ad 12 bât0 Page208
STH:	Entrée Sonde THERmique ou thermocontact de sécurité.	Ad 12 bât3 Page208
SU:	Entrée SURcharge.	Ad 0C bât7 Page202
SUSD:	Entrée SUSpenston Départ.	Ad 0E bât2 Page205
THV:	Entrée THERmique Ventilation.	Ad 0D bât4 Page204
VHS:	Sortie Voyant Hors Service.	Ad 15 bât1 Page213
VPMP:	Sortie Voyant POMpier.	Ad 15 bât0 Page213
VSU:	Sortie Voyant SURcharge.	Ad 15 bât3 Page212
ZOMI:	Sortie ZONE de Mouvement Isonivelage.	Ad 14 bât5 Page211

ADRESSES DES ENTREES ET DES SORTIES EN B191

	ENTREES		ENTREES		ENTREES		ENTREES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	C7	C6	C5	C4	C3	C2	C1	C0
01	C15	C14	C13	C12	C11	C10	C9	C8
02	C23	C22	C21	C20	C19	C18	C17	C16
03	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	
04	M15	M14	M13	M12	M11	M10	M9	M8
05		M22	M21	M20	M19	M18	M17	M16
06	D7	D6	D5	D4	D3	D2	D1	M0
07	D15	D14	D13	D12	D11	D10	D9	D8
08	D23	D22	D21	D20	D19	D18	D17	D16
09	NF7	NF6	NF5	NF4	NF3	NF2	NF1	NF0
0A	NF15	NF14	NF13	NF12	NF11	NF10	NF9	NF8
0B	NF23	NF22	NF21	NF20	NF19	NF18	NF17	NF16
0C	SU	FREV	MAN	INS	GM	GD	MASS	
0D	STOPR		PH	THV	RP	RG	RM	RD
0E	RKISO	RZONE		PRIC	NS	SUSD	MHS	POM
0F				FF1	COI1	CS1	FCFE1	FCOU1
10				FF2	COI2	CS2	FCFE2	FCOU2
11				EXD	EXM	CAB	CAA	
12				STH	DIX	HUIT	SIX	
	SORTIES		SORTIES		SORTIES		SORTIES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
13	CREP	LU	FE1	OUI	CAM	GV	DE	M0
14	V1	V0	ZOMI	SH8	INH2	INH1	FE2	OUI2
15	DEF	GONG	FD	FM	VSU	RF	VHS	VPMP
16	QC7	QC6	QC5	QC4	QC3	QC2	QC1	QC0
17	QC15	QC14	QC13	QC12	QC11	QC10	QC9	QC8
18	QC23	QC22	QC21	QC20	QC19	QC18	QC17	QC16
19	QM7	QM6	QM5	QM4	QM3	QM2	QM1	QM0
1A	QM15	QM14	QM13	QM12	QM11	QM10	QM9	QM8
1B	QM23	QM22	QM21	QM20	QM19	QM18	QM17	QM16
1C	QD7	QD6	QD5	QD4	QD3	QD2	QD1	
1D	QD15	QD14	QD13	QD12	QD11	QD10	QD9	QD8
1E	QD23	QD22	QD21	QD20	QD19	QD18	QD17	QD16
1F	POS7	POS6	POS5	POS4	POS3	POS2	POS1	POS0
20	POS15	POS14	POS13	POS12	POS11	POS10	POS9	POS8

22) Liste des Paramètres de la B191 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrémité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve le paramètre. On indique également la page où trouver des informations complémentaires.

