



PELAZZA PEPPINO S.r.l.

20063 CERNUSCO SUL NAVIGLIO (MI) – ITALY
Via Ponchielli, 6/8
Tel. 02/92.31.694
Tel. 02/92.11.0343
Fax 02/92.42.706

Web Site: www.pelazza.com
E-mail: pelazza@pelazza.com

**MANUALE
PER QUADRO DI MANOVRA
CON SCHEDA EURO-00 A MICROPROCESSORE**

INDICE

INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA	pag. 2
CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA SCHEDA EURO-00	pag. 3
MANOVRA DI MONTAGGIO	pag. 5
ESEMPIO COLLEGAMENTO BOTTONIERA DI MANOVRA PROVVISORIA	pag. 6
POSIZIONAMENTO IMPULSORI E MAGNETI	pag. 7
ISTRUZIONI PER LA PROGRAMMAZIONE DEI PARAMETRI DELLA SCHEDA	pag. 9
LAYOUT DELLA SCHEDA	pag.10
DESCRIZIONE MORSETTI DELLA SCHEDA	pag.11
INFORMAZIONI IMMEDIATE E SBLOCCO SCHEDA	pag.14
SBLOCCO SCHEDA	pag.15
STORICO GUASTI	pag.15
CANCELLAZIONE STORICO GUASTI	pag.15
PROCEDURA DI TEST DEL DISPOSITIVO DI EXTRACORSA	pag.15
DESCRIZIONE CODICI GUASTO	pag.16
TABELLA TEMPI PROGRAMMABILI	pag.24

INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA



Il quadro di manovra deve essere sempre collegato alla messa a terra. Se il quadro non fosse correttamente collegato alla messa a terra, si possono generare condizioni estremamente pericolose che possono essere causa di morte o seri danni alla persona.



Non collegare tensioni di alimentazione che eccedono il campo di tensione ammesso. Se vengono applicate tensioni eccessive i componenti del quadro di manovra verranno danneggiati.



La messa in servizio dell'impianto deve essere effettuata solo da personale qualificato. Quest'ultimo è responsabile di un adeguato collegamento a terra, di una adeguata protezione dei cavi di alimentazione, e del perfetto funzionamento, secondo le normative vigenti, di tutti i dispositivi di sicurezza facenti parte dell'impianto.

ATTENZIONE: è importante leggere questo manuale prima di iniziare il montaggio dell'impianto.

ATTENZIONE: il prodotto è in garanzia dal momento della vendita. Non deve subire interventi di modifica o manomissioni, pena la cessazione della garanzia.

PELAZZA PEPPINO S.r.l

non si assume nessuna responsabilità per eventuali danni a cose o persone determinati da un utilizzo improprio del prodotto.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA SCHEDA EURO-00

- Tensione di alimentazione 14 ÷ 24 Vac.
- Tensione di manovra 24 ÷ 110 Vcc o Vac (ingressi EXC-ALT-CS optoisolati).
- Uscite a transistor protette da cortocircuito, con carico massimo di 0,5A.
- Uscite a relè per teleruttori di marcia, apertura/chiusura porte e luminosa di occupato (OCC) con carico massimo di 5A.
- Parametri memorizzati su memoria EEprom (i dati rimangono memorizzati anche in assenza di alimentazione).
- Temperatura di funzionamento 0°C a + 50°C
- Dimensione 240 x 160 mm
- Peso 450g

MASSIMO NUMERO DI FERMATE

- Configurazione parallela:

DISPLAY 1 POLO PER PIANO. SENZA ESPANSIONI

Tipo di manovra	Prenotato salita/discesa	Prenotato discesa	Universale
Nr. Fermate	6	8	12

DISPLAY BINARIO. SENZA ESPANSIONI

Tipo di manovra	Prenotato salita/discesa	Prenotato discesa	Universale
Nr. Fermate	8	12	24

CON ESPANSIONI

Tipo di manovra	Prenotato salita/discesa	Prenotato discesa	Universale
Nr. Fermate	24	32	32

- Configurazione seriale solo cabina:

DISPLAY 1 POLO PER PIANO. SENZA ESPANSIONI

Tipo di manovra	Prenotato salita/discesa	Prenotato discesa	Universale
Nr. Fermate	8	12	12

DISPLAY BINARIO. SENZA ESPANSIONI

Tipo di manovra	Prenotato salita/discesa	Prenotato discesa	Universale
Nr. Fermate	12	24	24

CON ESPANSIONI

Tipo di manovra	Prenotato salita/discesa	Prenotato discesa	Universale
Nr. Fermate	24	32	32

- Configurazione seriale completa:

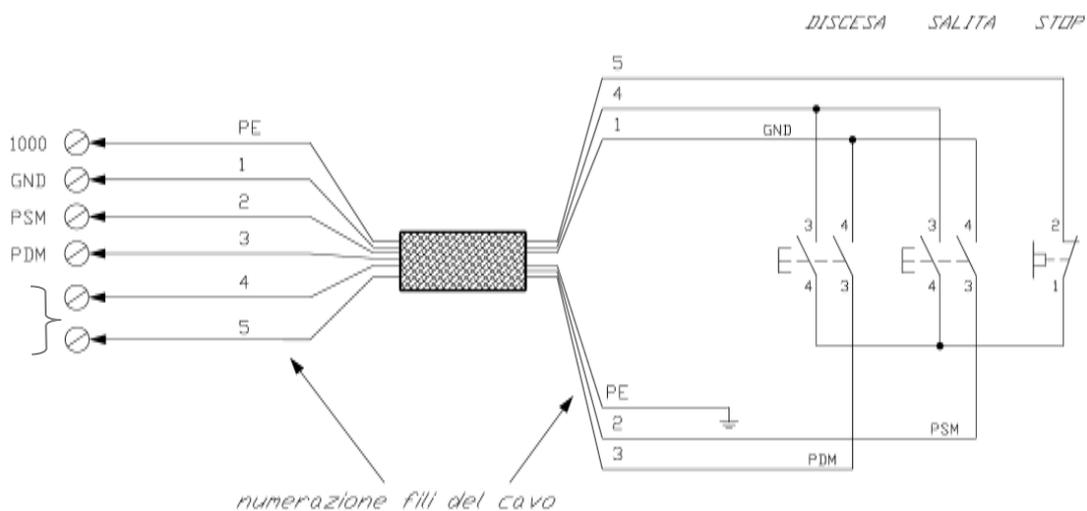
Tipo di manovra	Prenotato salita/discesa	Prenotato discesa	Universale
Nr. Fermate	32	32	32

MANOVRA DI MONTAGGIO

Collegare i seguenti dispositivi seguendo lo schema elettrico in dotazione:

- Extracorsa
 - Stop fossa
 - Regolatore
 - Arcata
 - Preliminari
 - Accostamento porta cabina
 - Catenacci
 - Bottoniera di manovra provvisoria
 - Motore di trazione (U, V, W)
 - Freno motore (F+, F-)
 - Pattino retrattile (PR+, PR-)
 - Motore pompa (collegamento diretto X, Y, Z) (collegamento Δ U1, V1, W1 e U2, V2, W2)
 - Elettrovalvole (partenza, livellamento, discesa)
 - Termico motore (TM1, TM morsetto scheda)
 - Ponticellare i rifasatori (RD con GND e RS con GND)
 - Ponticellare l'ingresso di manutenzione (MAN con GND)
- Se non si ha la possibilità di connettere i seguenti dispositivi, procedere cavallottandoli al quadro di manovra
- Vedi schema di seguito

ESEMPIO COLLEGAMENTO BOTTONIERA DI MANOVRA PROVVISORIA



Da collegare ai morsetti della
centralina delle sicurezza dove è
indicato la bottoniera di
manutenzione nello schema

ATTENZIONE:

se l'impianto non si dovesse muovere verificare che, eseguendo un comando di manutenzione salita o discesa:

- sia presente tensione tra il morsetto 1000 del quadro e i tre ingressi EXC-ALT-CS della scheda.
- i led di segnalazione PSM e PDM indichino che i comandi salita e discesa della bottoniera di manutenzione vengano ricevuti correttamente dalla scheda.
- gli ingressi RS e RD della scheda siano accesi.

