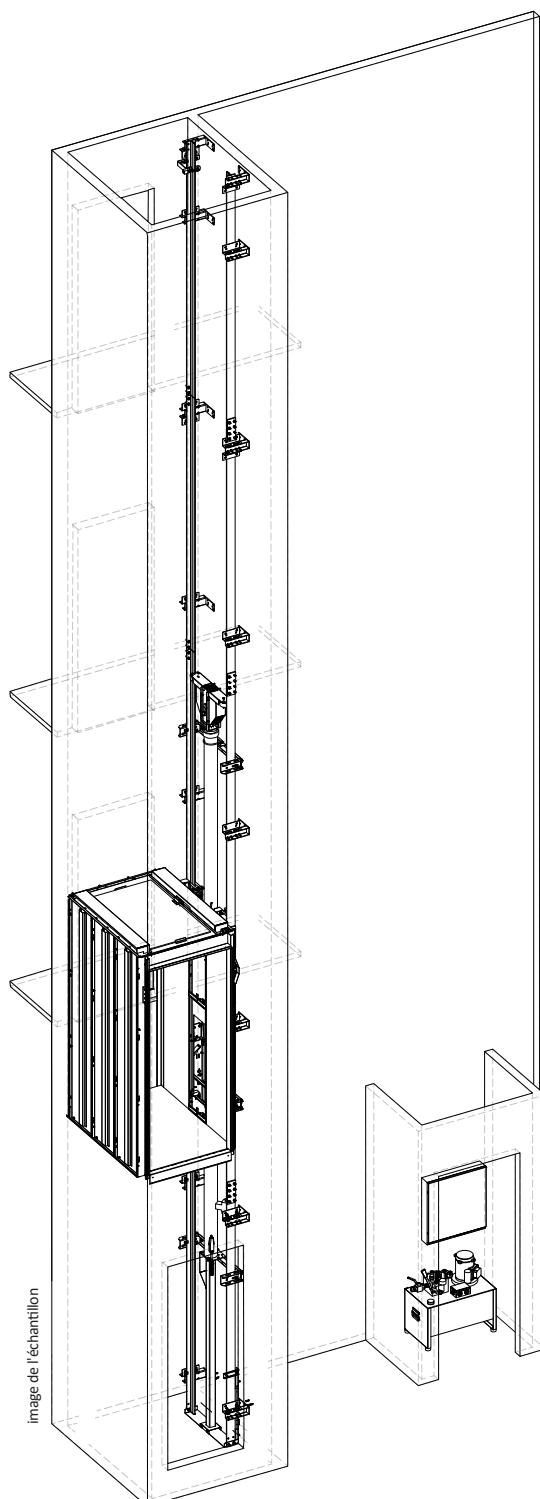


## inDOMO HP et inDOMO XL

### Plate-forme élévatrice



## ARMOIRE DE MANŒUVRE MM13 INSTALLATION ET DIAGNOSTIC



Pour : indications générales, normes de sécurité, conditions de garantie et responsabilité, réception et stockage du matériel sur le chantier, emballages, élimination des déchets, nettoyage et conservation du produit ; se reporter au manuel "**CONSIGNES DE SÉCURITÉ ET GESTION DU CHANTIER**".

## TABLE DES MATIÈRES

0	GUIDE DE LA LECTURE DU MANUEL .....	3
0.1	SYMOLOGIES DES CHAPITRES .....	3
0.2	POINTS IMPORTANTS.....	3
0.3	SYMBOLIQUE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION INDIVIDUELLE .....	3
1	DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUE DU SYSTÈME .....	4
2	COMPOSANTS PRINCIPAUX ARMOIRE DE MANŒUVRE MM13 .....	5
2.1	PS-24 : ALIMENTATEUR + CHARGEUR BATTERIE .....	5
2.2	KA-RIL : Circuit de sécurité.....	5
2.3	PLC : Contrôleur à logique programmable .....	6
2.4	Commandes d'entretien .....	6
2.5	ITF232 : Carte d'interface série.....	6
2.6	SERCAR : Carte d'interface série.....	7
2.7	ITF800 : Carte sérielle d'étage.....	7
2.8	LCD505-A : Affichage en cabine + Carte d'interface série.....	7
2.9	DSP600 : Indicateur d'affichage palier rond .....	8
2.10	LCD600-A : Indicateur d'affichage palier carré .....	8
3	BRANCHEMENTS ET PREMIER DÉMARRAGE .....	9
4	DISPOSITION DES AIMANTS .....	10
4.1	AIMANTS D'ARRÊT .....	10
4.2	AIMANTS DE RALEMENTISSEMENT .....	10
4.3	BYPASS ET RÉGLAGE DES BLOCS PALIERS .....	11
5	ESSAIS D'ISOLEMENT .....	13
6	PROCÉDURE DE TEST DU CIRCUIT DE SÉCURITÉ KA-RIL .....	14
7	DÉPANNAGE 24 V DC.....	14
8	DIAGNOSTIC ÉNTRÉES / SORTIES PLC.....	15
9	DIAGNOSTIC PAR CODE CLIGNOTANT .....	29

2	Pages mises à jour 5, 9, 13, 14, 15, 20, 23	11.01.2016
1	Pages mises à jour 10, 11, 12, 21, 23, 26, 30	27.02.2014

## 0 GUIDE DE LA LECTURE DU MANUEL

### 0.1 SYMBOLOGIES DES CHAPITRES

	Indications générales		Positionnement		Spécifications pour installations avec système de traction 2:1
	Contenu de l'emballage		Montage		Spécifications pour installations avec système de traction 1:1
	Dispositions Générales		Vérifications		
	Lire avec attention		Branchements électriques		

### 0.2 POINTS IMPORTANTS

	Avertissement général de danger		Remarques importantes		Lire avec attention
	Risque d'électrocution		Risque de dommage aux personnes (ex.arêtes vives et parties saillantes)		Risque d'endommagement des pièces mécaniques (ex. installation incorrecte)
	Risque d'incendie		Danger de charge suspendue		Risque de lésions dermatologiques
	Risque de chute		Interdiction d'entrée		Protéger le matériel contre les intempéries

### 0.3 SYMBOLIQUE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION INDIVIDUELLE

	Casque de sécurité		Casque de protection auditive		Harnais de sécurité et équipement annexe
	Combinaison		Chaussures de sécurité protection cheville		Lunettes protectives
	Masque respiratoire		Gants de sécurité Gants en caoutchouc		Trousse de secours

Les termes **PRÉCAUTION** et **ATTENTION** sont utilisés de la manière suivante pour mettre en évidence des situations potentiellement dangereuses pour les personnes ou le matériel:

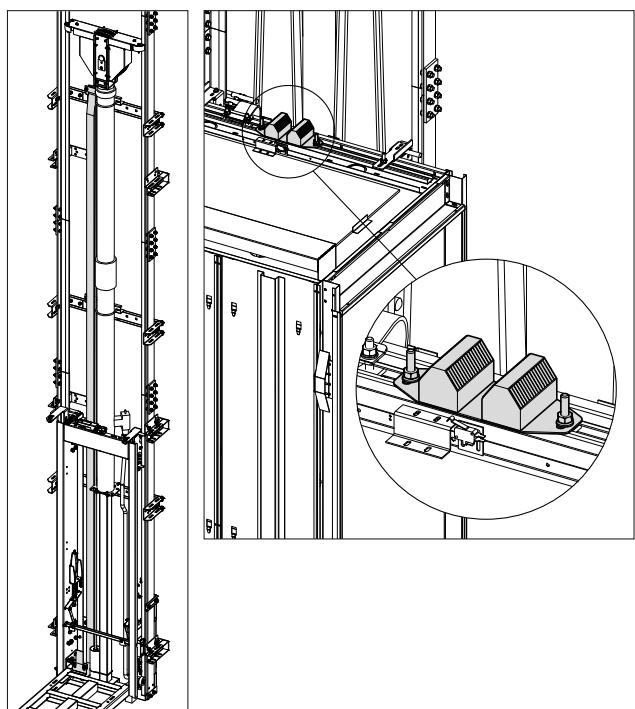
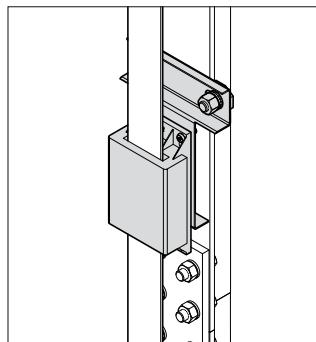
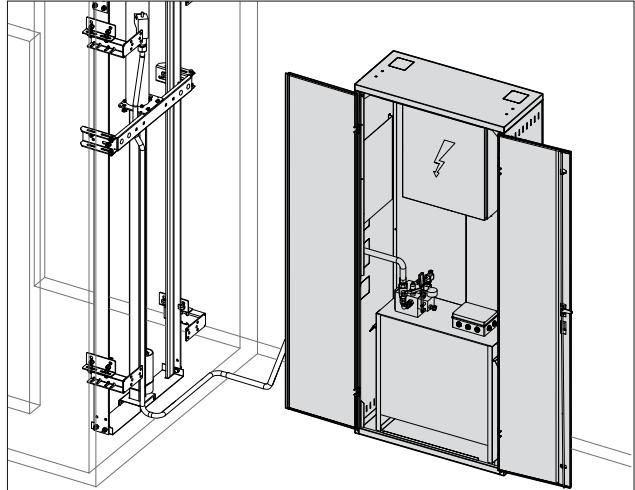
PRÉCAUTION	Indique un risque grave pour la sécurité
ATTENTION	Indique un risque de dommage matériel qui peut comporter aussi des risques graves pour la sécurité



## 1 DESCRIPTION ET CARACTÉRISTIQUE DU SYSTÈME

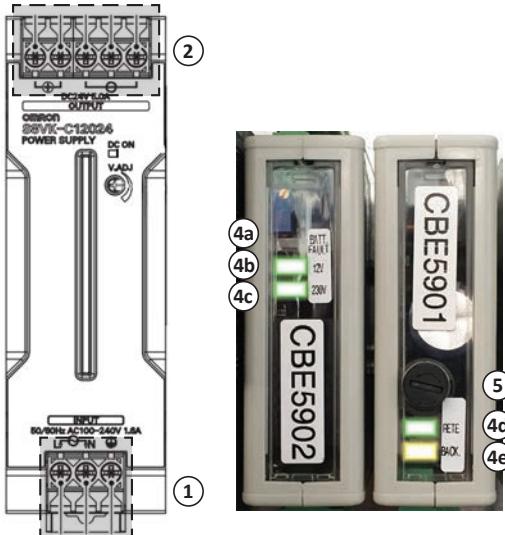
La partie électrique pour la plate-forme élévatrice inDOMO est conçue pour obtenir la meilleure intégration possible entre les composants électriques et mécaniques. Les composants de base sont :

- Armoire de manœuvre MM13 : il est basé sur un contrôleur logique programmable (PLC) qui communique grâce à une interface série, directement avec les touches et les signalisations impliquées ; il est possible de connecter le PLC à une interface homme-machine (HMI) qui permet de modifier la configuration de l'installation et d'effectuer des diagnostics avancés ;
- Installations électriques de gaine précablées : elles sont réalisées avec du câble plat et des boîtes de jonction KonboX®, rapide à installer et qui ne nécessite pas de pose de goulottes; les câbles en fosse sont branchés grâce à un câblage à part.
- Réseau électrique de cabine pré-câblé : composé de câbles flexibles plats avec boîte de jonction placé sur le toit de la cabine.