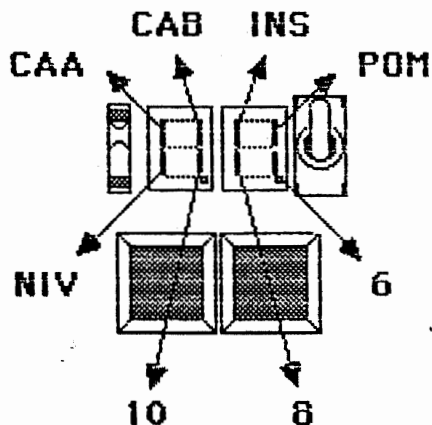
AMPSEC1:	Arrêt du Mouvement de Porte 1 sur arrivée des SECURités ?	Ad 40 bât1 Page189	NIVMHS:	NIVeau de Mise Hors Service	Ad 43	Page190
AMPSEC2:	Arrêt du Mouvement de Porte 2 sur arrivée des SECURités ?	Ad 60 bât1 Page194	NIVRAU:	NIVeau de Rappel AUTomatique ?	Ad 20	Page185
APCL:	Appels Paliers CLignotant ?	Ad 08 bât6 Page175	NIVSUP:	NIVeau SUPérieur ?	Ad 04	Page171
BLOCAG:	Manoeuvre BLOCAGe ?	Ad 07 bât7 Page173	NUMARO:	NUMéro de l'ARMOire. Numéro de position.	Ad 25	Page186
CAADDEF:	Code de l'Avant Avant Dernier DEFaut.	Ad 7E Page198	NUMAR1:	NUMéro de l'ARMOire. Mois de production en Hexadecimal - Centaine du Numéro de position.	Ad 26	Page186
CABVID:	Option CABine VIDe ?	Ad 63 bât7 Page195	NUMAR2:	NUMéro de l'ARMOire. Année de production.	Ad 27	Page186
CADDEF:	Code de l'Avant Dernier DEFaut.	Ad 01 Page170	NUSPLX:	NUMéro de SimPLeX en multiplex ?	Ad 1D	Page184
CDDEF:	Code du Dernier DEFaut.	Ad 00 Page170	NVPRIN:	NIVeau PRINcipal/Pompier/Recalage	Ad 06	Page172
CDEFPA:	Code du DEFaut le Plus Ancien.	Ad 7F Page198	OPREVM:	OPTion REVision Montée ?	Ad 07 bât3 Page172	
	ATTENTION: uniquement pour des sites de 22 niveaux ou moins !		OPTMAN:	OPTion MANoeuvre de rappel ?	Ad 07 bât4 Page173	
COMDEM:	COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de droite).	Ad 22 Page186	OPTPOM:	OPTion POMpier ?	Ad 09 bât3 Page176	
COMDEM:	COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres du milieu).	Ad 23 Page186	OPTSP:	OPTion Suspension Palière ?	Ad 07 bât5 Page173	
COMDEM:	COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de gauche).	Ad 24 Page186	OUAVAP1N0:	OUverture AVAnt Arrêt Porte 1 au Niveau 0 ?	Ad 48 bât3 Page192	
DCOPRO:	Défauts COntacteurs PROvisoir ?	Ad 07 bât6 Page173	OUAVAP1NXX:	OUverture AVAnt Arrêt Porte 1 au Niveau XX ?	Ad XX bât3 Page192	
DSERVS:	Double SERVICe Sélectifs ?	Ad 02 bât2 Page171	OUAVAP1N23:	OUverture AVAnt Arrêt Porte 1 au Niveau 23 ?	Ad 5F bât3 Page193	
EFFNSEL:	EFFacement Non SElectif ?	Ad 08 bât3 Page175	OUAVAP2N0:	OUverture AVAnt Arrêt Porte 2 au Niveau 0 ?	Ad 68 bât3 Page197	
FLPDP:	FLèches Prochain DéPart ?	Ad 08 bât4 Page175	OUAVAP2NXX:	OUverture AVAnt Arrêt Porte 2 au Niveau XX ?	Ad XX bât3 Page198	
FLCLIG:	FLèches CLIGNotantes ?	Ad 08 bât5 Page175	OUAVAP2N23:	OUverture AVAnt Arrêt Porte 2 au Niveau 23 ?	Ad 7F bât3 Page198	
GONGAR:	GONG à l'ARRêt ?	Ad 09 bât7 Page176	OUAVAR:	Option OUverture AVAnt ARRêt ? ou depuis la Version V08:	Ad 02 bât1 Page171 Ad 63 bât1 Page195	
IGPPRO:	IntéGrateur Portes PROvisoir ?	Ad 09 bât6 Page176	OUNSIMN00:	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 00 ?	Ad 48 bât0 Page192	
IGV:	Inspection en Grande Vitesse ?	Ad 09 bât5 Page176	OUNSIMNXX:	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau XX ?	Ad XX bât0 Page192	
IPF:	Isonivelage Porte Fermée ?	Ad 08 bât1 Page175	OUNSIMN23:	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 23 ?	Ad 5F bât0 Page193	
IPO:	Isonivelage Porte Ouverte ?	Ad 08 bât0 Page176	OUNSIMN00:	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 00 ?	Ad 68 bât0 Page198	
ISO:	ISONivelage ?	Ad 02 bât5 Page170	OUNSIMNXX:	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau XX ?	Ad XX bât0 Page198	
MASMPX:	MASse en MultiPlex ?	Ad 08 bât2 Page175	OUNSIMN23:	OUverture Non SIMultanée des portes au Niveau 23 ?	Ad 7F bât0 Page198	
Masques des Appels Paliers "Descente" 0 à 7.		Ad 16 Page181	OUVPRE:	Option RéOUverture sur PREsence ?	Ad 07 bât0 Page174	
Masques des Appels Paliers "Descente" 8 à 15.		Ad 17 Page181	P1SFCFE:	Porte1Sans Fin de Course FERmeture	Ad 40 bât4 Page188	
Masques des Appels Paliers "Descente" 16 à 23.		Ad 18 Page181	P2SFCFE:	Porte2Sans Fin de Course FERmeture	Ad 60 bât4 Page193	
Masques des Appels Paliers "Montée" 1 à 7.		Ad 13 Page180	P1SFCOU:	Porte1Sans Fin de Course OUverture	Ad 40 bât5 Page188	
Masques des Appels Paliers "Montée" 8 à 15.		Ad 14 Page181	P2SFCOU:	Porte2Sans Fin de Course OUverture	Ad 60 bât5 Page193	
Masques des Appels Paliers "Montée" 16 à 22.		Ad 15 Page181	PFLSGV:	Pas de FLèches de Sens en GV.	Ad 09 bât4 Page176	
Masques des Envols Cabines 0 à 7.		Ad 10 Page180	PMAFCP1:	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course fermeture et Ouverture Porte 1 ?	Ad 40 bât3 Page188	
Masques des Envols Cabines 8 à 15.		Ad 11 Page180	PMAFCP2:	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course fermeture et Ouverture Porte 2 ?	Ad 60 bât3 Page193	
Masques des Envols Cabines 16 à 23.		Ad 12 Page180	PORCAB1N0:	PORte CABine Seule 1 au Niveau 0 ?	Ad 48 bât4 Page191	
MHSFP:	Mise Hors Service Porte Fermée ?	Ad 09 bât2 Page176	PORCAB1NX:	PORte CABine Seule 1 au Niveau X ?	Ad XX bât4 Page192	
MPLX:	MultiPLeX ?	Ad 02 bât6 Page170	PORCAB1N23:	PORte CABine Seule 1 au Niveau 23 ?	Ad 5F bât4 Page193	
MPVHZ:	Mouvement " PV " Hors Zone	Ad 07 bât2 Page174	PORCAB2N0:	PORte CABine seule 2 au Niveau 0 ?	Ad 68 bât4 Page197	
MSTPMP1:	Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 1 ?	Ad 40 bât2 Page189	PORCAB2NX:	PORte CABine Seule 2 au Niveau X ?	Ad XX bât4 Page198	
MSTPMP2:	Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 2 ?	Ad 60 bât2 Page194	PORCAB2N23:	PORte CABine Seule 2 au Niveau 23 ?	Ad 7F bât4 Page198	
MSTPRP1:	Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 1 ?	Ad 40 bât0 Page189	RCAM00:	Retard CAME porte 1et2au niveau 00	Ad 48 bât7 Page191	
MSTPRP2:	Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 2 ?	Ad 60 bât0 Page194	RCAMXX:	Retard CAME porte 1et2au niveau XX	Ad XX bât7 Page192	
NBOPER:	NomBre d'OPERateurs ?	Ad 03 Page171	RCAM23:	Retard CAME porte 1et2au niveau 23	Ad 5F bât7 Page193	
NIVFEU:	OptioN NIVeaux En FEU ?	Ad 02 bât3 Page171	RECAV1:	RECAIage en Vitesse V1 dans le cas du programme à bande B191 ?	Ad 08 bât7 Page175	
NIVINF:	NIVeau INFérieur ?	Ad 05 Page172	REGUL:	Carte NG5 pour une REGULation ?	Ad 02 bât7 Page170	
			REPT00:	REPeTiteur de position au niveau 00	Ad 28 Page187	
			REPTXX:	REPeTiteur de position au niveau XX	Ad XX Page187	
			REPT23:	REPeTiteur de position au niveau 23	Ad 3F Page187	
			RGPT:	Option RGPT ?	Ad 40 bât7 Page188	

