

BETRIEBSANLEITUNG PROZESSORSYSTEM DAVID 613



FUNKTIONSÜBERSICHT INBETRIEBNAHME

CANopen
LIFT

**EN81-20/50
Konform**

**UK
CA**





KW Aufzugstechnik GmbH Mikroprozessorsystem DAVID-613 Version V1.33 vom 16.09.2024

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Handbuchs darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne die schriftliche Genehmigung der KW Aufzugstechnik GmbH reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Die hierin enthaltenen Informationen sind ausschließlich für dieses Prozessorsystem bestimmt. Vereinzelte beschriebene Funktionen sind im Stadium der Realisierung. Es besteht daher kein Anspruch auf Erfüllung.

Die KW Aufzugstechnik GmbH haftet nicht für Schäden in Folge von Fehlgebrauch sowie Reparaturen und Änderungen, die von Dritter, nicht autorisierter Seite vorgenommen wurden. Dieses Handbuch wurde mit großer Sorgfalt erstellt. Eine Haftung für leicht fahrlässige Fehler, z.B. Druckfehler, ist jedoch ausgeschlossen.

Hinweis: Alle im Handbuch genannten Bezeichnungen von Erzeugnissen sind Marken der jeweiligen Firmen. Aus dem Fehlen der Markenzeichen ® bzw. ™ kann nicht geschlossen werden, dass die Bezeichnung ein freier Markenname ist.

Alle Rechte 2001 – 2024 bei KW Aufzugstechnik GmbH, Oberursel

KW AUFZUGSTECHNIK GmbH
Zimmersmühlenweg 69
D-61440 Oberursel / Germany

Tel. +49 (0) 6171-9895-0

Fax. +49 (0) 6171-9895-19

Int. www.kw-aufzugstechnik.de

Mail. verkauf@kw-aufzugstechnik.de

Hotline Tel. +49 (0) 6171-9895-12

Inhalt

1.	Systembeschreibung		8
1.1	Produkthaftung und Gewährleistung		8
1.2	Sicherheitshinweise		8
1.3	EG-Konformitätserklärung & EMV Prüfbericht		9
1.4	Beschreibung Abfragesicherheitskreis & Baumusterprüfbescheinigung TÜV Rheinland		11
1.5	Baumusterprüfbescheinigung Bremselamentetest nach EN81-20		15
1.5.1	- Funktionsbeschreibung Bremselamenteüberwachung		15
1.5.2	- Digitale Eingänge		16
1.5.3	- Einstellung der Überwachungszeiten		16
1.5.4	- Fehlerausgabemeldungen und Entsperrung		17
1.5.5	- Funktionsprüfung Bremselamenteüberwachung nach EN81-20		18
1.5.6	- EU-Baumusterprüfbescheinigung Bremselamenteüberwachung Liftinstitut		19
1.5.7	- UK-Baumusterprüfbescheinigung Bremselamenteüberwachung Liftinstitut		20
1.6	Beschreibung Temperaturüberwachung ZR		21
1.7	Beschreibung Energieeffizienz VDI 4707		22
2.	Leistungs- und Gerätebeschreibung		23
2.1	Leistungsspektrum des Mikroprozessorsystems	DAVID-613	23
2.2	Gerätebeschreibung Zentralrechner & Touchterminal	ZR	23
2.3	Gerätebeschreibung Zusatzgruppe für den Zentralrechner	ZG16	31
2.4	Gerätebeschreibung Relaisgruppe für den Zentralrechner	RG12	31
2.5	Gerätebeschreibung Zusatzgruppe für den Zentralrechner	ZG32	33
2.6	Gerätebeschreibung Zusatzgruppe für den Fahrkorbrechner	ZG24F	34
2.7	Gerätebeschreibung Zusatzgruppe für das Servicepanel	X13	35
2.8	Gerätebeschreibung Umweltmodul	SENSOR-102	34
2.9	Gerätebeschreibung Sicherheitsschaltung A3	SIS-16	35
2.10	Gerätebeschreibung Fahrkorbrechner	FKR 613	39
2.11	Gerätebeschreibung Innentableauplatine	EIT	41
2.12	Gerätebeschreibung Etagenrechner	ER-2014	44
2.13	Gerätebeschreibung Etagenrechner	ER-2013	46
2.14	Gerätebeschreibung Regelventil-Ansteuerung	RV-60 & NGV60	48
2.15	Gerätebeschreibung Einheitshängekabel	EHK-40 & 48	49
2.16	Gerätebeschreibung Handprogrammiergerät	HPG60	50
2.17	Softwarebeschreibung KWeb	KWeb	51
2.18	Gerätebeschreibung Gateway	GW-60-103	55
3.	Menübeschreibung		56
3.1	Menü- und Parameterstruktur		56
4.	Funktionsbeschreibung		75
4.1	Grundlagen der Bedienung / HPG 60		75
4.2	Serielle Schnittstellen 1 und 2		77
4.3	USB Schnittstellen 1,2 und 3.....		78
4.4	CAN OPEN Interface 1,2 und 3.....		78
4.5	WLAN / WiFi Transceiver		78
A1	Anlagendaten		79
A2	Steuerung		80
A3	Schacht		81
A4	CANopen lift		82
B1	Türen Parameter		84
B10	Türen Allgemein		85
B11	Türverteilung		87
B12	Lichtgitter		87
B13	Drängelfunktion		88
B14	Vorraumüberwachung		88
B15	Riegelmagnet		89
B16	Sicherheitsschaltung		89
B17	Nachregulierung		89
B2	Rufbearbeitung		90
B21	Innenrufe		90

B22	Aussenrufe	91
B23	Vorzugsfahrt Innen	92
B24	Vorzugsfahrt Aussen	93
B25	Gruppensteuerung	97
B3	Antrieb	104
B30	Hydraulik Ungeregelt.....	104
B31	Hydraulik Geregelt.....	105
B32	Hydraulik Frequenzgeregelt.....	107
B33	Seil-Ungeregelt.....	108
B34	Seil-Spannungsgeregelt.....	109
B35	Seil-Frequenzgeregelt	110
B4	Schachtkopierung	112
B41	Standardkopierung.....	112
B42	Relativ-Kopierung.....	113
B43	Absolut-Kopierung.....	117
B43-3.1	SSI-Schachtkopierungssysteme	123
B43-3.2	CANopen-Schachtkopierungssysteme Ohne SAFE	126
B43-3.3	CANopen-Schachtkopierungssysteme SAFE	127
B44	Motorkopierung.....	129
B45	Minimale Kopierung	132
B46	R&S Kopierung.....	134
B5	Visualisierung	135
B501	Standanzeige	135
B502	Kabinenpfeile	136
B503	Etagenpfeile	136
B504	Kabinengong	137
B505	Etagengong	138
B506	LED-Matrix	139
B507	Etagenstand	140
B508	Meldungen	140
B509	TFT/LCD – Kabine	140
B510	TFT/LCD – Etage	144
B6	Sonderfunktionen	147
B600	Überwachungsfunktionen	147
B601	Inspektionsfahrt & Rückholfahrt	150
B602	Notstromgerät.....	152
B603	Kabinenlüfter	153
B604	Lastmessung	153
B605	Ruhefahrt.....	154
B606	Parkfahrt	154
B607	Etagensperrung	155
B608	Energie Sparen	156
B609-14	Prioritäten Sonderfahrten	157
B609	Notstromevakuierung	158
B610	Brandfallevakuierung	159
B611	Feuerwehrsteuerung	161
B612	Rettungsfahrt	164
B613	Führerbetrieb	165
B614	Hotel-Zwangshalt	165
B615	Zeitrelais.....	166
B616	Aufzugswärter	167
B617	Bolzenverriegelung	168
B618	Code-Schloss	170
B619	Begleiterbetrieb	171
B620	Totmannbetrieb	171
B621	Fax-Modem-DFÜ	172
B622	UCM Überwachung	173
B623	OSKAR Schnittstelle	174

B624	Parkhaus	174
B625	Verkehrserkennung	175
B626	WLAN	175
B627	Sabbatsteuerung.....	176
B628	Penthousesteuerung	176
B629	Ferndiagnose	179
B630	Evakuierung – Flüssigkeit Grube	179
B631	Evakuierung – Gasalarm	179
B632	Evakuierung – Erdbeben	180
B7	Ein- / Ausgänge	181
B71	Ausgangsfunktionen	181
B72	Eingangsfunktionen	192
B73	Belegung-ER-EAx	207
B74	Entprellungen	208
5.	Diagnose und Fehlerbeschreibung	208
I1- I4	Istwert-Menü: Anzeige der Innen- & Außenrufe HS 01 bis HS 64	208
I5	Istwert-Menü: Kabinenposition / Bündigkeitskontrolle	209
I6	Istwert-Menü: Anzeige der Türstellung, Türendschalter, Fotozellen	209
I7	Istwert-Menü: Anzeige der 12 Sicherheitskreisabschnitte	209
I8	Istwert-Menü: Anzeige der Fahrkommandos & Vorsteuerrelais	209
I9	Istwert-Menü: Anzeige Aktives Modem / Gateway mit Signalanzeige	209
I10 - I11	Istwert-Menü: Anzeige Gruppenmitglieder - Türbewegung & Fahrtrichtung	210
C0	Steuerungs-Reset über das Handprogrammiergerät	211
C1	Rufeingabe / Zufallsrufe über das Handprogrammiergerät	211
C2	Ein- und Ausgangssignale	211
C3	Fehlerspeicher	212
C4	TÜV-Abnahme	212
C5	Bündigkeitskontrolle	214
C6	Gerätekontrolle	214
C7	Montagefahrt	214
C8	Ereignisspeicher	215
C9	Manuelle Türsteuerung	216
F01	Fehlerbeschreibung	217
W01	Austausch der CPU-Karte an der ZR-Einheit	227
6.	Information	227
D1	Zustandsmeldungen	227
D2	Fahrtenzähler	227
D3	Betriebsstundenzähler	228
D4	Türbewegungszähler	228
D5	Energiezähler	229
D6	Umweltbedingungen	229
D7	Wartungsmenü	230
D8	Geschwindigkeit	234
D9	Safekopierung	234
7.	Inbetriebnahme & TÜV Abnahme	241
I00	Montagefahrt	241
I01	Inbetriebnahme mit digitaler Relativ/Motor-Kopierung	241
I02	Inbetriebnahme mit digitaler Absolut-Kopierung mit einem Zonenschalter	244
I03	Inbetriebnahme mit digitaler Absolut-Kopierung ohne Schachtschalter	246
I04	Inbetriebnahme mit CANopen Schachtkopierungssystem ANTS SAFE	247
I04a	Inbetriebnahme KÜBLER-LES02-SAFE System	256
I05	Inbetriebnahme mit CANopen Schachtkopierungssystem ELGO 33CP	258
I06	Funktionsprüfung – Bremsenüberwachung nach EN81- 20	270
I07A	ANTS-SAFE Prüfanweisung für ANTS-ASA2-ASE & Kübler-PSU-LES02	271
I07B	ELGO LIMAX 33CP Prüfanweisung	272
I07C	Funktionsprüfung – Einfahrt mit offener Tür / Nachregulierung	274
I08	Funktionsprüfung – Verlassen der Türzone bei geöff. Tür EN 81-20- 9.13.2	275
I09	Funktionsprüfung – Mech. Bremsöffnung in d. Türzone bei geöffneter Tür EN81-20 ...	276



110	Durchführung der TÜV-Funktionen C40 bis C426	277
8.	Index	282

Systembeschreibung

1.1 Produkthaftung und Gewährleistung

Alle Arbeiten an diesem Mikroprozessorsystem dürfen nur von qualifiziertem Fachpersonal (Elektrofachkraft oder elektrotechnisch unterwiesene Person) vorgenommen werden. Bitte beachten Sie die Sicherheitshinweise in dieser Anleitung.

Diese Betriebsanleitung richtet sich daher an den Aufzugstechniker, der die Steuerung installiert und in Betrieb nimmt, sowie an den Steuerungsbauer, der das Steuergerät in den Schaltschrank einbaut und die notwendige Verdrahtung vornimmt.

Wir garantieren für die Fehlerfreiheit des Produktes im Sinne der von uns herausgegebenen Produktinformationen und dieser Betriebsanleitung. Es wird keine Garantie, juristische Verantwortung, noch irgendeine Haftung für die Wirtschaftlichkeit oder fehlerfreie Funktion für einen anderen Zweck, als den in Kapitel 1.2 definierten gewährt.

Garantiebedingung

Auf die Funktion des Gerätes gemäß dieser Betriebsanleitung wird eine Garantie von 12 Monaten gewährt. Voraussetzung für die kostenlose Sendung von Ersatzteilen sind die nachgewiesene Beachtung der Betriebsanleitung bei Lagerung, Transport, Installation, Inbetriebnahme und Betrieb, sowie Wartung. Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Firma KW Aufzugstechnik GmbH.

1.2 Sicherheitshinweise

Allgemein

Ein Betrieb des Mikroprozessorsystems DAVID-613 mit entfernter Gehäuseabdeckung ist unzulässig, da im Inneren des Gerätes spannungsführende, blanke, Oberflächen vorhanden sind.

Bei Missachtung dieser Bestimmung besteht die Gefahr von schweren Personen- und Sachschäden. Alle Arbeiten an dem Mikroprozessorsystem darf nur von **qualifiziertem Fachpersonal** durchgeführt werden. Dabei sind folgende Sicherheitsvorschriften zu beachten: DIN VDE 0100, DIN VDE 0110, IEC-364, IEC-664.

Personen, die mit der Montage und Inbetriebnahme des Mikroprozessorsystems DAVID-613, unter Beachtung der nationalen Unfallverhütungsvorschriften vertraut sind und entsprechende berufliche Qualifikationen vorweisen können, sind qualifiziertes Fachpersonal im Sinne dieser Bedienungsanleitung.

Verwendungszweck des Mikroprozessorsystems DAVID-613

Das Mikroprozessorsystem DAVID-613 ist ein Steuersystem, das für den Einsatz in Aufzugsanlagen vorgesehen sind. Andere Einsatzmöglichkeiten sind mit der Firma KW Aufzugstechnik GmbH abzustimmen. Folgende gesetzlichen Vereinbarungen sind beim Einbau und Betrieb zu beachten:

- EG-Richtlinie 89/392/EWG (Maschinenrichtlinie).
- EN 60204.
- Niederspannungsrichtlinie 73/23/EWG
- EMV-Richtlinie (89/336/EWG)
- prEN 50178/DIN VDE 0160.
- EN 60439-1/DIN VDE 0660 Teil 500
- EN 60146/DIN VDE 0558.

Transport und Aufstellung

Der Mikroprozessorsystem DAVID-613 enthält elektrostatisch gefährdete Bauelemente, die leicht durch unsachgemäße Behandlung beschädigt werden können. Elektrische Komponenten dürfen nicht mechanisch beschädigt oder zerstört werden. Zum Anschluss des Gerätes ist es **nicht erforderlich**, den Gerätedeckel zu entfernen. Die Montage und Kühlung der Geräte muss entsprechend den Vorschriften des Handbuches erfolgen.

Die Steuerungsrechner sind vor unzulässiger Beanspruchung bei Transport und Handhabung zu schützen. Die Berührung elektronischer Bauelemente und Kontakte ist zu vermeiden.

Wartung

Grundsätzlich dürfen nur vom Hersteller freigegebene Ersatzteile verwendet werden.

Der Blei-Gel-Akku ist der Alterung unterworfen. Bei Forderung nach höchster Verfügbarkeit ist in diesen Fällen ein präventiver Austausch nach einem Jahr anzuraten. Die Reinigung ist nur mit halogenfreien Mitteln zulässig.

1.3 EG-Konformitätserklärung & EMV Prüfbericht**Produkt** Steuergerät für Aufzugsanlagen**Typ** Mikroprozessorsystem DAVID-613

Hiermit erklären wir, dass das oben genannte Produkt die unten genannten einschlägigen EG-Richtlinien erfüllt und gemäß den folgenden Normen konzeptioniert und produziert wurde. Die Betriebsanleitung liegt den Geräten bei. Die Sicherheitshinweise sind vor Einsatz des Gerätes genau zu lesen

Durchführung der Prüfung nach EN 12015: 2005 Störaussendung und EN12016: 2008 Störfestigkeit

Die Prüfung wurde anhand folgender Einzelnormen durchgeführt:

EN 61000-4-2 : 2009-12
EN 61000-4-3 : 2008-06
EN 61000-4-4 : 2005-07
EN 61000-4-5 : 2007-06
EN 61000-4-6 : 2008-04
EN 55011 : 2007-11

Oberursel, den 28.09.2013



Hans-Werner Walbert

EMV Prüfbericht**SERVICEFORCE.COM**
SERVICES FOR COMMUNICATIONS AND AUTOMATION ENGINEERING**Service Center**ServiceForce.Com GmbH
Kleyerstr. 92
60326 Frankfurt am Main**Prüfbericht-Nr.:** 043_11F
Datum: 02.03.2011
Projekt-Nr.: 505000300

Auftraggeber:	KW Aufzugstechnik GmbH		
Ansprechpartner:	Stefan Müller	Telefon:	+49(0)6021-62048-4
Adresse:	Zimmermühlenweg 69 61440 Oberursel	Fax:	+49(0)6021-62048-5
		E-Mail:	mueller@kw-aufzugstechnik.de
Prüflabor:	ServiceForce.Com GmbH		
Ansprechpartner:	Ulrich Pohle	Telefon:	+49 (0)69-365090-3282
Adresse:	Kleyerstr. 92 60326 Frankfurt am Main	Fax:	+49 (0)69-365090-5511
		E-Mail:	Ulrich.Pohle@serviceforce-com.de
Prüfort:	(falls nicht mit der Adresse des Labors identisch)		

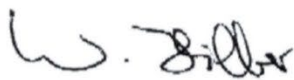
Prüfling: Steuergerät David 613

Seriennummer: 2011-01-010

Beschreibung: Bei dem Prüfling handelt es sich um ein Steuergerät für Aufzüge.