**2****COMPOSANTS PRINCIPAUX ARMOIRE DE MANŒUVRE MM13**

Le paragraphe qui suit explique brièvement le fonctionnement des dispositifs principaux avec une attention particulière à la résolution des problèmes.

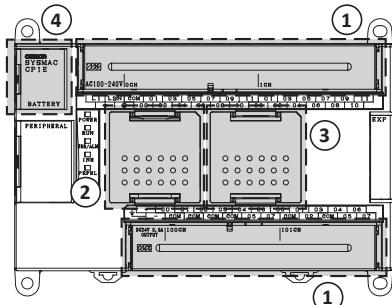
**2.1 PS-24 : ALIMENTATEUR + CHARGEUR BATTERIE**

- ① Reçoit en entrée la tension du réseau.
- ② Génère une tension de 24V courant continu (24 VDC) aux appareils auxiliaires.
- ③ Contrôlez les sources d'alimentation du système en communiquant à l'API, à travers les deux sorties à relais, l'état de la tension du réseau et des batteries.
- Diagnose du DEL:
  - ④a) Batterie débranchée ou épuisée
  - ④b) Tension 12V présente
  - ④c) Tension du réseau présente
  - ④d) Tension du réseau présente
  - ④e) Alimentation d'urgence activée
- ⑤ Fusible 6A pour batterie

**2.2 KA-RIL : Circuit de sécurité**

Il permet le mouvement avec les portes ouvertes et / ou déverrouillées à l'intérieur de la zone de bypass afin de réaliser les opérations de re-nivellement et de passage à l'étage avec came de déblocage fixe.

### 2.3 PLC : Contrôleur à logique programmable



- ① Avec les entrées (en haut) et les sorties (en bas) numériques il s'agit d'un module qui contrôle le système, les entrées sont toutes photo-isolées et elles sont programmées avec logique positive (entrée haute ↔ 24 V DC), toutes les sorties ont des relais et sont divisées en groupes, chacune avec son propre terminal commun.
- ② La porte série intégrée est connectée à la carte d'interface série; à travers cette connexion le PLC peut communiquer directement avec les boutons et les signalisations présentes.
- ③ Le port série en option est réservée pour la connexion du clavier HMI.
- ④ Le logement dans la partie supérieure gauche peut loger une batterie pour le backup des erreurs.

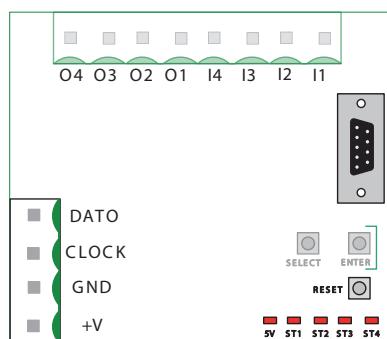
### 2.4 Commandes d'entretien



- ① Le sélecteur SA-AUT permet de passer de la mode normale (S.N.) au fonctionnement d'entretien / inspection (MAN) et vice-versa; à chaque passage de la mode d'entretien à celle normale, il est nécessaire de le réinitialiser en maintenant enfoncés les deux boutons, de montée et de descente, pendant plus de 3 secondes.
- ② Bouton de montée SB-UP (descente SB-DN): pendant l'entretien il commande la montée (descente) avec commande à action maintenue; en mode normale il simule un appel à l'étage le plus haut (bas).

Afin de préserver la longévité de la centrale oleodynamique il est nécessaire d'attendre 2 secondes entre deux pressions consécutives des boutons d'entretien.

### 2.5 ITF232 : Carte d'interface série



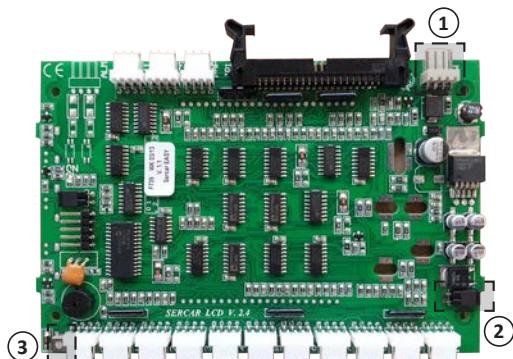
Gère le bus de communication série dans la gaine et en cabine permettant au PLC de communiquer directement avec les composants séries (raccordement sur le schéma de câblage).

Pourvu de 4 entrées et de 4 sorties à transistor.

Led de diagnostic:

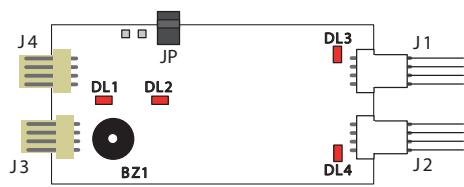
- 5V: présence alimentation;
- ST1, ST2: non utilisés;
- ST3: PLC branché si la led est 1 sec. allumée et 1 sec. éteinte;
- ST4: carte en marche si la led est allumée 1 sec. allumée et 1 sec. éteinte.

## 2.6 SERCAR : Carte d'interface série



- ① Gère les touches et les signalisations de cabine en transmettant les signaux sur le bus de communication série (raccordements au réseau électrique).
- ② Jumper pour l'exclusion des appels dans la cabine.
- ③ Trimmer pour le réglage du volume du buzzer.

## 2.7 ITF800 : Carte sérielle d'étage



Gère les touches et les signalisations d'étage (raccordements au réseau électrique).

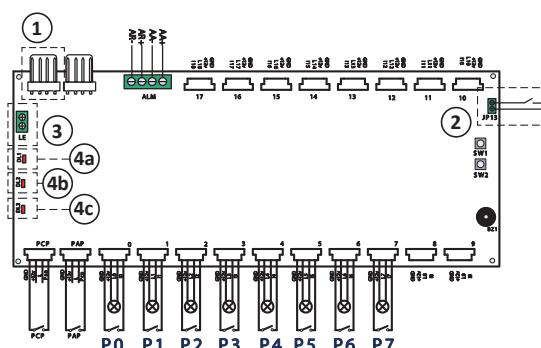
Led de diagnostic :

- DL1 : fonctionnement correct avec led 1 sec allumée et 1 sec éteinte; clignotement rapide avec jumper activé, branchements séries endommagés ou incorrects;
- DL2: si la carte est programmée la led clignote lentement ; le nombre de clignotements entre deux longues pauses indique le code;
- DL3: elle est allumée si le contact du connecteur J1 est allumé;
- DL4: elle est allumée si le contact du connecteur J2 est allumé.

Procédure de programmation :

- a) insérer le jumper (JP); DL1 clignote rapidement;
- b) pour entrer l'adresse, appuyez sur la touche autant de fois que sur le plan: une fois pour l'étage inférieur, deux fois pour le suivant, etc. désactiver le jumper pour mémoriser l'adresse;
- c) pour vérifier l'adresse compter les clignotements de la LED DL2.

## 2.8 LCD505-A : Affichage en cabine + Carte d'interface série



- ① Gère les boutons, les signalisations de cabine et les pictogrammes braille (raccordements sur le schéma électrique).

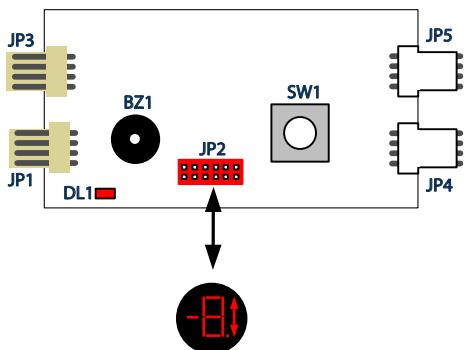
- ② Input pour exclusion des appels.

- ③ Input pour activation de la lumière d'urgence.

Led de diagnostic:

- ④a) DL1: fonctionnement correct si 1 sec allumée et 1 sec éteinte; clignotement vite si branchements en série détachés ou incorrects;
- ④b) DL2: la carte est en fonction si 1 sec allumée et 1 sec éteinte;
- ④c) DL3: s'allume si au moins un bouton est pressé.

## 2.9 DSP600 : Indicateur d'affichage palier rond



Gère les touches et les signalisations palières (branchements sur le schéma de câblage).

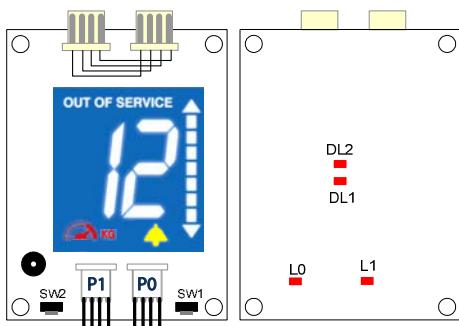
Led de diagnostic :

- DL1: fonctionnement correct si 1 sec allumé, 1 sec éteint ; le clignotement est rapide si le jumper est en fonction, les branchements sont coupés ou incorrects.

Procédure de programmation :

- a) entrer dans le mode de programmation en appuyant sur le bouton SW1 pendant au moins 5 secondes; sur l'affichage apparaît le point avec l'adresse programmée ("F"=aucune adresse);
- b) avec le bouton SW1 la valeur de l'adresse augmente; le signe "-" indique la douzaine, l'adresse "0" est pour le étage le plus bas;
- c) une fois sélectionné l'adresse attendre pendant 5 secondes pour stocker les données et quitter le mode de programmation.

## 2.10 LCD600-A : Indicateur d'affichage palier carré



Gère les touches et les signalisations palières (branchements sur le schéma de câblage).

