

# دفترچه راهنمای راه اندازی

تابلو فرمان آسانسور

**Quick**

**Tel : 021 49081**

**Telegram : @asrnovin**

**instagram : elevator\_asrnovin**

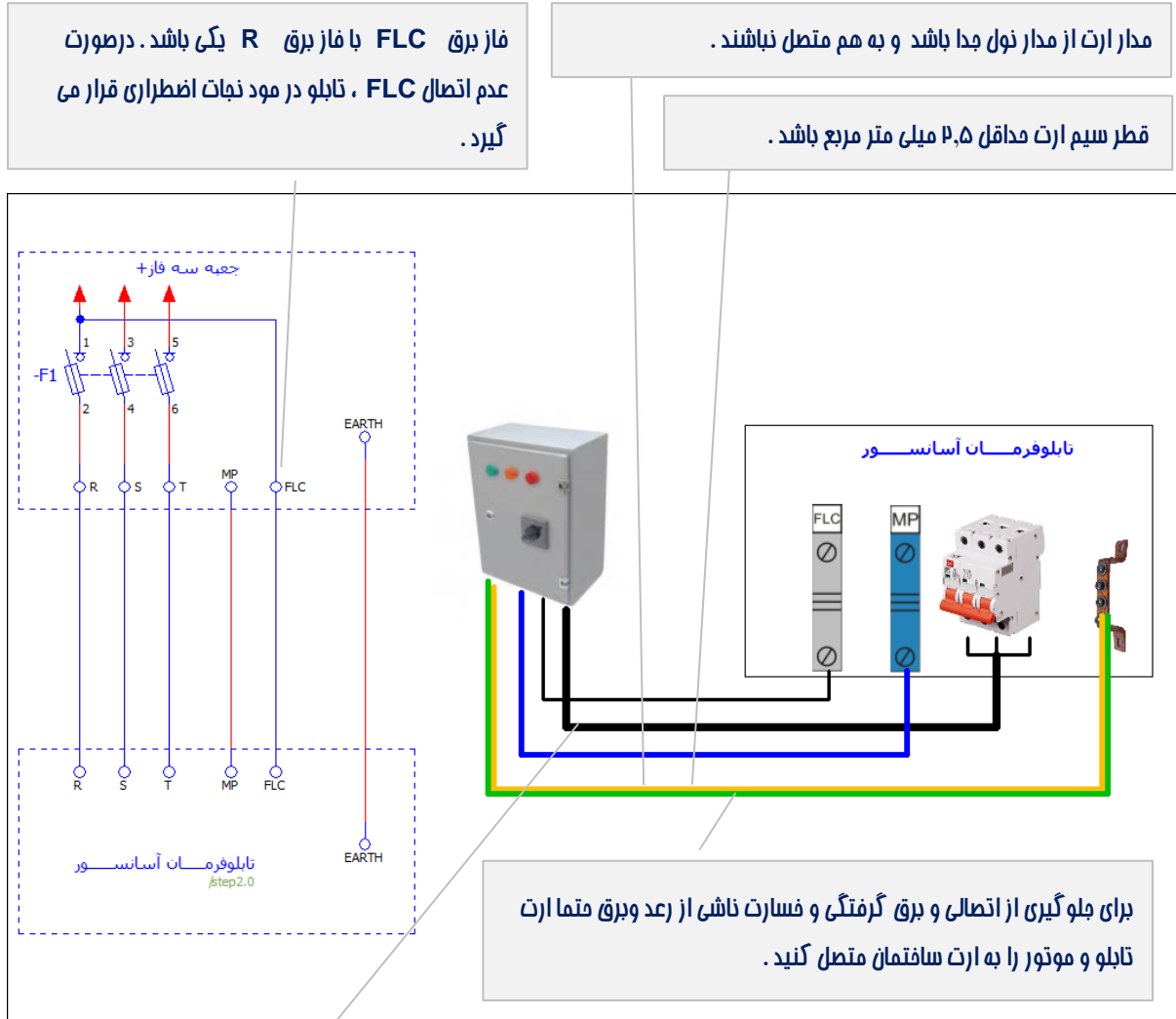
**www.asrnovin.com**



**rev : 98.06.01**

# ۱ - سیم کشی برق سه فاز از تابلو سه فاز به تابلو فرمان آسانسور

## R,S,T,MP,FLC,EARTH



قطر سیم ها قدرت طبق این جدول باشد :

طول سیم متر	۱۶ آمپر ۵,۵ کیلووات	۲۰ آمپر ۷,۵ کیلووات	۲۵ آمپر ۹ کیلووات	۳۲ آمپر ۱۱ کیلووات	۴۰ آمپر ۱۵ کیلووات
۲.	۴	۴	۴	۶	۱.
۳.	۴	۴	۱.	۱.	۱.
۴.	۴	۶	۱.	۱.	۱۶
۵.	۶	۶	۱.	۱۶	۱۶

## کنترل فاز

سیم کشی را طبق نقشه انجام دهید .

کلید مینیاتوری سه فاز اصلی دافل تابلو را وصل کنید .

کنترل فاز ممکن است هر یک از وضعیت های زیر را نشان دهد :

درمواقع رخ دادن فضا در برق سه فاز و تشفیص آن توسط کنترل فاز ، با گذشت زمانی که توسط این ولوم تنظیم می شود ، رله کنترل فاز قطع می شود .

در صورتی که سطح ولتاژ فازها با هم برابر نباشند ، اصطلاحا عدم تقارن دارند ، توسط این ولوم درصد این عدم تقارن تعیین می شود .

برق سه فاز مشکلی ندارد

کنترل فاز روشن است

یک یا چند فاز قطع است

جابجایی فاز : درسیستم های درایودار این چراغ روشن می شود ، ولی رله قطع نمی کند . این در حالی است که در سیستم های هیدرولیک و دوسرعه رله فروری هم قطع می شود .