SER11N00:	SERvice 1 INterdit au Niveau 00 ?	Ad 48	bât1	Page192
SER11NXX:	SERvice 1 INterdit au Niveau XX ?	Ad XX	bât1	Page192
SER11N23:	SERvice 1 INterdit au Niveau 23 ?	Ad 5F	bât1	Page193
SER21N00:	SERvice 2 INterdit au Niveau 00 ?	Ad 68	bât1	Page198
SER21NXX:	SERvice 2 INterdit au Niveau XX ?	Ad XX	bât1	Page198
SER21N23:	SERvice 2 INterdit au Niveau 23 ?	Ad 7F	bât1	Page198
SHTCS:	Option SHunTage de CS (Activation Sortie INH1) ?	Ad 63	bât6	Page195
STP10UN00:	STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 00 ?	Ad 48	bât2	Page192
STP10UNXX:	STationnement Porte 1 OUverte au Niveau XX ?	Ad XX	bât2	Page192
STP10UN23:	STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 23 ?	Ad 5F	bât2	Page193
STP20UN00:	STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 00 ?	Ad 68	bât2	Page197
STP20UNXX:	STationnement Porte 2 OUverte au Niveau XX ?	Ad XX	bât2	Page198
STP20UN23:	STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 23 ?	Ad 7F	bât2	Page198
TFR8:	Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 8 " ?	Ad 45		Page 190
TFR10:	Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 10 " ?	Ad 1E		Page 185
TCAPGV:	Temporisation CAPteur en " GV " ?	Ad 0E		Page 179
TCAPPV:	Temporisation CAPteur en " PV " ?	Ad 0F		Page 180
TGONG:	Temporisation du GONG ?	Ad 21		Page 186
TIG:	Temporisation d'Intégrateur ?	Ad 0A		Page 177
TIGP01:	Temporisation Intégrateur PORte 1 ?	Ad 47		Page 191
TIGP02:	Temporisation Intégrateur PORte 2 ?	Ad 67		Page 197
TINS:	Temporisation d'INSpection ?	AD 0D		Page 179
TIRP1:	Tempo d'Inversion Relais Porte 1 ?	Ad 44		Page 190
TIRP2:	Tempo d'Inversion Relais Porte 2 ?	Ad 64		Page 196
TPISO:	Temporisation d'ISONivelage ?	Ad 19		Page 254
TPLU:	Tempo LUMière automatique ?	Ad 0C		Page 179
TPO1:	Temporisation d'ouverture de la PORte 1 ?	Ad 41		Page 189
TPO2:	Temporisation d'ouverture de la PORte 2 ?	Ad 61		Page 194
TPRAL:	Temporisation d'ouverture de Porte RALongée ?	Ad 63	bât0	Page 195
TPRAU:	Temporisation de Rappel AUTomatique ?	Ad 1F		Page 185
TPV:	Temporisation de Petite Vitesse ?	Ad 0B		Page 178
TPVP1/2:	Temporisation de Verrouillage des Portes 1 et 2 ?	Ad 46		Page 190
TREP1:	Temporisation sur REouverture de la Porte 1 ?	Ad 42		Page 189
TREP2:	Temporisation sur REouverture de la Porte 2 ?	Ad 62		Page 194
TYPOMP:	TYpe de POMPIer ?	Ad 09		Page 177 bât 1 et 0.
VERSTF1:	VERrouillage jusqu'au Temoin Fermeture de la porte 1 ?	Ad 40	bât6	Page 188
VERSTF2:	VERrouillage jusqu'au Temoin Fermeture de la porte 2 ?	Ad 60	bât6	Page 193


AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	CODE DU DERNIER DEFAULT.							
01	CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAULT.							
02	REGUL	HPLX	ISO	RMLIFT	NIVFEU	DSERVS	OUAVAR	
03	NBOPER				NOMBRE D'OPERATEURS.			
04	NIVSUP				NIVEAU SUPERIEUR.			
05	NIVINF				NIVEAU INFÉRIEUR.			
06	NIVEAU PRINCIPAL.							
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTHAN	OPREVM	HPVHZ		OUVPRE
08	RECAV1	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL	MASMPX	IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO	IGV	PFLSGV	OPTPOH	MHSPF		TYPOHP
0A	TIG TEMPO D'INTEGRATEUR (2 à 45 S, EN SECONDES).							
0B	TPV TEMPO PETITE VITESSE (3 à 255 S, EN SECONDES).							
0C	TPLU TEMPO DE LUMIERE AUTO (2 à 255 S, EN SECONDES).							
0D	TINS TEMPO D'INSPECTION (1 à 255 S, EN SECONDES).							
0E	TCAPGV TEMPO CAPTEUR GV (2 à 25,5 S, EN 0,1 SECONDES)							
0F	TCAPPV TEMPO CAPTEUR PV (3 à 25,5 S, EN 0,1 SECONDES)							
10	MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 7 à 0.							
11	MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 15 à 8.							
12	MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 22 à 16.							
13	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 7 à 1.							
14	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 15 à 8.							
15	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 22 à 16.							
16	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 7 à 0.							
17	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 15 à 8.							
18	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 23 à 16.							
19	TPISO TEMPORISATION D'ISO (2 à 10 S, EN SECONDES).							
1A								
1B								
1C								
1D	NUSPLX NUMERO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX (00, 01, 02, 03).							
1E	TFR10. TEMPO FILTRAGE SUR LE10. (0 à 0,5 S, EN 0,01 SEC)							
1F	TPRAU TEMPO DE RAPPEL AUTO (1 à 255 S, EN SECONDES).							
20	FACE1	FACE2	NIVRAU NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE.					
21	TGONG TEMPO DU GONG (0,1 à 10 S, EN 0,1 SECONDES).							
22	CONDEM COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE DROITE.							
23	CONDEM COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DU MILIEU.							
24	CONDEM COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE GAUCHE							
25	NUMARO NUMERO DE POSITION D'ARMOIRE (UNITE/DIZAINE).							
26	NUMAR1 MOIS DE PRODUCTION EN HEXA- CENTAINE DU NUMERO DE POS.							
27	NUMAR2 ANNEE DE PRODUCTION D'ARMOIRE.							
28	REPT00 REPETITEUR AU NIVEAU 00(VOIR TABLEAU)							
-	REPTXX REPETITEUR AU NIVEAU XX(VOIR TABLEAU)							
3F	REPT23 REPETITEUR AU NIVEAU 23(VOIR TABLEAU)							

AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
40	RGPT	VERSTF1	P2SFCOUP	P2SFCFEP	MAFCP2	ISTPMP2	AMPSEC2	ISTPRP1
41	TPO1 TEMPO DE PORTE 1 (2 à 255 S, EN SECONDES).							
42	TREP1 TEMPO DE REOUV PORTE1 (1 à 255 S, EN SECONDES).							
43	FACE1	FACE2	NIVHMS : NIVEAU DE MISE HORS SERVICE.					
44	TIRP1 TEMPO D'INVER DES RELAIS P1 (0 à 2,55 S, EN 0,01 SEC):-							
45	TFR8 TEMPO FILTRAGE SUR LE " 8 " (0 à 2,55 S, EN 0,01 SEC).							
46	TVP1/2 TEMPO DE VERROUIL PORTÉ 1/2 (0 à 255 S, EN SECONDES).							
47	TIGP01 TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 1 (1 à 255 S, EN SECONDES).							
48	RCAM 00.		POR - CAB1NO	OUAVA - P1NO	STP1 - OUNO	SER1 - INO	OUN - SIMNO	
XX	RCAM XX.		POR - CAB1NXX	OUAVA - P1NXX	STP1 - OUNXX	SER1 - INXX	OUN - SIMNXX	
5F	RCAM 23.		POR - CAB1N23	OUAVA - P1N23	STP1 - OUN23	SER1 - IN23	OUN - SIMN23	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
60	VERSTF2 P2SFCOUP2 P2SFCFEP2 MAFCP2 ISTPMP2 AMPSEC2 ISTPRP2							
61	TPO2 TEMPO DE PORTE 2 (2 à 255 S, EN SECONDES).							
62	TREP2 TEMPO DE REOUV PORTE2 (1 à 255 S, EN SECONDES).							
63	CABVID	SHTCS	ISO	RMLIFT		REGUL	OUAVAR	TPRAL
64	TIRP2 TEMPO D'INVER DES RELAIS P2 (0 à 2,55 S, EN 0,01 SEC).							
67	TIGP02 TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 2 (1 à 255 S, EN SECONDES).							
68			POR - CAB2NO	OUAVA - P2NO	STP2 - OUNO	SER2 - INO	OUN - SIMNO	
XX			POR - CAB2NXX	OUAVA - P2NXX	STP2 - OUNXX	SER2 - INXX	OUN - SIMNXX	
7F			POR - CAB2N23	OUAVA - P2N23	STP2 - OUN23	SER2 - IN23	OUN - SIMN23	
7E	DEFAULT 3 SI MOINS DE 23 NIVEAUX.							
7F	DEFAULT 4 SI MOINS DE 23 NIVEAUX.							
	MINIBLOC							
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