Se fosse tutto regolare, andare a controllare le INFORMAZIONI IMMEDIATE tramite il pulsante S1(DATO).

POSIZIONAMENTO IMPULSORI E MAGNETI

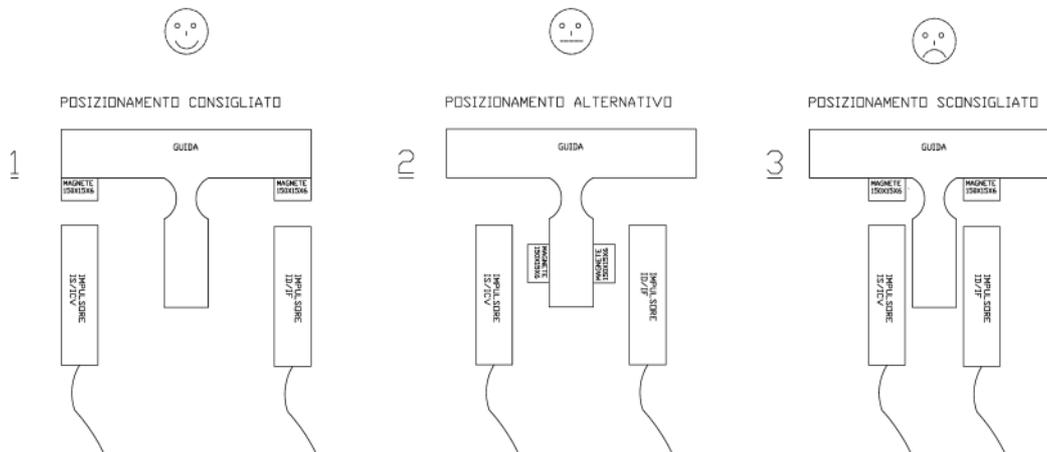


Fig.1

In figura nr.1 vengono rappresentate tre modalità di posizionamento dei magneti rispetto agli impulsori di lettura nel vano. Si ribadisce che la modalità “1” rappresenta il modo più corretto di posizionamento. Evitare di posizionare i magneti vicino agli angoli delle guide.

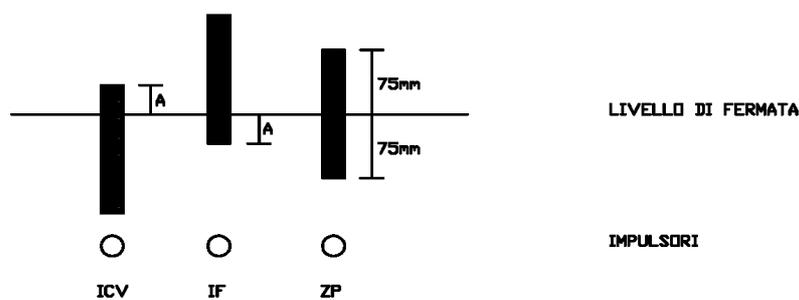


Fig.2

In figura nr.2 viene rappresentato il corretto posizionamento dei magneti al livello di fermata. La metà del magnete letto dall'impulsore ZP deve essere esattamente al livello della fermata. La quota “A” non deve superare i 20mm imposti dalle normative vigenti nel caso in cui sia presente la funzione di ri-livellamento.

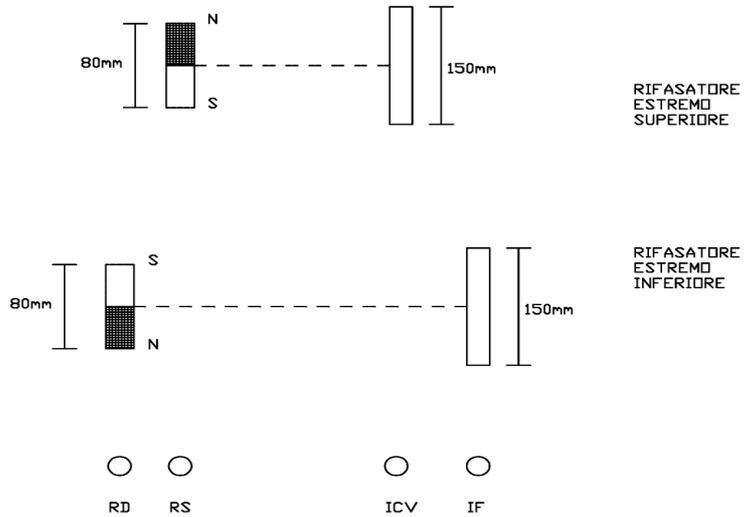
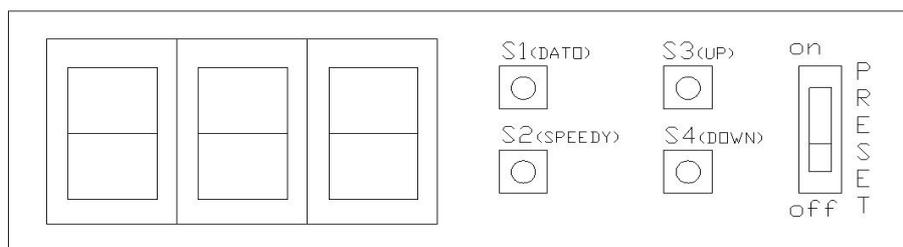


Fig.3

In figura nr.3 viene rappresentato il corretto posizionamento dei magneti di rifasamento rispetto ai magneti del selettore. Le metà dei magneti di rifasamento devono corrispondere alle metà dei magneti di rallentamento salita (ICV) o discesa (IF).