Led de diagnostic:

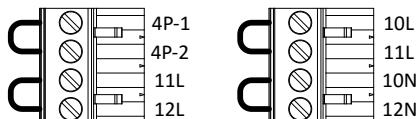
- DL1: fonctionnement correct si 1 sec allumée et 1 sec éteinte ; le clignotement est rapide si le jumper est en fonction, les branchements sont coupés ou incorrects.
- DL2: la carte est programmée si la led clignote lentement; le nombre de clignotements entre deux longues pauses indique l'adresse.
- L0: la led est allumée si le contact du connecteur P0 est fermé;
- L1: allumée si le contact du connecteur P1 est fermé.



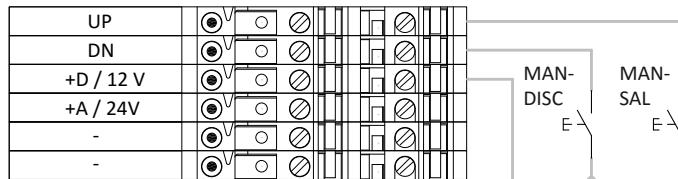
### 3 BRANCHEMENTS ET PREMIER DÉMARRAGE

- Effectuer tous les branchements entre la centrale oléodynamique et l'armoire de manœuvre comme indiqué dans le tableau relatif aux câbles, à la page dédiée aux bornes X0.
- Jumper temporairement les contacts des appareillages qui ne sont pas encore branchées en utilisant les bornes fournis et brancher la boîte à boutons d'entretien en suivant les instructions ci-dessous :

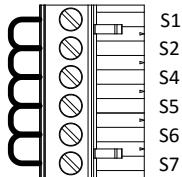
=QG - X



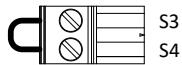
=QG - X1



=QG - X10



=QG - X11



#### LÉGENDE

ST_MON	Stop d'urgence sur le boîtier de maintenance
MAN-DISC	Touche de descente sur le boîtier de maintenance
MAN-SAL	Touche de montée sur le boîtier de maintenance

- En cas d'alimentation triphasée les bornes à brancher sont 1L, 2L, 3L et 1N de la boîte à bornes X ; si en présence de tension d'alimentation les composants à l'intérieur de l'armoire de manœuvre ne s'allument pas couper l'alimentation et inverser deux des trois phases.
- Effectuer tous les branchements à la terre.
- Vérifier que toutes les sécurités soient fermées et que l'arrêt d'urgence à bouton-poussoir placé sur le tableau de commande fonctionne correctement.
- Pour activer le fonctionnement en entretien tourner le sélecteur en position MAN. Pendant l'entretien de l'installation il ne se déplace que par les commandes SB\_DN et SB\_UP : en appuyant sur la première touche la cabine se déplace vers le bas, en appuyant sur la seconde elle se déplace vers le haut.
- En mode normale (selecteur sur S.N.) appuyer sur SB\_UP correspond à un appel vers l'étage alors que appuyer sur SB\_DN correspond à un appel vers l'étage le plus bas.



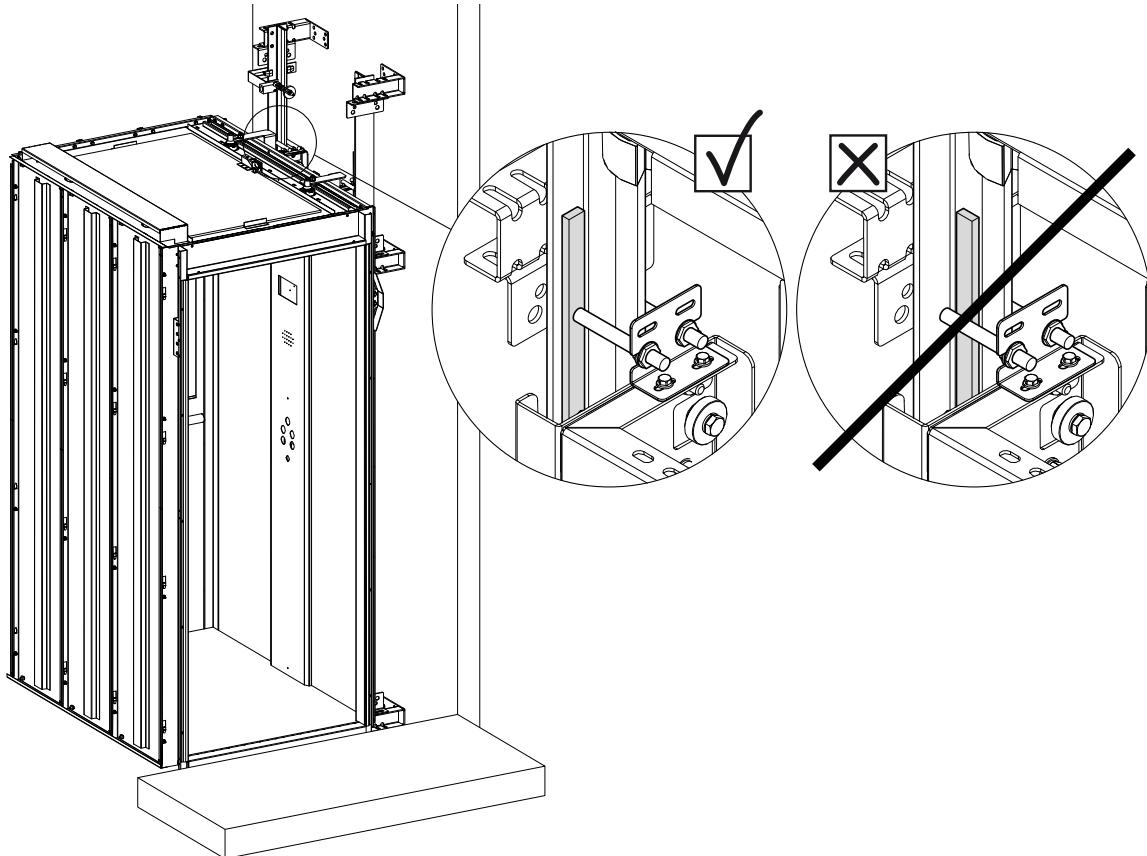
Pour passer de la fonction d'entretien à celle de fonctionnement normal, il est nécessaire de tourner le sélecteur et ensuite d'effectuer un RESET (appuyer sur SB\_DN et SB\_UP et en même temps pour plus de 3 secondes).



Pendant la phase de montage il n'y a aucun contrôle de position de la cabine. Seulement si toutes les aimants ont été correctement installés, et le système est remis en phase, le déplacement de la cabine pendant l'entretien est limitée à la course de l'installation, entre les étages extrêmes.



## 4 DISPOSITION DES AIMANTS



### 4.1 AIMANTS D'ARRÊT

Cet opération nécessite deux personnes : une dans le local machinerie pour l'armoire de manœuvre et l'autre pour les capteurs.

1. Pour les opérations d'entretien ramener la cabine exactement au niveau de l'étage (seuil d'étage et de cabine alignés);
2. Capteur de montée IS: approcher l'aimant du haut jusqu'à 150 mm du capteur en s'arrêtant dès que la LED correspondante du PLC s'allume;
3. Capteur de descente ID: rapprocher progressivement du bas l'aimant de 150 mm du capteur en s'arrêtant, dès que la LED correspondante du PLC s'allume;
4. Capteur IP de position de l'étage: fixer l'aimant de 300 mm de sorte que le capteur est au milieu de l'aimant lui-même;
5. Si, ce faisant, le niveling à l'étage devrait être très fréquent rapprocher légèrement et dans le sens verticale les aimants d'arrêt ID et IS.

### 4.2 AIMANTS DE RALEMENTISSEMENT

1. Ralentissement en montée : positionner l'aimant de 150 mm au niveau du capteur IS , au dessous de l'aimant d'arrêt en montée et loin de celui-ci 200 mm minimum.
2. Ralentissement en descente : positionner l'aimant de 150 mm au niveau du capteur ID, au dessous de l'aimant d'arrêt en descente et loin de celui-ci 200 mm minimum.

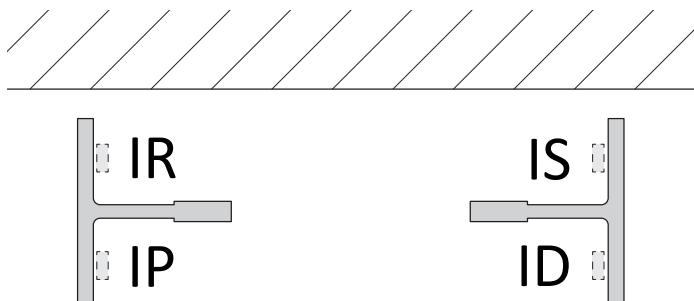
#### 4.3 BYPASS ET RÉGLAGE DES BLOCS PALIERS

Une fois terminé les opérations d'emplacement des aimants procéder à ajuster les blocs paliers.



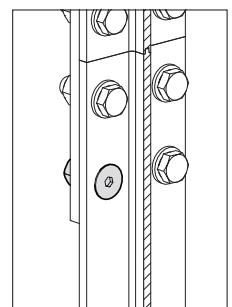
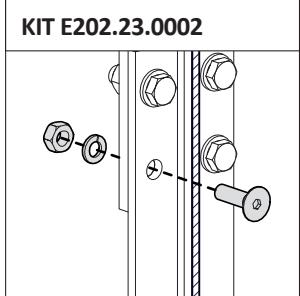
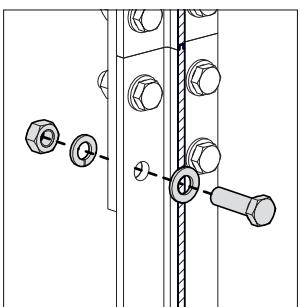
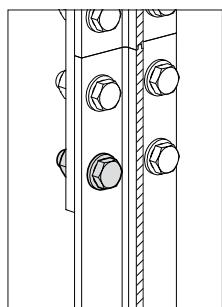
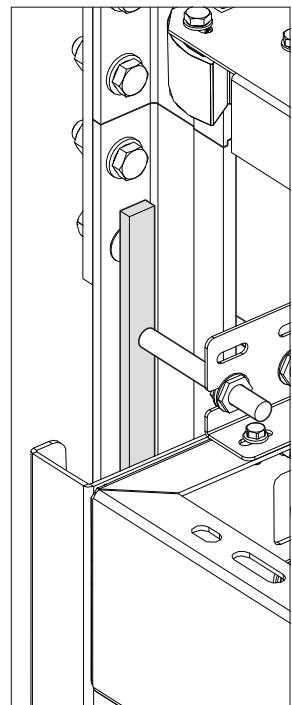
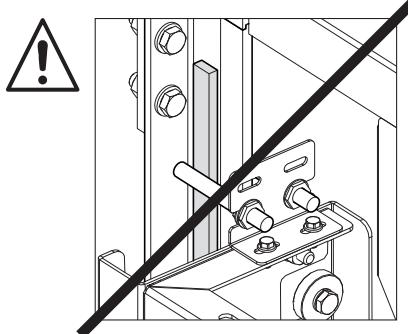
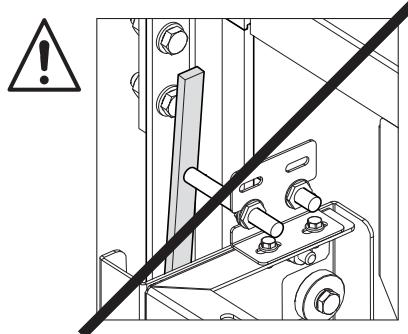
Le bypass de ces blocs est effectué pour une distance de 150 mm au dessus et au dessous du niveau d'arrêt. Hors de cette zone le contact de sécurité de la serrure doit être déjà fermé!