### وضعیت نرمال : چراغ OUT و چراغ PWR روشن هستند .

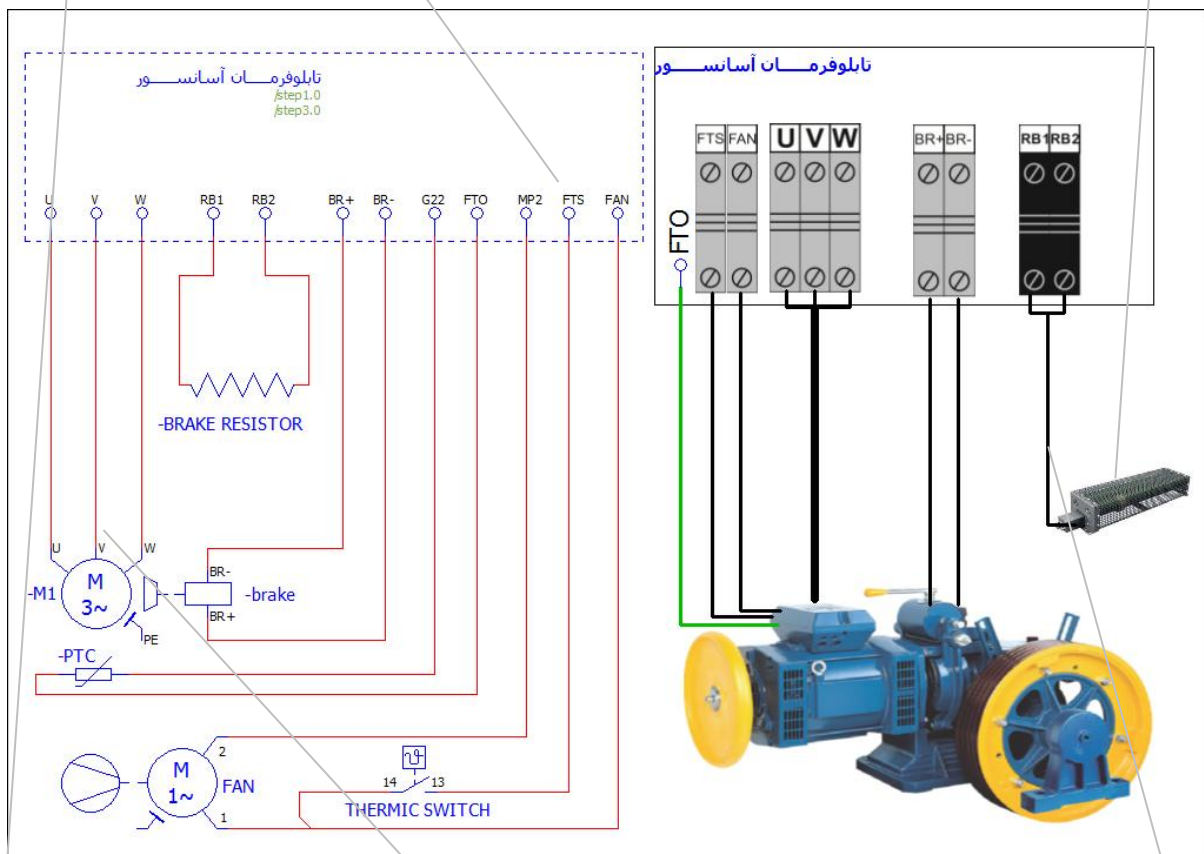
رفع ایراد	ایراد
در تابلوهای دوسرعه و هیدرولیک سیم های ورودی S و T را جابجا کنید . در تابلوهای درایودار مشکلی ایجاد نمی کند .	چراغ RVRS روشن است
برق سه فاز ورودی به تابلو را توسط ولت متر بررسی کنید ، ممکن است یکی از فازها برق نداشته باشد ، یا سطح ولتاژ آن پایین تر از حد معمول باشد و یا دو فاز همنام شده باشند . در صورت پایین بودن سطح ولتاژ ، میتوان با تنظیم ولوم عدم تقارن تا حدود سی درصد از قطع کردن کنترل فاز جلوگیری کرد .	چراغ PHASE روشن است
برق ترمینال های L1 و MP قطع است .	چراغ PWR خاموش است

## ۲- سیم کشی مقاومت ترمز و برق موتور از تابلو اصلی به موتور

U,V,W, RB1, RB2, BR+, BR-, FTO, FAN

دقت کنید تا برق FTS را به سنسور مرارتی وصل نکنید . ترمینال FTS دارای ولتاژ ۲۲۰ ولت می باشد .

مقاومت ترمز را به صورت افقی و با فاصله مناسب از تابلو روی دیوار نصب کنید . قبل از برق دادن به موتور تنها مقاومت ترمز را وصل کنید ، در غیر اینصورت احتمال آسیب دیدن درایو بسیار است .



در راه اندازی اولیه ریویزیون جهت فرکت کابین را بررسی کنید و در صورت برعکس بودن جهت فرکت ، برای موتورهای گیرجکس سیم های V و W را با هم جابجا کنید . اما در مورد موتورهای گیرلس این کار باید از طریق تنظیمات درایو انجام شود .

در سیستم های درایو دار ، فرجی UVW در واقع فرجی درایو است. هنگام بستن سیم ها در سمت موتور در صورتی که یکی از این فرجی ها به ارت وصل شود ، فرجی درایو آسیب می بیند .

برای سیم کشی مقاومت ترمز از سیم شماره ۴ استفاده کنید .

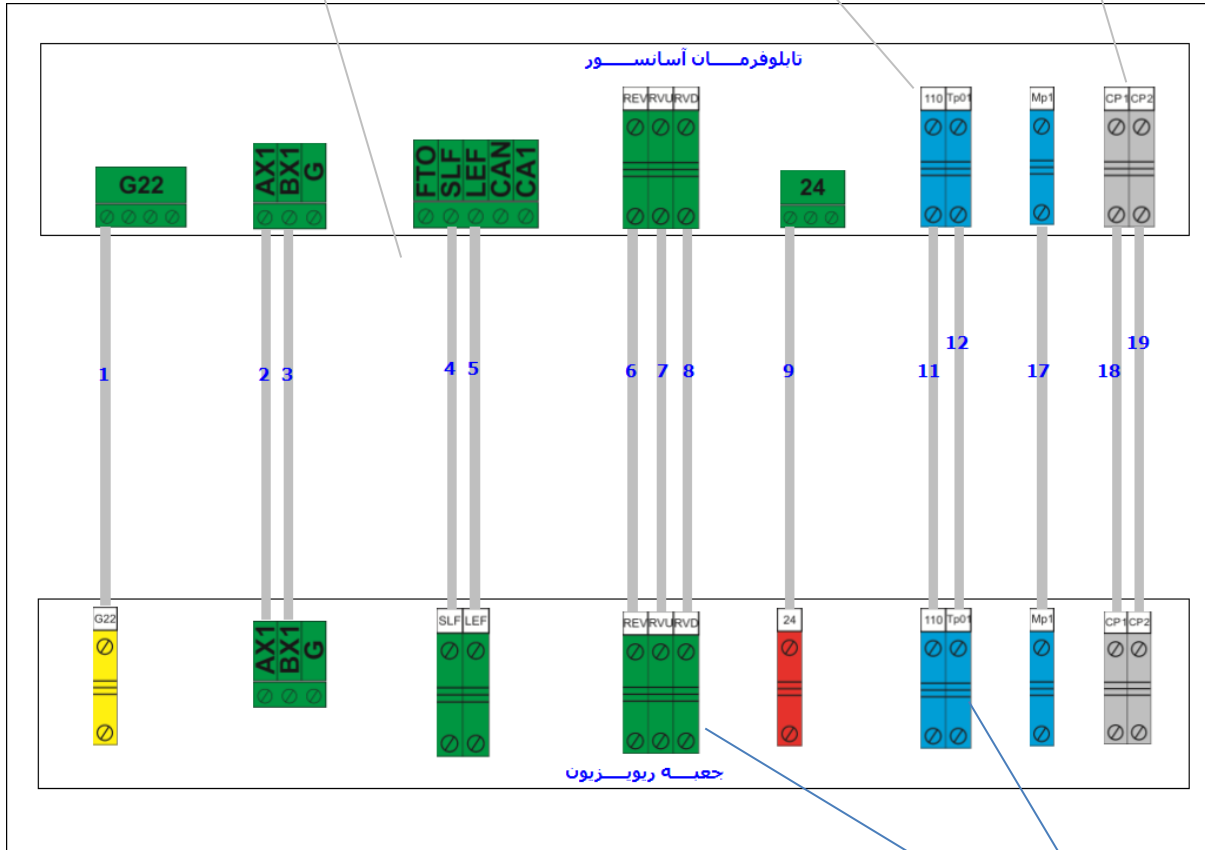
### ۳- راه اندازی در مود ریویزیون برای اولین بار