Aufgabenstellung: Durchführung der Prüfung nach EN12015:2005 und EN12016:2008

Ergebnis: Der o. g. Prüfling hat die durchgeführten Tests bestanden.

Bearbeiter: Wolfgang Hilber**Freigabe:** Ulrich Pohle**Datum:** 13.04.2011**Datum:** 13.04.2011

Unterschrift



Unterschrift

1.4 Abfrageschaltung zur Überwachung im Sicherheitsstromkreis

Produkt	Steuerungssystem für Aufzugsanlagen
Typ	Mikroprozessorsystem DAVID-613 – Zentraleinheit ZR
Beschreibung	Prozessorabfrage-Sicherheitskreis beim Prozessorsystem DAVID- 613 ZR, basierend auf EN 81-1: 1998 + A3:2009, EN 81-2: 1998 + A3:2009 und EN 81-20: 2020, EN81-50: 2020: clause 5.15

Verwendungszweck

Die Abfrageschaltung soll das Prozessorsystem über die Zustände der einzelnen Abgriffe im Sicherheitskreis informieren

Betriebsbedingungen

Der Umgebungstemperaturbereich des Prozessorsystems einschliesslich der Abfrageschaltung beträgt 0°C - 45°C im Schaltschrank.

Der Eingangsspannungsbereich für die einzelnen Abfrageeingänge beträgt 230VAC +5%, -15%.

Die Eingangsimpedanz der einzelnen Abfrageeingänge beträgt > 16KOhm, der Stromverbrauch pro Abfrageeingang beträgt max. 15mA. Die Einsatzhöhe der Steuerung beträgt max. 2000m über Meeresspiegel (NHN).

Funktionsbeschreibung

Mit der im Zentralrechner integrierten Schaltung werden die Spannungszustände im Sicherheitskreis von Aufzugsanlagen erfasst. Die Sicherheitskreisspannung wird mit Hilfe von X2-Kondensatoren und Widerständen geteilt und an die Eingänge der Optokoppler geleitet. Die Weiterverarbeitung dieser Signale erfolgt potentialgetrennt durch die nachfolgenden Elektronikschaltungen.

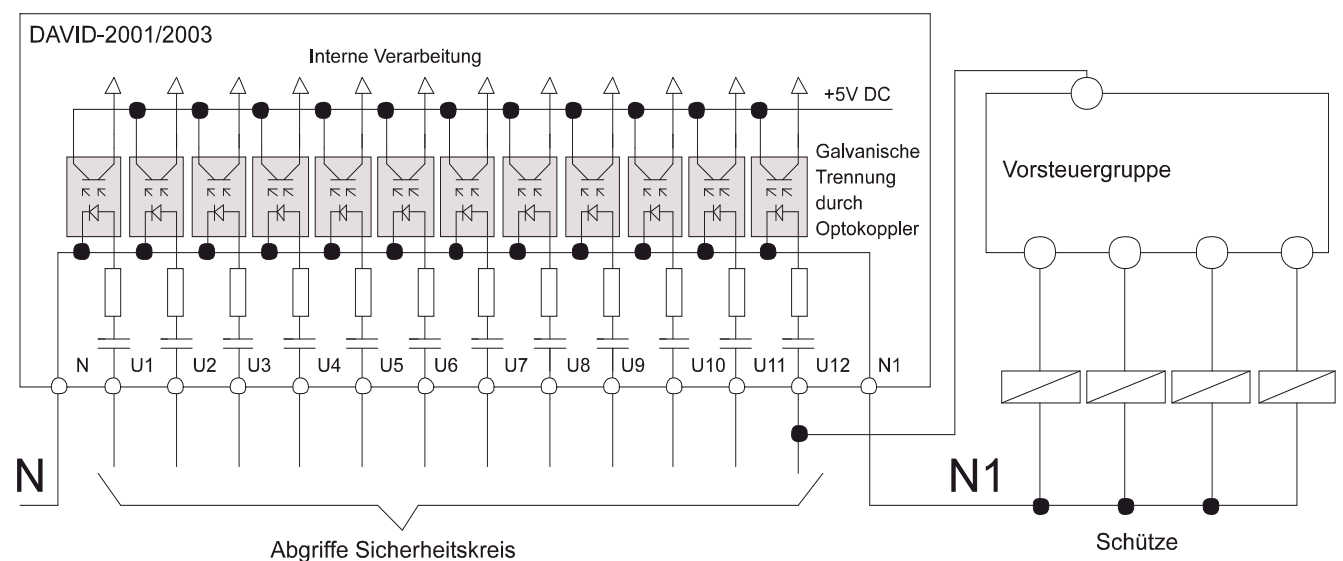
Funktionstest

Alle Sicherheitsrelevanten Schütze dürfen als Nullpotential nur das N1-Potential benutzen. Zu Prüfzwecken kann das N1-Potential unterbrochen werden. Daraufhin müssen alle Sicherheitsrelevanten Schütze abfallen.

Anschlußbeschreibung

Es sind 12 Eingangsklemmen (U1 bis U12) zur Abfrage der Spannungszustände im Sicherheitskreis vorhanden. Die Eingangsklemmen sind Steckklemmen im Raster 7,62mm. Die Potentiale N und N1 gehen ebenfalls auf diese Klemmen.

Die unten dargestellte Prinzipschaltung entspricht der realisierten und geprüften Schaltung.



Certificate



Nr./No.: 968/FSP 1267.01/21

Prüfgegenstand Product tested	Elektronische Abfrageschaltungen (Teilbereich der Leiterplatte DAVID613) Electronic monitoring circuits (subarea of PCB DAVID613)	Zertifikatsinhaber Certificate holder	KW Aufzugstechnik GmbH Zimmersmühlenweg 69 61440 Oberursel Germany
Typbezeichnung Type designation	DAVID613		
Prüfgrundlagen Codes and standards	EN 81-20:2020, 5.11.2.3.2 + 5.11.2.3.3	EN 81-50:2020, 5.15	
Bestimmungsgemäße Verwendung Intended application	Abfrageschaltungen zum Einsatz an Personen und Lastenaufzügen als Abgriffe an verschiedenen Stellen der elektrischen Sicherheitskette für Informationszwecke entsprechend EN 81-20:2020, 5.11.2.1.2. Monitoring circuits for use at passenger and goods passenger lifts as connections to different points of the electric safety chain for gathering information acc. to EN 81-20:2020, 5.11.2.1.2		
Besondere Bedingungen Specific requirements	Die Hinweise in der zugehörigen Installations- und Betriebsanleitung sowie im Anhang zu diesem Zertifikat sind zu beachten. The instructions of the associated Installation and Operating Manual as well as in the annex to this certificate shall be considered.		

Gültig bis / Valid until 2026-04-06

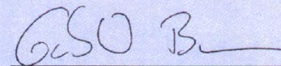
Der Ausstellung dieses Zertifikates liegt eine Evaluierung entsprechend dem Zertifizierungsprogramm CERT FSP5 V1.0:2017 in der aktuellen Version zugrunde, deren Ergebnisse im Bericht Nr. 968/FSP 1267.01/21 vom 12.03.2021 dokumentiert sind. Dieses Zertifikat ist nur gültig für Erzeugnisse, die mit dem Prüfgegenstand übereinstimmen.

The issue of this certificate is based upon an evaluation in accordance with the Certification Program CERT FSP5 V1.0:2017 in its actual version, whose results are documented in Report No. 968/FSP 1267.01/21 dated 2021-03-12. This certificate is valid only for products, which are identical with the product tested.

TÜV Rheinland Industrie Service GmbH
Bereich Automation
Funktionale Sicherheit
Am Grauen Stein, 51105 Köln

Köln, 2021-04-06

Certification Body Safety & Security for Automation & Grid


Dipl.-Ing. Gebhard Bouwer

10/222 12-12 E A4 © TÜV, TUEV and TÜV are registered trademarks. Utilisation and application requires prior approval.

TÜV Rheinland Industrie Service GmbH, Am Grauen Stein, 51105 Köln / Germany
Tel.: +49 221 806-1790, Fax: +49 221 806-1539, E-Mail: industrie-service@de.tuv.com

www.fs-products.com
www.tuv.com

 **TÜVRheinland®**
Precisely Right.

12.03.2021

Anlage zum Zertifikat 968/FSP 1267.01/21 vom 06.04.2021

1. Komponente	Elektronische Abfrageschaltungen
2. Hersteller	KW Aufzugstechnik GmbH Zimmersmühlenweg 69, 61440 Oberursel
3. Typbezeichnung / Baugruppe	Abfrageschaltungen als Teilbereich auf der Leiterplatte DAVID613
4. Frühere Prüfgrundlagen	- EN 81-1/-2:1998 + A3:2009, 14.1.2.3 - EN 81-1/-2:1998 + A3:2009, Anhang H - EN 81-20:2014, 5.11.2.3.2 und 5.11.2.3.3 - EN 81-50:2014, 5.15
5. ID-Nr. / Kennzeichnung auf der Komponente	DAVID613
6. Anwendungsbereich	Anwendung bei Personen- und Lastenaufzügen.
7. Bestimmungsgemäßer Gebrauch / Bestimmungsgemäße Verwendung	Rückwirkungsfreie Abfrageschaltungen zum Einsatz an Personen und Lastenaufzügen als Abgriffe an verschiedenen Stellen der elektrischen Sicherheitskette für Informationszwecke entsprechend EN 81-20:2020, 5.11.2.1.2, EN 81-20:2014, 5.11.2.1.2 und EN 81-1/-2:1998 + A3:2009, 14.1.2.1.3.
8. Nenndaten	Eingangsspannung, Klemmen U1...U12: 230VAC +5%, -15%
	Neutralleiter-Klemmen: N, N1
	max. Eingangsstrom je Abfrageschaltung: < 15 mA
	Eingangsimpedanz: > 16 kΩ
	Verschmutzungsgrad: 3
	Werkstoffgruppe: III
	Schutzgrad: IP 4x (durch Gehäuse/Schalt-schrank zu gewährleisten)
	Betriebstemperatur: 0...+45°C
9. Wartung	Die korrekte Funktion ist regelmäßig zu überprüfen.
10. Installation	- Die Vorgaben in der Betriebsanleitung für Installation, Inbetriebnahme sowie Betrieb der Baugruppen DAVID613 sind zu beachten. Bei der Installation sind die relevanten nationalen Vorschriften und die EN 81-20 / EN 81-1/-2 einzuhalten und eine EMV-gerechte Verdrahtung ist zu gewährleisten. - Durch die Wahl eines geeigneten Einbauorts muss sichergestellt sein, dass Umwelteinflüsse wie z. B. Wasser, leitfähige Stäube und Betauung keine negativen Auswirkungen auf die sicherheitsgerichtete Funktion der Baugruppen haben. - Der Neutralleiter ist so zu verlegen und zu sichern, dass ein Lösen und Berühren mit spannungsführenden Teilen ausgeschlossen ist. - Nach der Installation der Abfrageschaltungen ist die sichere Verbindung der Neutralleiter von elektromechanischen Schaltgliedern und der Leiterplatte zu überprüfen. - Der N1-Leiter zu den Spulen der sicherheitsrelevanten Schütze ist entsprechend der Vorgaben in der Betriebsanleitung zu führen und darf keine weitere Verbindung zu den Rückleitern der übrigen Steuerung haben.
11. Besondere Bedingungen	Im Rahmen der Erstinbetriebnahme und der wiederkehrenden Prüfungen des Aufzugs sind folgende Überprüfungen durchzuführen: - Prüfung der korrekten Installation, - Prüfung der Hardwareversion, - Prüfung der N-Leiterunterbrechungen der Abfrageschaltungen gemäß Prüfanweisung in der Betriebsanleitung.

2021-03-12

Annex to Certificate 968/FSP 1267.01/21 dated 2021-04-06

1. Component	Electronic monitoring circuits	
2. Manufacturer	KW Aufzugstechnik GmbH Zimmersmühlenweg 69, 61440 Oberursel Germany	
3. Designation / Type	Monitoring inputs as subarea on the PCB DAVID613	
4. Previous test regulations	<ul style="list-style-type: none"> - EN 81-1/-2:1998 + A3:2009, 14.1.2.3 - EN 81-1/-2:1998 + A3:2009, Appendix H - EN 81-20:2014, 5.11.2.3.2 and 5.11.2.3.3 - EN 81-50:2014, 5.15 	
5. ID-No. / Marking on the component	DAVID613	
6. Area of application	For use in passenger and goods passenger lifts.	
7. Intended use	Interference free monitoring circuits for use in passenger and goods passenger lifts as connections to different points of the electric safety chain for gathering information acc. to EN 81-20:2020, 5.11.2.1.2, EN 81-20:2014, 5.11.2.1.2, EN 81-1/-2:1998 + A3:2009, 14.1.2.1.3.	
8. Characteristics	Input voltage, terminals U1 ... U12:	230 VAC +5%, -15%
	Neutral lead terminals:	N, N1
	max. input current per monitoring circuit:	< 15 mA
	Input impedance	> 16 kΩ
	Pollution degree:	3
	Material group:	III
	Protection degree:	IP 4x (to be ensured by housing/enclosure)
	Operating temperature:	0...+45°C
9. Maintenance	The correct operation has to be checked periodically.	
10. Installation	<ul style="list-style-type: none"> - The specifications in the operating manual for installation, commissioning as well as operation of the component DAVID613 has to be considered. The relevant national regulations and the EN 81-20 / EN 81-1/-2 have to be followed on the installation and an EMC-compatible wiring has to be ensured. - By the selection of an appropriate installation place it has to be ensured that environmental influences like water, conductive dust and condensation don't have a negative impact on the safety-related operation if the component. - The neutral wire is to be installed and clamped in a way that a de-clamping and contacting with live parts can be excluded. - After the installation of the monitoring circuits the reliable connection of the neutral wires of electromechanical switching elements and the PCB has to be checked. - The N1-wire to the coils of the safety-relevant contactors shall be connected according to the specifications of the operating manual and must not have any further connection to N-wires of the remaining control system. 	
11. Specific conditions	<p>In line with the commissioning and the recurring checks of the lift the following checks have to be performed:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Check of the correct installation, - Check of the hardware version, - Check of the N-wire interruptions of the monitoring circuits according to the inspection instructions in the operating manual. 	

1.5 Baumusterprüfbescheinigung Bremsenlementetest EN81-20

1.5.1 Funktionsbeschreibung Bremsenlementeüberwachung

Allgemein

Bei Gearless-Antrieben wurden die Betriebsbremsen bereits als Schutzvorrichtung für den Aufwärts fahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit verwendet. Die Bremsenrichtungen sind daher redundant aufgebaut und werden mit einem Mikroschalter / Näherungsschalter je Bremskreis überwacht. Diese Schalter werden zur Überwachung der Bremsenlemente zum Schutz gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbs verwendet.

Bei Seilzugsanlagen nach EN81-1 mit zertifizierten Bremsenrichtungen nach EN81-20, der Fabrikate MAYER, Warner, Sassi, ..., als Betriebsbremse an den Antrieben der Firmen Wittur-SAD, Thyssenkrupp-Liftequip, Ziehl-Abegg, Dynatec, Sassi, ..., oder zertifizierten Bremsenrichtungen nach EN81-20 an Treibscheiben der Fabrikate MAYER, Warner, ..., an den Winden der Fabrikate Ziehl-Abegg-ZAF, Thyssenkrupp-Liftequipes-NBS, Sassi, Montanari, Sicor, ..., wird die Überwachung durch unabhängige Eingänge der Bremsenlementeüberwachung des Steuergerätes erfolgen.

Bei Hydraulikaufzugsanlagen nach EN81-2 der Fabrikate ALGI AZRS und AZFR wird die Senkfahrt durch zwei in Reihe geschaltete Hydroventile eingeleitet, die mit einer Endlagenüberwachung ausgestattet sind. Die Überwachung erfolgt durch unabhängige Eingänge der Bremsenlementeüberwachung des Steuergerätes. Die Funktionsbeschreibung ist Teil der Betriebsanleitung.

Funktionsablauf

A) Vor Fahrtbeginn – Motor und Steuerung befinden sich in Ruhe

Im Ruhezustand wird erwartet, dass das Bremsenlement abgefallen ist und die Bremsenlementeschalter folgenden Signalpegel haben:

Bremsenlementüberwachung Eingang	Erwarteter Zustand
Parametriert als Schließer (NO)	0V Signalpegel am Überwachungseingang
Parametriert als Öffner (NC)	+24V Signalpegel am Überwachungseingang

Liegt kein erwarteter Signalpegel an sperrt sich die Steuerung DAVID-613/ 613/ 2005 mit den Fehlermeldungen „F51 Bremsenlement Funktion“ oder „F54 Bremsenlement Gleichlauf“. Nur durch RESET im Menü C0 oder einem Reset-Impuls an einem Eingang mit der programmierten Eingangsfunktion E506 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 entsperrt werden.

B) Fahrtbeginn – Bremsenlement öffnet

Mit Aktivierung des Bremsenlementes wird die Überwachungszeit „**Bremsenlement-Überwachung- Öffnen**“ gestartet. Innerhalb dieses Zeitfensters wird erwartet, dass das Bremsenlement aktiv ist und der Signalwechsel an den Bremsenlementüberwachungsschaltern vollzogen ist:

Bremsenlementüberwachung Eingang	Erwarteter Zustand
Parametriert als Schließer (NO)	+24V Signalpegel am Überwachungseingang
Parametriert als Öffner (NC)	0V Signalpegel am Überwachungseingang

Erfolgt der Signalwechsel nicht innerhalb des Zeitfensters, oder der Gleichlauf der Eingangskanäle ist nicht gewährleistet, sperrt sich die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 mit der den Fehlermeldungen „F51 Bremsenlement Funktion“ oder „F54 Bremsenlement Gleichlauf“. Nur durch RESET im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 entsperrt werden.