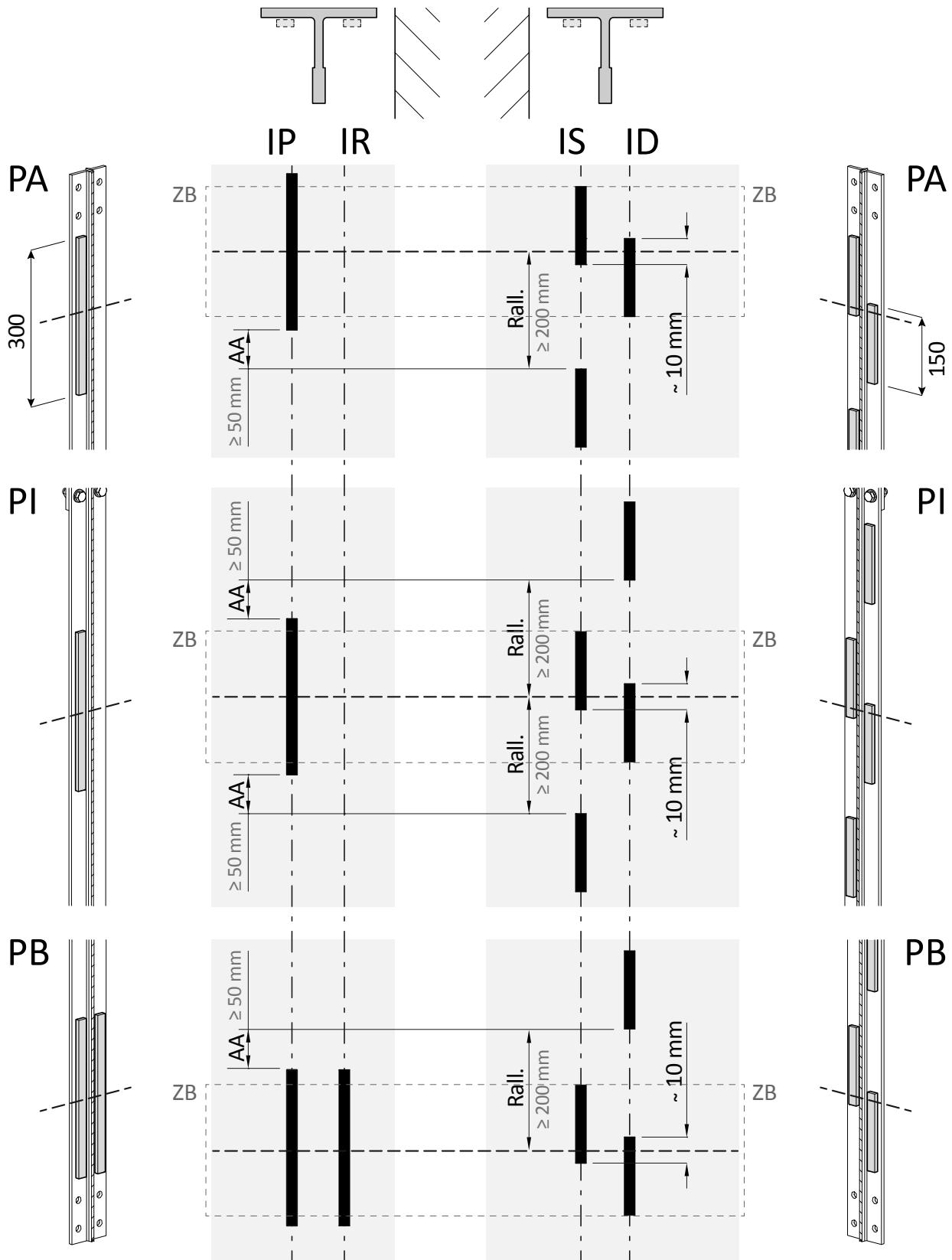
Ici à côté, la disposition recommandée des capteurs.



LÉGENDE	
IR	Capteur de rephasage
IP	Capteur di étage et zone bypass
ID	Capteur de descente (arrêt et ralentissement)
IS	Capteur de montée (arrêt et ralentissement)
PB	Niveau bas
PI	Niveaux moyens
PA	Niveau haut
ZB	Zone de bypass
Ral.	Distance de ralentissement

NOTES
AA ≥ 50 mm
Ral. ≥ 200 mm







## 5 ESSAIS D'ISOLEMENT

- Positionner la cabine entre deux étages et vérifier que toute la chaîne des sécurités soit fermée.
- Débrancher l'armoire de manœuvre du réseau en ouvrant tous les interrupteurs du panneau d'alimentation de la plate-forme.
- Débrancher toutes les bornes des batteries.
- Débrancher tous les cablages qui sont connectés, entre les bornes d'alimentation, au conducteur PE: Opérateurs de porte, PLC et UPS.
- Débrancher le conducteur "-" du borne qui le relie au PE; la borne est indiquée à la page. 101 (ou 102) du schéma électrique.
- S'assurer que tous les disjoncteurs à l'intérieur du panneau sont fermés.
- Mesurer les valeurs de la résistance d'isolement entre les terminaux indiqués dans la liste ci-dessous. Dans celle-ci sont indiqués à la fois les valeurs de la tension d'essai (en volts), la valeur minimale de la résistance d'isolement entre les circuits (en mégohm).

-	L1 (L2, L3)	LC-L	LV-L	+A	+D
PE	500 V > 1 MΩ	500 V > 1 MΩ	500 V > 1 MΩ	250 V > 0,5 MΩ	250 V > 0,5 MΩ

- Une fois les preuves terminées rétablir l'état initial des branchements.



## 6 PROCÉDURE DE TEST DU CIRCUIT DE SÉCURITÉ KA-RIL

Les étapes suivantes doivent être effectuées lorsque le module est installé. Chaque fois qu'un branchement est modifié et à intervalles réguliers, suivant dans l'ordre toutes les étapes décrites ci-dessous afin de s'assurer qu'elles ne créent aucun danger pour l'opérateur.

<b>ÉTAPE N.1</b>	Vérifier l'intégrité, la bonne installation, mise en place correcte de l'installation et le bon fonctionnement des capteurs connectés aux entrées du module de sécurité (IP, IS, ID). Vérifier que le branchement de tous les dispositifs a été effectué selon le schéma de cablage.
<b>ÉTAPE N.2</b>	Pendant l'entrainement de l'installation et la cabine n'étant alignée avec l'étage (aucun capteur ne doit pas être engagé) enlever et redonner tension en utilisant le QF-24, la LED POWER doit s'allumer tandis que CH1 et CH2 doivent être éteints. La LED POWER doit rester allumée jusqu'à ce que le dispositif est alimenté.
<b>ÉTAPE N.3</b>	Fermer les contacts d'entrée du module en effectuant les connexions illustrées ci-dessous sur la borne X20: <ul style="list-style-type: none"> <li>· +A/24 – IP: aucune LED ne doit s'allumer ;</li> <li>· +A/24 – ID: s'allument CH1 et CH2.</li> </ul> Vérifier que la sortie de sécurité est fermée (bornes 13-14 ou 23-24 du module).
<b>ÉTAPE N.4</b>	Enlever les branchements réalisés pendant l' <b>ÉTAPE 3</b> : les LED CH1 et CH2 doivent s'éteindre. Vérifier que la sortie de sécurité est ouverte.
<b>ÉTAPE N.5</b>	Répéter la procédure depuis l' <b>ÉTAPE 2</b> en ouvrant et en fermant un seul branchement à la fois et vérifier que la sortie de sécurité ne se ferme pas.
<b>ÉTAPE N.6</b>	Répéter la procédure en recommençant par l' <b>ÉTAPE 2</b> et commuter le branchement +A/24 – ID avec le branchement +A/24 – IS.
<b>ÉTAPE N.7</b>	Ramener la cabine à l'étage pour que tous les capteurs de position soient engagés. Enlever et redonner la tension en utilisant le QF-24: à ce point toutes les trois LED du module doivent s'allumer.
<b>ÉTAPE N.8</b>	Avec l'installation sous entretien débrancher le conducteur IP du borne X20 : la LED CH2 doit s'éteindre. Retablir le branchement, enlever et redonner la tension en utilisant le QF-24 : toutes les 3 LED du module doivent s'allumer.
<b>ÉTAPE N.9</b>	Débrancher le conducteur ID du borne X20 : aucune LED ne doit changer d'état. Débrancher aussi le IS: la LED CH1 doit s'éteindre. Rétablir le branchement, enlever et redonner la tension en utilisant QF-24: toutes les 3 LED du module doivent s'allumer.
<b>ÉTAPE N.10</b>	Répéter l' <b>ÉTAPE 9</b> en débranchant IS et ensuite ID : le comportement doit être le même.



## 7 DÉPANNAGE 24 V DC

Avec l'unité d'alimentation OMRON S8VK-C12024 (120 W), vérifier que l'alimentation soit 230 V AC, en la mesurant avec un multimètre entre les deux borniers L et N (section INPUT). Si le LED DC ON est mise hors circuit et tous les composants alimentés à 24 V DC sont débrayés, est probable que il y a un court-circuit ou un surcharge et est intervenue la protection d'alimentateur.

Vérifier le fonctionnement de l'unité d'alimentation:

- Débranchez les 2 pôles positifs d'alimentation: si le LED ne s'allume pas le problème est dans l'alimentateur est donc ça doit être remplacé. Sinon, passez au dépannage.