MINIBLOC A L'ADRESSE FF



ADRESSES DES PARAMETRES CONCERNANT LA BANDE.

RAM  PAR	ADRESSES EN CAS DE 12 NIVEAUX.	ADRESSES EN CAS DE 24 NIVEAUX.
ALTITUDE DU NIVEAU 0:	35 ; 34	81 ; 80.
ALTITUDE DU NIVEAU 1:	37 ; 36	83 ; 82.
ALTITUDE DU NIVEAU 2:	39 ; 38	85 ; 84.
ALTITUDE DU NIVEAU 3:	3b ; 3A	87 ; 86.
ALTITUDE DU NIVEAU 4:	3d ; 3C	89 ; 88.
ALTITUDE DU NIVEAU 5:	3F ; 3E	8b ; 8A.
ALTITUDE DU NIVEAU 6:	55 ; 54	8d ; 8C.
ALTITUDE DU NIVEAU 7:	57 ; 56	8F ; 8E.
ALTITUDE DU NIVEAU 8:	59 ; 58	91 ; 90.
ALTITUDE DU NIVEAU 9:	5b ; 5A	93 ; 92.
ALTITUDE DU NIVEAU 10:	5d ; 5C	95 ; 94.
ALTITUDE DU NIVEAU 11:	5F ; 5E	97 ; 96.
ALTITUDE DU NIVEAU 12:		99 ; 98.
ALTITUDE DU NIVEAU 13:		9b ; 9A.
ALTITUDE DU NIVEAU 14:		9d ; 9C.
ALTITUDE DU NIVEAU 15:		9F ; 9E.
ALTITUDE DU NIVEAU 16:		A1 ; A0.
ALTITUDE DU NIVEAU 17:		A3 ; A2.
ALTITUDE DU NIVEAU 18:		A5 ; A4.
ALTITUDE DU NIVEAU 19:		A7 ; A6.
ALTITUDE DU NIVEAU 20:		A9 ; A8.
ALTITUDE DU NIVEAU 21:		Ab ; AA.
ALTITUDE DU NIVEAU 22:		Ad ; AC.
ALTITUDE DU NIVEAU 23:		AF ; AE.

Les adresses D0 à Db définies ci-dessous sont exprimées en décimal et en millimètre. Dans le cas où un paramètre se définit sur deux adresses, la première exprime les milliers et les centaines, la seconde les dizaines et les unités.

ZDEYER: AD d4 et d5 (ZONE DE DEYERROUILLAGE).

ZONARD: AD d3 (ZONE D'ARRET DESCENTE).

ZONARM: AD d2 (ZONE D'ARRET MONTEE).

ZONIST: AD d6 (ZONE D'HYSTERESIS).

PARAMETRES LIES AUX DISTANCES DE RALENTISSEMENT.

DMINY2: AD d8 et d9 (DISTANCE MINIMUM POUR UTILISER Y2).

ZONPY1: AD dA et db (ZONE PETITE VITESSE 1).

ZONPY2: AD d0 et d1 (ZONE PETITE VITESSE 2, ZONPY).

PARAMETRES LIES A L'ISONIVELAGE.

ZONARI: AD d7 (ZONE DARRET ISONIVELAGE).

On rappelle que le compteur d'Altitude " POSCAB " se trouve aux adresses 23 et 22, le petit switch vers le haut.

LA PORTE AUTO DEUXIEME SERVICE (N68).

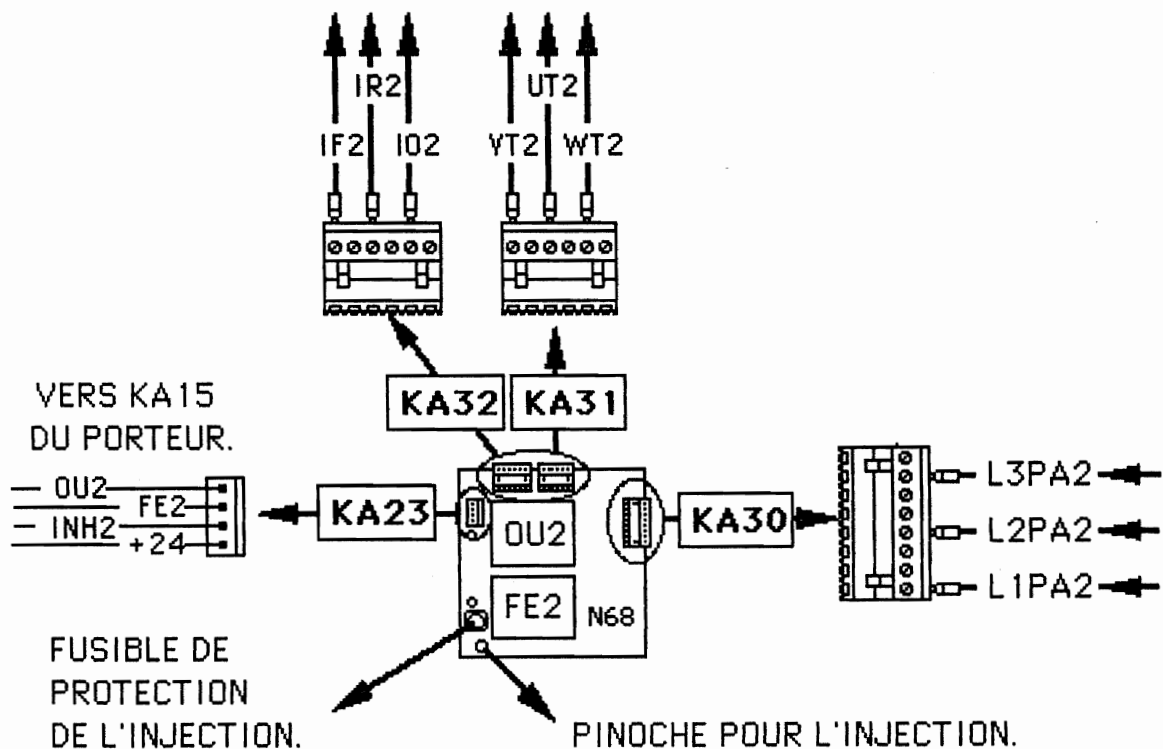
Fonction:

La carte porte Automatique deuxième service (Réf **N68**) est nécessaire en cas de double service à gérer.