Durch alleiniges Ein/Ausschalten der Steuerung wird die Steuerung nicht entsperrt, d.h. falls die Fehlermeldung F51 oder F54 anliegt und die Anlage aus- und danach wieder eingeschaltet wird, bleibt die Steuerung mit der entsprechenden Fehlermeldung verriegelt.

C) Fahrtende – Bremsenlement schließt

Mit Abfall des Bremsenlementes wird die Überwachungszeit „**Bremsenlement-Überwachung Schließen**“ gestartet. Innerhalb dieses Zeitfensters wird erwartet, dass das Bremsenlement deaktiv ist und der Signalwechsel an den Bremsenlementüberwachungsschaltern vollzogen ist:

Bremselementüberwachung Eingang	Erwarteter Zustand
Parametriert als Schließer (NO)	0V Signalpegel am Überwachungseingang
Parametriert als Öffner (NC)	+24V Signalpegel am Überwachungseingang

Erfolgt der Signalwechsel nicht innerhalb des Zeitfensters, oder der Gleichlauf der Eingangskanäle ist nicht gewährleistet, sperrt sich die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 mit der den Fehlermeldungen „F51 Bremsselement Funktion“ oder „F54 Bremsselement Gleichlauf“. Nur durch RESET im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 entsperrt werden.

Durch alleiniges Ein/Ausschalten der Steuerung wird die Steuerung nicht entsperrt, d.h. falls die Fehlermeldung F51 oder F54 anliegt und die Anlage aus- und danach wieder eingeschaltet wird, bleibt die Steuerung mit der entsprechenden Fehlermeldung verriegelt.

1.5.2 Digitale Eingänge

Alle E/A Kanäle können Eingänge wie auch Ausgänge sein. Die Steuerspannungseingänge sind über Optokoppler potentialgetrennt und für +24V DC ausgelegt. Die Eingänge können wahlweise über die +24V DC Spannung des Umrichters oder über die 24V DC Spannung der Steuerung (0V Masse-Verbindung beachten!) betrieben werden.

Die Ein- und Ausgänge sind frei programmierbar. Die gewünschte Eingangsfunktion finden sie im **Menü B72 Belegung Eingänge**. Für die **Bremselementüberwachung** stehen bis zu 3 Eingangsfunktionen zur Verfügung, d.h. es können bis zu 3 Bremskreise überwacht werden.

Programmierung der Digitalen Eingänge

Bei der Bremslüftüberwachung können bis zu 3 unabhängige Bremsselemente überwacht werden. Die Wahl der Eingänge ist frei, sollten mit den passenden Eingangsfunktionen belegt sein (E25, E438-E439 Menü B72).

Belegung der Eingänge im Menü B72

Alle **Eingänge** können grundsätzlich verwendet werden und mit den unten aufgeführten Funktionen belegt werden. Belegen Sie im **Menü B72** nur so viele Eingänge mit Funktionen, wie Sie auch Bremskreise haben.

No.	Display-Darstellung	Funktion
E25	E25 -Bremslüftüberwachung-E1	Eingangsfunktion für Überwachung der Öffnung der Bremsspule 1
E438	E438-Bremslüftüberwachung-E2	Eingangsfunktion für Überwachung der Öffnung der Bremsspule 2
E439	E439-Bremslüftüberwachung-E3	Eingangsfunktion für Überwachung der Öffnung der Bremsspule 3

1.5.3 Einstellen der Überwachungszeiten

Im **Menü B600** Überwachungen wird die Bremsselementüberwachung aktiviert. Außerdem kann der Schaltertyp (Schließer oder Öffner) festgelegt werden. Mit Hilfe der Überwachungszeiten kann das Verhalten auf den jeweiligen Bremsselementtyp angepasst werden.

Bremselementüberwachung	
	Hier wird die Bremsselementüberwachung aktiviert. Als Defaultwert ist diese aktiv.
Bremselementüberwachung Eingang	
	Hier kann das Schaltverhalten der Bremslüftüberwachungskontakte gewählt werden, und zwar zwischen Öffner und Schließer . Der Standardwert ist Öffner .
Bremselementüberwachung Öffnen	
	Die Zeit für den Vorgang der Bremsöffnung kann maximal ein Zeitfenster von 2000 ms aufgespannt werden.
Bremselementüberwachung Schließen	
	Die Zeit für den Vorgang des Abfallens der Bremse kann maximal ein Zeitfenster von 2000 ms aufgespannt werden.
Bremselementüberwachung Gleichlauf	
	Die einzelnen Bremsselemente werden auf Gleichlauf überwacht. Der Defaultwert für diese Toleranzzeit beträgt 500 ms.

1.5.4 Fehlerausgabemeldungen und Entsperrung

Unabhängig von der Zahl der angeschlossenen Bremskreise können im Fehlerfall bis zu 2 Fehlermeldungen erscheinen. **Im Menü C3** sind alle Fehlermeldungen zeitlich angeordnet vorhanden.

F51	Bremselement Funktion	Die Überwachung der Bremselemente auf ihren Funktionsablauf.
F54	Bremselement Gleichlauf	Die Kanäle der Bremselementeüberwachung werden auf Gleichlauf kontrolliert.

Nach Behebung des Mangels an den Bremselementen / bzw. der externen Verdrahtung kann die Steuerung im **Menü C0 Reset entsperrt** werden

E506	E506 RESET Bremselement	Möglichkeit des externen Reset bei Bremselementeüberwachung und A3-Fall.
-------------	--------------------------------	--

Es ist ebenfalls möglich, einen freien Eingang mit der Eingangsfunktion E506 zu programmieren. Durch Anschluss eines Schüsseltasters ist es dann möglich, die Anlage über einen Impuls an diesem Eingang zu entsperren.

Durch alleiniges Ein/Ausschalten der Steuerung wird die Steuerung nicht entsperrt, d.h. falls die Fehlermeldung F51 oder F54 anliegt und die Anlage aus- und danach wieder eingeschaltet wird, bleibt die Steuerung mit der entsprechenden Fehlermeldung verriegelt.

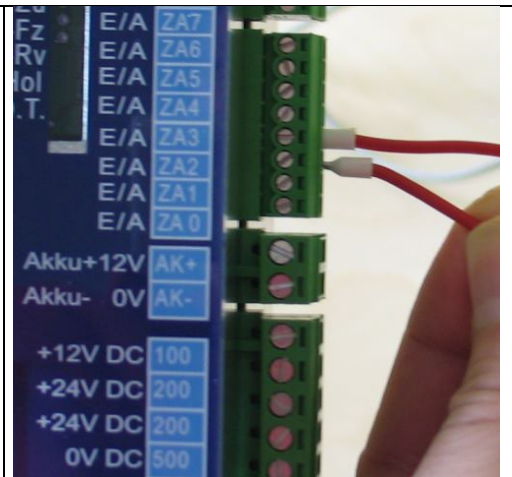
1.5.5 Funktionsprüfung – Bremsenüberwachung EN81-20

Allgemein

Aufgrund der Weiterentwicklung der Software ist die Funktion der Bremsenüberwachung werkseitig bei KW Aufzugstechnik GmbH im Prüffeld, wie auch bei der Inbetriebnahme vor Ort an der Aufzugsanlage zu prüfen. Die Beschreibung der Funktionsprüfung ist Teil der Betriebsanleitung.

Test Kabelbruch - Überwachungseingang 1

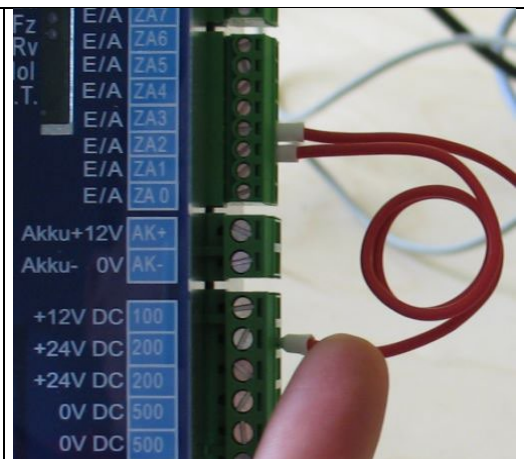
- 1.) Signalleitung am Bremsenüberwachungseingang 1 abklemmen.
- 2.) Mit der Rückholsteuerung bitte Fahrt einleiten.
- 3.) Die Steuerung gibt die Fehlermeldung "F54 - Bremsenüberwachung Gleichlauf" aus und verriegelt sich. Weitere Fahrten sind nicht möglich!
- 4.) Signalleitung am Bremsenüberwachungseingang 1 wieder anklemmen.
- 5.) Mit der Rückholsteuerung versuchen eine Fahrt einzuleiten. Eine Fahrt darf nicht möglich sein!
- 6.) Im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 durch Reset entsperrt werden. Die Aufzugsanlage ist wieder fahrbereit.



Entfernen des Überwachungskanal 1

Test Brücke - Überwachungseingang 1

- 1.) Signalleitung am Bremsenüberwachungseingang 1 abklemmen und eine Brücke zur Klemme 200 (+24V DC) einlegen.
- 2.) Mit der Rückholsteuerung bitte Fahrt einleiten.
- 3.) Die Steuerung gibt die Fehlermeldung "F51 - Bremsenüberwachung Funktion" aus und verriegelt sich. Weitere Fahrten sind nicht möglich!
- 4.) Brücke zwischen Klemme 200 und dem Bremsenüberwachungseingang 1 entfernen. Signalleitung am Überwachungseingang EA1 wieder anklemmen.
- 5.) Mit der Rückholsteuerung versuchen eine Fahrt einzuleiten. Eine Fahrt darf nicht möglich sein!
- 6.) Im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 durch Reset entsperrt werden. Die Aufzugsanlage ist wieder fahrbereit.



Setzen der Brücke zwischen 200 und Kanal 1

Wiederholung der Testschritte

Die beiden Testschritte wurden nun für die Bremsenüberwachung 1 durchgeführt. Für alle weiteren Bremskreise müssen nun äquivalent die Prüfschritte durchgeführt werden!



liftinstituut
SINCE 1933

BAUMUSTERPRÜFBESCHEINIGUNG für Aufzugskomponenten


Ausgestellt vom Liftinstituut B.V.

Bescheinigungs-Nr.	: NL12-400-1002-170-01	Nummer der Fassung:	2
Beschreibung des Erzeugnisses	: Selbstüberwachung des Bremseselementes als Teil des Schutzes gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbs und/oder unkontrollierte Aufwärtsbewegungen des Fahrkorbs		
Handelsmarke	: KW Aufzugstechnik		
Typ	: DAVID-606/613/623/2005		
Name und Anschrift des Herstellers	: KW Aufzugstechnik GmbH Zimmersmühlenweg 69 D-61440 Oberursel, Deutschland		
Name und Anschrift des Bescheinigungsinhabers	: KW Aufzugstechnik GmbH Zimmersmühlenweg 69 D-61440 Oberursel, Deutschland		
Bescheinigung ausgestellt aufgrund der folgenden Anforderungen	: Aufzugsrichtlinie 2014/33/EU		
Bescheinigung basiert auf folgenden Normen	: EN 81-20:2020 Klauseln 5.6.6.2 und 5.6.7.3		
Prüflabor	: Keines		
Datum und Nummer des Laborberichts	: Keines		
Datum Baumusterprüfung	: September 2022		
Zusätzliches Dokument zu dieser Bescheinigung	: Bericht zur Baumusterprüfbescheinigung Nr.: NL12-400-1002-170-01 rev.2		
Zusätzliche Anmerkungen	: Diese Revision ersetzt die Bescheinigung NL12-400-1002-170-01 rev.1 von 05-07-2022		
Abschließende Erklärung	: Das Produkt erfüllt die Sicherheitsanforderungen der oben aufgeführten Anforderungen / Normen unter Berücksichtigung der ergänzenden Bemerkungen.		

Amsterdam

Ausstellungs-
datum : 19-09-2022
Gültig bis : 19-09-2027


ing A.J. van Ommen
International Business
Manager


Bescheinigungsentscheidung
von

1.5.7 UK-Baumusterprüfbescheinigung



CERT

Discretionary Certificate

Certificate No.	UK12-400-1002-170-01	Revision No.	2
------------------------	----------------------	---------------------	---

Description of the product	Self-Monitoring of the braking elements as part of the protection against unintended car movement and/or ascending car overspeed means		
Trademark	KW Aufzugstechnik		
Type No.	DAVID-606/613/623/2005		
Name and Address of the Manufacturer	KW Aufzugstechnik GmbH Zimmersmühlenweg 69 D-61440 Oberursel, Germany		
Name and Address of the Certificate Holder	KW Aufzugstechnik GmbH Zimmersmühlenweg 69 D-61440 Oberursel, Germany		
Certificate Issued on the Following Requirements	Lifts Directive 2014/33/EU		
Certificate Based on the Following Standard	EN 81-20:2020 clauses 5.6.6.2 and 5.6.7.3		
Test Laboratory	None		
Date and Number of the Laboratory Report	None		
Date of Examination	September 2022		
Additional Documentation Supporting this Certificate	Report associated to the Examination Certificate No:	NL12-400-1002-170-01 Rev.2	
	Issued by Liftinstituut, Buikslotermeerplein 381, NL-1025XE Amsterdam. This report has originally been issued with the Examination certificate bearing the same certificate number and is declared to apply in full on this Discretionary Certificate, provided that wherever reference is made to the applicable European Directive and CE marking respectively, the applicable UK Regulation and UKCA marking must be read.		
Additional Remarks	This revision replaces certificate NL12-400-1002-170-01 rev. 1 of 05-07-2017		
Conclusion	The product subject to this certificate meets the cited requirements/standard taking into account any additional remarks mentioned above.		

	Authorised Signature		
Issue Date	10 October 2022	Signatory Name	Alexander Bingham Miles
Valid Until	19 September 2027	Signatory Title	Certification and Approval Director

Registered in England & Wales No: 4566351	Tel: 01789 295300
Registered Office: Lift Cert Limited	Email: headoffice@liftcert.co.uk
40 Tiddington Road, Stratford upon Avon, Warwickshire, CV37 7BA	

1.6 Beschreibung Temperaturüberwachung

Produkt Steuerungssystem für Aufzugsanlagen

Typ Mikroprozessorsystem DAVID-2001/2005/613 – Zentraleinheit ZR

Die Zentraleinheit ZR besitzt eine elektronische Schaltung zur Erfassung der Temperatur innerhalb des Gerätes. In der Software kann die Temperaturschwelle zur Stillsetzung der Anlage zwischen 30 Grad Celsius und 100 Grad Celsius eingestellt werden. Bei der Werkseinstellung wurde die Temperaturschwelle auf 60 Grad Celsius festgelegt.

Ein Stillsetzen der Anlage bedeutet bei einem Seilaufzug eine Einfahrt in die nächste Haltestelle, bzw. bei einem Hydraulikaufzug die Durchführung einer Notabsenkung in die unterste Haltestelle und Verweigerung der Rufannahme bis die Schaltschranktemperatur unter die Grenzwertschwelle sinkt.

Oberursel, den 01.03.2006



Hans-Werner Walbert

1.7 Beschreibung Energieeffizienz VDI 4707

Das Steuerungssystem DAVID 613 unterstützt alle 4 Betriebsmodi nach VDI 4707.

DAVID 613	Betriebs-Modus	Beschreibung	Aufweckzeit	Wirkleistung (Watt)
Fahrtbedarf	P0	Die Komponente ist in Funktion		38 Watt
Stillstands Bedarf	S0	Die Komponente ist sofort einsatzbereit	0 Sek.	38 Watt
	S1	Einfachster Schlafmodus Alle Displays werden abgeschaltet.	< = 250 ms.	36 Watt
	S2	Soft-Off-Modus (Tiefschlafmodus) Türen sind geschlossen. Der Fahrkorbrechner FKR wird abgeschaltet.	< = 1 Sek.	25 Watt,

VDI 4707 Blatt 2

Grundlagen: Die fünf Nutzungskategorien

Je nach Nutzungshäufigkeit kann mit Hilfe der fünf Nutzungskategorien den Stillstands- und Fahrtbedarf einer Aufzugsanlage in eine Energieeffizienzklasse umgerechnet werden.