Procédure de dépannage:

- Débranchez tous les borniers des blocs de jonction du contrôleur, sauf Xr (alimentation du contrôleur électrique);
- Avec les borniers déconnectés le LED DC ON doit s'allumer, si ça reste débrayé, le court-circuit est dans les contacts du contrôleur et ça veut dire que un des dispositifs alimentés à 24 V DC du contrôleur est défectueux;
- Si avec les borniers débranchés le LED DC ON s'allume, connectez encore un par un les borniers jusqu'à ce que vous trouviez le bornier qui cause l'engagement de la protection et donc cherchez parmi les appareils connectés au bornier tel qui cause le court-circuit.



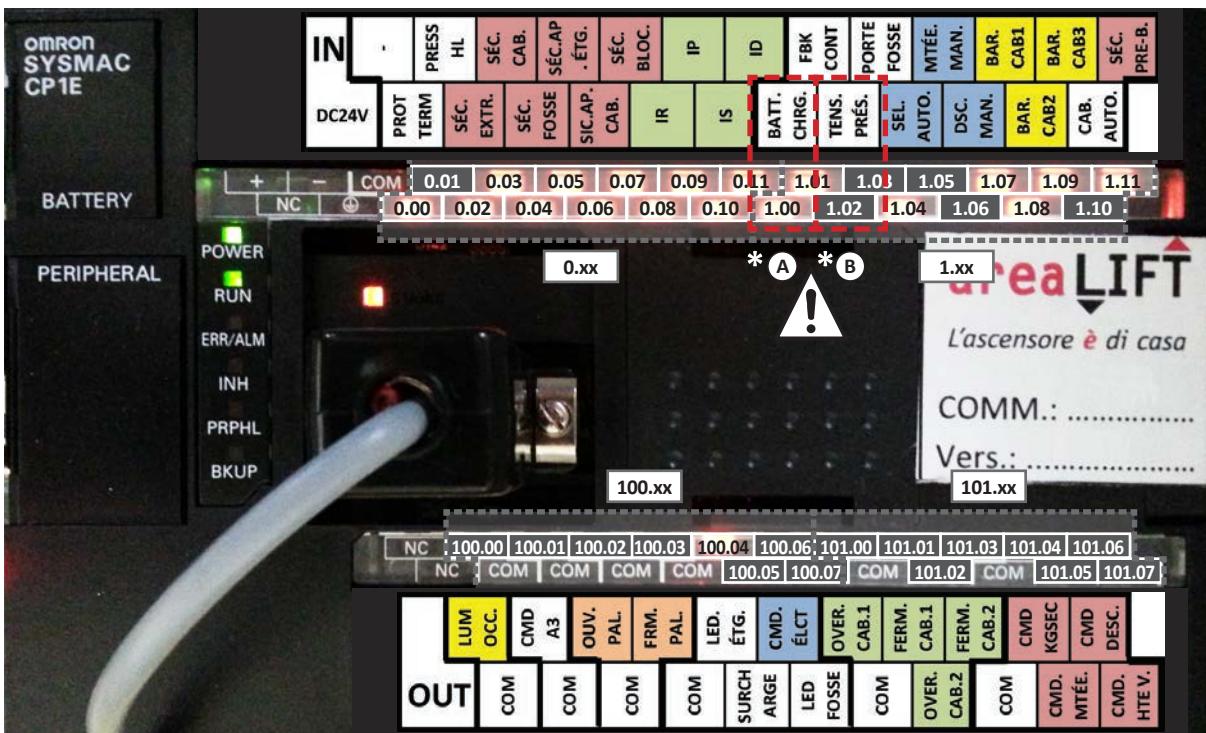
## 8 DIAGNOSTIC ÉNTRÉES / SORTIES PLC

Pour vérifier l'état des signaux logiques du PLC se référer aux led positionnées en haut et bas du PLC. En haut se trouvent les signalisations des entrées, en bas celles des sorties.

Pour faciliter la lecture, les entrées/sorties sont accompagnées d'une palque identifiant sa fonction grâce à un petit sigle. Les groupes d'entrées ou de sorties qui ont des fonctions similaires sont identifiés par la même couleur de fond. Par exemple, les plaquettes des LED des sécurités dans la partie supérieure du dispositifs (entrées) ont toutes un fond rouge.

### PROCÉDURE DE CONTRÔLE AU PREMIER DÉMARRAGE

- Amener la cabine à l'étage le plus bas
- Fermez toutes les portes et tous les sécurités, de sorte que l'installation est prête pour un nouveau appel (installation en stand by)
- Enlever et redonner tension en utilisant le QF-24
- Porter le sélecteur SA\_AUT en position S.N. et effectuer un reset en appuyant sur SB\_UP et SB\_DN pendant plus de 3 secondes
- L'état du PLC doit être comme ci-dessous.



- Vérifiez toutes les entrées PLC en suivant les indications du schéma ci-dessous ; si l'état de l'entrée ne correspond pas à celui du réseau, suivre les indications reportées dans la colonne "Etat "INCORRECT"".

(A) Avec batterie branchée et chargée, le DEL 1.00 est débranché.

(B) Avec la tension du réseau, le DEL 1.02 est branché.

**ENTRÉES**

<b>0.00</b>	<b>Étiquette</b>	<b>PROT. TERM. - PROTECTIONS THERMIQUES</b>
	<b>Description</b>	Elle se désactive si la protection thermique d'huile ou la thermique moteur
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> ST-P01 fermé et FR-P fermé
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la température de l'huile et du moteur;</li> <li>b. vérifiez que le réglage de la thermique FR-P est en accord avec les données nominales du moteur si la protection FR-P est intervenue la réactiver;</li> <li>c. vérifier le câblage entre la borne X0 et le contact du thermostat ST-P01 suivant le schéma des câbles ;</li> <li>d. vérifier le câblage à l'intérieur de l'armoire de manœuvre de l'entrée 0.00 selon le schéma électrique;</li> <li>e. vérifier que le terminal COM soit branché à “-“ et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le connectant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
	<b>État "INCORRECT"</b>	
<b>0.01</b>	<b>Étiquette</b>	<b>PRESS. HL - PRESSION HUILE</b>
	<b>Description</b>	Elle s'active si le pressostat huile de la centrale s'active.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b> SP-P01 ouvert
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la charge de la cabine;</li> <li>b. vérifier le réglage du pressostat sur la centrale hydraulique;</li> <li>c. vérifier le câblage entre la borne X0 et le contact du thermostat SP-P01 suivant le schéma des câbles;</li> <li>d. vérifier le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.01 selon le schéma électrique;</li> <li>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-“ et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
	<b>État "INCORRECT"</b>	
<b>0.02</b>	<b>Étiquette</b>	<b>SÉC. EXTR. - SÉCURITÉS EXTRACOURSE</b>
	<b>Description</b>	Elle se désactive en cas d'actionnement du contact d'extracourse ou en cas QF-SER s'ouvre.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> SQ_EXC fermé
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. contrôler que QF-SER est fermé;</li> <li>b. vérifier le positionnement de la cabine et que SQ_EXC ne soit pas activé;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X10 et le contact SQ_EXC suivant le schéma des câbles;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de manœuvre de l'entrée 0.02 suivant le schéma des câbles; essayer de faire un pont entre S1-IN et S2-EXC sur la borne X10;</li> <li>e. vérifier que le terminal COM est connecté au “-“ et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
	<b>État "INCORRECT"</b>	

<b>0.03</b>	<b>Étiquette</b>	<b>SÉC. CAB. - SÉCURITÉS CABINE</b>
	<i>Description</i>	Elle se désactive si une des sécurités de cabine est activée ou en cas d'ouverture de QF-SER
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> SQ_TC fermé et SQ_FT fermé et SB_PEC fermé et SQ_PAR fermé et SQ_COL fermé
	<i>État "INCORRECT"</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. contrôler que QF-SER soit fermé et que les sécurités en amont soient fermées (led 0.02 allumée);</li> <li>b. contrôler que tous les contacts de sécurité de la cabine soient fermés (initiales sur le côté);</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne à l'intérieur de l'armoire X20 et la X50 sur le toit cabine et entre X21 et le connecteur sur le panneau de contrôle en cabine;</li> <li>d. contrôler le câblage des contacts sur le toit de la cabine entre X50 et SQ_TC et SQ_FT suivant le schéma des cables;</li> <li>e. contrôler le câblage des contacts sur le dos de la colonne, entre C50 et SB_PEC, SQ_COL et SQ_PAR suivant le schéma des cables;</li> <li>f. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.03 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre S2-EXC et S3-CA sur la boîte à bornes X20;</li> <li>g. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
<b>0.04</b>	<b>Étiquette</b>	<b>SÉC. FOSS. - SÉCURITÉS FOSSE</b>
	<i>Description</i>	Elle se désactive si une des sécurités de la fosse est activée ou en cas d'ouverture de QF-SER
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> SQ_FF fermé et SQ_PEF fermé
	<i>État INCORRECT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. contrôler que QF-SER et les sécurités en amont sont fermées (led 0.02, 0.03 allumées);</li> <li>b. contrôler que le stop en fosse et le dispositif de verrouillage mécanique sont fermés. Il en est de même pour les contacts de sécurité;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X11 et la boîte en fosse selon le schéma des cablages ;</li> <li>d. contrôler le câblage entre la boîte en fosse et les deux contacts SQ_FF et SQ_PEF en utilisant le schéma des cables;</li> <li>e. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.04 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre S3-CA et S4-FO sur la boîte à bornes X11;</li> <li>f. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
<b>0.05</b>	<b>Étiquette</b>	<b>SÉC. APP. ÉTG. - SÉCURITÉS APPROCHAGE AUX ÉTAGES</b>
	<i>Description</i>	Elle se désactive si une des portes palières est ouverte ou si QF-SER s'ouvre
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> SQ_APP fermés
	<i>État INCORRECT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. contrôler que QF-SER soit fermé et que les sécurités en amont soient fermées (led 0.02, 0.03, 0.04 allumées);</li> <li>b. contrôler que toutes les portes palières soient fermées et que les contacts préliminaires soient fermés;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X10 et le contact SQ_APP pour tous les services suivant le schéma des cables;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.05 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre S4-FO et S5-APP sur la boîte à bornes X10;</li> <li>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>