Les relais de porte pour gérer le premier service sont implantés sur le porteur.

Les raccordements " **FORCE** " se font sur la carte **N68** alors que les connexions pour la " **GESTION** " de la **porte 2** telles que **FCOU2**, **FCFE2**, **COI2**, **FF2**, ou **CS2** sont réalisées sur le porteur.

Raccordement:



Remarques:

Les fils de raccordement " **FORCE** " doivent être insérés dans le **pendentif " force "** (tensions supérieures à 24V) alors que les fils de raccordement pour la " gestion " de la porte seront insérés dans le **pendentif " basses tensions "**.

L'ISONIVELAGE PORTES OUVERTES OU PORTES FERMEES.

Fonction:

La fonction " ISONIVELAGE " consiste à remettre la cabine à niveau lorsque celle-ci s'en écarte pour une raison ou pour une autre.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base, une modification **MATERIELLE** ainsi qu'une **PROGRAMMATION** spécifique.

Au niveau du MATERIEL:

Il est impératif d'utiliser la **bande crantée** associée à son **capteur 003 avec les aimants**.

ATTENTION !

Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.

Il est également impératif de monter le dispositif de shuntage de la chaîne de sécurité au niveau de la zone d'ouverture des portes (**N66 + P01 + contacteur**).

Au niveau de la PROGRAMMATION:

En plus des paramètres nécessaires à l'utilisation de la bande crantée, **AUTINOR** aura programmé les paramètres:

ISO: (**ISO**nivelage) Adresse **63**, Bâtonner **5**.

Indique que la **A191** est destinée à gérer la fonction "Isonivelage" en programmant à **1** le bâtonner **5** à l'adresse **63**.

ZONARI: (**ZONE** d'**ARR**êt Isonivelage) Adresse **7B**.

Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en hexadécimal, la distance du niveau à partir de laquelle la **A191** doit faire son mouvement d'isonivelage.

BNDISO: (**BOND** d'**ISO**nivelage) Adresse ~~1E~~ **bc**

Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en hexadécimal, la distance que peut parcourir la cabine en un seul mouvement d'isonivelage.

Il se peut que la cabine ait plusieurs " **bonds** " à faire pour atteindre la zone d'arrêt d'isonivelage définie plus haut.

Les adresses indiquées correspondent à l'utilisation du programme **12 Niveaux**.

Remarque:

La zone d'arrêt isonivelage est la même de part et d'autre du niveau.

TPISO: (TemPorisation d'ISOnivelage) Adresse **19**.

Indique en secondes, la temps maximum que peut durer le mouvement d'isonivelage.

DEFAUTS EVENTUELS.

La **A191** surveille si la cabine ne sort pas de la zone de shuntage en mouvement d'isonivelage.

Si c'est le cas, la **A191** affiche le code **57** du défaut "**Dépassement de la zone ISO en ISO**".

La **A191** surveille si le dispositif d'isonivelage n'est pas en train de "**Pomper**" c'est-à-dire que que la cabine n'arrive pas à se stabiliser dans la zone d'arrêt d'isonivelage.

Si la **A191** compte trois mouvements de "**Pompage**" en suivant et au même niveau, elle stoppe alors le mouvement et affiche le code **58** du défaut "**Plus de 3 pompages ISO au même niveau**".

Ce défaut ne met pas l'appareil en panne.

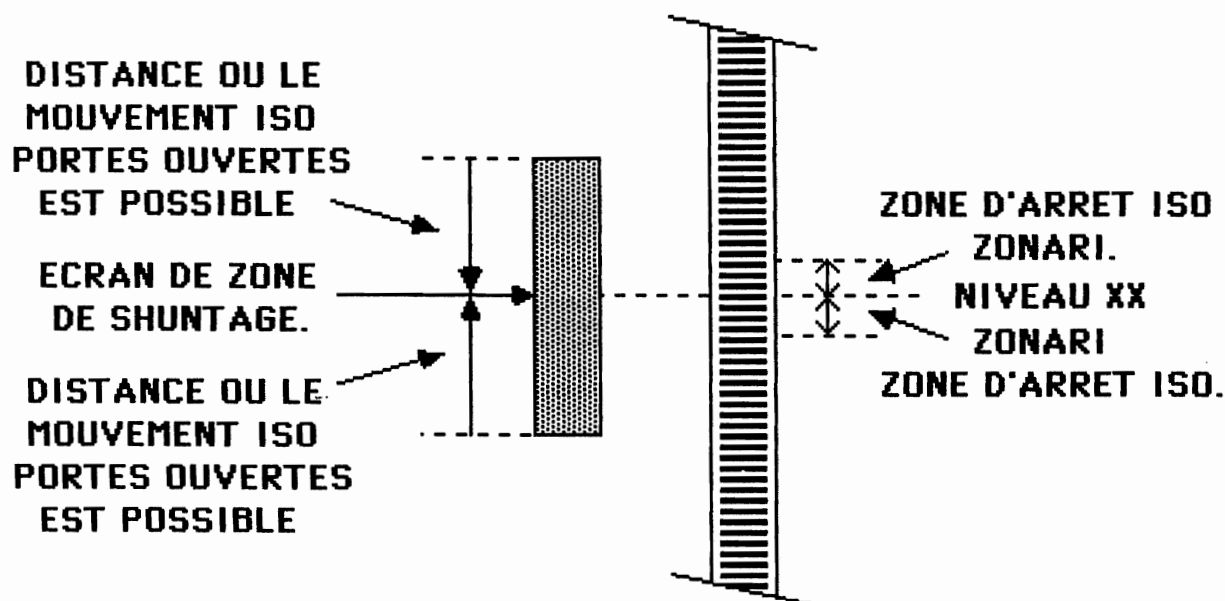
La **A191** surveille si le mouvement d'isonivelage ne dure pas plus longtemps que la durée autorisée dans le paramètre "**TPISO**" à l'adresse **19**.

Si c'est le cas, la **A191** affiche le code **59** du défaut "**Dépassement de la tempo petite vitesse en isonivelage**".

1) ISONIVELAGE PORTES OUVERTES.

IPD: (Isonivelage Portes Ouverte) Adresse **08**, bâtonner **0**.

Précise que la **A191** est destinée à gérer la fonction Isonivelage Portes Ouvertes, en programmant à **1** le bâtonner **0** à l'adresse **08**.