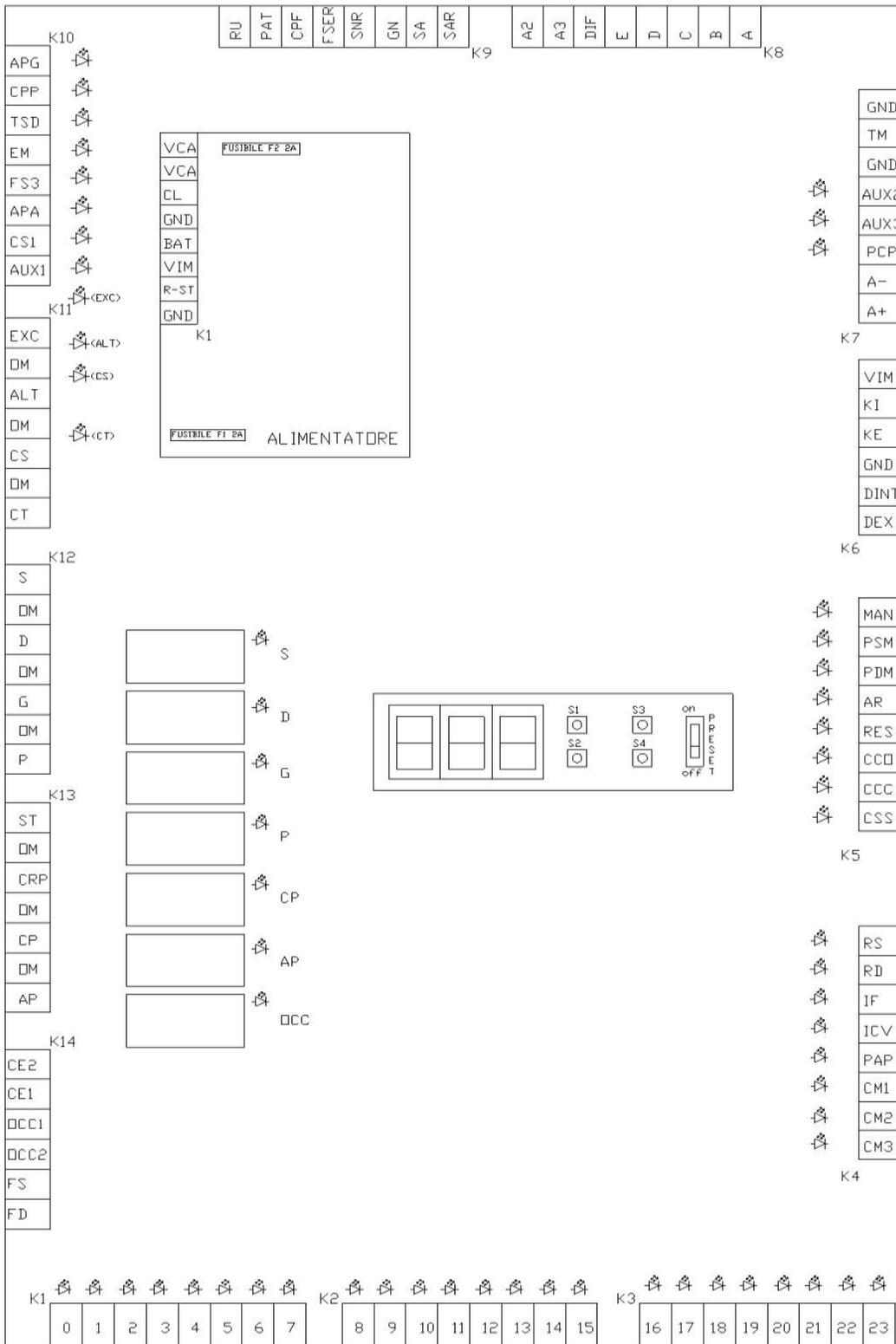
ISTRUZIONI PER LA PROGRAMMAZIONE DEI PARAMETRI DELLA SCHEDA

- 1) Commutare il selettore PRESET in posizione ON per entrare in programmazione: l'impianto rimarrà in occupato e visualizzerà "P00".
- 2) Utilizzare i pulsanti S3(UP) o S4(DOWN) per cercare il parametro "P" da modificare.
- 3) Una volta raggiunto il parametro premere il pulsante S1(DATO): verrà visualizzato il valore contenuto.
- 4) Per modificare il valore presente nel parametro tenere premuto il pulsante S1(DATO) e premere anche il pulsante S3(UP) o S4(DOWN), a seconda che si voglia incrementare o decrementare il valore.
- 5) Per memorizzare il cambiamento basterà rilasciare il pulsante S1(DATO): la conferma della memorizzazione viene segnalata da tre lampeggi del display.
- 6) Riportare il selettore PRESET in posizione OFF: l'impianto tornerà al funzionamento normale con i nuovi parametri impostati.



Tastiera di programmazione

LAYOUT DELLA SCHEDA



DESCRIZIONE MORSETTI DELLA SCHEDA

CONNETTORE K1 DELLA SCHEDA ALIMENTATORE

GND= alimentazione negativa della scheda e delle luminose esterne
R-ST= riservato
VIM= uscita alimentazione 13Vcc stabilizzata e tamponata da batteria
BAT= ingresso batteria 12Vcc per funzioni di allarme ed emergenza
GND= alimentazione negativa della scheda e delle luminose esterne
CL= uscita non livellata comune lampade (da 11,5 Vcc a 20,5 Vcc) assente in mancanza di rete
VCA= ingresso alimentazione alternata da 14Vac a 24 Vac
VCA= ingresso alimentazione alternata da 14Vac a 24 Vac

CONNETTORI K1, K2, K3

0...23= ingressi chiamate e relative segnalazioni di occupato, in arrivo o prenotazione, oppure uscite della segnalazione di posizione

CONNETTORE K4

CM3= ingresso contatto (n.c) fotocellula più costola mobile 3°accesso, o abilitazione manovra interna
CM2= ingresso contatto (n.c) fotocellula più costola mobile 2°accesso
CM1= ingresso contatto (n.c) fotocellula più costola mobile 1°accesso
PAP= ingresso contatto (n.o) pulsante apri-porta
ICV(IS)= impulsore rallentamento salita e fermata discesa (monostabile n.o)
IF(ID)= impulsore rallentamento discesa e fermata salita (monostabile n.o)
RD= rifasatore discesa (bistabile)
RS= rifasatore salita (bistabile)

CONNETTORE K5

CSS= ingresso contatto (n.o o n.c) sovraccarico
CCC= ingresso contatto (n.o) carico completo
CCO= ingresso contatto (n.o) fondo mobile
RES= ingresso contatto (n.o) reset allarme
AR= ingresso contatto (n.o) allarme ricevuto
PDM= ingresso contatto (n.o) pulsante di manutenzione discesa
PSM= ingresso contatto (n.o) pulsante di manutenzione salita
MAN=ingresso contatto (n.o) chiave di manutenzione

CONNETTORE K6

DEX= trasmissione seriale dati di piano
DINT= trasmissione seriale dati di cabina
GND= alimentazione negativa della scheda e delle luminose esterne
KE= clock per trasmissione seriale di piano
KI= clock per trasmissione seriale di cabina
VIM= uscita alimentazione 13Vcc stabilizzata e tamponata da batteria

CONNETTORE K7

A+= ingresso positivo sirena di allarme
A-= ingresso negativo sirena di allarme
PCP= ingresso contatto (n.o) pulsante chiudi-porta
AUX3= ingresso controllo circuito di sicurezza per impianti elettrici con emendamento A3
AUX2= ingresso controllo contatto (n.c) freno (BR2), o contatto (n.o) centralina NGV(RUN)
con emendamento A3
GND= alimentazione negativa della scheda e delle luminose esterne
TM= ingresso termistore motore
GND= alimentazione negativa della scheda e delle luminose esterne

CONNETTORE K8

A= segnalazione binaria di posizione
B= segnalazione binaria di posizione
C= segnalazione binaria di posizione
D= segnalazione binaria di posizione
DIF= uscita comando limitatore di velocità, o 2° elettrovalvola di discesa per emendamento A3
A2= uscita comando di apertura porte 2° accesso
A3= uscita comando di apertura porte 3° accesso, o segnalazione cabina al piano

CONNETTORE K9

SAR= uscita segnalazione allarme ricevuto in cabina
SA= uscita segnalazione allarme inviato ai piani
GN= uscita gong
SNR= uscita suoneria sovraccarico
FSER= uscita di fuori servizio (attiva in rifasamento, in manutenzione, in blocco)
CPF= timer con ritardo alla diseccitazione (pilotato da ingresso FS3)
PAT= uscita comando pattino retrattile
RU= timer con ritardo alla eccitazione (pilotato da ingresso CS1)

CONNETTORE K10

APG= ingresso controllo piccola velocità e apertura porte
CPP= ingresso controllo grande velocità
TSD= ingresso controllo contattori di marcia e freno motore
EM= ingresso di emergenza per il riporto al piano
FS3= ingresso del timer con uscita CPF, o abilitazione manovra pompieri
APA= ingresso zona porte per abilitazione pre-apertura
CS1= ingresso controllo circuito di sicurezza per impianti idraulici, o ingresso del timer
con uscita RU
AUX1= ingresso controllo contatto (n.c) freno (BR1), o contatto (n.c) centralina NGV (RDY) per
emendamento A3

CONNETTORE K11

EXC= ingresso di controllo extra-corsa solo per idraulici, o di controllo alimentazione della linea delle sicurezze per elettrici

OM= alimentazione negativa della manovra

ALT= ingresso controllo dispositivi della prima serie delle sicurezze: extracorsa, stop fossa, chiave di manutenzione, alt manutenzione, arcata, regolatore, preliminari, contatto di guasto B-C dell'inverter, accostamento porte cabina (SOLO PER IMPIANTI MANUALI).