<b>0.06</b>	<b>Étiquette</b>	<b>SIC. APP. CAB.</b> - SÉCURITÉ APPROCHAGE DE CABINE
	<i>Description</i>	Elle se désactive si une des portes de cabine est ouverte ou si QF-SER s'ouvre
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> - * En cas de stationnement avec portes de cabine ouvertes est activé, elle doit être ÉTEINTE et SQ_APP fermé
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. vérifier que QF-SER est fermé et que les sécurités en amont sont fermées (led 0.02, 0.03, 0.04, 0.05 allumées);</p> <p>b. contrôler que toutes les portes de cabine et les contacts préliminaires sont fermés;</p> <p>c. contrôler le câblage entre la borne à l'intérieur de l'armoire X20 et la X50 sur le toit de cabine suivant le schéma des cables;</p> <p>d. contrôler, pour toutes les portes de cabine, le câblage entre la borne X50 (sur le toit de la cabine) et les contacts SQ_APP suivant le schéma des cables;</p> <p>e. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.06 suivant les schémas des cablages; essayer de faire un pont entre S5-APP et S6-APC sur la borne X20;</p> <p>f. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>0.07</b>	<b>Étiquette</b>	<b>SÉC. BLOC.</b> - SÉCURITÉ BLOCAGES
	<i>Description</i>	Elle est désactivée si une des portes palières est déverrouillée. Elle reste active dans la zone bypass grâce au KA-RIL. Elle se désactive aussi avec QF-SER ouvert
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> SQ_ABP fermé ou KA-RIL activé
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler que QF-SER soit fermé et que les sécurités soient fermées (led 0.02, 0.03, 0.04, 0.05, 0.06 allumées);</p> <p>b. contrôler que toutes les portes palières soient verrouillées et que les contacts pour bloquer les serrures soient fermés ;</p> <p>c. contrôler pour tous les services le câblage entre la borne X10 et le contact SQ_ABP suivant le schéma des cablages;</p> <p>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée E0.07 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre S6-APC et S7-BL sur la boîte à bornes X10;</p> <p>e. contrôler que toutes les trois led du module KA-RIL sont allumées, autrement enlever et redonner la tension avec QF-24; si le problème persiste contrôler l'état des entrées 0.09, 0.10 et 0.11;</p> <p>f. contrôler le module de sécurité KA-RIL suivant les instructions reportées dans le présent manuel;</p> <p>g. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>0.08</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CAP. MAG. REPH.</b> - CAPTEUR MAGNETIQUE DE REPH.
	<i>Description</i>	Elle s'active si IR est devant un aimant
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> IR fermé
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler la disposition des aimants; avec la cabine à l'étage le plus bas, le capteur IR doit être en correspondance avec l'aimant;</p> <p>b. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de la borne) et X50 (sur le toit de la cabine) suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (toit de cabine) et le capteur IR suivant le schéma des cables;</p> <p>d. contrôler le câblage intérieur à l'armoire de manœuvre de l'entrée 0.08 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre +A/24 et IR sur la borne X20;</p> <p>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>

<b>0.09</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CAP. MAG. ETG.- CAPTEUR MAGNETIQUE D'ÉTAGE</b>
	<i>Description</i>	Elle s'active si IP est devant à un aimant
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> IP fermé
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler la disposition des aimants; si la cabine est à l'étage, le capteur IP doit avoir devant l'aimant ;</p> <p>b. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de l'armoire) et X50 (sur le toit de la cabine) suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler il câblage entre la borne X50 (toit cabine) et le capteur IP suivant le schéma des cables;</p> <p>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.09 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre +A/24 e IP sur la boîte à bornes X20;</p> <p>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>0.10</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CAP. MAG. MTÉE - CAPTEUR MAGNETIQUE DE MONTÉE</b>
	<i>Description</i>	Elle s'active si IS est placé devant à un aimant
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> IS fermé
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler la disposition des aimants; avec la cabine à l'étage le capteur IS doit avoir l'aimant devant;</p> <p>b. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de l'armoire) et X50 (sur le toit de la cabine) suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (toit de cabine) et le capteur IS suivant le schéma des cables;</p> <p>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.10 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre +A/24 et IS sur la boîte à bornes X20;</p> <p>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
	<b>0.11</b>	<b>Étiquette</b>
<i>Description</i>	Elle s'active si ID est placé devant à un aimant	
<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> ID fermé	
<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler la disposition des aimants; avec la cabine à l'étage le capteur ID doit avoir l'aimant devant;</p> <p>b. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de l'armoire) et X50 (sur le toit de la cabine) suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (toit de cabine) et le capteur ID suivant le schéma des cables;</p> <p>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 0.11 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre +A/24 et ID sur la boîte à bornes X20;</p> <p>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>	

<b>1.00</b>	<b>Étiquette</b>	<b>BATT. CHRG. - BATTERIE CHARGÉE</b>
	<i>Description</i>	Elle s'active si le signal d'alimentation indique une batterie faible
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINTE</b> La batterie est chargée et branchée et le 4° pôle est branché
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. contrôler que les batteries soient connectés;</li> <li>b. contrôler que le quatrième pôle est connecté (bornes 4P-1 et 4P-2 dans la boîte à bornes X);</li> <li>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de manœuvre de l'entrée 1.00 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre les bornes 8 et 9 de l'alimentation;</li> <li>d. remplacer les batteries;</li> <li>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
<b>1.01</b>	<b>Étiquette</b>	<b>FBK. CONT. - FEEDBACK CONTACTEURS</b>
	<i>Description</i>	Elle se désactive si au moins un contacteur / relais de manœuvre est excité
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> KM-P, KA-YD, (KA-Y3), KA-YHS et KG-SEC sont désexcités
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. contrôler qu'un contacteur/relais de manœuvre ne colle pas: KM-P, KA-YD, (KA-Y3), KA-YHS et KG-SEC;</li> <li>b. vérifier qu'aucune commande de manœuvre n'est active : Q101.04, Q101.05, Q101.05 et Q101.07;</li> <li>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de manœuvre de l'entrée 1.01 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont sur les contacts normalement fermés de KM-P, KA-YD, (KA-Y3), KA-YHS et KG-SEC;</li> <li>d. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
<b>1.02</b>	<b>Étiquette</b>	<b>TENS. PRÉS. - PRÉSENCE DE TENSION DE RÉSEAU</b>
	<i>Description</i>	Il est activé si la tension du réseau est présente
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> La tension de réseau est présente et QF-220 est fermé
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier s'il arrive une tension de 230 V AC aux bornes 1L et 1N du borne X;</li> <li>b. vérifier si QF-220 est fermé;</li> <li>c. vérifier s'il est sous tension de 230 V AC aux bornes L et N de l'alimentateur;</li> <li>d. vérifier le câblage à l'intérieur du cadre de l'entrée 1.02 en suivant le schéma de câblage; essayer de faire un pont entre les bornes 6 et 7 de l'alimentateur;</li> <li>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
<b>1.03</b>	<b>Étiquette</b>	<b>PORT. FOSS. DVR. - PORTE D'ACCÈS À LA FOSSE DÉVERROUILLÉE</b>
	<i>Description</i>	Elle s'active si la/les porte/es d'accès à la fosse sont déverrouillées
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> - * seulement si la cabine est pourvue de glissière de déblocage SQ_SPF fermé
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. contrôler que la/les porte/s d'accès à la fosse sont déverrouillées si la cabine est à l'étage*;</li> <li>b. contrôler le câblage entre la borne X11 et le contact SQ_SPF suivant le schéma des câbles;</li> <li>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 1.03 suivant le schéma des câbles; essayer de faire un pont entre les bornes +A/24 e SQ_PEF dans la boîte à bornes X11;</li> <li>d. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ul>
<b>STANDARD</b>		

<b>OPTION</b>	<b>1.03 Fourni avec plafond de cabine porteur</b>	
	<i>Étiquette</i>	<b>TRAP. TOIT.</b> - TRAPPE DU TOIT DÉBLOQUÉE
	<i>Description</i>	Elle s'active si la trappe sur le toit de cabine est débloquée
	<i>état "STANDBY"</i>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. Vérifier que la trappe qui permet d'accéder au toit est verrouillée ;</p> <p>b. Vérifier le câblage entre le bornier X50 et le contact SQ_SBT selon le schéma des câbles ;</p> <p>c. Vérifier le câblage dans l'armoire de l'entrée 1.03 selon le schéma électrique; faire une liaison entre les bornes +A/24 et SQ_SBT sur le bornier X20;</p> <p>d. Vérifier que la borne COM est connectée à “-” et vérifier que l'entrée du PLC fonctionne en la branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>1.04</b>	<i>Étiquette</i>	<b>SEL. AUTO.</b> - SELECTEUR MODE AUTOMATIQUE
	<i>Description</i>	Avec l'installation activée elle est en mode automatique ou en cours d'entretien.
	<i>état "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉ</b> Le selecteur manuel est en mode Automatique (S.N.)
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler que le selecteur est positionné sur S.N.;</p> <p>b. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 1.04 suivant le schéma des cablages;</p> <p>c. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>1.05</b>	<i>Étiquette</i>	<b>MTÉE. MAN.</b> - COMMANDE MONTÉE MANUELLE
	<i>Description</i>	Elle est active si le bouton de montée manuelle est pressé
	<i>état "STANDBY"</i>	<b>ÉTEINT</b> Le bouton de montée n'est pas pressé et la borne UP dans X11 n'est pas sous tension
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler que le bouton de montée manuelle n'est pas pressé;</p> <p>b. contrôler que la borne UP sur la boîte à bornes X11 ne soit pas sous tension;</p> <p>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 1.05 suivant le schéma des cablages;</p> <p>d. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>1.06</b>	<i>Étiquette</i>	<b>DSC. MAN.</b> - COMMANDE DÉSCENTE MANUELLE
	<i>Description</i>	Elle est active si le bouton manuel de descente manuelle est pressé
	<i>état "STANDBY"</i>	<b>ÉTEINT</b> Le bouton de descente est pressé et le bornier DN X11 non è sotto tensione
	<i>État "INCORRECT"</i>	<p>a. contrôler que le bouton de descente manuelle n'est pas pressé;</p> <p>b. contrôler que la borne DN sur la boîte à bornes X11 n'est pas sous tension;</p> <p>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de manœuvre de l'entrée 1.06 suivant le schéma des cablages;</p> <p>d. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>