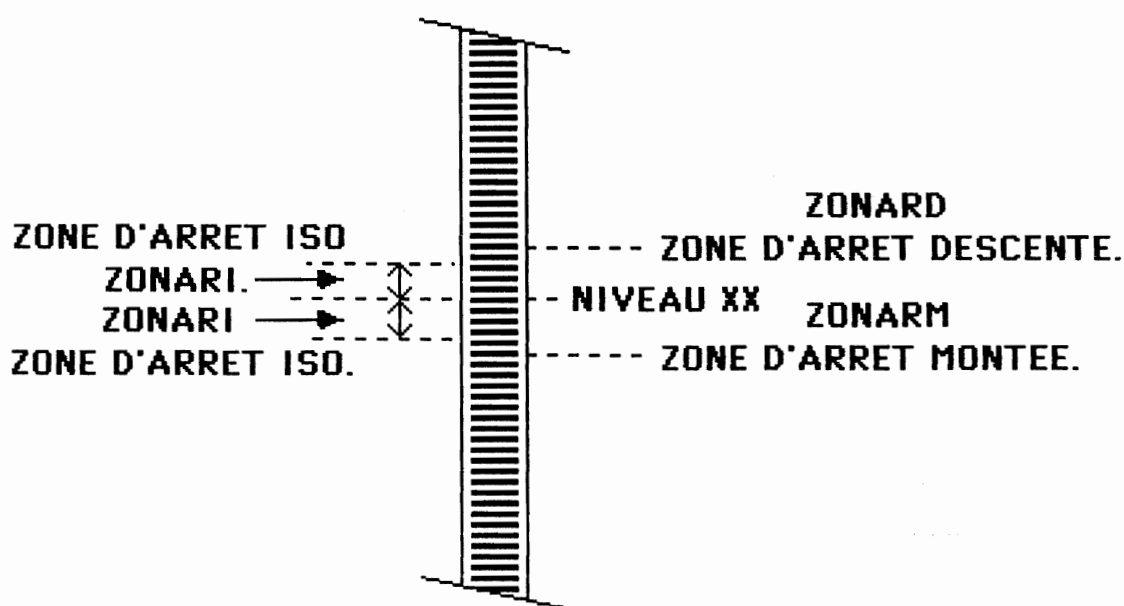


VOIR SCHEMA DE LA RACCORDEMENT DE LA N66.

2) ISONIVELAGE PORTES FERMEES.

IPF: (Isonivelage Portes Fermées) Adresse **08**, bâtonner **1**.

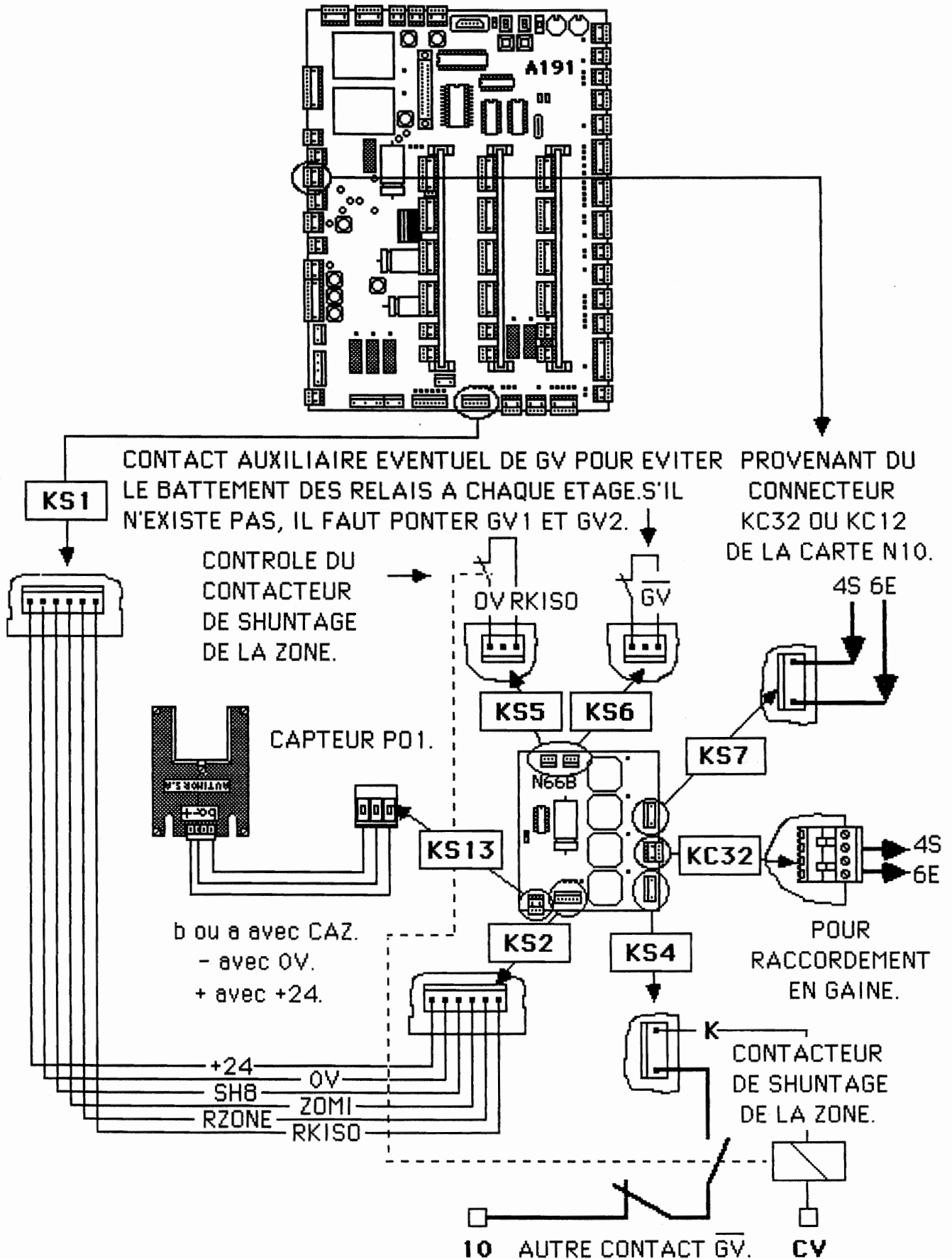
Précise que la **A191** est destinée à gérer la fonction Isonivelage Portes Fermées seulement, en programmant à **1** le bâtonner **1** à l'adresse **08**.



VOIR SCHEMA DE LA RACCORDEMENT DE LA N66.

RACCORDEMENT DE LA CARTE N66.

Si l'option a été commandée en même temps que l'armoire, il suffit de raccorder le capteur de zone P01 ainsi que la chaîne de sécurité.



L'OUVERTURE AVANT ARRÊT.

Fonction:

La fonction " Ouverture Avant Arrêt " a pour but d'augmenter le trafic en démarrant l'ouverture des portes avant que la cabine soit totalement arrêtée.

CAS OU LA A191 EST UTILISEE AVEC LE CAPTEUR P202.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base, un additif **MATERIEL** et une **PROGRAMMATION** spécifique.

Au niveau du MATERIEL:

Il est impératif de monter le dispositif de shuntage de la chaîne de sécurité au niveau de la zone d'ouverture des portes (**N66 + P01 + contacteur**).