#### G22,24,REV,RVU,RVD,110,TP01,MP1,CP1,CP2

بهتر است سیم های تراول کابل را بر اساس این شماره ها ببندیم .

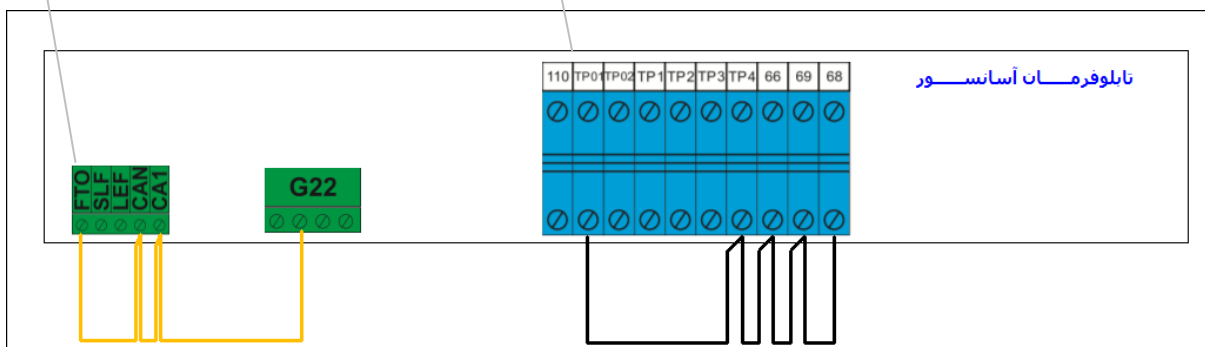
هیچ گاه ترمینال های مربوط به قارچی جعبه ریویزیون را پل نکنید و از همان ابتدا در مدار قرار دهید .

CP1 برق دائم کابین و CP2 برق سر در می باشد .



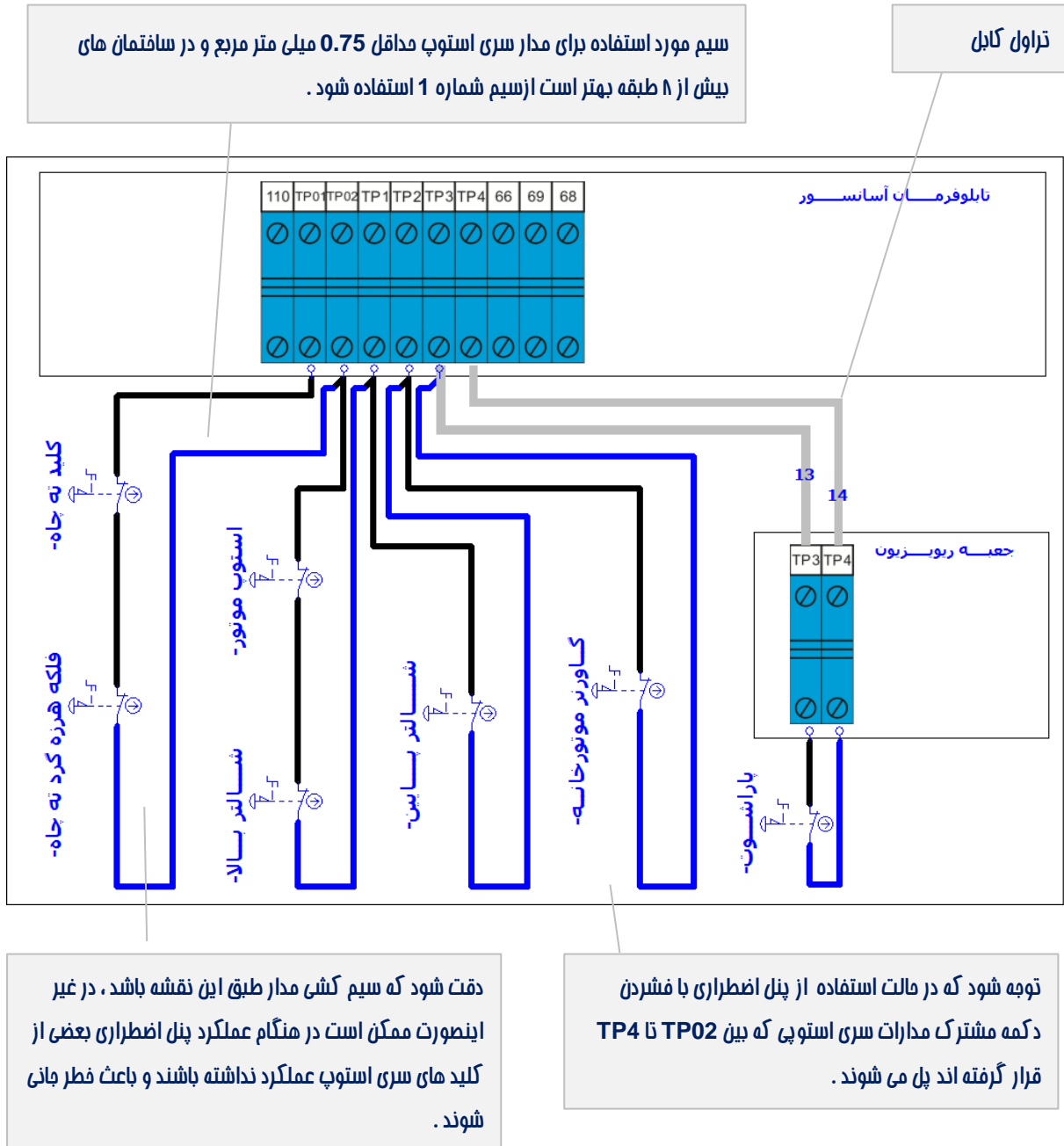
در صورتی که FTO در مرحله قبل سیم کشی شده است ، این ترمینال را پل نکنید .