<b>1.07</b>	<b>Étiquette</b>	<b>BAR. CAB1 - BARRIÈRE / PHOTOCELLULE CABINE - ACCÈS 1</b>
	<b>Description</b>	Elle est active si la barrière / photocellule n'est pas obscurcie
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> Contact FTC1 fermé
	<b>État "INCORRECT"</b>	<p>a. contrôler que la barrière / photocellule n'est pas obscurcie et que l'installation est correcte; en l'absence de tout dispositif d'entrée il doit être branché à +A/24, selon le schéma électrique;</p> <p>b. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de l'armoire) et X50 (sur le toit de cabine) suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (toit de cabine) et le module d'alimentation du dispositif suivant le schéma des câblages;</p> <p>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de manœuvre de l'entrée 1.07 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre +A/24 et FTC-1 sur la boîte à bornes X20;</p> <p>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>1.08</b>	<b>Étiquette</b>	<b>BAR. CAB2 - BARRIÈRE / PHOTOCELLULE CABINE - ACCÈS 2</b>
	<b>Description</b>	Elle est activée si la batterie / photocellule n'est pas obscurcie
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> Contact FTC2 fermé
	<b>État "INCORRECT"</b>	<p>a. contrôler que la barrière / photocellule n'est pas obscurcie et que l'installation soit correcte; si aucun dispositif n'est présent l'entrée doit être branché à +A/24, comme selon schéma électrique;</p> <p>a. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de l'armoire de manœuvre) et X50 (sur le toit de cabine) suivant le schéma des cables;</p> <p>b. contrôler le câblage entre la borne X50 (toit de cabine) et le module d'alimentation du dispositif suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de manœuvre de l'entrée 1.08 suivant le schéma des cables; essayer de faire un pont entre +A/24 et FTC-2 dans la boîte à bornes X20;</p> <p>d. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>
<b>1.09</b>  <b>STANDARD</b>	<b>Étiquette</b>	<b>BAR. CAB3 - BARRIÈRE/ PHOTOCELLULE CABINE- ACCÈS 3</b>
	<b>Description</b>	Elle est activée si la batterie / photocellule n'est pas obscurcie
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b> Contact FTC3 fermé
	<b>État "INCORRECT"</b>	<p>a. contrôler que la barrière / photocellule ne soit pas obscurcie et que l'installation soit correcte; si aucun dispositif n'est présent, l'entrée doit être branchée à +A/24, comme selon schéma électrique;</p> <p>b. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de l'armoire) et X50 (sur le toit de cabine) suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (toit de cabine) et le module d'alimentation du dispositif suivant le schéma des cables;</p> <p>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 1.09 suivant le schéma des cablages; essayer de faire un pont entre +A/24 e FTC-3 dans la boîte à bornes X20;</p> <p>e. vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en le branchant temporairement à +24 V DC.</p>

<b>OPTION</b> <b>1.09</b>	<i>Étiquette</i>	<b>MAN-FIRE - OPÉRATION POMPIERS</b>
	<i>Description</i>	Quand la fonction ON est activée, la cabine doit servir l'étage de débarquement indiqué par le client et rester fermée avec les portes ouvertes jusqu'au moment où l'entrée reste ON.
<b>1.10</b>	<i>Étiquette</i>	<b>MAN. CAB. - MANŒUVRE DE CABINE</b>
	<i>Description</i>	Active si branchée à +A/24V
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ALLUMÉE</b> si la cabine est avec manœuvre automatique; <b>ÉTEINTE</b> si la manœuvre est à pression maintenue
	<i>État "INCORRECT"</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Vérifier le câblage dans l'armoire de l'entrée 1.10 selon le schéma électrique ;</li> <li>Vérifier que la borne COM est connectée à “-” et vérifier que l'entrée du PLC fonctionne en la branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ol>
<b>1.11</b>	<i>Étiquette</i>	<b>SIC. PRE-B. - SÉCURITÉ PRÉ-BYPASS</b>
	<i>Description</i>	Ce dispositif se désactive si une des portes palières est déverrouillée quelque soit l'état du KA-RIL.
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ÉTEINT</b> - * seulement si la cabine est dotata de glissière de déblocage SQ_ABP ouvert
	<i>État "INCORRECT"</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>contrôler que la/les porte/s à l'étage le plus bas soit déverrouillée;</li> <li>contrôler le câblage entre la borne X10 et le contact SQ_ABP de la/des porte/s à l'étage le plus bas suivant le schéma des cables;</li> <li>contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de l'entrée 1.11 suivant le schéma des cablages;</li> <li>vérifier que le terminal COM soit connecté au “-” et vérifier la fonctionnalité de l'entrée du PLC en la branchant temporairement à +24 V DC.</li> </ol>

- Effectuer un reset en appuyant sur SB\_UP et SB\_DN pendant plus de 3 secondes. Après avoir vérifié l'état des entrées, l'état des sorties devrait être rapporté dans la colonne "ÉTAT CORRECT" dans le tableau ci-dessous. Dans le cas où ils ne coïncident pas reconstruire les entrées et repeter le reset.
- Utilisez le tableau suivant pour rechercher les causes qui pourraient empêcher le PLC de contrôler les périphériques correctement et les dispositifs internes au l'armoire de manœuvre. **Si la commande arrive au dispositif correctement VÉRIFIER LE CORRECT RENDEMENT DE CE MÊME DISPOSITIF EN CONSULTANT LE MANUEL USAGER.**

**SORTIES**

<b>100.00</b>	<b>Étiquette</b>	<b>LUM OCC. - LUMIÈRE OCCUPÉ</b>
	<i>Description</i>	Elle s'allume si l'installation est occupée. Elle gère l'illumination de cabine.
	<b>état "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	24 V DC sur KA-LOC
	<i>état "INCORRECT"</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler que KA-LOC soit correctement connecté à la boîte à bornes X50 suivant le schéma de câblage;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X20 (à l'intérieur de l'armoire) et X50 (sur le toit de la cabine) suivant le schéma des câblages;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.00 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</li> <li>e. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>

<b>100.01</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD A3 - COMMANDE ÉLECTROVANNE A3</b>
	<i>Description</i>	Elle est active soit pendant la descente soit pendant le test des électrovalves (amendement 3). Commande le relais KA-YA3 et par conséquent l'électrovanne YA3.
	<b>état "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b> - * il peut être actif pendant le test des électrovannes (amendement A3)
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC sur KA-YA3, +24 V DC sur YA3
	<i>état "INCORRECT"</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler que le YA3 soit correctement connecté à la boîte à bornes X0 suivant le schéma de câblage;</li> <li>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.01 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</li> <li>d. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>

<b>100.02</b>	<b>Étiquette</b>	<b>OUV. P.TES PAL. - OUVERTURE PORTES PALIÈRES</b>
	<i>Description</i>	Elle s'active quand après que la commande d'ouverture est donnée aux portes palier automatiques. Il commande l'opérateur palier.
	<b>état "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	Continuité entre 1 et 2 dans X2 sur LCD2 ou continuité entre 1 et 3 sur DITEC
	<i>état "INCORRECT"</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler les branchements entre l'opérateur d'étage et la boîte à bornes X12 selon le schéma des cablages ;</li> <li>c. contrôler le câblage de la carte opérateur selon le schéma électrique;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.02 et de son commun COM suivant le schéma électrique;</li> <li>e. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>

<b>100.03</b>	<b>Étiquette</b>	<b>FRM. PTES. PAL.- FERMETURE PORTES PALIÈRES</b>
	<b>Description</b>	Elle est activée si la commande de fermeture est donnée aux portes palières automatiques. Commande l'opérateur d'étage
	<b>État de STANDBY</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<b>Avec LED allumée</b>	Continuité entre 3 et 4 de X2 sur LCD2 ou bien une continuité 1 et 2 sur DITEC
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler les branchements entre l'opérateur à l'étage et la boîte à bornes X12 en utilisant le schéma électrique;</li> <li>c. contrôler le câblage de la carte opérateur en utilisant le schéma électrique;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.03 et de son commun COM suivant le schéma des cables;</li> <li>e. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec sortie active il doit y avoir continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>
<b>100.04</b>	<b>Étiquette</b>	<b>LED. ÉTG. - LED ÉTAGE</b>
	<b>Description</b>	Elle est active si la cabine se trouve en correspondance avec un arrêt (IP + IS + ID). Gère la signalisation palière de la cabine.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ALLUMÉ</b>
	<b>Avec LED allumée</b>	+24 V DC sur HL-PIA
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.04 et de son commun COM suivant le schéma des cables;</li> <li>c. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>
<b>100.05</b>	<b>Étiquette</b>	<b>SURCH. - SURCHARGE</b>
	<b>Description</b>	La led est allumée fixe si l'entrée PRES.HUILE (0.01) haute. Active par intermittence si la diagnostic par clignotements est en cours (voir paragraphes suivants). Contrôle la signalisation de surcharge
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<b>Avec LED allumée</b>	+24 V DC sur HL-OVC
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler que HL-OVC est correctement connecté au connecteur X21-C10 selon le schéma des cables;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X21 (à l'intérieur de l'armoire) e X21-C10 suivant le schéma des cables;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.05 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</li> <li>e. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>
<b>100.06</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD. ÉLCT SERR.- COMMANDE ÉLCTROSERRURE</b>
	<b>Description</b>	Elle s'active si la commande de déverrouillages des électroserrures est donné.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<b>Avec LED allumée</b>	+24 V DC su KA-ELT, +24 V DC su YB_Pn con SQ_Pn chiuso
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condizione AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler il câblage entre la borne X10 e la serratura YB_Pn suivant le schéma des cables;</li> <li>c. contrôler il câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.06 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</li> <li>d. vérifier l'intégrité du contact de sortie del PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>
<b>STANDARD</b>		

<b>OPTION N</b>	<b>100.06</b>	<b>Fourni avec plafond de cabine porteur</b>
	<i>Étiquette</i>	<b>LED PR. HAUT. - LED PROTECTION HAUTEUR LIBRE</b>
	<i>Description</i>	Elle est activée si un tentative d'accès dans la hauteur libre a été effectué. Elle commande la signalisation sur le toit de la cabine.
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ÉTEINTE</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC sur HL-FT, avec SQ-FTA et SQ-FTA2 fermés
	<i>état "INCORRECT"</i>	<p>a. Vérifier la condition quand la LED EST ALLUMÉE;</p> <p>b. Vérifier le câblage de la signalisation de la hauteur libre et le branchement entre elle et le bornier X50 selon le schéma des câblages ;</p> <p>c. Vérifier le câblage dans l'armoire de l'entrée 100.06 et de la borne commune COM selon le schéma électrique ;</p> <p>d. Vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les conducteurs de leur borne COM : avec une sortie active il est nécessaire une continuation entre la borne COM et la sortie.</p>
<b>100.07</b>	<i>Étiquette</i>	<b>LED F.F. - LED FAUSSE FOSSE</b>
	<i>Description</i>	Elle est active si un tentative d'entrée dans la fosse a été effectuée. Gère la signalisation sur la boîte dans la fosse.
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC sur HL-FF, avec SQ-FFA fermé
	<i>état "INCORRECT"</i>	<p>a. vérifier la condition AVEC LED ALLUMÉE;</p> <p>b. contrôler le câblage della scatola in fossa e il collegamento tra questa e la boîte à bornes X11 suivant le schéma des cables;</p> <p>c. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 100.07 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</p> <p>d. vérifier l'intégrité du contact de sortie del PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</p>
	<b>101.00</b>	<b>OUV. CAB. 1 - COMMANDE OUVERTURE ACCÈS 1</b>
	<i>Étiquette</i>	
	<i>Description</i>	Elle est active si la commande d'ouverture des portes de cabine est donnée en corrspondance avec l'accès 1. Elle gère l'opérateur de cabine.
	<i>État "STANDBY"</i>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC entre 6 et 9 dans X101 sur AT12-ACC1 ou de la continuité entre COM et I1 dans X1 sur ECO-ACC1
	<i>état "INCORRECT"</i>	<p>a. vérifier la condition AVEC LED ALLUMÉE;</p> <p>b. contrôler le câblage tra l'operatore e la boîte à bornes X50 sur le toit de la cabine;</p> <p>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (sur le toit de la cabine) e la boîte à bornes X20 (nel quadro) selon le schéma électrique;</p> <p>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.00 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</p> <p>e. vérifier l'intégrité du contact de sortie del PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</p>