Au niveau de la PROGRAMMATION:

AUTINOR aura programmé les paramètres:

OUAVAR: (**OU**verture **AV**ant **ARR**êt) Adresse **63**, Bâtonnet **1**.
indique que la **A191** est destinée à piloter un système d'ouverture avant arrêt en programmant à **1** le bâtonnet **1** à l'adresse **63**.

OUAVP01: (**OU**verture **AV**ant arrêt de la **PO**rte **1**).
Bâtonnet **3** des adresses **48** pour le niveau **00**,
 49 pour le niveau **01**,
 -----,
 5F pour le niveau **23**.

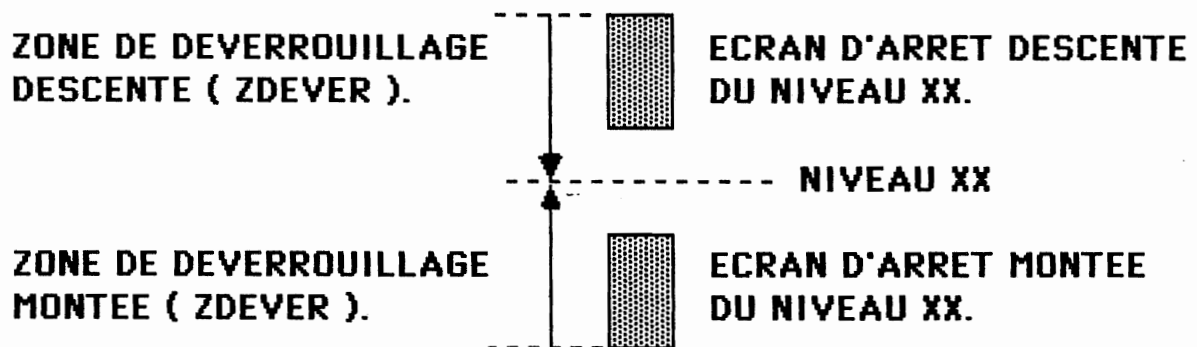
OUAVP02: (**OU**verture **AV**ant arrêt de la **PO**rte **2**).
Bâtonnet **3** des adresses **68** pour le niveau **00**,
 69 pour le niveau **01**,
 -----,
 7F pour le niveau **23**.

indique que l'on souhaite voir la **A191** effectuer une ouverture avant arrêt au niveau correspondant en programmant à **1** le bâtonnet **3** des adresses associées aux niveaux desservis.

Remarque: Il est possible d'empêcher l'ouverture avant arrêt à certains niveaux (pour une raison où pour une autre !) en mettant à 0 le bâtonnet 3 du niveau et du service correspondant.

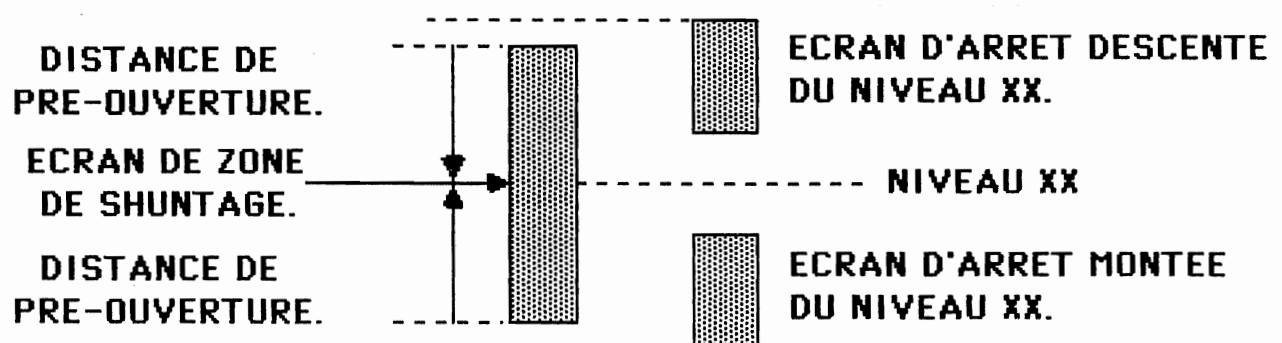
RAPPEL:

Avec l'utilisation du capteur **P202** associé aux **écrans** en **gaines**, la zone de déverrouillage est définie comme indiqué sur le dessin ci-dessous:



La zone de déverrouillage globale est la somme des zones de déverrouillage Montée et Descente (2 fois ZDEVER).

L'utilisation du dispositif de shuntage de la chaîne de sécurité au niveau des portes nécessite **un écran de zone de shuntage** lu par le capteur **P01** de dimension **inférieure ou égale** à la zone décrite plus haut.



C'est celui-ci qui détermine donc la distance à partir de laquelle la " pré-ouverture " débutera.

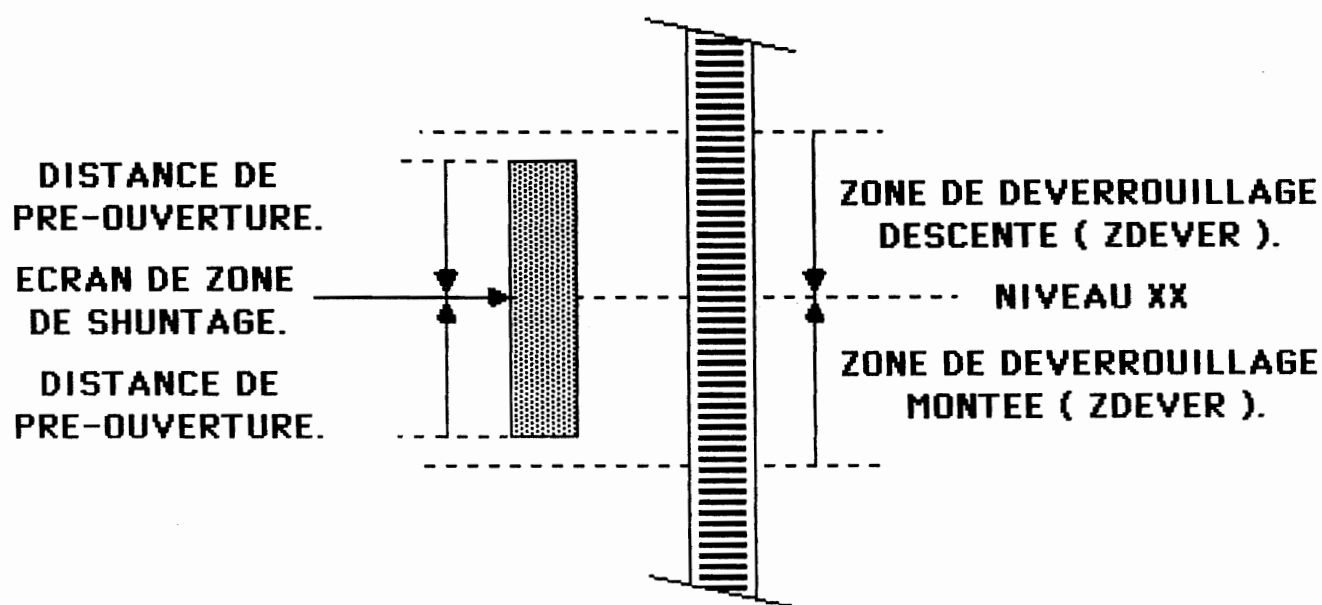
Si les écrans sont parfaitement centrés par rapport au niveau, la distance à laquelle débute l'ouverture est équivalente à la taille de cet écran divisée par 2.