Nutzungs-kategorie	1	2	3	4	5
Nutzungshäufigkeit	Sehr selten	Selten	Gelegentlich	Häufig	Sehr Häufig
Durchschnittliche Stillstandszeit	23,8	23,5	22,5	21	18
Typische Gebäude	Wohnhaus bis 6 Wohnungen	Wohnhaus bis 20 Wohnungen Kleines Bürogebäude	Wohnhaus bis 50 Wohnungen Mittlers Büro- & Verwaltungsgebäude	Wohnhaus mit mehr als 50 Wohnungen Hohes Büro- & Verwaltungsgebäude Kleines bis mittleres Krankenhaus	Büro- & Verwaltungsgebäude > 100m Großes Krankenhaus Lastenaufzug im Produktionsprozess bei Mehrschichtbetrieb

VDI 4707 Blatt 1

Grundlagen: Gewichtung der fünf Nutzungskategorien

Berechnung des Stillstands-Energiebedarfes nach VDI 4707 mit Gewichtung der Betriebsmodi S0, S1 und S2

Nutzungskategorie	1	2	3	4	5
Gewichtung S0	1 %	2 %	5 %	7 %	10 %
Gewichtung S1	24 %	33 %	60 %	73 %	85 %
Gewichtung S2	75 %	65 %	35 %	20 %	5 %

VDI 4707 Blatt 1

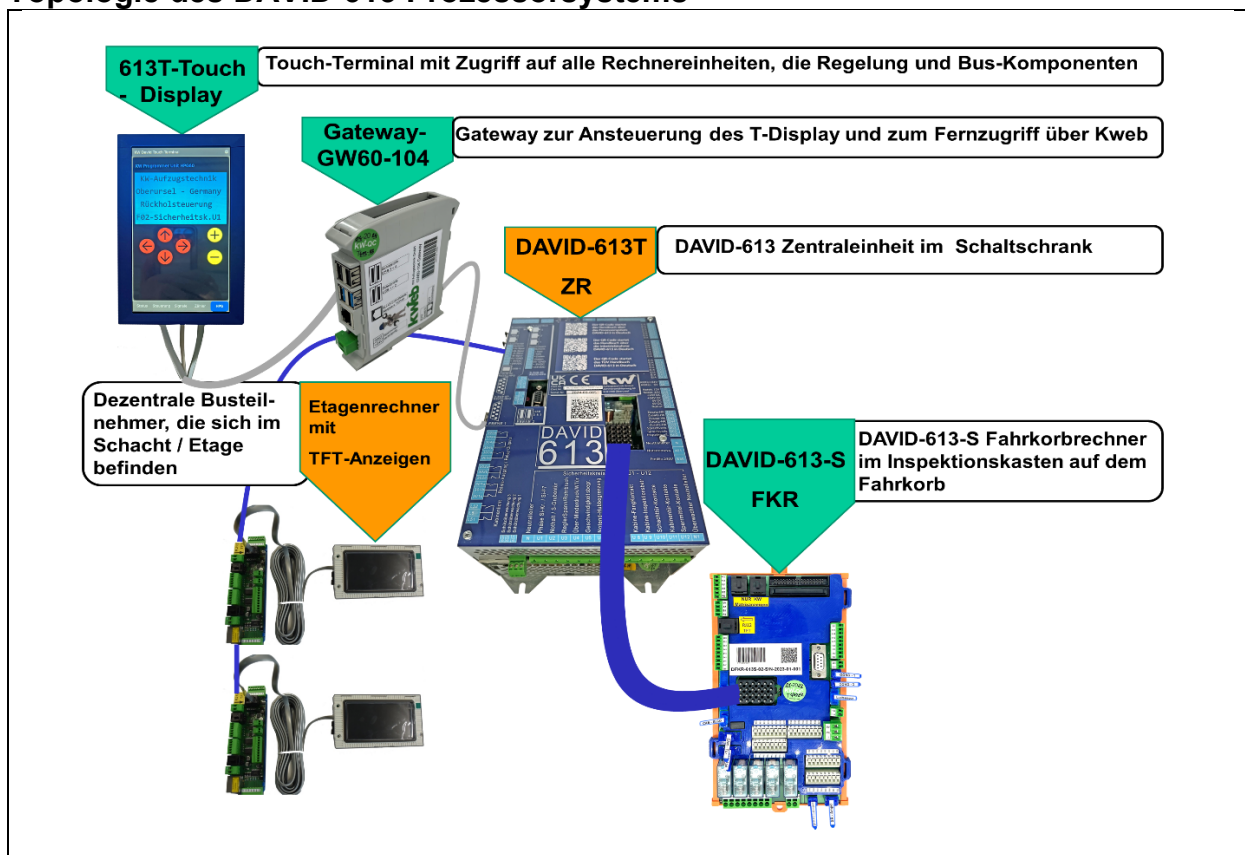
2. Leistungsbeschreibung

2.1 Leistungsspektrum des Mikroprozessorsystems DAVID-613

Die hoch flexible Mikroprozessorsteuerung DAVID-613 ermöglicht die Realisierung von Seil-, Hydraulik-, Ketten-, Zahnstangen-, stationären & mitfahrenden Antrieben, Personen- und Lastenaufzugsanlagen auch mit Bolzenaufsetzvorrichtung aller Arten nach EN81-20, EN81-1/2, MRL & ATEX, mit bis zu acht Gruppenaufzügen, sowie einer maximalen Etagenzahl von 64 Haltestellen und bis zu 3 Türseiten. Diese Typenvielfalt ist umfänglich in der Standardsoftware enthalten.

Das Steuerungskonzept des DAVID-613 ist eine dezentrale Topologie, welche ihre Mitglieder über die Busverbindungen kommunizieren lässt. Die Masterstruktur sitzt im Zentralrechner (ZR) welche über Bus auf der Kabine mit dem Fahrkorbrechner (FKR) und über die Etagenrechner (ER) in den einzelnen Etagen kommuniziert.

Topologie des DAVID-613 Prozessorsystems



Die im Steuerungsrechner enthaltene Standardsoftware beinhaltet die Einstellung von allen Arten von Aufzügen. Sämtlichen Funktionen wie z.B. selektive Türsteuerungen, Evakuierungen, FW-Steuerungen, Prioritätsanholungen, Gruppenbetrieb, Energiemanagement, Aufzugswarterfunktion, Zutrittsmanagement... sind vor Ort einstellbar.

Alle Ein- und Ausgänge sind frei programmierbar und mit über 2000 Ein- und Ausgabefunktionen belegbar. Die Funktionsbibliothek ist Bestandteil des Steuerungssystems.

Der Steuerungsrechner hat ein Metallgehäuse, um die innenliegende Elektronik voll zu kapseln. Die Strahlungsemissionen des Gerätes sind extrem gering, dafür besitzt das Gerät eine hohe Standfestigkeit gegenüber Fremdeinstrahlung. Die Störaussendung erfüllt den EN 55011 Level B, bei geöffnetem Schaltschrank.

Zur Einstellung und Parametrierung dient ein Handterminal, welches auch für Diagnosezwecke im Schacht oder auf der Kabine oder für externe Geräte verwendet werden kann. Die KW-App für Android- und Apple-OS-Betriebssysteme bietet die gleiche Funktionalität.

Das Prozessorsystem besitzt eine batteriegepufferte Echtzeituhr, serielle Schnittstellen, USB-Schnittstellen und CANopen Interfaces. Standardmäßig ist ein WLAN-Transceiver in der Zentraleinheit verbaut, der als Schnittstelle für die Kommunikation mit Smartphone Apps dient. Es ist kein weiterer Router oder eine Internetverbindung nötig.

2.2 D613T - Grundsätzlicher Aufbau & Funktionen des Touch-Terminals



Das Touch-Terminal D613T beinhaltet zwei grundlegende Funktionen.

Zum einen ist es das Gateway GW60-104, welches die Aufzugsteuerung über das Internet mit dem KWEB-Server verbindet. Dies geschieht physikalisch über den LTE-Stick, ist aber auch über LAN-Netzwerk-Kabel möglich.

Das Wichtigste aber ist das 7 Zoll-Touch-Display, welches in der ersten Software-Version fünf Funktionseiten zur Verfügung stellt.

Das Display befindet sich beim D613T auf der Innenseite der Schaltschranktür und ist über die Haftmagnete in Bezug auf die Betrachtungshöhe flexibel einstellbar.

Im unteren Bereich des Displays können die Seiten ausgewählt und dadurch umgeblättert werden.

Es werden Informationen mitgeteilt, wie zum Beispiel auf der Status-Seite welche die klassische Darstellung der LED-Signale der DAVID-Prozessorbaureihe visualisiert oder auch Zählerstände, aber es ist auch möglich, Befehle und Einstellungen wie beim HPG-60 zu tätigen.

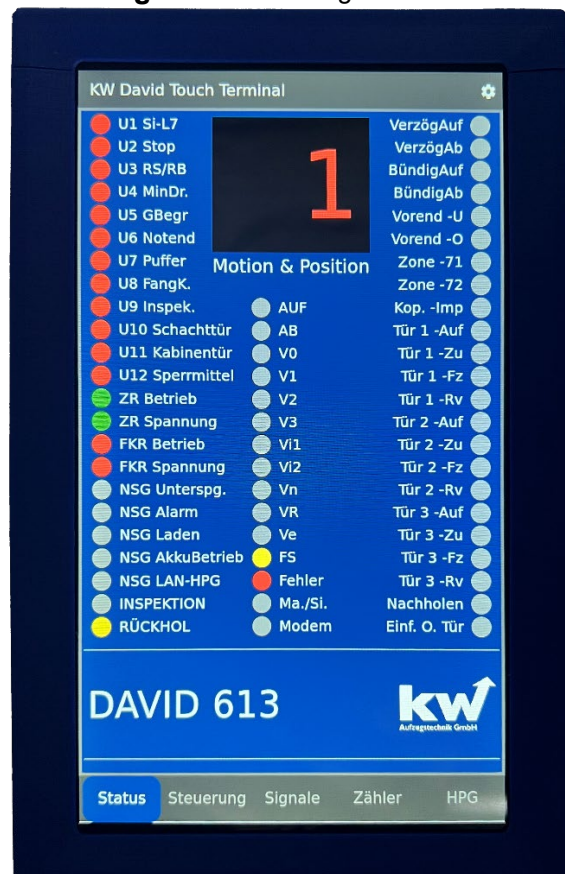
2.2A Menü Status Beschreibung

Die Darstellung entspricht der früheren LED-Baugruppe im D-613 ZR, bzw. jener im KWEB.

Die gezeigten STATUS-Anzeigen geben den Zustand von Signalen, wie z.B. dem Sicherheitskreis, dem Status und Spannungsüberwachungen der ZR- und FKR-Rechner-Einheiten, den ausgegebenen Geschwindigkeiten, den Schachtkopierungsinformationen oder den Türbewegungen wieder.

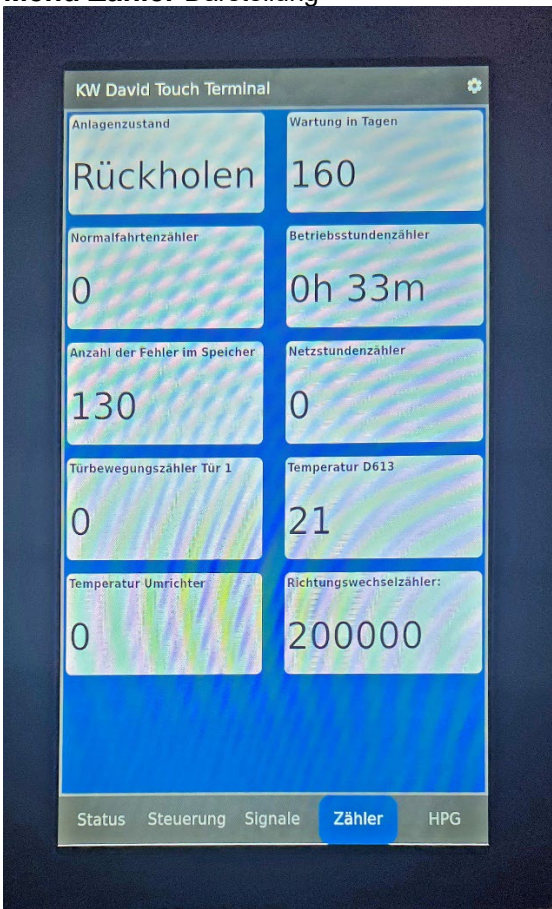
Zusätzlich werden der Fahrkorbstand, Fahrtrichtung und die Bündigkeit angezeigt.


Menü Signale Darstellung

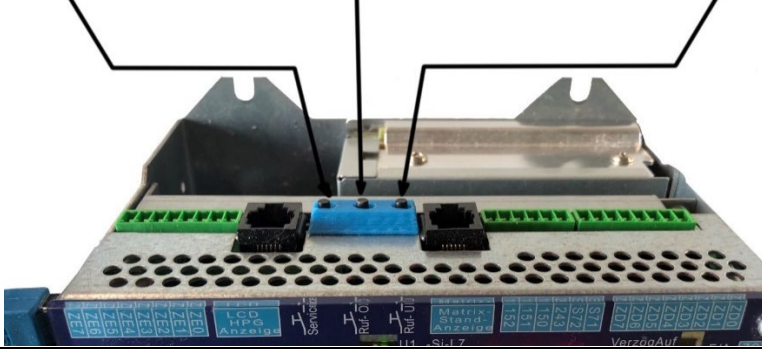
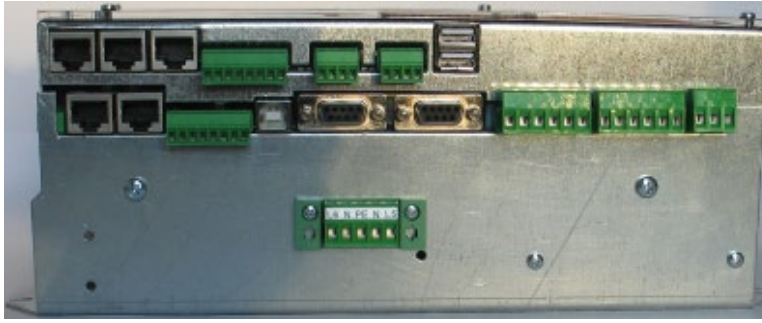
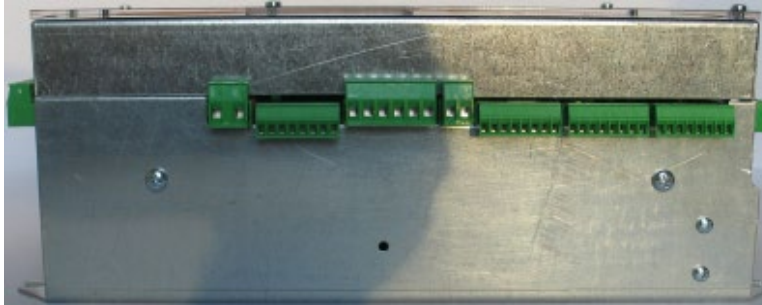
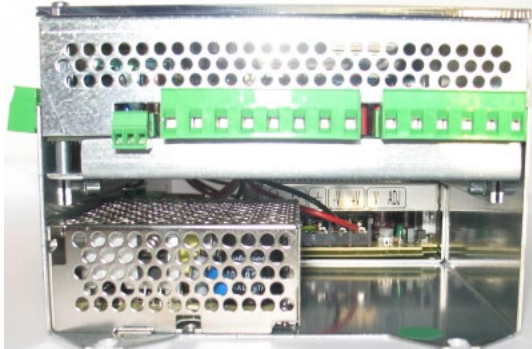


<p>2.2B</p>	<p>Menü Steuerung Beschreibung</p> <p>Die Funktionalität ist der in KWEB ähnlich. Die Aufzugskabine bewegt sich im Schacht und die Türbewegung werden angezeigt. In einem Ausgabefenster im oberen Teil wird die Fahrtrichtung und Kabinenposition angezeigt.</p> <p>Im mittleren Teil befindet sich ein Dreh-Button / Drehregler, um den Innenruf zu setzen.</p> <p>Im unteren Teil befinden sich zwei Ausgabefelder. Zum einen wird der Status der Aufzugsanlage, bzw. gesperrte Etagen angezeigt, zum anderen die Meldung über die Bündigkeit der Aufzugskabine.</p>	<p>Menü Rufe Darstellung</p>
--------------------	--	-------------------------------------

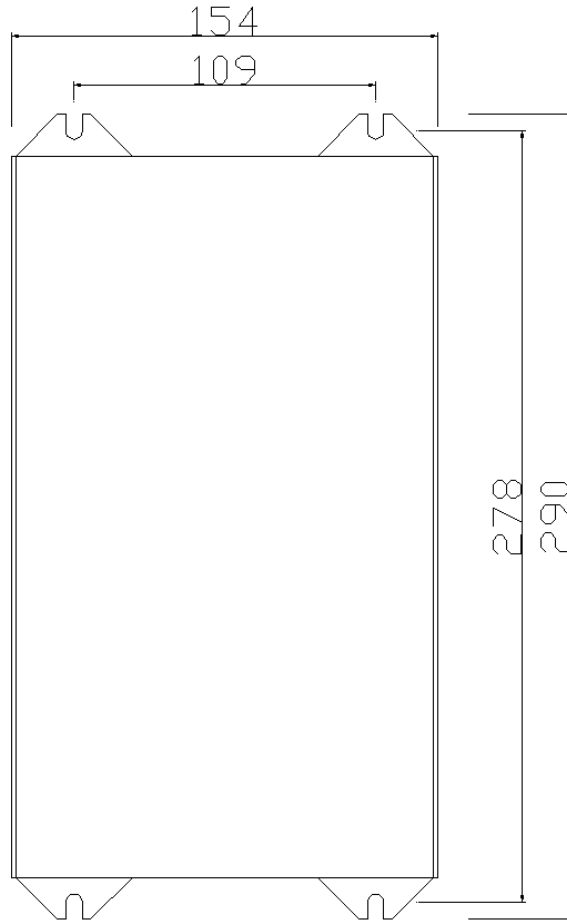
<p>2.2C</p>	<p>Menü Signale Beschreibung</p> <p>Im oberen Teil des Ausgabefensters werden bis zu 6 Zustands-Meldungen angezeigt. Dies beinhaltet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schachtlicht AN / AUS - Wartungsbetrieb EIN / AUS - Bündigkeit NEIN / JA - Treibscheibenbremse Offen / Geschlossen - Verringerter Schachtkopf Gesperrt / Frei - Verringerte Schachtgrube Gesperrt / Frei <p>Im unteren Feld haben wir die Schalter für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schachtlicht - Wartungsschalter - Außensteuerung <p>Die Tast-Funktionen Fernauslöser bzw. der Reset Grube kann erst durch Aktivierung im Menü ausgelöst werden. Beim Taster-Betrieb ist eine Aktivität nur solange vorhanden, solange der Finger die Touch-Oberfläche berührt.</p>	<p>Menü Schalten Darstellung</p>
--------------------	---	---