OM= alimentazione negativa della manovra

CS= ingresso controllo dispositivi della seconda serie delle sicurezze: catenacci e accostamento porte cabina (PER IMPIANTI SEMI-AUTOMATICI / AUTOMATICI), o solo accostamento porte cabina (PER IMPIANTI MANUALI).

OM= alimentazione negativa della manovra

CT= comune dei comandi di marcia

CONNETTORE K12

S= uscita comando di salita

OM= alimentazione negativa della manovra

D= uscita comando di discesa

OM= alimentazione negativa della manovra

G= uscita comando di grande velocità

OM= alimentazione negativa della manovra

P= uscita comando di piccola velocità per elettrici, o di marcia salita/discesa o commutazione triangolo per idraulici

CONNETTORE K13

ST= uscita comando di avviamento a stella e di marcia discesa per idraulici

OM= alimentazione negativa della manovra

CRP= comune comandi apertura/chiusura porte

OM= alimentazione negativa della manovra

CP= uscita comando chiusura porte

OM= alimentazione negativa della manovra

AP= uscita comando apertura porte 1° accesso

CONNETTORE K14

CE1= alimentazione negativa della scheda e delle luminose esterne (=GND)

CE2= uscita comune chiamate di piano per manovra universale (attiva con occupato spento), e comando della luce mobile di cabina

OCC1= uscita segnalazione di occupato (attiva con occupato acceso)

OCC2= alimentazione negativa della scheda e delle luminose esterne (=GND)

FS= uscita segnalazione freccia di salita

FD= uscita segnalazione freccia di discesa

INFORMAZIONI IMMEDIATE

Durante il funzionamento normale dell'impianto, con la scheda non in stato di errore e con il selettore PRESET in posizione OFF è possibile:

- A) Premendo il pulsante S2 (SPEEDY), visualizzare la tensione della batteria.
- B) Premendo il pulsante S1 (DATO), visualizzare lo stato di alcune condizioni che possono impedire la marcia o il ritorno in stato di libero della cabina.
Se nessuna di queste condizioni è verificata, premendo il pulsante S1(DATO) il display rimane invariato al numero della fermata a cui è posizionata la cabina.

Di seguito vengono elencate le possibili condizioni di impedimento in ordine di priorità:

Codice	Descrizione
S41	Prima serie di sicurezze non alimentata (ALT spento)
S42	Fotocellule o costole mobili interrotte (CM1-2-3)
S43	Pulsante apri-porta premuto (PAP)
S44	Pulsante chiudi-porta premuto (PCP)
S45	Sovraccarico inserito (CSS)
S46	Carico completo inserito (CCC)
S47	Fondo mobile inserito (CCO)
S48	Ingresso allarme premuto (A+/ A-)
S49	Emergenza inserita (EM)
S50	Pulsante di manutenzione salita premuto (PSM)
S51	Pulsante di manutenzione discesa premuto (PDM)
S52	Manutenzione inserita (MAN)
S53	Manovra pompieri inserita (FS3)
S54	Manovra interna inserita (CM3)
S58	Comunicazione duplex attiva

Priorità alta



Priorità bassa

SBLOCCO SCHEDA

Con la scheda in stato di errore, premendo il pulsante S2 (SPEEDY) per alcuni secondi, viene eliminata la condizione del codice guasto e sbloccato l'impianto se il guasto era bloccante. Se il codice guasto non si elimina significa che la condizione che determina il guasto è ancora presente.

STORICO GUASTI

La scheda memorizza 32 guasti in sequenza dal più al meno recente. Per visualizzare l'errore più recente bisogna tenere premuti contemporaneamente i pulsanti S1(DATO) e S2(SPEEDY). Ogni volta che si rilasciano i due pulsanti per più di un secondo l'errore visualizzato viene cancellato. Premendo più volte la coppia di pulsanti, vengono visualizzati in sequenza tutti i guasti.

CANCELLAZIONE STORICO GUASTI

Per cancellare tutti i guasti memorizzati bisogna tenere premuto il pulsante S2(SPEEDY) e premere tre volte il pulsante S1(DATO) ad intervalli di circa 1 secondo: alla terza volta tenere il pulsante S1(DATO) premuto fino a che compare il numero "99", che conferma l'avvenuta cancellazione dei guasti.

PROCEDURA DI TEST DEL DISPOSITIVO DI EXTRACORSA

Test del dispositivo extracorsa durante la marcia salita

Cortocircuitare sulla scheda di quadro Euro-00 il morsetto GND con l'ingresso RS (rifasatore salita), eseguire un comando di manutenzione salita e verificare che il dispositivo di sicurezza extracorsa blocchi la marcia.

Test del dispositivo extracorsa durante la marcia discesa

Cortocircuitare sulla scheda di quadro Euro-00 il morsetto GND con l'ingresso RD (rifasatore discesa), eseguire un comando di manutenzione discesa e verificare che il dispositivo di sicurezza extracorsa blocchi la marcia.

DESCRIZIONE CODICI GUASTO

Nota:

NB = guasto non bloccante (rieseguendo una chiamata, se si sono ripristinate tutte le condizioni necessarie a consentire una marcia, la scheda prova a ripartire: se la nuova corsa va a buon fine l'indicazione di guasto viene automaticamente annullata).

B = guasto bloccante (l'impianto rimane bloccato: per ripristinare necessita premere il pulsante S2 (SPEEDY) fino alla eliminazione del codice di guasto).