<b>101.01</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD CAB. 1 - COMMANDE FERMETURE ACCÈS 1</b>
	<i>Description</i>	Elle est active si la fermeture des portes de cabine est commandée en correspondance avec l'accès 1. Commande l'opérateur de cabine.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC entre 6 et 8 dans X101 sur AT12-ACC1 ou une continuité entre COM et I2 dans X1 sur ECO-ACC1
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler le câblage tra l'opérateur e la boîte à bornes X50 sur le toit de la cabine;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (sur le toit de la cabine) e la boîte à bornes X20 (sur l'armoire de m.) selon le schéma électrique;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.01 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</li> <li>e. vérifier l'intégrité du contact de sortie del PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>
<b>101.02</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD. OUV. CAB. 2 - COMMANDE OUVERTURE ACCÈS 2</b>
	<i>Description</i>	Elle est active si elle est commandée pour ouvrir les portes de cabine en correspondance de l'entrée 2. Contrôle l'opérateur de cabine.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC entre 6 et 9 dans X101 sur AT12-ACC2 ou continuité entre COM et I1 di X1 sur ECO-ACC2
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler le câblage entre l'opérateur et la boîte à bornes X50 sur le toit de la cabine;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (sur le toit de la cabine) e la boîte à bornes X20 (sur l'armoire) suivant le schéma électrique;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.02 et de son commun COM suivant le schéma des cablages;</li> <li>e. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>
<b>101.03</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD FRM. 2 - COMMANDE FERMETURE ACCÈS 2</b>
	<i>Description</i>	Active si elle est commandée pour fermer les portes de cabine en correspondance de l'entrée 2. Contrôle l'opérateur de cabine.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC entre 6 et 8 de X101 sur AT12-ACC2 ou une continuité entre COM et I2 du X1 sur ECO-ACC2
	<b>État "INCORRECT"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. vérifier la condition AVEC LED ALLUMÉE;</li> <li>b. contrôler le câblage entre l'opérateur et la boîte à bornes X50 sur le toit de la cabine;</li> <li>c. contrôler le câblage entre la borne X50 (sur le toit de la cabine) et le boîte à bornes X20 (sur l'armoire) suivant le schéma des câblages;</li> <li>d. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.03 et de son commun COM suivant le schéma des câblages;</li> <li>e. vérifier l'intégrité du contact de la sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.</li> </ul>

<b>101.04</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD. KG-SEC - COMMANDE KG-SEC</b>
	<i>Description</i>	Elle s'active lorsque une commande de déplacement en montée ou en descente est donnée. Commande le télérupteur KG-SEC et donc le moteur P01.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC sur KG-SEC
	<i>état "INCORRECT"</i>	a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE; b. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.04 et de son commun COM suivant le schéma des cablages; c. vérifier l'intégrité du contact de sortie del PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.

<b>101.05</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD. MTÉE. - COMMANDE MONTÉE</b>
	<i>Description</i>	Elle est activée quand la commande de montée est donnée. Commande le contacteur KM-P et donc le moteur P01.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC su KA-P, +24 V DC su KM-P
	<i>état "INCORRECT"</i>	a. vérifier la condition dans la colonne AVEC LED ALLUMÉE; b. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.05 et de son commun COM suivant le schéma des cablages; c. vérifier l'intégrité du contact de sortie du PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.

<b>101.06</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD. DÉSC. - COMMANDE DÉSCENTE</b>
	<i>Description</i>	Elle est active si elle commande la descente. Commande le relais KA-YD et ensuite l'électrovanne YD.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC sur KA-YD, +24 V DC sur YD
	<i>état "INCORRECT"</i>	a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE; b. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.06 et de son commun COM suivant le schéma électrique; c. vérifier l'intégrité du contact de sortie del PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.

<b>101.07</b>	<b>Étiquette</b>	<b>CMD. HTE V. - COMMANDE HAUTE VITESSE</b>
	<i>Description</i>	Elle est active quand la commande haut vitesse est active (montée ou descente). Comamnde le relais KA-YHS et ensuite l'électrovanne YHS.
	<b>État "STANDBY"</b>	<b>ÉTEINT</b>
	<i>Avec LED allumée</i>	+24 V DC sur KA-YHS, +24 V DC sur YHS
	<i>état "INCORRECT"</i>	a. vérifier la condition sur la colonne AVEC LED ALLUMÉE; b. contrôler le câblage à l'intérieur de l'armoire de la sortie 101.07 et de son commun COM suivant le schéma des cablages; c. vérifier l'intégrité du contact de sortie del PLC en débranchant les câbles de leurs terminaux COM: avec la sortie active il doit y avoir une continuité entre COM et la sortie.



## 9 DIAGNOSTIC PAR CODE CLIGNOTANT

Pendant l'entretien (SA\_AUT sur MAN) les erreurs/anomalies sont marqués avec un code de clignotements sur la signalisation de surcharge dans la cabine et sur la led correspondante de la sortie du PLC 100.05 selon le schéma suivant.



Chaque erreur est signalée par un numéro correspondant de clignotements qui est suivi d'une pause de 5 secondes; En cas de plusieurs erreurs ils seront tous signalés en cascade et classés par un nombre croissant de clignotements. Ce cycle est répété TROIS fois; pour réafficher de nouveau les signalisations tourner le sélecteur en mode normal et le remettre en entretien.



La signalisation de l'erreur est toujours complétée donc il est possible de vérifier que le clignotement continu pendant quelques secondes avant de s'arrêter même si l'erreur a été corrigée.



Lorsque cela est indiqué, une fois identifié et corrigé l'erreur, il est nécessaire de faire un RESET. Pour cela faire appuyer sur les boutons SB\_DN et SB\_UP simultanément pendant plus de 3 secondes.

N	Dénomination: Description	Vérifications / Solutions
1	<b>Accès en fosse :</b> La porte à l'étage le plus bas a été déverrouillée avec la cabine hors de la zone de remise en phase (IR ouvert) ou bien une des sécurité est activée.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 1.03; b. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.08; c. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.04; d. vérifier que l'entrée 1.03 soit éteinte quand 0.08 est éteint (porte dans la fosse bloquée quand IR s'ouvre); e. effectuer un RESET.
2	<b>Contacteur verrouillé :</b> un contacteur non complètement ouvert en l'absence de commande a été détecté.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 1.01; b. effectuer un RESET.
3	<b>Surchauffe huile / thermique moteur :</b> contact du thermostat huile ouvert ou protection thermique moteur activée.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.00.
4	<b>Temps maximum de la course (cabine bloquée):</b> pas de commutation de capteurs magnétiques avec la commande de montée ou de descente élevé pendant plus de 40 secondes.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.08, 0.09, 0.10, 0.11; b. vérifier le mouvement de la cabine; c. effectuer un RESET.
5	<b>Position des aimants incorrecte :</b> un mauvais positionnement des aimants IS et ID a été détecté lors de la montée.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.10, 0.11; b. effectuer un RESET.
6	<b>Position des aimants incorrecte:</b> un mauvais positionnement des aimants IS et ID a été détecté lors de la descente.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.10, 0.11; b. effectuer un RESET.
7	<b>Batterie déchargée:</b> la batterie déchargée a été détectée	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 1.00.
8	<b>Manque de tension sur le réseau :</b> un manque de tension sur le réseau a été relevé	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 1.02.
9	<b>Remise en phase:</b> remise en phase en cours due à la commutation des capteurs magnétiques en l'absence du commande de l'armoire de manœuvre	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.08, 0.09, 0.10, 0.11.

10	<b>Barrière/photocellule obscurcie</b> : barrière ou photocellule obscurcie pendant plus de 2 minutes.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement des entrées 0.08, 1.07, 1.08, 1.09.
11	<b>Porte de cabine accès 1 non fermée</b> : erreur du temps de fermeture maximal – accès 1.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.06, accès 1.
12	<b>Porte de cabine accès 2 non fermée</b> : erreur du temps de fermeture maximal – accès 2.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.06, accès 2.
13	<b>Portes palières non fermées</b> : erreur temps de fermeture maximal – portes palières.	a. vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 0.05.
14	<b>OPTION AVEC VANNE AMENDEMENT A3</b> <i>Le test pour l'amendement A3 a échoué:</i> il a été détecté un abaissement de la cabine avec une seule vanne de descente ouverte pendant l'essai.	a. Vérifier que le montage de la centrale oléodynamique est correct; b. Vérifier qu'il n'y a pas d'écoulements d'huile dans le circuit oléodynamique ; c. Vérifier le correct emplacement des aimants d'arrêt (IS et ID); d. Effectuer un RESET.
15	<b>OPTION AVEC TOIT DE LA CABINE PIÉTINABLE</b> <i>Accès dans la hauteur libre:</i> il a été détecté une tentative d'accès à la partie de la gaine au-dessus de la cabine (seulement avec toit de cabine piétinable).	a. Vérifier l'état et le bon fonctionnement de l'entrée 1.03 (SQ-SBT); b. Vérifier le bon fonctionnement et le câblage des contacts de présent des serrures des portes palières (SQ-PRPn); vérifier sur le schéma électrique que le contact doit se fermer quand la cabine est à l'étage; c. Effectuer un RESET.
16	<b>OPTION AVEC TOIT DE CABINE PIÉTINABLE</b> <i>Vérifier les contacts pour le présent qui n'ont pas fonctionné:</i> détecté un manque de commutation d'un contact de présent de la porte palier.	a. Vérifier le bon fonctionnement et le câblage des contacts de présent des serrures des portes palières (SQ-PRPn); se référer au schéma électrique, le contact doit se fermer quand la cabine à l'étage; b. Effectuer un RESET.