<p>2.2D</p>	<p>Menü Zähler Beschreibung</p> <p>Die Zähler-Oberfläche beinhaltet folgende Zustandsmeldungen und Daten des Steuerungssystems:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlagenzustand - Wartungszeitpunkt - Fahrtenzähler - Betriebsstundenzähler - Fehleranzahl im Speicher - Netzstundenzähler - Türbewegungszähler Tür 1 - Türbewegungszähler Tür 2 - Temperatur Steuerung - Temperatur Frequenzumrichter (nur bei GOLIATH-90 / 921) 	<p>Menü Zähler Darstellung</p> 
--------------------	--	---

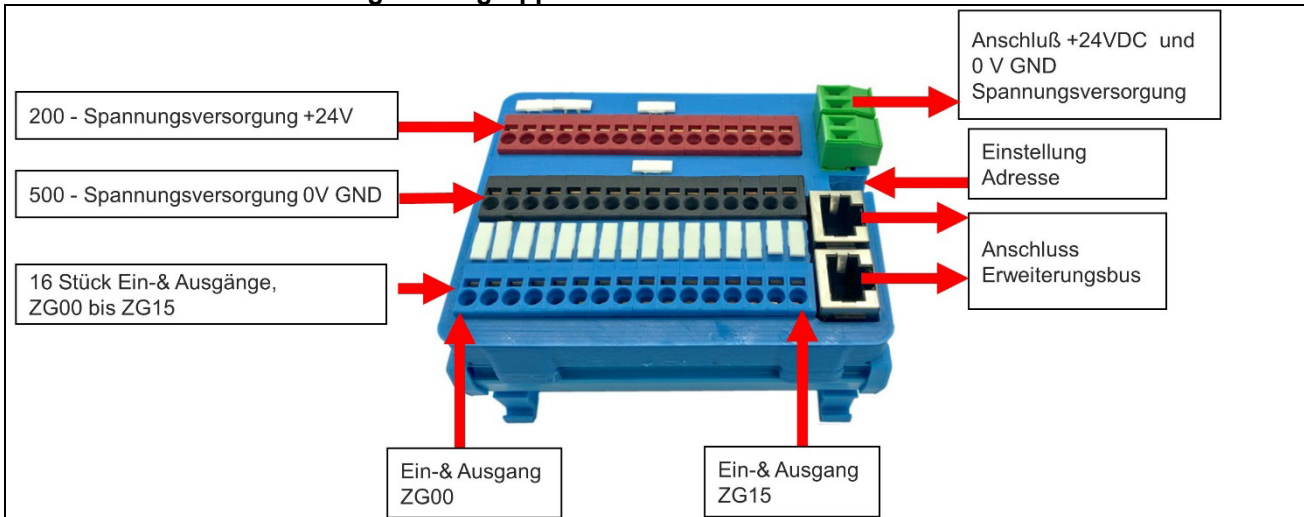
<p>2.2E</p>	<p>Menü HPG Beschreibung</p> <p>Mit der HPG-Oberfläche können sämtliche Parameter betrachtet und verändert werden.</p> <p>Dies beinhaltet nicht nur die Steuerung, sondern auch die Regelung.</p> <p>Permanente Zustandsmeldungen auf dem Display zeigen die aktuellen Aktionen des Steuerungssystems an.</p> <p>Alle gesammelten Fehler können im Fehlerpeicher betrachtet werden.</p> <p>Die Funktionalität entspricht der in KWEB, bzw. dem HPG-60:</p>	<p>Menü HPG Darstellung</p> 
--------------------	---	---

	<p>Oberes Seitenteil: (Links nach rechts)</p> <p>2x Ein- & Ausgangsklemmen (8 Freie E/A) ZD0.7, Zone, Alarm & Motorkaltleiter, Anschluss Busanzeige-RJ12 Taster Ruf unterste Haltestelle, Taster Ruf oberste Haltestelle, Taster Wartung Türen Zu für 15 Minuten, Anschluss Wartungsanzeige/HPG-RJ12</p> <p>1x Ein- & Ausgangsklemmen (8 Freie E/A) ZE0.7</p>
	<p>Linkes Seitenteil: (v. Links nach rechts)</p> <p>Obere Ebene: 3x Gruppenbus, 1x Absolutwertgeberanschluss, 2x CANOpen-Bus, 2 USB-Master</p> <p>Mittlere Ebene: 1x Schachtbus-RJ45, 1x Liftbus-RJ45, 1x Inkrementalgeberanschluss, 1x USB-Slave, 2x Serielle Schnittstellen, 6 freiblegbare Relaisausgänge (K301 bis K306)</p> <p>Untere Ebene: Netzanschlüsse für Phase Prozessor & Notstrom (N, L6, L5, PE).</p>
	<p>Rechtes Seitenteil: (v. Links n. Rechts)</p> <p>24x freiblegbare Ein- & Ausgänge ZA0.7, ZB0.7, ZC0.7,</p> <p>2x 230V-AC Eingänge für Notstrom-eva-kuierung & Kabinen-Licht</p> <p>Anschluss Inspektionsschutz K60, 2x Sprechanlage, 5 freie Hängekabeladern</p>
	<p>Unteres Seitenteil: (Links nach rechts)</p> <p>3x Ausgänge für Schutzüberwachung der Zwangsführten Ansteuerrelais</p> <p>12x 230V-AC Eingänge für Sicherheitskreisabfrage (U1 bis U12),</p>

Technische Maße der Zentralrecheinheit (ZR)



2.3 Gerätebeschreibung Zusatzgruppe DAVID-ZG-16



Die Zusatzgruppe ZG-16 bietet 16 zusätzliche Ein- und Ausgänge. Verbunden wird die ZG-32 mit einem Buskabel RJ45, der Spannungsversorgung (200 und 500) an der Zentraleinheit ZR.
Die Ein- und Ausgangsbelegung ist frei wählbar. Es können bis zu 4 Zusatzgruppen vom Typ ZG16 in einem Steuerungssystem D613 betrieben werden.

Adresseinstellung Zusatzgruppe:

	DIPP-0	DIPP-1	DIPP-3
1. ZG16	OFF	OFF	
2. ZG16	ON	OFF	
3. ZG16	OFF	ON	
4. ZG16	ON	ON	

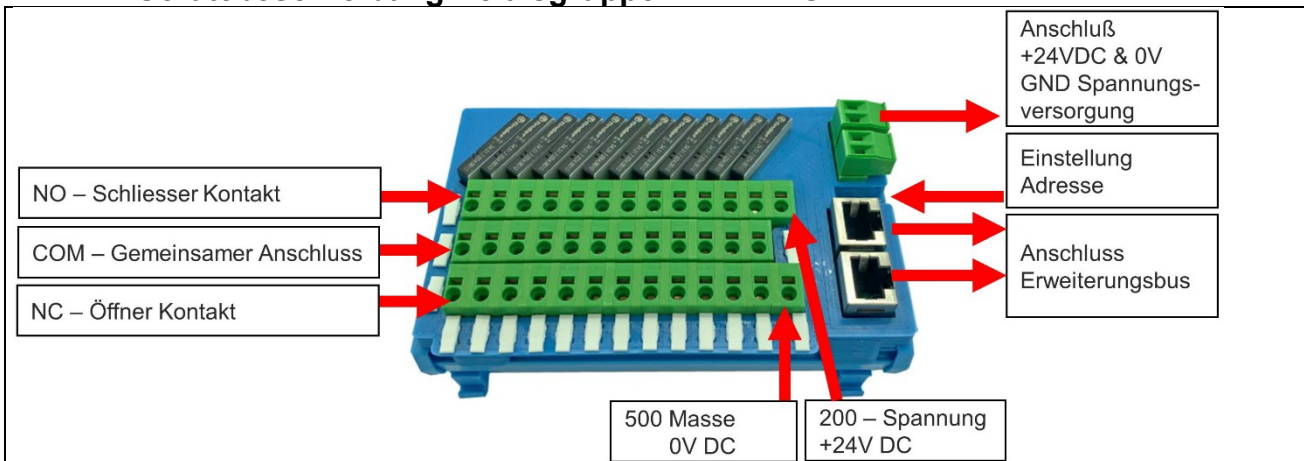
KW-Nr. 1100059

Bei der letzten ZG-16-Baugruppe in der Kette wird der **Dipp-4 Schalter auf ON** gestellt und dient als Terminierung der Leitung.

Die Aktivierung erfolgt:

- 1.) Durch Stecken der Baugruppe am ZR-Rechner Erweiterungsbus Grün
- 2.) Durch Aktivierung der E/As im **B7 Menü**:

2.4 Gerätebeschreibung Relaisgruppe DAVID-RG-12



Die Relaisgruppe RG-12 bietet 12 zusätzliche Relaisausgänge. Verbunden wird die RG-12 mit einem Buskabel RJ45, der Spannungsversorgung (200 und 500) an der Zentraleinheit ZR.
Die Ausgangsbelegung ist frei wählbar. Es können bis zu 4 Relaisgruppen vom Typ RG12 in einem Steuerungssystem D613 betrieben werden.

Adresseinstellung Zusatzgruppe:

	DIPP-0	DIPP-1	DIPP-3
1.RG12	OFF	OFF	
2.RG12	ON	OFF	
3.RG12	OFF	ON	

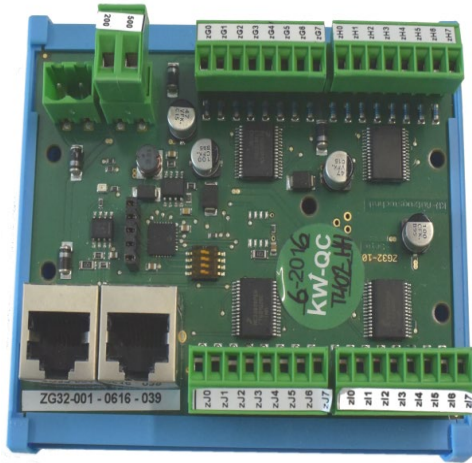
KW-Nr. 1100059

Bei der letzten RG-12-Baugruppe in der Kette wird der **Dipp-4 Schalter auf ON** gestellt und dient als Terminierung der Leitung.

Die Aktivierung erfolgt:

- 1.) Durch Stecken der Baugruppe am ZR-Rechner Erweiterungsbus Grün
- 2.) Durch Aktivierung der E/As im **B7 Menü**:

2.5 Gerätebeschreibung Zusatzgruppe DAVID-ZG-32



Die Zusatzgruppe ZG-32 bietet 32 zusätzliche Ein- und Ausgänge. Verbunden wird die ZG-32 mit einem Buskabel RJ45, der Spannungsversorgung (200 und 500) an der Zentraleinheit ZR.

Die Ein- und Ausgangsbelegung ist frei wählbar. Es können bis zu 4 Zusatzgruppen vom Typ ZG32 in einem Steuerungssystem D613 betrieben werden.

Adresseinstellung Zusatzgruppe:

	DIPP-0	DIPP-1	DIPP-3
1. ZG32	OFF	OFF	
2. ZG32	ON	OFF	
3. ZG32	OFF	ON	
4. ZG32	ON	ON	

KW-Nr. 1100059

Bei der letzten ZG32-Baugruppe in der Kette wird der **Dipp-4 Schalter auf ON** gestellt und dient als Terminierung der Leitung.

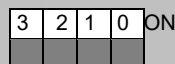
Die Aktivierung erfolgt:

- 1.) Durch Stecken der Baugruppe am ZR-Rechner
- 2.) Durch Aktivierung der E/As im **B7 Menü**:

Klemmenbeschreibung Zusatzgruppe DAVID-ZG-32

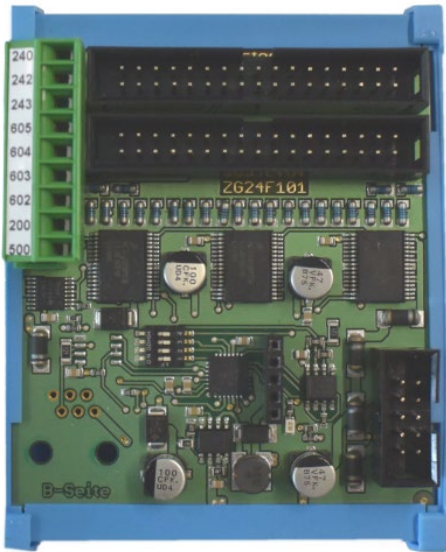
Busverbindung									
RJ-45								200	+24V Steuerspannung
								500	0V Steuermasse
Busverbindung								200	+24V Steuerspannung
RJ-45								500	0V Steuermasse
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ0							ZG0	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ1							ZG1	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ2							ZG2	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ3							ZG3	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ4							ZG4	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ5							ZG5	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ6							ZG6	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZJ7							ZG7	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI0							ZH0	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI1							ZH1	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI2							ZH2	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI3							ZH3	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI4							ZH4	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI5							ZH5	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI6							ZH6	Freier Ein-/ Ausgang
Freier Ein-/ Ausgang	ZI7							ZH7	Freier Ein-/ Ausgang

DIPP-SCHALTER



DAVID-ZG-32
Erweiterungsgruppe

2.6 Gerätebeschreibung Zusatzgruppe Fahrkorb DAVID-ZG-24F



Die Zusatzgruppe ZG-24F bietet 24 zusätzliche Ein- und Ausgänge. Verbunden wird die ZG-24F mit einem 10 poligen Flachbandkabel an den Fahrkorbrechner FKR.

Die Ein- und Ausgangsbelegung ist frei wählbar. Es können bis zu 5 Zusatzgruppen vom Typ ZG24F in einem Steuerungssystem D613 betrieben werden.

Adresseinstellung Zusatzgruppe:

	DIPP-0	DIPP-1	DIPP-3
1. ZG24F	OFF	OFF	OFF
2. ZG24F	ON	OFF	OFF
3. ZG24F	OFF	ON	OFF
4. ZG24F	ON	ON	OFF
5. ZG24F	OFF	OFF	ON

KW-Nr. 1100060

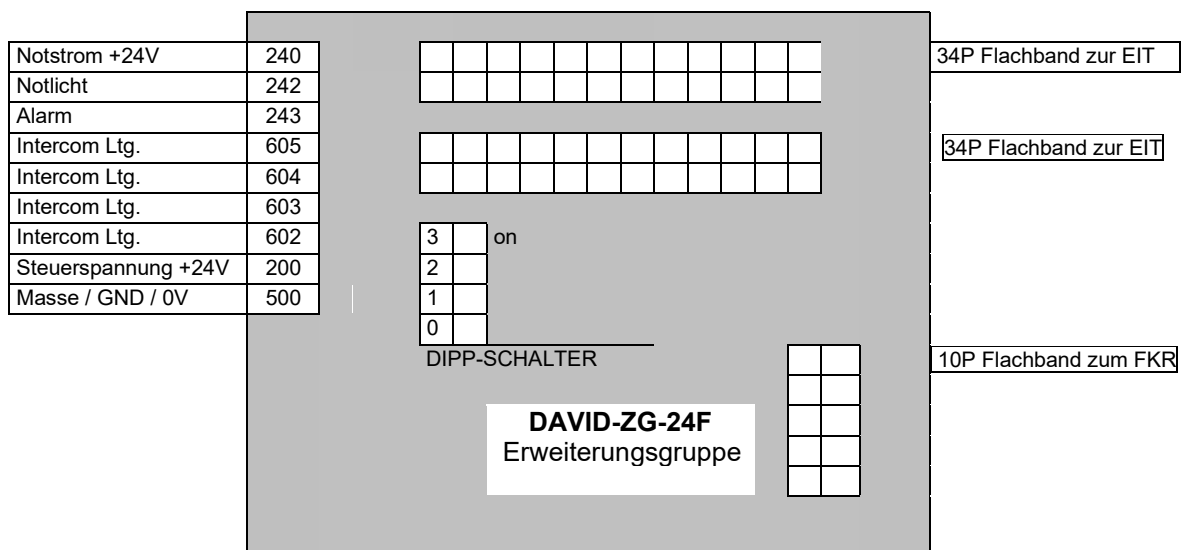
Bei der letzten ZG24F-Baugruppe in der Kette wird der **Dipp-4 Schalter auf ON** gestellt und dient als Terminierung der Leitung.

Auf jeder ZG24F befinden sich 2 Stück 34-polige Flachstecker, an die jeweils eine **EIT-Baugruppe** angeschlossen werden kann. Damit können die Rufleitungen zum Innentableau bei 64 Haltestellen realisiert werden.