A00..A31(NB)	DESCRIZIONE: Mancata partenza, riscontrata dall'ingresso CS che rimane aperto, o dall'ingresso TSD che rimane chiuso con cabina in zona di fermata, o per gli impianti a 2 velocità o idraulici dall'ingresso CPP che rimane chiuso con cabina in zona di fermata, o dagli ingressi ICV e IF che rimangono entrambi chiusi.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none">- Catenacci che non chiudono alla fermata indicata (00-31).- Per impianti con porte cabina automatiche/semiautomatiche il contatto di accostamento porte cabina non chiude.- Mancanza di alimentazione in chiusura dell'operatore porte, o chiusura ostacolata.- Finecorsa chiusura porte interrotto, o che si apre con catenacci non ancora chiusi.- Mancata eccitazione del relè/contattore TC di chiusura porte.- Non si eccita nessuno dei contattori di marcia i cui contatti NC comandano l'ingresso TSD: TL e TL1 per impianti con inverter (controllare la eccitazione del relè RTL) o TS/S o TD/D per impianti a 2 velocità o idraulici.- Per impianti a 2 velocità o idraulici non si eccita nessuno dei contattori di marcia i cui contatti NC comandano l'ingresso CPP: TP o TL o ST o TR.- La cabina non si muove nonostante CS si chiuda e TSD e CPP si aprano: controllare la eccitazione di tutti i contattori di marcia, l'apertura del freno, la sufficienza di coppia dell'inverter in partenza in salita a pieno carico, l'arrivo dei comandi all'inverter o al soft - starter, la apertura della elettrovalvola di discesa o di partenza salita, la alimentazione della pompa idraulica.
A37 (NB)	DESCRIZIONE: Incongruenza con cabina in zona di fermata tra gli impulsori IS-ID e l'ingresso APA.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none">- Ingresso APA aperto con cabina in zona di fermata (ICV e IF chiusi).
A38 (NB)	DESCRIZIONE: Errore del rifasatore RS.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none">- Apertura del rifasatore RS con cabina non al piano estremo superiore.- Mancata richiusura del rifasatore RS all'uscita dal piano estremo superiore.- Numero di fermate programmato al parametro 36 superiore ai piani effettivi- Malf funzionamento degli impulsori ICV e/o IF che sfasano l'impianto saltando la generazione di uno o più impulsi.
A39 (NB)	DESCRIZIONE: Errore del rifasatore RD.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none">- Apertura del rifasatore RD con cabina non al piano estremo inferiore.- Mancata richiusura del rifasatore RD all'uscita dal piano estremo inferiore.- Malf funzionamento degli impulsori ICV e/o IF che sfasano l'impianto saltando la generazione di uno o più impulsi.
A41 (NB)	DESCRIZIONE: Rifasatori RS ed RD entrambi aperti.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none">- Malf funzionamento di uno dei due rifasatori, o interruzione dei loro collegamenti al quadro.- Controllare che RD si apra solo all'estremo inferiore e che RS si apra solo all'estremo superiore.

A42 (NB)	DESCRIZIONE: Zona fermata non trovata.
CAUSE:	- Errata disposizione dei magneti di fermata, o mancata chiusura degli impulsori di fermata dopo il rallentamento: ICV e IF non si attivano contemporaneamente (se il parametro 33 ha valore 2 è mancante la chiusura del solo impulsore IF).
A43 (NB)	DESCRIZIONE: Errore dell'impulsore del selettore ICV (esiste solo se il parametro 33 ha valore 2).
CAUSE:	- Errata disposizione dei magneti dell'impulsore ICV, o mancata chiusura dell'impulsore ICV al piano di arrivo.
A44 (NB-B)	DESCRIZIONE: Mancata apertura del rifasatore RS al piano estremo superiore o del rifasatore RD al piano estremo inferiore. Alla prima chiamata successiva la cabina viene rinviata al piano estremo opposto e dopo andrà a servire automaticamente la chiamata eseguita. Se per due volte di seguito la cabina arriva allo stesso piano estremo senza riscontrare la apertura del rifasatore corrispondente, allora l'impianto rimarrà bloccato.
CAUSE:	- Malfunzionamento degli impulsori ICV e/o IF che sfasano l'impianto generando impulsi in eccesso. - Malfunzionamento di uno dei due rifasatori, o cortocircuito a GND dei loro collegamenti al quadro. - Numero di fermate programmato al parametro 36 inferiore al numero di piani effettivi.
A45 (NB)	DESCRIZIONE: Mancata esecuzione del cambio velocità, riscontrata dall'ingresso APG che non si richiude al rallentamento.
CAUSE:	- Contatto NC del relè GV o del contattore AGV, che comanda APG, difettoso. - Mancata diseccitazione del relè GV o del contattore AGV al rallentamento.
A46 (NB)	DESCRIZIONE: Ingresso CPP aperto a impianto fermo.
CAUSE:	- Uno dei contatti NC che comandano CPP è difettoso - Possibile contattore incollato per impianti a 2 velocità o idraulici: TP o TL o ST o TR - Diodo tra TSD e CPP non funzionante per impianti con inverter.
A47 (NB)	DESCRIZIONE: Ingresso TSD aperto a impianto fermo.
CAUSE:	- Uno dei contatti NC che comandano TSD è difettoso. - Possibile contattore incollato per impianti a 2 velocità: TS o TD. - Possibile contattore incollato per impianti idraulici: S o D o DN. - Possibile contattore incollato per impianti con inverter: TL o TL1 o TF.
A48 (NB)	DESCRIZIONE: Ingresso APG aperto a impianto fermo.
CAUSE:	- Uno dei contatti NC del relè GV o del relè/contattore TA, che comandano APG, è difettoso - Possibile contattore incollato per impianti a 2 velocità o idraulici: TG o AGV o TA.
A49 (NB)	DESCRIZIONE: Mancata apertura dell'ingresso TSD alla partenza in salita con cabina non in zona di fermata, oppure richiusura dell'ingresso TSD durante una marcia salita in grande velocità.
CAUSE:	- Mancata eccitazione del contattore di marcia salita per impianti a 2 velocità o idraulici: TS o S. - Mancata eccitazione dei contattori di marcia per impianti con inverter: TL e TL1.
A50 (NB)	DESCRIZIONE: Mancata apertura dell'ingresso TSD alla partenza in discesa con cabina non in zona di fermata, oppure richiusura dell'ingresso TSD durante una marcia discesa in grande velocità.
CAUSE:	- Mancata eccitazione del contattore di marcia discesa per impianti a 2 velocità o idraulici: TD o D. - Mancata eccitazione dei contattori di marcia per impianti con inverter: TL e TL1.

A51 (NB)	DESCRIZIONE: Mancata apertura dell'ingresso APG alla partenza in grande velocità
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Mancata eccitazione del contattore di grande velocità per impianti a 2 velocità o idraulici: TG o AGV. - Mancata eccitazione del relè GV per impianti con inverter. - Per impianti con inverter questo guasto può essere determinato anche dalla mancata attivazione del relè TLA, o dai contatti NO difettosi dei relè TLA o RTL che danno il consenso alla eccitazione del relè GV.
A52 (NB)	DESCRIZIONE: Mancata apertura dell'ingresso CPP al rallentamento o durante una marcia in piccola velocità, oppure solo per impianti idraulici mancata apertura dell'ingresso CPP alla partenza in grande velocità.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Mancata eccitazione del contattore di piccola velocità per impianti a 2 velocità: TP. - Mancata eccitazione dei contattori di marcia per impianti idraulici: TL o ST o TR. - Eccitazione errata del relè GV per impianti con inverter.
A53 (NB)	DESCRIZIONE: Guasto equivalente a quello con codice A00...A31, avvenuto in partenza per un rifasamento.
CAUSE:	- Vedere le stesse cause del guasto A00...A31.
A54 (NB)	DESCRIZIONE: Mancata chiusura porte, riscontrata dall'ingresso CS che rimane aperto (esiste solo se il parametro 32 ha valore 0 o 1, e se l'impianto non è programmato per porte manuali).
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Parametro 32 erroneamente non programmato al valore 2 o 3. - Mancanza di alimentazione in chiusura dell'operatore porte, o chiusura ostacolata. - Catenacci che non chiudono. - Contatto di accostamento porte cabina che non chiude. - Finecorsa chiusura porte interrotto, o che si apre con catenacci non ancora chiusi. - Mancata eccitazione del relè/contattore TC di chiusura porte.
A55 (NB)	DESCRIZIONE: Mancata apertura porte, riscontrata dall'ingresso CS che rimane chiuso (esiste solo se il parametro 32 ha valore 0 o 1, e se l'impianto non è programmato per porte manuali).
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Catenacci e accostamento porte cabina che non si aprono. - Finecorsa apertura porte interrotto. - Mancata eccitazione del relè/contattore TA di apertura porte.
A56 (NB)	DESCRIZIONE: Apertura porte non completata, riscontrata dall'ingresso APG che si apre e rimane aperto a seguito di un comando di apertura (esiste solo se il parametro 32 ha valore 0 o 1, e se l'impianto non è programmato per porte manuali).
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Mancanza di alimentazione in apertura dell'operatore porte, o apertura ostacolata. - Mancato completamento della apertura porte nonostante la eccitazione del relè/contattore TA di apertura. - Finecorsa apertura porte che non si apre a fine apertura.
A58 (NB)	DESCRIZIONE: Programmazione di un valore errato in uno dei parametri della scheda.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Tentativo di programmazione di un parametro con un valore incoerente. - Memoria dati di programmazione difettosa o da azzerare.
A61 (NB)	DESCRIZIONE: Chiusura porte non completata, riscontrata dagli ingressi CS e CPP che rimangono entrambi aperti a seguito di un comando di chiusura (esiste solo se il parametro 32 ha valore 0 o 1, e se l'impianto non è programmato per porte manuali).
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Mancanza di alimentazione in chiusura dell'operatore porte, o chiusura ostacolata. - Mancato completamento della chiusura porte nonostante la eccitazione del relè/contattore TC di chiusura.