ترمینال های 110,TP01 قارچی روی جعبه ریویزیون که نباید پل بشوند .



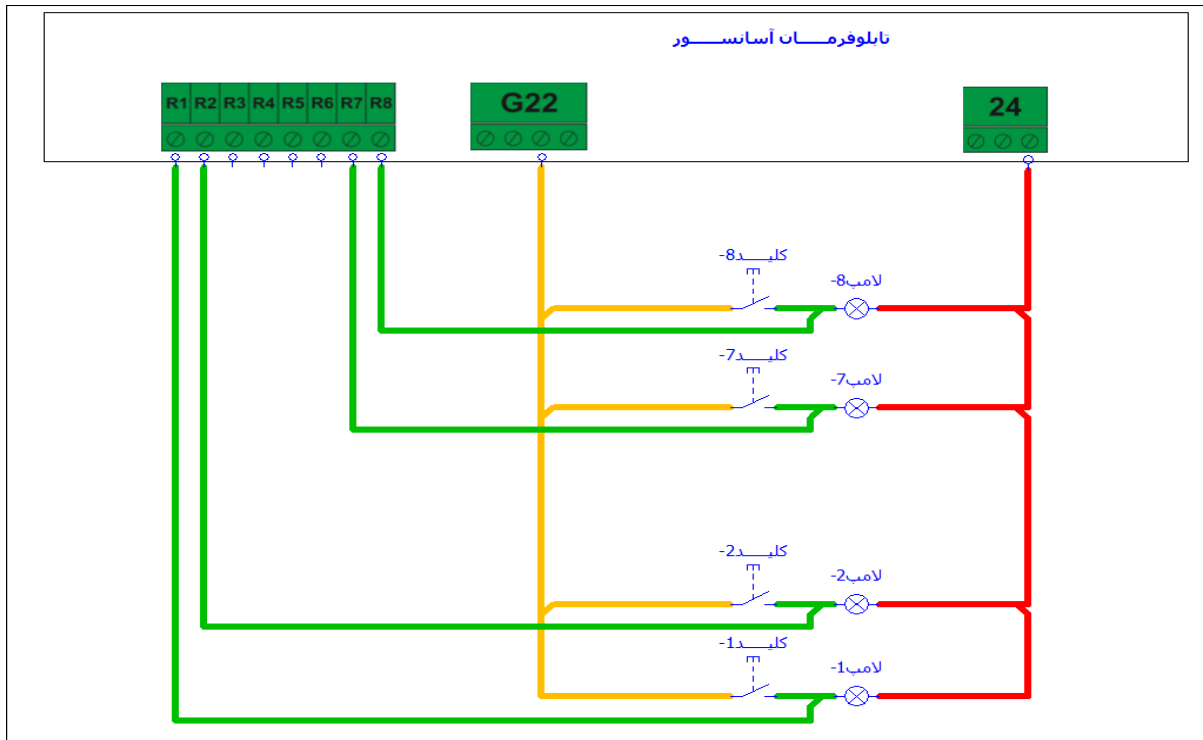
## ۴- سیم کشی مدار سری استوپ دافل چاه

### TP01, TP02, TP1, TP2, TP3, TP4

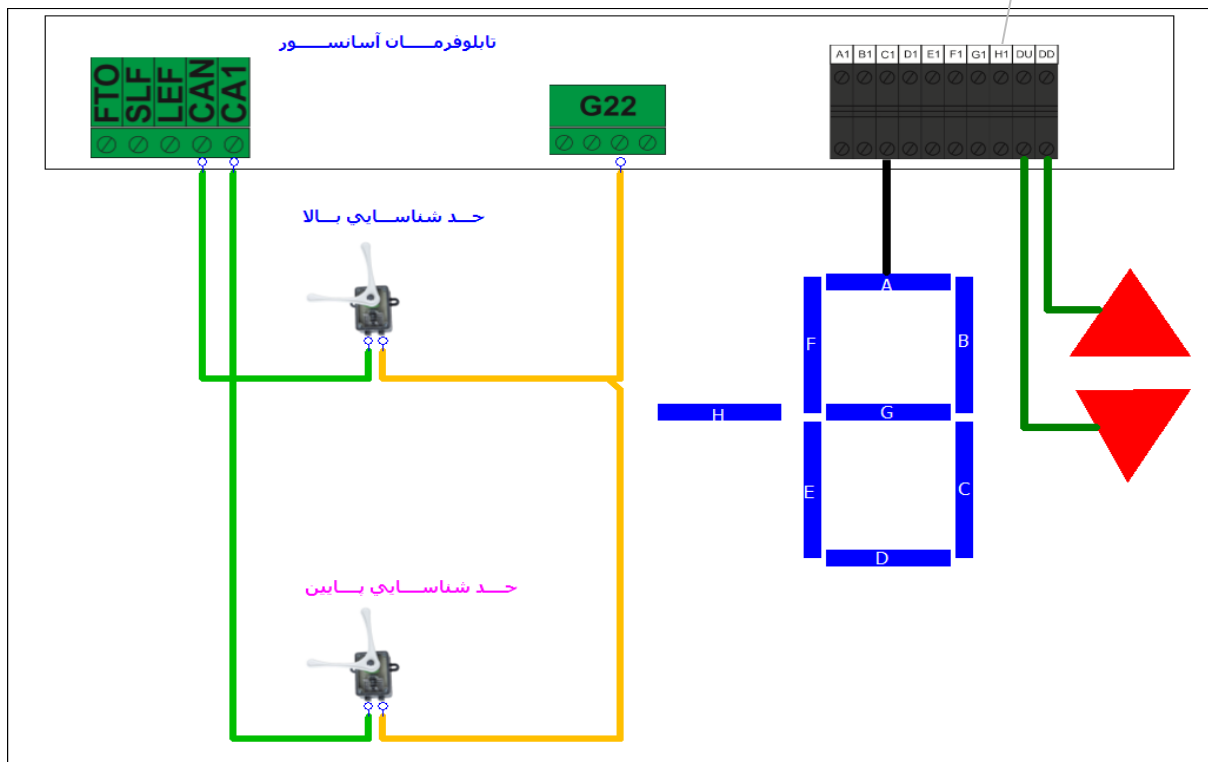


## ۵- سیم کشی شناسی هاو نمراتور بیرون ، مدهای شناسایی

R1 ... R8, CA1, CAN , A1 ... H1

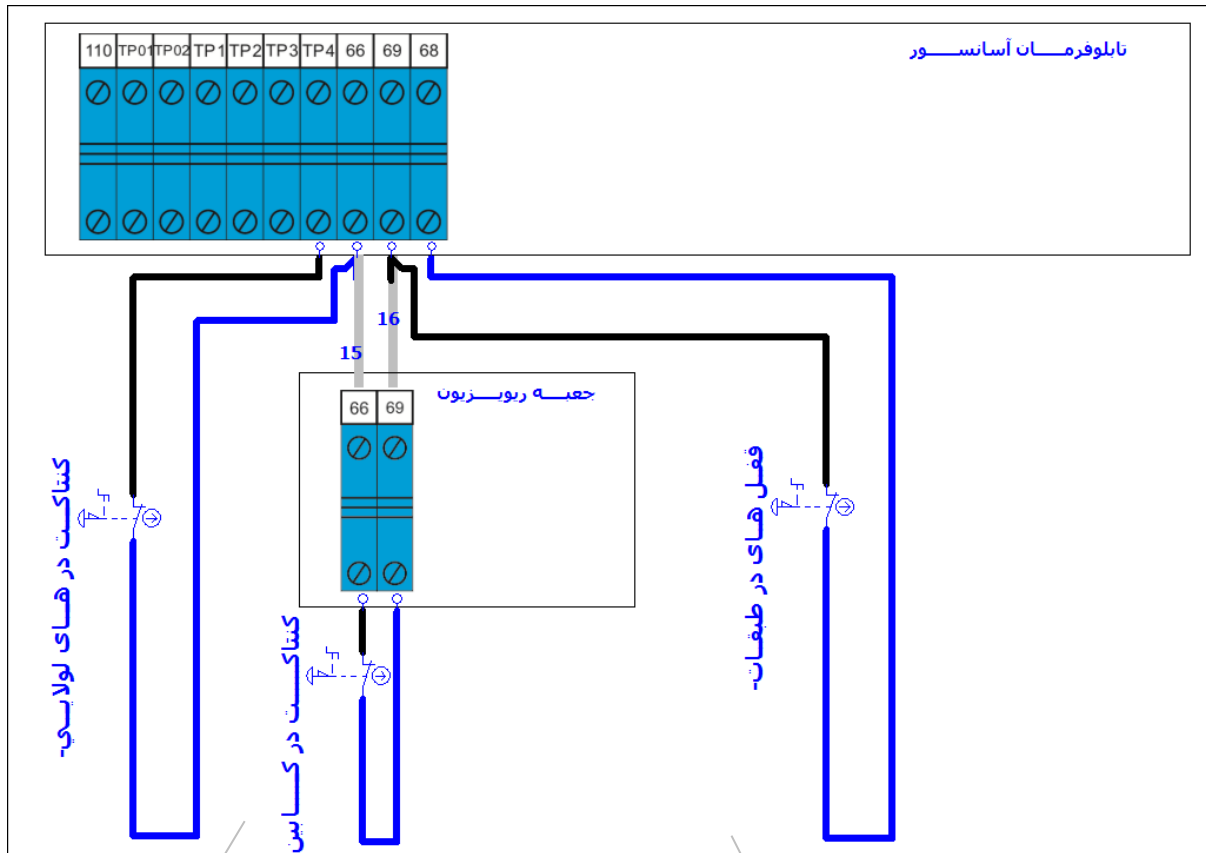


برای نمایش منفی یا P در سگمنت دوم از ترمینال H1 استفاده کنید. ( به عنوان مثال P1, P2, -1, -2 )