CAS OU LA A191 EST UTILISEE AVEC LE CAPTEUR 003 ET LA BANDE CRANTEE.

ATTENTION !

Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.

Le capteur **003**, associé à la bande perforée, remplace le capteur **P202** associé aux écrans.



Parmi les paramètres nécessaires à l'utilisation de la bande et du capteur **003**, on aura pris soins de programmer particulièrement:

ZDEVER: (Zone de **DEVER**rouillage) Adresse **78**.

A cette adresse, on programme le nombre d'impulsions de comptage correspondant à la zone de déverrouillage pour Monter ou pour Descendre.

On rappelle qu'une impulsion de comptage correspond à environ **2** millimètres.

25) LISTE DES CODES DE DEFAUTS EN A, B, H, HB 191.

La lettre située entre parenthèses précise le type de Défaut.

(**A**) signifie que le défaut est définitif et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation (**RESET**).

(**B**) signifie que le défaut est provisoire et donc que si la cause disparaît, la Manoeuvre retravaille normalement.

(**C**) signifie que le défaut est provisoire si le technicien l'a demandé en programmant l'option " défaut provisoire".

(**D**) signifie que le défaut peut être ignoré si le technicien l'a demandé.

Le signe * (étoile) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts. La pile de défauts B191 se trouve aux adresses 00, 01, 7E et 7F, petit switch vers le bas. A l'adresse 00 on trouve le dernier défaut et à l'adresse 7F le plus ancien enregistré.

Avant de quitter le chantier, nous vous conseillons de mettre la pile de défaut à 00 pour mieux surveiller les pannes. Voir page 21.

-01-	DEFAUT DE MASSE.	(B)	Page
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	(A)	Page
-03-	TEMPO DE REVISION.	(D)	Page
-04-	COUPURE DES SECURITES AVANT LE " 6 ".	(B)	Page
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION (THV).	(B)	Page
-06-	ABSENCE REPETITIVE DU " 10 " AU RECALAGE.	(A)	Page
-08-	SUSPENSION DEPART (SUSD).	(B,*)	Page
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE (STH).	(B)	Page
-10-	INVERSION DU SENS DE ROTATION (DETECTION PAR CAPTEUR).	(A)	Page
-11-	INTERPRETATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.	(A)	Page
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIVEE.	(C)	Page
-13-	CONTACTEUR " GY " NON DECOLLE AU PASSAGE " PY ".	(C)	Page
-14-	CONTACTEUR " PY " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page
-15-	CONTACTEUR " MO " OU " DE " NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE OU FUSION DU FUSIBLE FU9 (24R).	(C)	Page
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA REVISION (FREY).	(B,*)	Page
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASES (PH).	(B)	Page
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONEES DU CAPTEUR.	(A)	Page
-19-	COUPURE DU " 8 " EN MARCHE.	(B)	Page
-21-	ABSENCE DU " 10 ".	(B)	Page
-22-	INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.	(A)	Page
-23-	COUPURE DU " 6 " EN MARCHE OU VOIR SHUNT OY, CS EN PAROI LISSE.	(B)	Page
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	(A)	Page
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	(A)	Page
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DECOLLE AU DEMARRAGE.	(C)	Page
-29-	CONTACTEUR " GY " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page

-30-	CONTACTEUR " PV " COLLE LORS DE LA COMMANDE " GV ".	(C)	Page
-31-	DEFAULT DE SURCHARGE (SU).	(B,*)	Page
-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	(A)	Page
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SELECTIFS.	(A)	Page
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE " MISE HORS SERVICE " PLUS ELEYE QUE LE NIVEAU SUPERIEUR.	(A)	Page
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	(B)	Page
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	(B)	Page
-41-	" 8 " COUPE, PORTE AUTO FERMEE SOUS ORIENTATION.	(B)	Page
-42-	PROGRAMMATION ERRONEE DU NOMBRE D'OPERATEURS DE PORTES (SUPERIEUR A 2).	(A)	Page
-43-	FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE	(A)	Page
-44-	ABSENCE DU 10 (OPERATEUR NUMERO 1 OU 2).	(B)	Page
-46-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 1.	(C)	Page
-47-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 2.	(C)	Page
-48-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 1.	(C)	Page
-49-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 2.	(C)	Page
-50-	FONCTION " MISE HORS SERVICE " ENCLENCHEE (MHS).	(B,*)	Page
-51-	FONCTION " PRIORITE CABINE " EN COURS (PRIC).	(B,*)	Page
-52-	COUPURE DU " 10 " EN MARCHE.	(B)	Page
-53-	FONCTION " POMPIER " EN COURS (POM).	(B,*)	Page
-54-	FONCTION " NON STOP " OU " COMPLET " EN COURS (NS).	(B,*)	Page
-55-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ISO ".	(A)	Page
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ISO "LORS DE SA COMMANDE.	(B)	Page
-57-	DEPASSEMENT DE LA " ZONE ISO " EN MOUVEMENT " ISO ".	(A)	Page
-58-	" POMPAGE ISO " SUPERIEURE A 6.	(B)	Page
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.	(A)	Page
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMEE TROP ELEYEE.	(A)	Page
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	(A)	Page
-62-	DEFAULT CAPTEUR 003.	(A)	Page
-63-	CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR 003 NON ALIMENTE.	(A)	Page
-64-	MANOEUVRES DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHEES SIMULTANEMENT.	(B)	Page
-65-	DEFAULT DEFINITIF DE REGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DEFAULT SUR LE MLIFT.		Page
-66-	DEFAULT PROVISIOIRE DE REGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DEFAULT SUR LE MLIFT.		Page
-69-	DERIVE APRES COUPURE DU DISPOSITIF HORS-COURSE DE SECURITE.	(A)	Page
-70-	TAQUETS NON RETRACTES LORS DE LEUR COMMANDE.	(A)	Page
-71-	TAQUETS RELACHES EN MARCHE.	(B)	Page
-72-	TAQUETS NON RELACHES A L'ARRET.	(A)	Page
-73-	DEFAULT DE NIVEAU D'HUILE.	(A)	Page
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	(A)	Page
-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE " LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	(C)	Page
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " TRIANGLE " LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	(C)	Page
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " LIGNE " LORS DE SA COMMANDE. FUSION DE FUSIBLE FU9 (24R) OU COUPURE DU CONTACT DE SURPRESSION.	(C)	Page
-78-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE OU TRIANGLE ".	(C)	Page
-79-	TEMPERATURE DE L'HUILE TROP ELEYEE.	(C)	Page