A62 (B)	DESCRIZIONE: Mancata commutazione (almeno una singola apertura o chiusura) dell'ingresso FS3, durante tutte le corse che sono state necessarie per eseguire una salita (anche con discese intermedie) dal piano estremo inferiore al piano estremo superiore (esiste solo se il parametro 15 è programmato al valore 99).
CAUSE:	- Controllare il funzionamento in apertura e in chiusura dei contatti che comandano l'ingresso FS3.
A63 (B)	DESCRIZIONE: Esaurimento del numero di corse programmato per la manutenzione (esiste solo se il parametro 45 ha un valore inferiore a 90).
CAUSE:	- Reinserire nuovamente il numero di corse.
A64 (B-NB)	DESCRIZIONE: Surriscaldamento del termistore del motore (questo guasto è non bloccante se il parametro 25 ha valore 1 o 3).
CAUSE:	- Reale surriscaldamento del motore. - Termistore difettoso. - Interruzione del circuito fra i morsetti TM e GND della scheda.
A66 (NB)	DESCRIZIONE: Al momento dell'arresto ai piani la cabina scivola oltre la zona di chiusura degli impulsori di fermata.
CAUSE:	- Le bande degli impulsori IS e ID non si sovrappongono a sufficienza, per cui gli ingressi ICV e IF non si attivano contemporaneamente per uno spazio adeguato allo scivolamento della cabina alla fermata (se il parametro 33 ha valore 2 o 3 è insufficiente lo spazio di chiusura del solo impulsore IF). - Eventualmente regolare le elettrovalvole, o il tempo di soft-stop, o i parametri dell'inverter, allo scopo di ridurre lo spazio di scivolamento della cabina alla fermata.
A67 (NB)	DESCRIZIONE: Attivazione dei dispositivi che impediscono il ritorno dell'impianto in stato di libero per un tempo superiore al quadruplo di quello programmato al parametro 5.
CAUSE:	- Fotocellule o costole mobili attivate (ingressi CM1-CM2-CM3 spenti in base agli accessi programmati). - Pulsante apriporta attivo (ingresso PAP acceso). - Sovraccarico attivato (ingresso CSS acceso se programmato NO, o ingresso CSS spento se programmato NC). - Prima serie di sicurezze aperta (mancanza di tensione all'ingresso ALT). - Presenza di alimentazione fra gli ingressi A+/A- (pulsante allarme premuto).
A68 (NB)	DESCRIZIONE: Tensione della batteria d'allarme bassa, corto circuito o sovraccarico di una delle uscite per le luminose di posizione, prenotato, in arrivo, direzione, fuori servizio, allarme inviato ai piani, allarme ricevuto in cabina, gong, sovraccarico, posizione binaria, o di una delle uscite di comando della scheda.
CAUSE:	- Misurare la tensione della batteria d'allarme dopo aver scollegato i due faston, e controllare che la tensione GND-BAT salga a un minimo di 13,5Vcc sempre con batteria scollegata. - Per individuare quale uscita determina il problema isolare progressivamente le seguenti uscite della scheda fino ad eliminare l'indicazione di guasto: morsetti 0...23, FS/FD, FSER, SA, SAR, GONG, SNR, A/B/C/D/E, oppure morsetti RU, PAT, A2, A3, DIF, CPF.
A72 (NB)	DESCRIZIONE: Collegamento seriale cabina guasto (l'impianto può muoversi in ispezione, ma non in manovra normale).
CAUSE:	- Controllare la correttezza e l'integrità del cablaggio seriale tra la scheda EURO e il display cabina serie SERCAR o LCD500, o con il modulo VEG400 o ITF400 sul tetto cabina (morsetti DINT, KI, VIM, GND). - Controllare che sia presente la alimentazione di 13Vcc al display cabina o al modulo sul tetto cabina.

A73 (NB)	DESCRIZIONE: Collegamento seriale di piano guasto (esiste solo se il quadro è equipaggiato con un modulo VEG400 o ITF400 per la espansione degli ingressi/uscite paralleli di chiamata e di posizione).
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Controllare la correttezza e l'integrità del cablaggio seriale tra la scheda EURO e il modulo VEG400 o ITF400 disposto nel quadro (morsetti DEX, KE, VIM, GND). - Controllare che sia presente la alimentazione di 13Vcc al modulo nel quadro.
A74 (B-NB)	DESCRIZIONE: Guasto secondo Emendamento A3 per impianti idraulici tipo HYDR/H (guasto non bloccante) o per impianti elettrici tipo ELEC/L (guasto bloccante), causa ingresso AUX1 aperto a impianto fermo.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Per impianti idraulici tipo HYDR/H: <ul style="list-style-type: none"> - Contatto NC del contattore DN che comanda AUX1 difettoso. - Contattore DN incollato. - Guasto dell'uscita DIF della scheda EURO che rimane sempre attiva. - Per impianti elettrici tipo ELEC/L: <ul style="list-style-type: none"> - Contatto di controllo del limitatore aperto a impianto fermo, o difettoso. - Elettromagnete della bobina di antideriva non in posizione di riposo a impianto fermo, o ritorno a riposo ritardato alla fermata. - Relè di comando della bobina di antideriva incollato. - Guasto dell'uscita DIF della scheda EURO che rimane sempre attiva.
A75 (B-NB)	DESCRIZIONE: Guasto secondo emendamento A3 per impianti idraulici tipo HYDR/H (guasto non bloccante) o per impianti elettrici tipo ELEC/L (guasto bloccante), causa mancata apertura dell'ingresso AUX1 con DN eccitato o con bobina antideriva alimentata.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Per impianti idraulici tipo HYDR/H: <ul style="list-style-type: none"> - Contattore DN guasto. - Guasto dell'uscita DIF della scheda EURO che rimane sempre aperta. - Per impianti elettrici tipo ELEC/L: <ul style="list-style-type: none"> - Contatto di controllo del limitatore difettoso (non si apre con bobina antideriva alimentata). - Mancata attrazione dell'elettromagnete della bobina antideriva. - Relè di comando della bobina di antideriva guasto. - Guasto dell'uscita DIF della scheda EURO che rimane sempre aperta.
A80 (NB)	DESCRIZIONE: Intervento del massimo tempo corsa impostato al parametro 6 (il conteggio del tempo corsa viene riazzerato al raggiungimento della zona di fermata di ogni piano).
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - La cabina viaggia ad una velocità molto inferiore a quella nominale: controllare la elettrovalvola di grande velocità o il comando di grande velocità dell'inverter. - La cabina esce dal piano di partenza ma non riesce ad arrivare al piano chiamato causa mancanza di coppia in piccola velocità, o causa freno non completamente aperto, o causa slittamento delle funi. - Tempo corsa impostato al parametro 6 troppo breve per le caratteristiche dell'impianto (velocità nominale in rapporto al massimo interpiano).
A81 (B-NB)	DESCRIZIONE: Mancanza di tensione all'ingresso EXC (se l'impianto è elettrico il guasto è non bloccante, a meno che il parametro 29 abbia valore 2 o 3).
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Se l'impianto è idraulico la cabina è andata in extracorsa (guasto bloccante): controllare il cablaggio e il funzionamento del contatto di extracorsa (se il guasto viene segnalato erroneamente ad ogni mancanza di alimentazione alla linea delle sicurezze, controllare la chiusura del contatto del relè che comanda l'ingresso EM). - Se l'impianto è elettrico è mancata la alimentazione alla linea delle sicurezze (guasto non bloccante, a meno che il parametro 29 abbia valore 2 o 3): viene segnalato in caso di apertura della valvola automatica, o di interruzione del fusibile di alimentazione della linea delle sicurezze, o di interruzione della forza motrice al quadro.