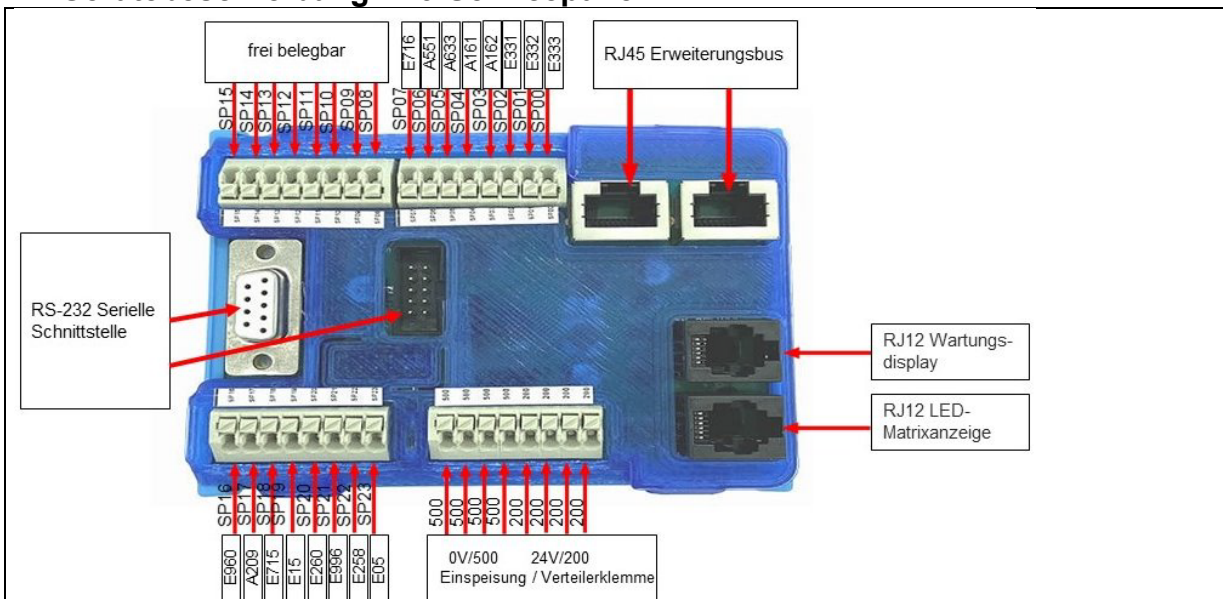
Die Aktivierung erfolgt:

- 1.) Durch Stecken der Baugruppe am FKR-Rechner
- 2.) Durch Aktivierung im **B21 Menü**:
 Drei Einstellungen sind wählbar:
 - A. Ohne FKR + EIT
 - B. Mit FKR + EIT (IC . IE)-> Standard ohne ZG24F
 - C. Mit FKR + EIT (IC ..IU) -> Mit ZG24F Baugruppen!**

Klemmenbeschreibung Zusatzgruppe DAVID-ZG-24F

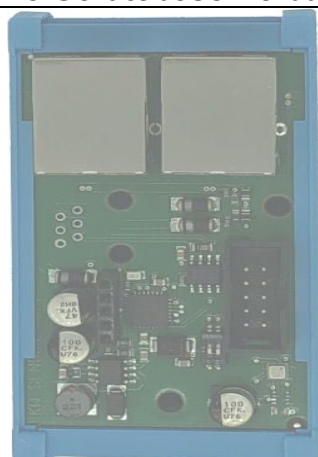


2.7 Gerätebeschreibung X13-Servicepanel



Die Aktivierung erfolgt:
 1.) Durch Stecken der Baugruppe am Erweiterungsbus
 2.) Durch Aktivierung der E/As im **B7 Menü**:

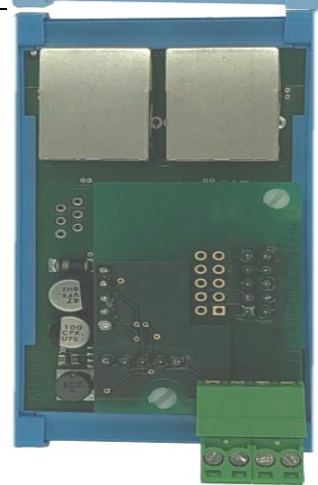
2.8 Gerätebeschreibung Umweltmodul SENSOR-102 für Fahrkorb & Schacht



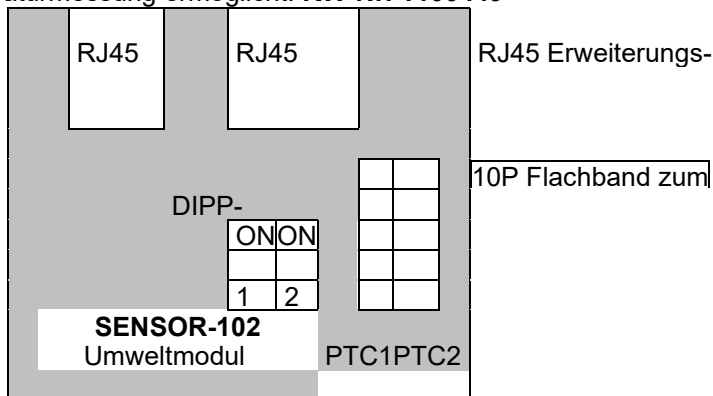
Das Umweltmodul SENSOR-102 liefert die aktuellen Werte für **Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Luftdruck**. Verbunden wird das Umweltmodul auf dem Fahrkorb mit einem 10 poligen Flachbandkabel am Fahrkorbrechner FKR613. Auch für den Aufzugsschacht können Umweltmodule an verschiedenen Stellen (Grube/ Kopf/ Maschinenraum) zum Einsatz kommen. Es können bis zu 4 Umweltmodule am Erweiterungsbus in einem Steuerungssystem D613 betrieben werden.

Adresseinstellung Umweltmodul: KW-Nr. 1100448

	DIPP-0	DIPP-1
1. SENSOR-102	OFF	OFF
2. SENSOR-102	ON	OFF
3. SENSOR-102	OFF	ON
4. SENSOR-102	ON	ON

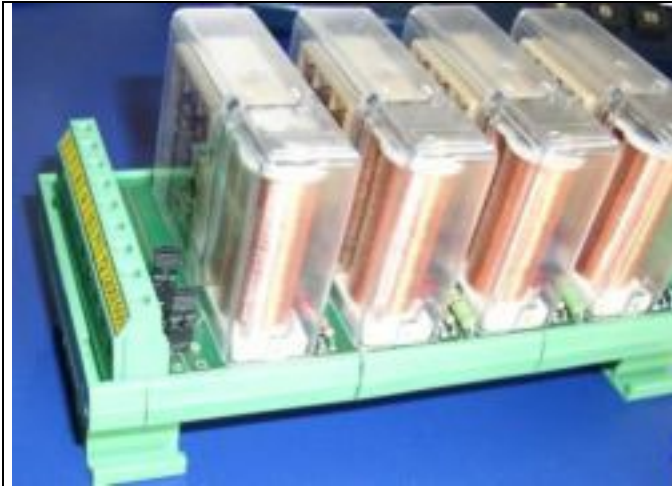


Die SENSOR-102 Baugruppe kann mit einer Huckepackleiterplatte versehen werden, welche zwei PTC Eingänge aufweist, die eine Temperaturmessung ermöglicht. **KW-Nr. 1100449**



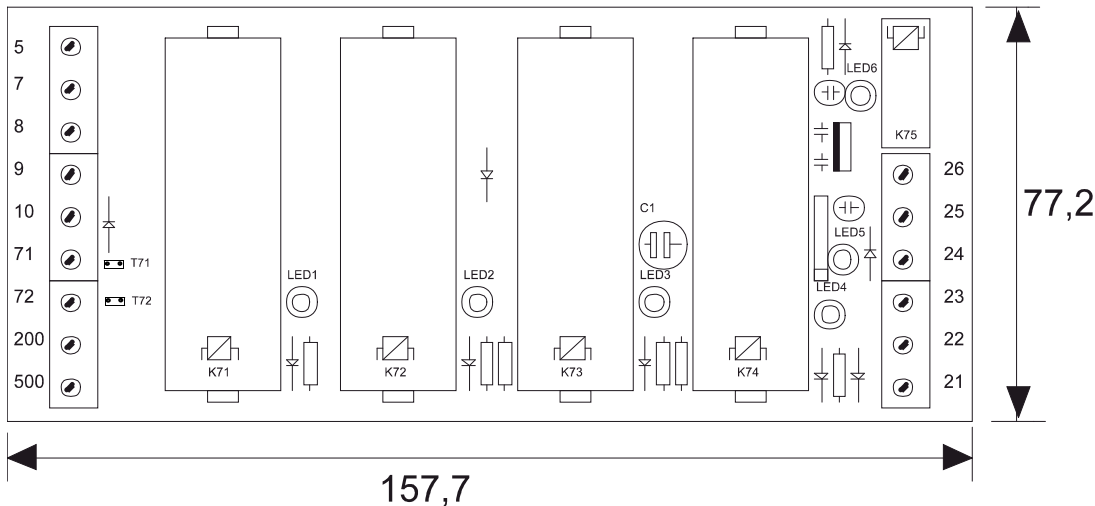
Die Aktivierung erfolgt:
 1.) Durch Stecken der 10 poligen Flachbandverbindung der Baugruppe am FKR-Rechner bzw.
 2.) Durch Stecken des RJ-45 Kabels am Erweiterungsbus.

2.9 Gerätebeschreibung Sicherheitsschaltung SIS-16-101



Die Baugruppe SIS16-101 ist mit vier Sicherheitsrelais, sowie einem Kleinrelais für die Bündiganzeige ausgestattet. Die Schraubklemmen befinden sich seitlich rechts und links der Baugruppe. Die SIS16-101 ist für die Hutschienenmontage vorbereitet. Zum Test der ordnungsgemäßen Funktion der Sicherheitsschaltung ist nur das Setzen der Jumper erforderlich!

Die Sicherheitsschaltung hat eine Baumusterprüfbescheinigung für die EN 81-20/50.



Relais- und Anzeigenelemente:	K71= Zonenrelais 71 mit roter LED-Anzeige LED1 K72= Zonenrelais 72 mit roter LED-Anzeige LED2 K73=Kontrollrelais 73 mit roter LED-Anzeige LED3 K74=Startrelais Einfahrt/Nachregulieren mit roter LED-Anzeige LED4 K75=Bündigrelais mit roter LED-Anzeige LED 6 LED Status= Farbe Grün, Kontrollanzeige LED 5
Abmessungen (mit Schale):	(Länge x Breite x Höhe) 157,7mm x 77,2mm x 65,0mm
Gewicht:	Ca. 700 Gramm
Spannungsversorgung:	Klemmen 5,7 - 250V AC / 4A Klemmen 71,72 - +24V DC / 50mA Klemmen 200 - +24V DC / 100mA Klemmen 24 - +12V bis +24V DC / 250mA Notstromquelle Akku Klemmen 26 - +12V bis +24V DC / 250mA Bündiganzeige
Schaltzyklen:	Ca. 1.000.000 Schaltspiele
Schutzgrad	IP 43
Umgebungstemperatur:	0 bis +65 °C
Reaktionszeit vom Verlassen der Zone bis zum Abfall der Hauptschützes	Worst-Case: 0,021 Sekunden

Technischer Überwachungs-Verein Thüringen e.V.
Zertifizierungsstelle für Aufzüge und deren SicherheitsbauteileMelchendorfer Str. 64
99096 Erfurt
Tel.: (0361) 42 83 0
Fax: (0361) 42 83 242
e-mail: info@tuev-thueringen.de**EU-Baumusterprüfbescheinigung
gemäß Anhang IV A der Aufzugsrichtlinie 2014/33/EU**

Benannte Stelle: Zertifizierungsstelle für Aufzüge und deren Sicherheitsbauteile
Kennnummer 0090

Nr. der EU-Baumusterprüfung: **FT/16/009/40 Rev.01**

Produkt: Detektor zum Erkennen des Verlassens der Haltestelle des Fahrkorbes bei offenen Fahrkorbtüren als Teil einer Schutzeinrichtung gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes

Typ: **SIS16-101**

Inhaber der Bescheinigung: KW Aufzugstechnik GmbH
Zimmersmühlenweg 69; 61440 Oberursel

Hersteller / Fertigungsstätte: KW Aufzugstechnik GmbH
Zimmersmühlenweg 69; 61440 Oberursel

Antragsdatum: 14.01.2021

Prüfgrundlagen: DIN EN 81-20: 2020-06
DIN EN 81-50: 2020-06

Prüfstelle: TÜV Thüringen e.V.
Prüflabor für Aufzüge und deren Sicherheitsbauteile
Melchendorfer Str. 64, 99096 Erfurt

Prüfbericht-Nr.: FT/16/009/40

Datum EU-Baumusterprüfung/
Beginn der Gültigkeit: 20.04.2021

Ende der Gültigkeit: 19.04.2026

Als Anlagen sind folgende, mit der Nummer der EU-Baumusterprüfung **FT/16/009/40 Rev.01** gekennzeichnete Unterlagen beigefügt:
- Anlage 1 zur Baumusterprüfbescheinigung FT/16/009/40 Rev.01, 2 Seiten

Zusätzliche Angaben:
Keine



Dipl.-Ing. (FH) Reichelt
Leiter der Zertifizierungsstelle

Zella-Mehlis, 08.04.2021
Ort, Datum

Diese EU-Baumusterprüfbescheinigung gilt nur im Zusammenhang mit der Anlage 1

Technischer Überwachungs-Verein Thüringen e.V.
Zertifizierungsstelle für Aufzüge und deren Sicherheitsbauteile



Melchendorfer Str. 64
 99096 Erfurt
 Tel.: (0361) 42 83 0
 Fax: (0361) 42 83 242
 e-mail: info@tuev-thueringen.de

Anlage 1 zur EU-Baumusterprüfbescheinigung

Nr. der EU-Baumusterprüfung: FT/16/009/40 Rev.01

1 Anwendungsbereich

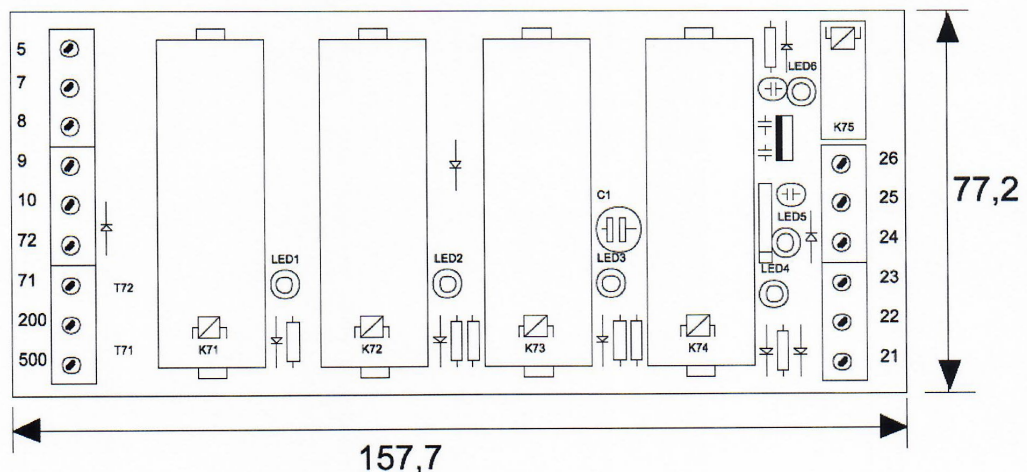
1.1 Die Sicherheitsschaltung SIS16-101 ist für den Einsatz in Aufzugsanlagen vorgesehen. Sie dient zur Detektierung des Verlassens der Entriegelungszone durch den Fahrkorb bei offener Fahrkorbtür. Bei Bewegen des Fahrkorbes über die Entriegelungszone hinaus ist sie in der Lage eine Kette von Kontaktelementen zu öffnen.

1.2 Technische Daten:

Typ / Revisionsstand:	SIS16-101 / Version 116-D
Versorgungsspannung:	24V DC / 0,1A (Klemmen 200, 500)
Eingangsimpedanz:	> 510 Ohm (Klemmen 71, 72)
Ausgangsspannung:	0 - 250V AC (Klemmen 5, 7)
Ausgangsstrom:	< 4A (Klemmen 5, 7)
Betriebstemperatur:	0...+65°C
Schutzgrad:	IP 43 (durch Gehäuseschutzgrad sicherzustellen)
Montage:	auf Hutschiene im Gehäuse
Verzögerungszeit	21 ms

(Die Verzögerungszeit ist die Zeit welche zwischen Änderung des Signals am Eingang (Klemmen 71, 72) und der Änderung des Signals am Ausgang (Klemmen 5, 7) vergeht.)

2 Abmessungen und Aufbau



Technischer Überwachungs-Verein Thüringen e.V.
 Zertifizierungsstelle für Aufzüge und deren Sicherheitsbauteile
 Anlage 1 zur Baumusterprüfbescheinigung Nr. FT/16/009/40 Rev.01
 Seite 2 von 2



Relais- und Anzeigenelemente:	K71= Zonenrelais mit roter LED-Anzeige LED1 K72= Zonenrelais mit roter LED-Anzeige LED2 K73=Kontrollrelais mit roter LED-Anzeige LED3 K74=Startrelais Einfahrt/Nachregulieren mit roter LED-Anzeige LED4 K75=Bündigrelais mit roter LED-Anzeige LED 6 LED Status= Farbe Grün, Kontrollanzeige LED 5
Abmessungen (mit Schale):	(Länge x Breite x Höhe) 157,7mm x 77,2mm x 65,0mm
Gewicht:	Ca. 700 Gramm
Spannungsversorgung:	Klemmen 5,7 - 250V AC / 4A Klemmen 71,72 - +24V DC / 50mA Klemmen 200 - +24V DC / 100mA Klemmen 24 - +12V bis +24V DC / 250mA Notstromquelle Akku Klemmen 26 - +12V bis +24V DC / 250mA Bündiganzeige
Schaltzyklen:	Ca. 1.000.000 Schaltspiele
Schutzgrad	IP 43
Umgebungstemperatur:	0 bis +65 °C
Reaktionszeit vom Verlassen der Zone bis zum Abfall der Hauptschützes	Worst-Case: 0,021 Sekunden

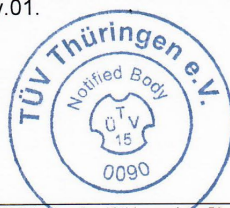
3 Bedingungen

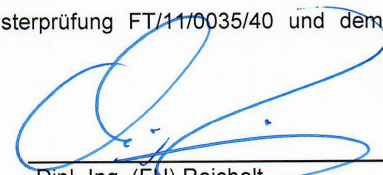
- 3.1 Das Bauteil SIS16-101 stellt nur einen Teil (Detektor) der Schutzeinrichtung gegen unbeabsichtigte Bewegungen des Fahrkorbes bei offenen Türen dar. Erst in Verbindung mit weiteren Bauteilen, welche ebenfalls EU-Baumustergeprüft sein müssen, ist das Gesamtsystem geeignet die Anforderungen an eine Schutzeinrichtung nach DIN EN 81-20:2020-06, Pkt. 5.6.7 zu erfüllen. Die Eignung der Gesamtschutzeinrichtung bedarf einer eigenen Prüfung.
- 3.2 Das Sicherheitsbauteil ist mit einem Typenschild mit folgenden Mindestangaben zu versehen:
 - a) der Name des Herstellers der Schutzeinrichtung,
 - b) die Nummer der EU-Baumusterprüfbescheinigung,
 - c) der Typ der Schutzeinrichtung.
- 3.3 Der Montagebetrieb hat eine Prüfanweisung zu erstellen und ggf. notwendige Hilfsmittel bereitzuhalten um eine gefahrlose Prüfung (z.B. bei geschlossenen Türen) zu gewährleisten.
- 3.4 Die Montage der Signalgeber muss in der Entriegelungszone erfolgen.
- 3.5 Die korrekte Installation und Funktion ist wiederkehrend zu überprüfen.