## ۶- سیم کشی مدار سری استوپ درها

66,69,68

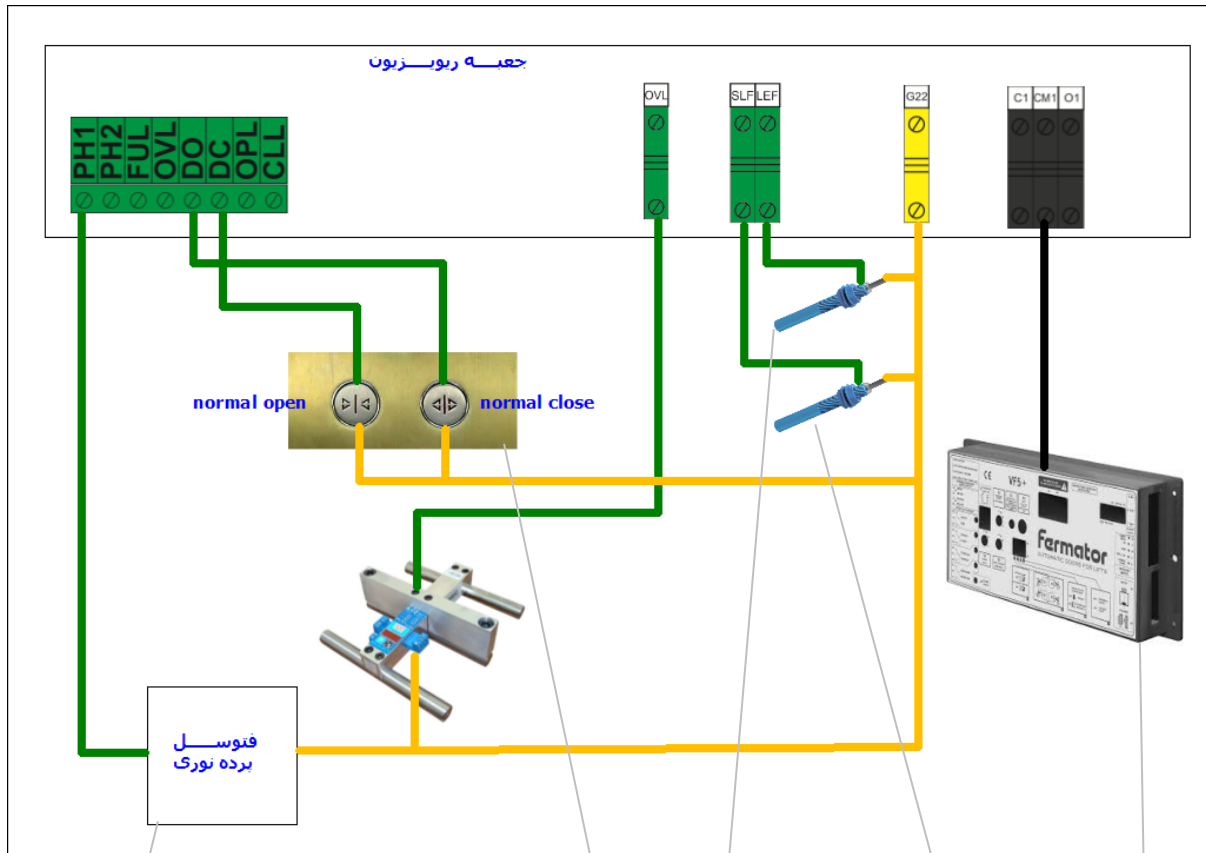


در صورتی که کنتاکت درها یا قفل ها به طور کامل و محکم بسته نشوند و یا تمیز نباشند باعث افت ولتاژ مدار ایمنی شده و در عملکرد کنتاکتورها افتتال ایجاد می کنند.

در آسانسورهای با درب تمام اتوماتیک ، ترمینال 66 را به ترمینال TP4  
پل کنید .



PH1,DO,DC,OVL,SLF,LEF,C1,CM1,O1



در حالت عادی لامپ DO روی برد کار کدک روشن و DC خاموش می باشد .