A82 (B)	DESCRIZIONE: La cabina non riesce a ritornare nella zona di fermata durante un rilivellamento nel massimo tempo impostato al parametro 7 (il conteggio del tempo di rilivellamento è cumulativo anche per più ripescaggi diversi ravvicinati).
CAUSE: <ul style="list-style-type: none"> - Mancanza di alimentazione alla pompa idraulica. - Mancata apertura della elettrovalvola di partenza salita o di discesa. - Mancata apertura del freno. - Mancanza di coppia dell'inverter per la partenza in salita a pieno carico. - Mancanza dei comandi di marcia all'inverter o al soft-starter. - Mancata eccitazione dei teleruttori di marcia. - Tentativo di rilivellamento a porte aperte non andato a buon fine causa contatto del circuito di sicurezza 23-24 difettoso. 	
A83 (B)	DESCRIZIONE: Circuito di sicurezza di rilivellamento non attivato con cabina in zona di fermata, o sua mancata disattivazione all'uscita dal piano (controllo sull'ingresso CS1 per impianti idraulici o sull'ingresso AUX3 per impianti elettrici).
CAUSE: <ul style="list-style-type: none"> - Controllare il funzionamento del circuito di sicurezza: si devono attivare entrambi i canali CH1 e CH2 quando la cabina si arresta al piano, e accendere di conseguenza l'ingresso CS1 o AUX3; durante una marcia questo ingresso deve spegnersi appena la cabina esce dal piano (apertura dell'impulsore ZP). - Possibili cause per cui il circuito di sicurezza non attiva entrambi i canali CH1 e CH2 all'arrivo al piano sono: <ul style="list-style-type: none"> - Impulsore ZP che non si chiude o relè ZP che non si eccita al piano. - Impulsore ZP che non si riapre o relè ZP che non si diseccita fuori piano. - Relè ISD o relè IS e ID che non si eccitano al piano. - Chiusura non netta dell'impulsore ZP (il relè ZP traballa in eccitazione). - Collegamenti nei cavi piatti degli impulsori ZP, IS, ID che si interrompono momentaneamente in prossimità del piano. - Contatto NC di TL o AGV, che comanda il circuito di sicurezza, che non si chiude entro 2 secondi dalla fermata al piano. - Circuito di sicurezza non correttamente alimentato o difettoso. - Se, nonostante il circuito di sicurezza si attivi correttamente all'arrivo al piano, quando l'impianto va successivamente in guasto uno dei canali CH1 o CH2 risulta disattivato, possibili cause sono: <ul style="list-style-type: none"> - Impulsore ZP o collegamento di ZP che si riapre con cabina ferma al piano a causa di ondulazioni o vibrazioni della cabina (se CH2 spento). - Relè ZP (se CH2 spento) che traballa a impianto fermo. - Relè ISD (se CH1 spento) che traballa a impianto fermo. - Collegamenti nei cavi piatti degli impulsori ZP, IS, ID che si interrompono momentaneamente al piano. - Circuito di sicurezza non correttamente alimentato o difettoso. 	
A84 (B)	DESCRIZIONE: Senso di marcia contrario a quello comandato: apertura del rifasatore RD durante una marcia in salita o del rifasatore RS durante una marcia in discesa (esiste solo se il parametro 29 ha valore 2 o 3, quindi attivato per impianti idraulici).
CAUSE: <ul style="list-style-type: none"> - Malfunzionamento di uno dei due rifasatori, o interruzione dei loro collegamenti al quadro. - Errata disposizione dei magneti dei rifasatori RS o RD. - Controllare che RD si apra solo all'estremo inferiore e che RS si apra solo all'estremo superiore. 	
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div data-bbox="1284 2016 1436 2072" style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px;">Pag. 21/25</div> </div>	

A85 (B)	DESCRIZIONE: Guasto secondo Emendamento A3 causa rilevazione di un movimento incontrollato della cabina a porte aperte
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Per impianti idraulici tipo HYDR/1 o HYDR/1B possibile guasto di entrambe le elettrovalvole di discesa D e DN. - Per impianti idraulici tipo HYDR/H possibile guasto della elettrovalvola principale di discesa D. - Per impianti idraulici tipo HYDR/N possibile guasto delle elettrovalvole pilotate dal modulo NGV-A3 (consultare il manuale della centralina). - Per impianti elettrici tipo ELEC/1R o ELEC/P possibile guasto di entrambi i freni di sicurezza sull'argano o del freno di sicurezza sull'albero lento. - Per impianti elettrici tipo ELEC/1R o ELEC/P mancanza di coppia dell'inverter in partenza per un rilivellamento.
A86 (B)	DESCRIZIONE: Guasto secondo Emendamento A3 causa fallimento del monitoraggio della 1° elettrovalvola discesa per impianti idraulici tipo HYDR/1 o HYDR/1B, o causa rilevazione del malfunzionamento del contatto di controllo del freno BR1 per impianti elettrici tipo ELEC/1 o ELEC/1R.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Per impianti idraulici tipo HYDR/1 o HYDR/1B possibile guasto della elettrovalvola di discesa DN (la apertura della sola valvola D determina una discesa della cabina). - Per impianti elettrici tipo ELEC/1 o ELEC/1R guasto del contatto di controllo del freno BR1 (contatto aperto a impianto fermo, o mancata apertura con impianto in marcia, o chiusura ritardata alla fermata).
A87 (B)	DESCRIZIONE: Guasto secondo Emendamento A3 causa fallimento del monitoraggio della 2° elettrovalvola discesa per impianti idraulici tipo HYDR/1 o HYDR/1B, o causa rilevazione del malfunzionamento del contatto di controllo del freno BR2 per impianti elettrici tipo ELEC/1 o ELEC/1R.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Per impianti idraulici tipo HYDR/1 o HYDR/1B possibile guasto della elettrovalvola di discesa D (la apertura della sola valvola DN determina una discesa della cabina). - Per impianti elettrici tipo ELEC/1 o ELEC/1R guasto del contatto di controllo del freno BR2 (contatto aperto a impianto fermo, o mancata apertura con impianto in marcia, o chiusura ritardata alla fermata).
A89 (B)	DESCRIZIONE: Guasto secondo Emendamento A3 per impianti idraulici tipo HYDR/N causa fallimento del monitoraggio dei contatti RUN e RDY provenienti del modulo NGV-A3. Per un funzionamento regolare i led degli ingressi AUX1 e AUX2 a impianto fermo devono essere rispettivamente spento e acceso, e cambiare stato entrambi con cabina in marcia (quindi rispettivamente acceso e spento). La completa commutazione di stato di entrambi gli ingressi deve avvenire entro 2,5 secondi dall'avvio e dall'arresto dei comandi di marcia.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Ingresso AUX1 chiuso a impianto fermo (contatto RUN chiuso). - Ingresso AUX2 aperto a impianto fermo (contatto RDY aperto). - Ingresso AUX1 aperto con cabina in marcia (contatto RUN aperto). - Ingresso AUX2 chiuso con cabina in marcia (contatto RDY chiuso). - Cablaggio errato dei contatti RUN e RDY agli ingressi AUX1 e AUX2 della scheda. - Modulo NGV-A3 in stato di blocco causa guasto delle elettrovalvole (consultare il manuale della centralina). - Tempo di commutazione dello stato dei contatti RUN e RDY provenienti dal modulo NGV-A3 superiore ai 2,5 secondi di specifica.
A90 (NB)	DESCRIZIONE: Autoreset della scheda.
CAUSE:	<ul style="list-style-type: none"> - Arresto del programma causato da un possibile errore del firmware di gestione dell'impianto nella scheda EURO. - Controllare i valori di programmazione di tutti i parametri della scheda EURO