4 Hinweise

- 4.1 Die Baumusterprüfung umfasst nur die Teile der Anforderungen aus DIN EN81-20:2020-06, Pkt. 5.6.7 welche sich mit der Detektion der unbeabsichtigten Bewegung befasst. Sie ist keine Baumusterprüfung für das Gesamtsystem "Schutzeinrichtung gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes".
- 4.2 Die Baumusterprüfbescheinigung darf nur zusammen mit dieser Anlage verwendet werden.
- 4.3 Dem Bauteil SIS16-101 ist die Betriebsanleitung mit Angaben zur Montage, Inbetriebnahme und Prüfung sowie eine Kopie der Baumusterprüfbescheinigung beizugeben.
- 4.4 Die EU-Baumusterprüfung basiert auf der freiwilligen Baumusterprüfung FT/11/0035/40 und dem Bewertungsbericht FT/16/009/40 Rev.01.

Zella-Mehlis, 08.04.2021
 Ort, Datum




 Dipl.-Ing. (FH) Reichelt
 Leiter der Zertifizierungsstelle

Sie wurden betreut durch:
 Hauptgeschäftsstelle:
 LP_NB-L_ZP_009_ZERT_2016_03_Anlage BMP Sicherheitsbauteil

Service-Center Südthüringen, Am Köhlersgehäu 58, 98544 Zella-Mehlis, Tel.-Nr.: 03682 4528
 TÜV Thüringen e. V. Melchendorfer Straße 64, 99096 Erfurt,
 E-Mail: info@tuev-thueringen.de, Internet: www.tuev-thueringen.de

Seite 2 von 2

Anlage 1 EU-BMP-16-009-40 rev01-SIS16-101.doc

2.10 Gerätebeschreibung Fahrkorbrechner FKR

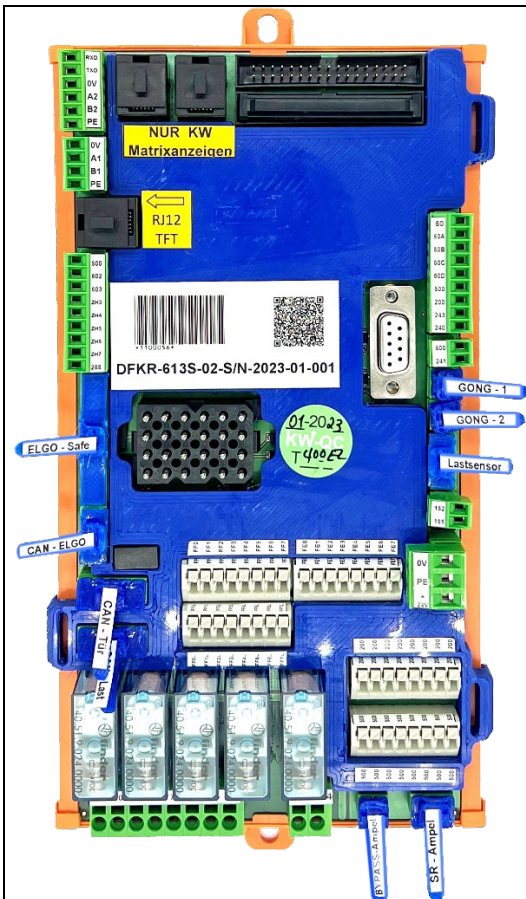


Beim Steuerungssystem DAVID-613 handelt es sich um ein dezentrales Steuerungssystem. Die Informationen werden seriell von der Zentraleinheit zur **Fahrkorbrecheneinheit FKR** übertragen. In der Abbildung links ist der komplette Inspektionskasten mit **FKR** (Mitte rechts), Klemmleiste X11 (unten), Steckdose, Netzteil und Alarmhorn.

Der **FKR** koordiniert die Schachtkopierung, Lastmessung, Kabinengong, und 2-fache Türansteuerung. Es können bis zu drei Innentableaus, sowie Matrix-, LCD- und TFT-Anzeigen angeschlossen werden.

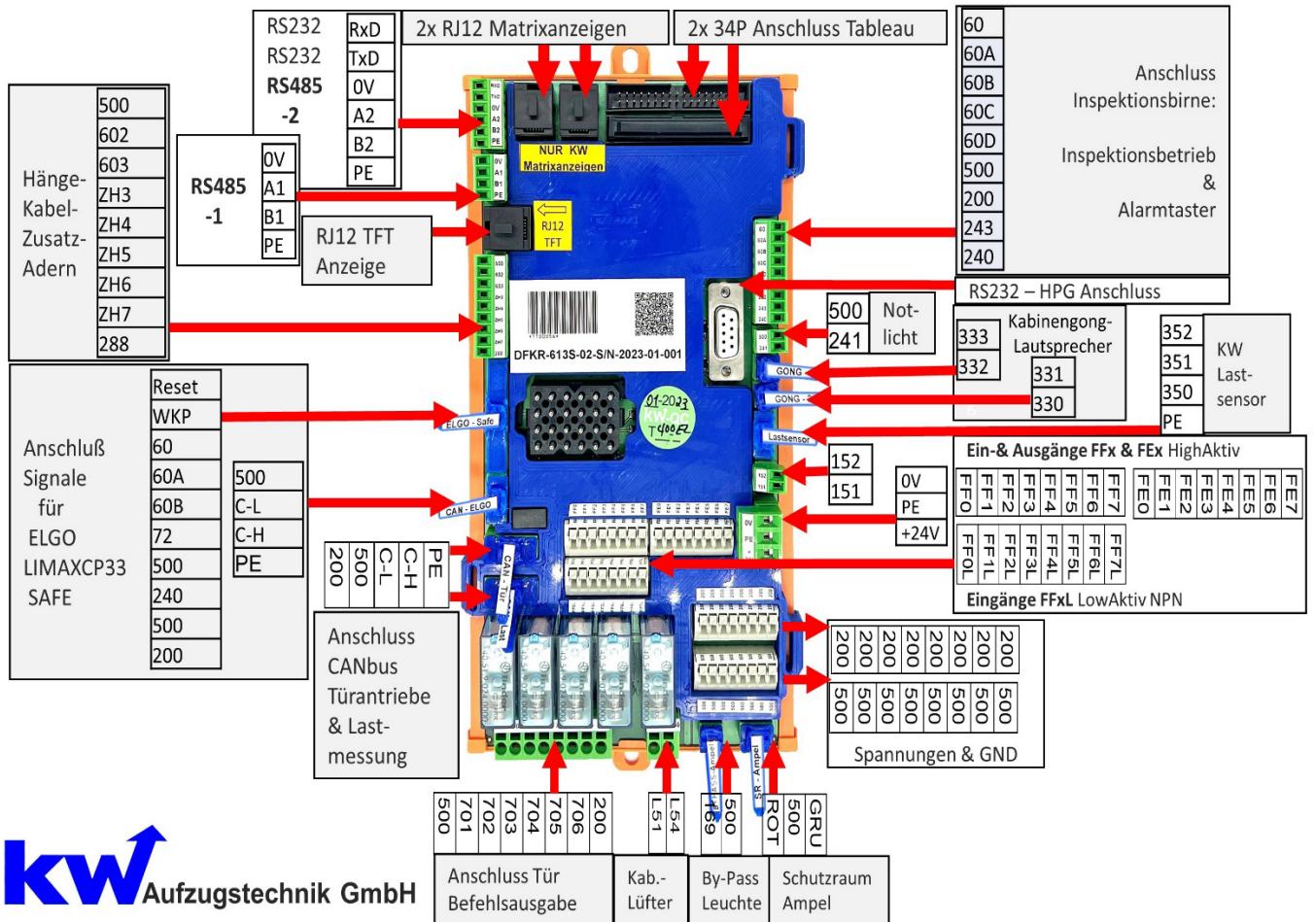
Alle Anschlüsse für Systemkomponenten in, bzw. auf der Kabine sind vorkonfektioniert.

Anschlussmöglichkeiten am Fahrkorbrechner FKR-613-S



8	Steuerspannungsausgänge
2	Gongausgänge
1	Lastsensoreingang
28	+24V DC Eingang & Ausgänge
16	+24V DC Ausgänge
8	Relaisausgänge für Ansteuerung von 2 Türen & Kabinenlicht
2	RJ-12-Interface für Matrix-Kabinen- und Fahrtrichtungsanzeigen
2	Flachbandanschlüsse 34 polig für zwei Innentableaus
3	Serielle Schnittstelle RS 232 / RS 485
2	Innentableau-Interfaces für EIT
1	CANOpen Interface
1	RJ-12-Interface für TFT-Grafikanzeigen
1	Hängekabelinterface
1	Expansionport
1	Interface für ELGO-LIMAX SAFE CP33
1	Interface für By-Pass Signalisierung
1	Interface für Schutzraum-Ampel

D613 Steuerungssystem - DAVID-613-S-FKR Baugruppe - Anschluss-Möglichkeiten



2.11 Gerätebeschreibung Innentableauplatine EIT

Die Innentableauplatine EIT (Aktuelle Version MK 106) ist der Anschlussknoten für die Komponenten des Innentableaus. Die Belegung der Ein- & Ausgänge ist variabel.

Innentableauplatine EIT-MK106-Klemmen, mit Schraubklemmen für Anschluss der Ruf- & Anzeigengeräte:

A) Version: 8x Innenrufe mit einen Fahrkorbstandanzeige 1 aus N

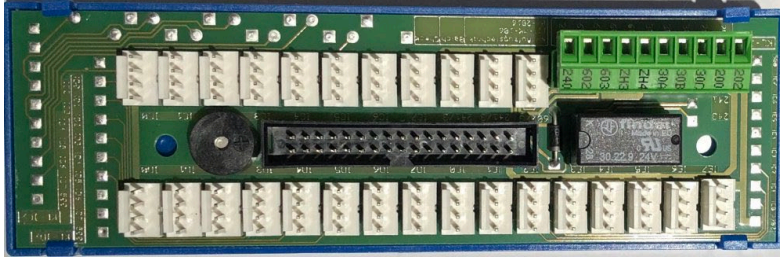
202	Ges.Spannung +24V		500	Masse 0V
IE0	Pfeil AUF 97		IC7	Anzeige 28h
IE1	Pfeil AB 98		IC6	Anzeige 27h
IE2	Überlast- Anzeige 63		IC5	Anzeige 26h
IE3	TA Kabinenlüfter		IC4	Anzeige 25h
IE4	TA Tür 2 AUF		IC3	Anzeige 24h
IE5	TA Tür 1 ZU		IC2	Anzeige 23h
IE6	TA Tür 1 AUF		IC1	Anzeige 22h
IE7	Innenvorzug S36	IC0	Anzeige 21h	
500	Masse 0V GND	200	Spannung +24V	

243	Alarmmeldung	202	Ges.Spannung -> Brücke zu 200	500	Masse 0V
241	Notlicht +24V	200	Spannung +24V	ID7	Innenruf HS 08
		30C	Alarmkontakt	ID6	Innenruf HS 07
		30B	Alarmkontakt	ID5	Innenruf HS 06
		30A	Alarmkontakt	ID4	Innenruf HS 05
		ZH4	Sprechanlage opt.	ID3	Innenruf HS 04
		ZH3	Sprechanlage opt.	ID2	Innenruf HS 03
		603	Sprechanlage	ID1	Innenruf HS 02
		602	Sprechanlage	ID0	Innenruf HS 01
		240	Akku Spannung +24V	200	Spannung +24V

B) Version: 12x Innenrufe mit einen Fahrkorbstandanzeige im Binär / Gray-Format

202	Ges.Spannung +24V	500	Masse 0V
IE0	Innenruf HS 09	IC7	AusserBetrieb 65
IE1	Innenruf HS 10	IC6	Überlast 63
IE2	Innenruf HS 11	IC5	Pfeil AB 98
IE3	Innenruf HS 12	IC4	Pfeil AUF 97
IE4	TA Tür 2 AUF	IC3	Anzeige 24h
IE5	TA Tür 1 ZU	IC2	Anzeige 23h
IE6	TA Tür 1 AUF	IC1	Anzeige 22h
IE7	Innenvorzug S36	IC0	Anzeige 21h
500	Masse 0V GND	200	Spannung +24V

Innentableauplatine EIT-106 MOLEX, mit Steckklemmen für die Taster der Baureihe KW 40, KB44, KI44..



IC0	IC1	IC2	IC3	IC4	IC5	IC6	IC7	101	103	103	602	240	602	603	ZH3	ZH4	30A	30B	30C	200	202	
ID0	ID1	ID2	ID3	ID4	ID5	ID6	ID7	IE0	IE1	IE2	IE3	IE4	IE5	IE6	IE7							

Anschluss 34 polige Flachbandleitung / EIT-106 mit Molex-Steckern

IC0	IC1	IC2	IC3	IC4	IC5	IC6	IC7	101	103	103	602	240	602	603	ZH3	ZH4	30A	30B	30C	200	202	
ID0	ID1	ID2	ID3	ID4	ID5	ID6	ID7	IE0	IE1	IE2	IE3	IE4	IE5	IE6	IE7							

2.0 Technischer Aufbau der Leiterplatte EIT-105 Vollbestückte Version für F-Tableaus

Kl.	Funktion		Funktion	Kl.
200	+24V DC Steuerspannung		21h - Fahrkorb-Stand HS01	IC0
500	0V DC Steuerspannung		22h - Fahrkorb-Stand HS02	IC1
ID0	- Innenruf HS 01 (high aktiv)		23h - Fahrkorb-Stand HS03	IC2
ID1	- Innenruf HS 02 (high aktiv)		24h - Fahrkorb-Stand HS04	IC3
ID2	- Innenruf HS 03 (high aktiv)		25h - Fahrkorb-Stand HS05	IC4
ID3	- Innenruf HS 04 (high aktiv)		26h - Fahrkorb-Stand HS06	IC5
ID4	- Innenruf HS 05 (high aktiv)		27h - Fahrkorb-Stand HS07	IC6
ID5	- Innenruf HS 06 (high aktiv)		28h - Fahrkorb-Stand HS08	IC7
ID6	- Innenruf HS 07 (high aktiv)		S103 - Alarmtaster	103
ID7	- Innenruf HS 08 (high aktiv)		E101 - Notlicht +12V DC	101
200	+24V DC Steuerspannung		+24V DC Steuerspannung	200
500	0V DC Steuerspannung		0V DC Steuerspannung	500
IE0	S43A - Tür 1-Auf-Taster		100 +12V Spannung	100
IE1	S44A - Tür 1-Zu-Taster		603 - Sprechanlage	602
IE2	S43B - Tür 2-Auf-Taster		602 - Sprechanlage	603
IE3	E63 - Überlastanzeige		604 - ZH3 - Freie HK-Ader	604
IE4	S150 - Taster Kabinenlüfter Ein		605 - ZH4 - Freie HK-Ader	605
IE5	S36 - Außensteuerung (Öffner)		Alarm Relais	30A
IE6	Pfeil-Fahrtrichtung Auf		Alarm Relais	30B
IE7	Pfeil-Fahrtrichtung Ab		Alarm Relais	30C
B-S	Bitte Sprechen Leuchtfeld		Bitte warten Leuchtfeld	B-W
B-S	Bitte Sprechen Leuchtfeld		Bitte warten Leuchtfeld	B-W

3.0 Technischer Aufbau der Leiterplatte EIT-105 Lightbestückte Version für KW-Tableaus

Kl.	Funktion		Funktion	Kl.
200	+24V DC Steuerspannung		21h - Fahrkorb-Stand HS01	IC0
500	0V DC Steuerspannung		22h - Fahrkorb-Stand HS02	IC1
ID0	- Innenruf HS 01 (high aktiv)		23h - Fahrkorb-Stand HS03	IC2
ID1	- Innenruf HS 02 (high aktiv)		24h - Fahrkorb-Stand HS04	IC3
ID2	- Innenruf HS 03 (high aktiv)		25h - Fahrkorb-Stand HS05	IC4
ID3	- Innenruf HS 04 (high aktiv)		26h - Fahrkorb-Stand HS06	IC5
ID4	- Innenruf HS 05 (high aktiv)		27h - Fahrkorb-Stand HS07	IC6
ID5	- Innenruf HS 06 (high aktiv)		28h - Fahrkorb-Stand HS08	IC7
ID6	- Innenruf HS 07 (high aktiv)		S103 - Alarmtaster	103
ID7	- Innenruf HS 08 (high aktiv)		E101 - Notlicht +12V DC	101
200	+24V DC Steuerspannung		+24V DC Steuerspannung	200
500	0V DC Steuerspannung		0V DC Steuerspannung	500
IE0	S43A - Tür 1-Auf-Taster		100 +12V Spannung	100
IE1	S44A - Tür 1-Zu-Taster		603 - Sprechanlage	602
IE2	S43B - Tür 2-Auf-Taster		602 - Sprechanlage	603
IE3	E63 - Überlastanzeige		604 - ZH3 - Freie HK-Ader	604
IE4	S150 - Taster Kabinenlüfter Ein		605 - ZH4 - Freie HK-Ader	605
IE5	S36 - Außensteuerung (Öffner)		Alarm Relais	30A
IE6	Pfeil-Fahrtrichtung Auf		Alarm Relais	30B
IE7	Pfeil-Fahrtrichtung Ab		Alarm Relais	30C
B-S	Bitte Sprechen Leuchtfeld		Bitte warten Leuchtfeld	B-W
B-S	Bitte Sprechen Leuchtfeld		Bitte warten Leuchtfeld	B-W