سنسور LEF مربوط به توقف کابین دقیقاً روی طبقه است .

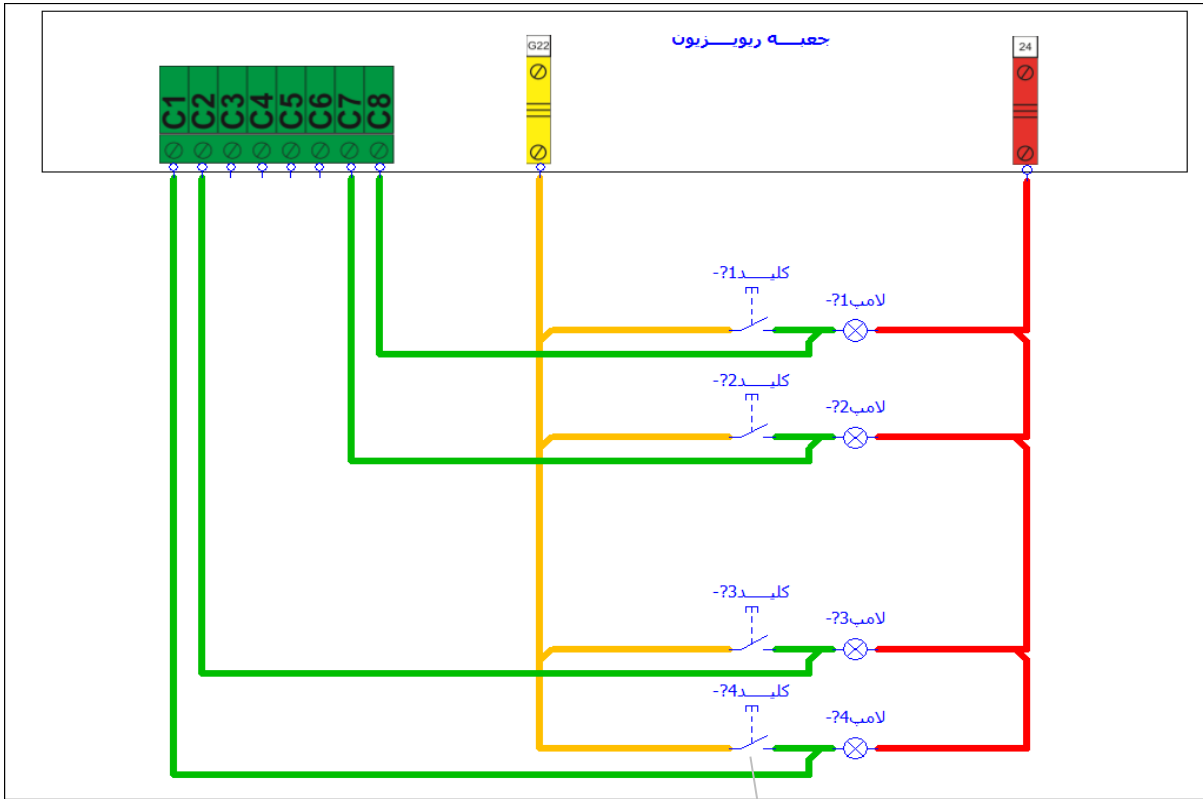
سنسور SLF مربوط به دوراندازی آسانسور است .

عملکرد فتوسل به صورت پیش فرض در تابلو فرمان غیر فعال است . برای فعال کردن آن به پارامتر ۱۴۱۷ مراجعه کنید .

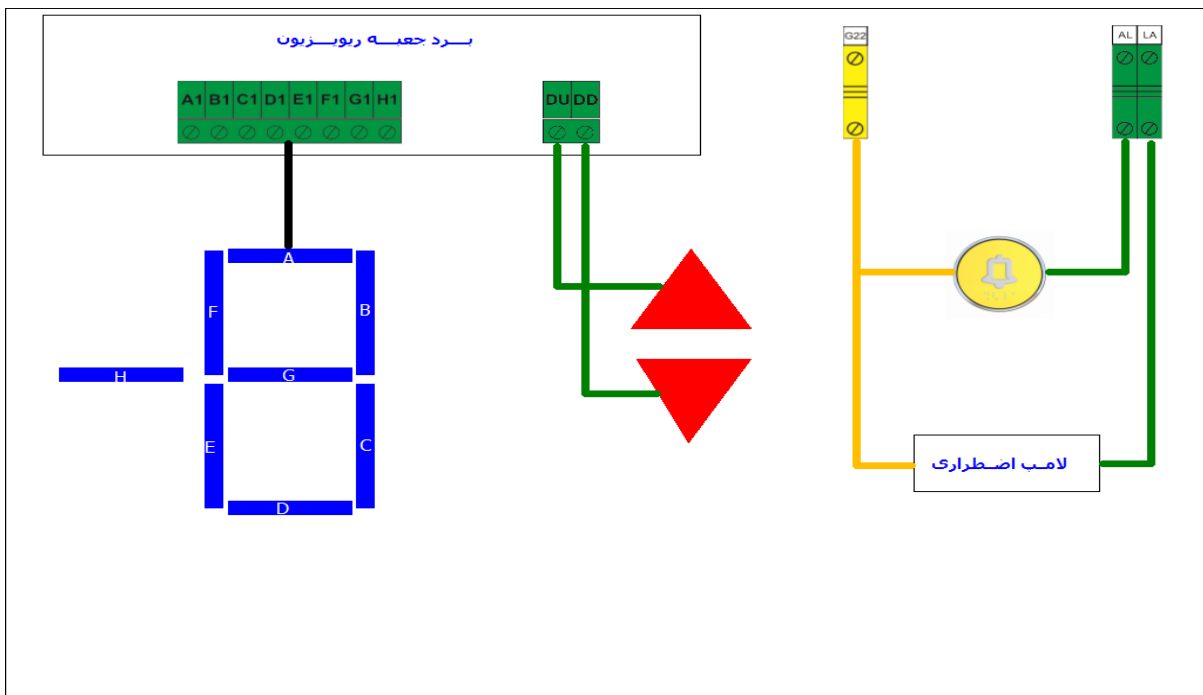
اگر برد سر در برای باز شدن احتیاج به فرمان O دارد ، ترمینال CM1 و CM2 را از روی برد کار کدک به هم پل کنید .