A91 (NB) **DESCRIZIONE:** Autoreset della scheda.

CAUSE:

- Abbassamento della tensione di alimentazione del microprocessore della scheda EURO causato da un possibile disturbo elettrico.
- Controllare che siano presenti tutti i dispositivi spegniarco (diodi e/o varistori) sulle uscite del quadro di freno, pattino retrattile, rallentamento porte, alimentazione trifase motore porte, e su tutte le bobine di relè e contattori nel quadro.
- Controllare le tensioni di alimentazione della scheda con impianto in marcia sia in salita che in discesa: VCA-VCA minimo 13,5 Vca, GND-VIM minimo 12,8 Vcc, GND-BAT minimo 12,0 Vcc.
- Controllare che, scollegando la batteria dell'allarme, la tensione GND-BAT salga a un minimo di 13,5Vcc.
- Controllare che la tensione fra GND e il polo positivo della batteria dell'allarme con polo positivo scollegato sia minimo 12,0Vcc.
- Controllare che non siano interrotti i due fusibili sul modulo alimentatore della scheda EURO.

A99 (NB) **DESCRIZIONE:** Nessun guasto memorizzato nello storico.

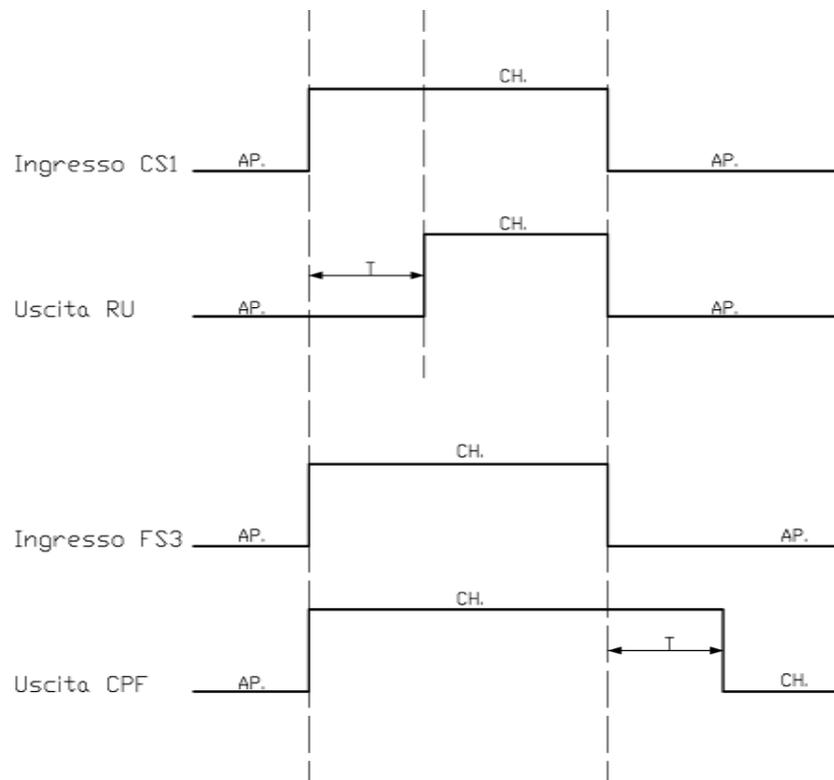
TABELLA TEMPI PROGRAMMABILI

10 dec.(decimi di secondo) = 1 s (secondo)

100 cent.(centesimi di secondo) = 1 s (secondo)

Parametro	Valori limite	Nome parametro	Descrizione
0	0-45 dec.	TIG	Durata impulso gong (0 = disabilitato)
1	2-45 sec.	TOP	Tempo massimo di apertura porte da regolare a circa 1-2sec superiore al tempo necessario per aprire le porte
2	2-45 sec.	TAP	Tempo di ripartenza e di attesa chiusura porte per stazionamento a porte chiuse
3	2-45 sec.	TCH	Tempo massimo di chiusura porte
4	2-99 dec.	TRA	TRA<70 Ritardo apertura porte alla fermata TRA>=70 Ritardo apertura porte dall'ingresso in zona di pre-apertura porte (ritardo = TRA-70)
5	10-99 sec.	TMP	Tempo di autotenuta manovra in attesa della partenza a seguito di una chiamata (monitoraggio dell'ingresso CS e delle altre condizioni del guasto A00 ÷ A31)
6	10-99 sec.	TMC	Tempo massima corsa tra un piano e l'altro TMC<80 Tempo = TMC TMC >= 80 Tempo = (TMC-80)*10 + 80sec TMC=99 → infinito
7	0-99 sec.	RIP	Tempo massimo di ri-livellamento RIP=0 → infinito
8	1-99 dec.	RCPV	Tempo di ritardo comando di rallentamento o piccola velocità (utilizzato SOLO per piani bassi o con rallentamento lungo).
9	0-25 sec.	TOC	Tempo di occupato per stazionamento a porte aperte, o tempo per il quale l'occupato rimane acceso dopo l'inizio della chiusura porte allo stazionamento.
10	0-99 dec.	TST	IDRAULICI TST=0-69 tempo di commutazione stella\triangolo TST=70-99 ritardo attivazione grande velocità alla partenza (ritardo = TST-70) ELETTRICI TST=69 uscita P come comando di piccola velocità TST=70 uscita P sempre attiva per impianti a una velocità

11	0-99 dec.	TRIF	Tempo di ritardo della caduta dei contattori di marcia all'arrivo al piano (dall'ingresso in zona di fermata).
12	1-99 x 10 sec.	TSN	Tempo di attesa per il ritorno automatico al piano (stabilito dal parametro 83)
13	1-99 min.	SBA	Tempo per il quale la batteria rimane attiva dopo l'attivazione dell'ingresso EM e dal rilascio del pulsante di allarme (SBA=99 → infinito)
14	0-95 dec.	TMR1	Timer con ritardo di eccitazione CS1= ingresso , RU= uscita
15	1-93 dec.	CHF	Timer con ritardo alla diseccitazione FS3= ingresso , CPF= uscita



16	0-99 dec.	RITUSC	Ritardo di controllo della commutazione dei contattori
17	0-99 dec.	RITING	Ritardo di segnalazione guasti sugli ingressi EXC, ALT, CS, RD, RS, TSD, APG, CPP, EM, CS1
18	0-99 cent.	LETT	Ritardo di riconoscimento degli ingressi di chiamata