## ۸- سیم کشی شاستی ها ، نمراتور ، لامپ های جهت کابین و آلارم

C1 ... C8 , A1 ... H1 , DU,DD,AL ,LA



امکان مجدد پاک کردن تقاضا با فشردن همان دکمه



## نحوه ورود به منوی تنظیمات



۱- دکمه های چپ و راست را با هم فشار داده و نگه دارید .



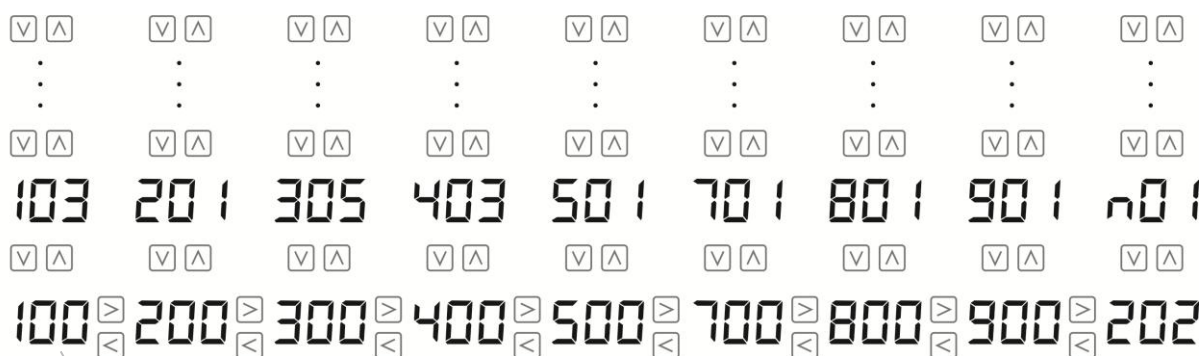
RESET

۲- دکمه ری ست روی برد اصلی را یک بار بزنید و رها کنید .

۳- حالا دکمه های چپ و راست را رها کنید .

۴- پیغام **P-C** روی نمایشگر نمایش داده می شود .

۵- حالا میتوانید با توجه به شکل زیر وارد پارامتر مورد نظر شوید .



به محض رفتن به مود تنظیمات در این نقطه قرار می گیرید .

(به عنوان مثال مراحل لازم برای تنظیم تعداد توقف روی ۶ در شکل زیر از چپ به راست نمایش داده شده است .)



## فهرست پارامترهای تنظیمی

<b>100</b>	
<b>103</b>	مدت زمانی را که تابلو پس از فرمان حرکت موتور باید منتظر بماند تا فیذک 4BS بیاید .
<b>104</b>	تأخیر در آزاد کردن ترمز موتور
<b>105</b>	تأخیر در برق دار کردن ترمز موتور
<b>106</b>	تأخیر در فعال شدن رله های سرعت
<b>107</b>	تأخیر در رها کردن رله های جهت
<b>109</b>	تأخیر در اعلام طبقه بعد از دور اندازی
<b>110</b>	بیشینه زمان مجاز حرکت کابین ( تراول تایم بر مسب ثانیه)
<b>111</b>	بیشینه زمان مجاز حرکت کابین با دور کند (بر مسب ثانیه)
<b>113</b>	مفصوص تابلوی هیدرولیک ، وضعیت ریلولینگ کابین 0 : غیرفعال 1 : فعال
<b>114</b>	مدت تأخیر در انجام ریلولینگ کابین (بر مسب دقیقه )
<b>115</b>	زمان تشفیص دائم فعال بودن کنتاکتورها
<b>120</b>	مدت زمان فعال ماندن سیستم در حالت ستاره لحظه استارت در آسانسورهای هیدرولیک
<b>121</b>	تأخیر بین غیر فعال شدن ستاره و فعال شدن حالت مثلث
<b>122</b>	تأخیر بین فعال شدن موتور و شیر برقی
<b>123</b>	تأخیر بین غیر فعال شدن موتور و شیر برقی
<b>124</b>	در سیستم های هیدرولیک اگر آسانسور در طول این زمان هیچ استارتی نورد ، تابلو به طور اتوماتیک یک استارت به طبقه آخر ایجاد می کند . این کار برای جلوگیری از یخ زدگی روغن است .
<b>125</b>	ایجاد تأخیر در توقف کابین بعد از دیدن LEF در حرکت به سمت بالا
<b>126</b>	ایجاد تأخیر در توقف کابین بعد از دیدن LEF در حرکت به سمت پایین
<b>200</b>	
<b>201</b>	تعداد توقف آسانسور
<b>203</b>	نقطه تغییر نمراتور ، هنگام عبور از یک طبقه به طبقه دیگر 0 : درست روبروی طبقه 1 : قبل از رسیدن به طبقه
<b>206</b>	تعریف طبقه پارک 0 : عملیات پارک کابین غیر فعال
<b>208</b>	نوع فرافوانی کابین : 11 : پایین جمع کن 22 : بالا جمع کن FULL : 33
<b>209</b>	مدت زمان فعال ماندن فن موتور بعد از توقف سر طبقه
<b>211</b>	بعد از این زمان (روشنایی زمان دار کابین خاموش می شود . ( بر مسب ثانیه)
<b>223</b>	زمان فعال شدن طبقه پارک ( بر مسب دقیقه)
<b>224</b>	غیر فعال کردن امضار یک یا چند طبقه فاص از داخل کابین برای توقف های ۸ تا

224 .	غیر فعال کردن اضمار یک یا چند طبقه فاص از داخل کابین برای توقف های ۹ تا ۱۶
225	غیر فعال کردن اضمار یک یا چند طبقه فاص از بیرون برای توقف های ۱ تا ۸
225 .	غیر فعال کردن اضمار یک یا چند طبقه فاص از بیرون برای توقف های ۹ تا ۱۶
226	تعریف طبقه لابی
229	مدت زمان توقف بین دو اضمار ( بر حسب ثانیه )
244	وضعیت کنسلیتنگ دکمه های اضمار 0 : غیرفعال 1 : فعال
245	اضمارهای طبقات داخل کابین نمایش داده می شود 0 : غیرفعال 1 : فعال
<b>300</b>	
343	مفصوص تابلوی هیدرولیک : هنگام استارت کابین به سمت بالا 1: ابتدا ستاره ، بعد شیر برقی ، سپس مثلث 2 : ابتدا ستاره ، بعد مثلث ، سپس شیر برقی
344	مفصوص تابلوی هیدرولیک : هنگام توقف کابین به سمت بالا 1 : ابتدا شیر برقی ، سپس موتور 2 : ابتدا موتور ، سپس شیر برقی
311	لارقم سمت چپ پسورد ورود به تنظیمات
311 .	لارقم سمت راست پسورد ورود به تنظیمات
324	تعداد استارت جهت غیر فعال کردن آسانسور ( عدد وارد شده ضربدر ده می شود. )
<b>400</b>	
403	گروه بندی در اول کابین برای توقف های ۱ تا ۸ 0 : غیرفعال 1 : فعال
403 .	گروه بندی در اول کابین برای توقف های ۹ تا ۱۶ 0 : غیرفعال 1 : فعال
404	گروه بندی در دوم کابین برای توقف های ۱ تا ۸ 0 : غیرفعال 1 : فعال
404 .	گروه بندی در اول کابین برای توقف های ۹ تا ۱۶ 0 : غیرفعال 1 : فعال
405	تعیین باز یا بسته بودن در اول کابین در هر طبقه در حالت standby برای توقف های ۱ تا ۸
405 .	تعیین باز یا بسته بودن در اول کابین در هر طبقه در حالت standby برای توقف های ۹ تا ۱۶
406	تعیین باز یا بسته بودن در دوم کابین در هر طبقه در حالت standby برای توقف های ۱ تا ۸
406 .	تعیین باز یا بسته بودن در دوم کابین در هر طبقه در حالت standby برای توقف های ۹ تا ۱۶
407	مدت زمان مجاز برای باز ماندن در لولایی ( بر حسب ثانیه )
408	مدت زمان مجاز برای باز و بسته شدن در کابین ( بر حسب ثانیه )
409	مدت زمان مجاز برای قفل کردن در کابین ( بر حسب ثانیه )
412	مدت زمان باز ماندن در کابین بعد از زدن دکمه DO ( بر حسب ثانیه )
417	برای فعال کردن ورودی فتوسل باید زمان باز ماندن در کابین بعد از فعال شدن فتوسل یا پرده نوری در این پارامتر وارد شود . ( بر حسب ثانیه )
<b>500</b>	
501	مدت زمان مجاز برای باز و بسته شدن در کابین در حالت نجات اضطراری ( بر حسب ثانیه )

502	مدت زمان مجاز حرکت کابین در حالت نجات اضطراری (بر مسب ثانیه)
503	مدت زمان تأخیر برای شروع عملیات نجات اضطراری (بر مسب ثانیه)
<b>700</b>	
701	وضعیت سری-استوپ
702	وضعیت ورودی های ۱۴ ولت تابلو (FTO,SLF,LEF,CA1,CAN,RVU,RVD,REV,BO,MC,4BS)
703	
704	شاستی های طبقات
705	شاستی ها کابین
706	ورودی ترمینال های برد سریال
707	ارتباط سریال
708	فروبی نمراتور
709	فروبی لامپ جهت بالا و پایین
710	فروبی های جهت و سرعت
711	رله فن موتور
712	رله روشنایی کابین
713	رله مگنت در باز کن
714	رله فرمان بستن در ۱
715	رله فرمان باز کردن در ۱
716	رله فرمان بستن در ۲
717	رله فرمان باز کردن در ۲
718	لامپ شاستی های طبقات
719	لامپ شاستی های کابین
721	بیزر روی برد اصلی
722	رله RUN
<b>900</b>	
901	آفرین ۵. فضای رف داده
902	پاک کردن ۵. فضای آفر
903	نمایش شماره سریال تابلو فرمان
<b>202</b>	
201	شافص (نمایش نمراتور) توقف اول
202	شافص (نمایش نمراتور) توقف دوم و الی آفر

## فهرست فطاها

01E	مدار سری-استوپ قطع شده است
02E	کنتا کت در لوایی مین مرکت کابین قطع شده است
03E	فطا در بسته شدن در کابین یا مین مرکت کابین 69 قطع شده است
04E	فطا در قفل شدن در لوایی یا مین مرکت کابین 68 قطع شده است
05E	68 قبل از فرمان مگنت در برق دار شده است
06E	ترتیب سری-استوپ درست نیست
07E	مدشناسایی بالا و پایین با هم فعال شده اند
08E	در لوایی بر ای مدت زیادی باز مانده است
09E	سنسور دورانداز و توقف با هم فعال شده اند
10E	سنسور اضافه وزن فعال شده است
11E	در کابین بسته نشده است
12E	در طبقات قفل نشده است
15E	کابین در مرحله شناسایی ناموفق بوده است
17E	زمان تراول بیش از حد مجاز است
18E	کابین بعد از دور اندازی سنسور توقف را ندیده است
20E	ترمز موتور آزاد نشده است
21E	موتور داغ کرده است
22E	یکی از کنتاکتورها دایم فعال مانده است
23E	
24E	جهت مرکت کابین برعکس است . (عملکرد مدهای شناسایی CA1 و CAN صحیح نمی باشد.)
28E	دکمه DO و DC با هم فعال شده اند
29E	دکمه DO بیش از اندازه فعال مانده است
30E	G22 مدار قطع شده است .
32E	دکمه اضمار بیش از زمان مجاز فعال مانده است
36E	عملیات نجات موفقیت آمیز نبوده است .
37E	یکی از نیغه های SLF یا LEF ایراد دارد .

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20