Variante-1: Funktionsbelegung bis zu 8 Haltestellen und einer codierten-Anzeige (Binär od. Graycode)

Ader	Typ	Kl.	Funktion	Funktion	Kl.	Typ	Ader
1	EA	ID0	- Innenruf HS 01 (high aktiv)	21h - Fahrkorb-Stand HS01 codiert	IC0	A	2
3	EA	ID1	- Innenruf HS 02 (high aktiv)	22h - Fahrkorb-Stand HS02 codiert	IC1	A	4
5	EA	ID2	- Innenruf HS 03 (high aktiv)	23h - Fahrkorb-Stand HS03 codiert	IC2	A	6
7	EA	ID3	- Innenruf HS 04 (high aktiv)	24h - Fahrkorb-Stand HS04 codiert	IC3	A	8
9	EA	ID4	- Innenruf HS 05 (high aktiv)	97 - Pfeil-Fahrtrichtung Auf /Tür öffnet	IC4	A	10
11	EA	ID5	- Innenruf HS 06 (high aktiv)	98 - Pfeil-Fahrtrichtung Ab /Tür schlie.	IC5	A	12
13	EA	ID6	- Innenruf HS 07 (high aktiv)	E63 - Überlastanzeige	IC6	A	14
15	EA	ID7	- Innenruf HS 08 (high aktiv)	E65 - Meldung Außer Betrieb	IC7	A	16
17	EA	IE0	E35 - Quittierung Ladezeit *	240 - AKKU-Spannung +24V DC	240	A	18
19	EA	IE1	S35 - Taster Ladezeit *	E241 - Notlicht +24V DC	241	A	20
21	EA	IE2	E150 - Quittierung Kabinenlüfter *	S243 - Alarmtaster	243	E	22
23	EA	IE3	S150 - Taster Kabinenlüfter *	603 - Sprechanlage	602	S	24
25	E	IE4	S43B - Tür-Auf-Taster - Tür 2 Auf *	602 - Sprechanlage	603	S	26
27	E	IE5	S44A - Tür-Zu-Taster - Tür 1 Zu	604 - ZH3 - Überörtlicher Notruf	604	S	28
29	E	IE6	S43A - Tür-Auf-Taster - Tür 1 Auf	605 - ZH4 - Überörtlicher Notruf	605	S	30
31	E	IE7	S36 - Innenvorzug (Öffner)	Piezo-Summer Signal (high aktiv)	PZ	A	32
33	A	200	200 +24V DC Steuerspannung	500 - 0V DC Masse	500	A	34
				Spannung für IDx & IEx-Brücke auf 200	202		

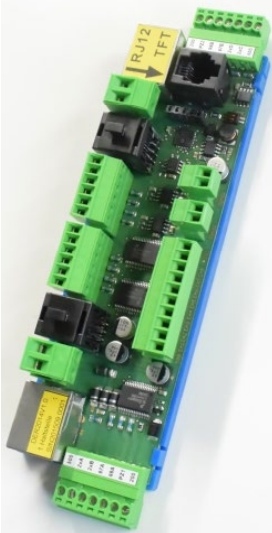
Variante-2: Funktionsbelegung bei bis zu 12 Haltestellen und einer codierten-Anzeige (binär oder Gray-Code)

Ader	Typ	Kl.	Funktion	Funktion	Kl.	Typ	Ader
1	EA	ID0	- Innenruf HS 01 (high aktiv)	21h - Fahrkorb-Stand HS01 codiert	IC0	A	2
3	EA	ID1	- Innenruf HS 02 (high aktiv)	22h - Fahrkorb-Stand HS02 codiert	IC1	A	4
5	EA	ID2	- Innenruf HS 03 (high aktiv)	23h - Fahrkorb-Stand HS03 codiert	IC2	A	6
7	EA	ID3	- Innenruf HS 04 (high aktiv)	24h - Fahrkorb-Stand HS04 codiert	IC3	A	8
9	EA	ID4	- Innenruf HS 05 (high aktiv)	97 - Pfeil-Fahrtrichtung Auf /Tür öffnet	IC4	A	10
11	EA	ID5	- Innenruf HS 06 (high aktiv)	98 - Pfeil-Fahrtrichtung Ab /Tür schlie.	IC5	A	12
13	EA	ID6	- Innenruf HS 07 (high aktiv)	E63 - Überlastanzeige	IC6	A	14
15	EA	ID7	- Innenruf HS 08 (high aktiv)	E65 - Außer Betrieb / Freigabe	IC7	A	16
17	EA	IE0	- Innenruf HS 09 (high aktiv)	240 - AKKU-Spannung +24V DC	240	A	18
19	EA	IE1	- Innenruf HS 10 (high aktiv)	E241 - Notlicht +24V DC	241	A	20
21	EA	IE2	- Innenruf HS 11 (high aktiv)	S243 - Alarmtaster	243	E	22
23	EA	IE3	- Innenruf HS 12 (high aktiv)	603 - Sprechanlage	602	S	24
25	E	IE4	S43B - Tür-Auf-Taster - Tür 2 Auf *	602 - Sprechanlage	603	S	26
27	E	IE5	S44A - Tür-Zu-Taster - Tür 1 Zu	604 - ZH3 - Überörtlicher Notruf	604	S	28
29	E	IE6	S43A - Tür-Auf-Taster - Tür 1 Auf	605 - ZH4 - Überörtlicher Notruf	605	S	30
31	E	IE7	S36 - Innenvorzug (Öffner)	Piezo-Summer Signal (high aktiv)	PZ	A	32
33	A	200	200 +24V DC Steuerspannung	500 - 0V DC Masse	500	A	34
				Spannung für IDx & IEx-Brücke auf 200	202		

Variante-3: Funktionsbelegung bei bis zu 16 Haltestellen und einer Bus-Anzeige Typ KW

Ader	Typ	Kl.	Funktion	Funktion	Kl.	Typ	Ader
1	EA	ID0	- Innenruf HS 01 (high aktiv)	- Innenruf HS 13 (high aktiv)	IC0	A	2
3	EA	ID1	- Innenruf HS 02 (high aktiv)	- Innenruf HS 14 (high aktiv)	IC1	A	4
5	EA	ID2	- Innenruf HS 03 (high aktiv)	- Innenruf HS 15 (high aktiv)	IC2	A	6
7	EA	ID3	- Innenruf HS 04 (high aktiv)	- Innenruf HS 16 (high aktiv)	IC3	A	8
9	EA	ID4	- Innenruf HS 05 (high aktiv)		IC4	A	10
11	EA	ID5	- Innenruf HS 06 (high aktiv)		IC5	A	12
13	EA	ID6	- Innenruf HS 07 (high aktiv)		IC6	A	14
15	EA	ID7	- Innenruf HS 08 (high aktiv)		IC7	A	16
17	EA	IE0	- Innenruf HS 09 (high aktiv)	240 - AKKU-Spannung +24V DC	240	A	18
19	EA	IE1	- Innenruf HS 10 (high aktiv)	E241 - Notlicht +24V DC	241	A	20
21	EA	IE2	- Innenruf HS 11 (high aktiv)	S243 - Alarmtaster	243	E	22
23	EA	IE3	- Innenruf HS 12 (high aktiv)	603 - Sprechanlage	602	S	24
25	E	IE4	S43B - Tür-Auf-Taster - Tür 2 Auf *	602 - Sprechanlage	603	S	26
27	E	IE5	S44A - Tür-Zu-Taster - Tür 1 Zu	604 - ZH3 - Überörtlicher Notruf	604	S	28
29	E	IE6	S43A - Tür-Auf-Taster - Tür 1 Auf	605 - ZH4 - Überörtlicher Notruf	605	S	30
31	E	IE7	S36 - Innenvorzug (Öffner)	Piezo-Summer Signal (high aktiv)	PZ	A	32
33	A	200	200 +24V DC Steuerspannung	500 - 0V DC Masse	500	A	34
				Spannung für IDx & IEx-Brücke auf 200	202		

2.12 Gerätebeschreibung Etagenrechner ER-2014



Der Etagenrechner **ER-2014** bietet 16 Ein- und Ausgänge, wovon 6 Ein- und Ausgänge freibelegbar sind, zwei Piezosummer-Ausgänge für die Rufquittierung, 8 Ausgänge zur Ansteuerung von Standanzeigen, 4 Ausgänge für Etagengonglautsprechern, sowie die Anschlussmöglichkeit von zwei Bus-Matrixanzeigen und 1x RJ-12 für TFT Grafikdisplays.

Alle nötigen Rufeingaben, sowie Pfeilausgaben, sogar für selektive Türansteuerungen sind vorhanden.

Die Montage des Etagenrechners, erfolgt im Standard-Schachtkabelkanal 90x40. Als Verbindungskabel für Bus dient das blaue RJ-45-Kabel. Ein Powerkabel kann wahlweise verwendet werden. Ist ein zusätzlicher Schachtbus im Schacht erforderlich, kommt der Schachtbus Nr.3 in der Farbe Gelb zum Einsatz.

Der **untere 7-polige Stecker** mit den Rufleitungen 2xA & 2xB ist für die **Türseite 1** vorgesehen, der **obere Stecker** mit 2xC & 2xD für die **Türseite 2**.

Die **Matrixanzeigen** werden mit dem **RJ-12 Kabel** in die beiden **schwarzen Buchsen** gesteckt.

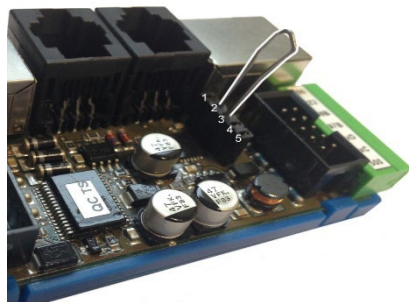
Die **gelb markierte RJ-12 Buchse** ist für hochwertige TFT Grafikdisplays mit KW-Busanbindung.

				Powerleitung +24		Powerleitung 0V		RJ12-Bus Schwarz Matrix		200 Steuerspannung +24V		21h Fahrkorbstand		22h Fahrkorbstand		23h Fahrkorbstand		24h Fahrkorbstand		500 Steuermasse 0V DC		200 Steuerspannung +24V		25h Fahrkorbstand		26h Fahrkorbstand		27h Fahrkorbstand		28h Fahrkorbstand		500 Steuermasse 0V DC		RJ12-Bus Schwarz Matrix		Powerleitung +24		Powerleitung 0V			
Bus- RJ-45 Blau	RJ45			+24	0V	RJ12	200	21h	22h	23h	24h	500	200	25h	26h	27h	28h	500	RJ12	+24	0V	RJ45	Bus- RJ-45 Blau																		
Steuermasse 0V	500																					RJ12	200	Steuerspannung																	
Außenruf T1 Auf	2xA																							RJ-12 für TFT	PZ2	Piezosummer T2															
Außenruf T1 Ab	2xB																									98B	Etagenpfeil A2 / T2														
Etagenpfeil A1 / T1	97A																									97B	Etagenpfeil A2 / T2														
Etagenpfeil A1/ T1	98A																									2xD	Außenruf T2 Ab														
Piezosummer T1	PZ1																									2xC	Außenruf T2 Auf														
Steuerspannung	200																									500	Steuermasse 0V														
				500 EA1		EA2		EA3		EA4		EA5		EA6		EA7		EA8		200				330		331		332		333											
				Steuermasse 0V DC		Anholung A1 bzw. T1		Anholung A2 bzw. T1		Außer Betrieb Anz. A1, T1		Außer Betrieb Anz. A2, T2		Sonderfahrtaanzeige A1, T1		Sonderfahrtaanzeige A2, T2		Anholung A1 bzw. T2		Anholung A2 bzw. T2		Steuerspannung +24V		Kabinengong + A1 / Türseite 1		Kabinengong - A1 / Türseite 1		Kabinengong + A2 / Türseite 2		Kabinengong - A2 / Türseite 2											
Klemme	Funktion																																								
2xA	Außenruf T1 Auf																																								
2xB	Außenruf T1 Ab																																								
2xC	Freibelegbar: z.B. Außenruf T2 Auf bei selektiver Tür																																								
2xD	Freibelegbar: z.B. Außenruf T2 Ab bei selektiver Tür																																								
97A	Freibelegbar: z.B. Etagenpfeil T1 Auf																																								
98A	Freibelegbar: z.B. Etagenpfeil T1 Ab																																								
97B	Freibelegbar: z.B. Etagenpfeil T2 Auf																																								
98B	Freibelegbar: z.B. Etagenpfeil T2 Ab																																								
500	Steuermasse 0V DC																																								
200	Steuerspannung +24V DC																																								



Kontrolle der Etagenrechner

Ist der ER-2013 mit seiner Busleitung verbunden und ist die Steuerung aktiv, so blinkt seine grüne LED. Bei Kurzschluss auf der Busleitung bzw. Fehlfunktion erlischt, bzw. leuchtet die LED ständig. Der ordnungsgemäß funktionierende Etagenrechner kann man im Menü **C60 Gerätekontrolle**, Unterpunkt **Schachtbus 01 bis 16, Schachtbus 17 bis 32 bis 64** kontrolliert werden. Für jeden funktionierenden Etagenrechner wird ein „E“ angezeigt. Im Display von links nach rechts werden so von der untersten Haltestelle bis zur höchsten Haltestelle alle Etagenrechner angezeigt.



Adresseinstellung

Standardmäßig sind alle ER-2014 für die einzelnen Etagen voreingestellt. Die unterste Etage hat immer die Kennzeichnung „Etage HS01“. Die Einstellung der Etagenadresse erfolgt nicht mehr per Adressschalter auf den Etagenrechnern, wie bei ER-2005, sondern durch Einstellung per Software.

- Schritt:** Steuerung ausschalten (Hauptschalter Q1, F6 & F7 ausschalten).
- Schritt:** Der zu programmierende Etagenrechner ER-2014 wird mit dem RJ-45 Kabel mit der Zentraleinheit verbunden. Alle anderen Etagenrechner dürfen nicht verbunden sein!
- Schritt:** Es muss eine **Drahtbrücke** auf der 5-poligen Printbuchse zwischen **Pin 2 und Pin 3** gesetzt werden (-> Siehe Bild links). Anschließend kann das System unter Spannung genommen werden (**Hauptschalter Q1, F6 Einschalten**).
- Schritt:** Im Menü **C6 Gerätekontrolle** wird der Parameter „**ER-Adresse prog.**“ eingestellt. Durch Wahl der Etagennummer (01 bis 64) bekommt der ER-2014 seine Adresse. Danach wird der ER-2014 in die entsprechende Etage montiert.



Anschluss einer Matrixanzeige Typ ANZ-xx

Der Anschluss der Matrixanzeige von Typ ANZ-xx (ANZ-22, ANZ-32, ANZ.-33, ANZ-52 & ANZ-53) erfolgt an der schwarzen RJ-12 Buchse mit dem beiliegendem schwarzem RJ-12 Kabel. Das RJ-12 darf unter keinen Umständen in die silberne RJ-45 Buchse oder in die RJ-12 für die TFT gesteckt werden!



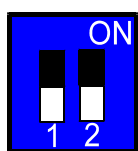
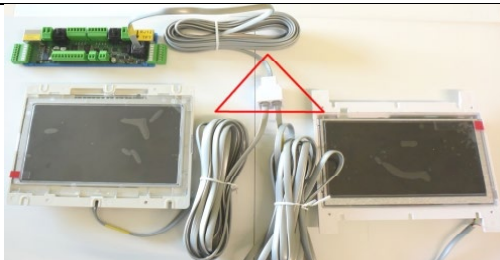
Anschluss eines TFT-Displays ER-2014 (nur D613)

Der Anschluss eines TFT-Displays erfolgt an der **gelb markierten RJ-12 Buchse** mit dem beiliegendem RJ-12 Kabel. Das RJ-12 Kabel darf unter keinen Umständen in die silberne RJ-45 Buchse oder in eine der beiden RJ12 Buchsen für die Matrixanzeige gesteckt werden!



Anschluss mehrerer TFT-Displays ER-2014 (nur D613)

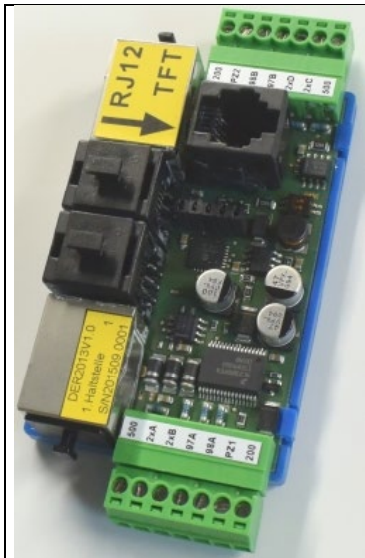
Mit Hilfe eines **RJ-12-Verteilers** können mehrere TFT-Displays an einem Anschluss betrieben werden. Nötig wird dies bei Aufzugsanlagen mit mehreren Türseiten, bzw. bei Aufzugsgruppen.



Auf dem Etagenrechner ER-2014 befindet sich ein 2-poliger DIL-Switch zum Aktivieren von Funktionen.

- Am Switch-1 kann die Terminierung eingeschaltet werden. Die Terminierung ist nur für den letzten Etagenrechner am Bus einzuschalten.
- Am Switch-2 wird der passive Bus aktiviert. Ein passiver Bus kann nur Informationen ausgeben, z.B. Pfeile und Kabinenstand. Er agiert daher im gleichen Adressraum, wie der Schachtbus-1.

2.13 Gerätebeschreibung Etagenrechner ER-2013



Der Etagenrechner **ER-2013** bietet 8 Ein- und Ausgänge, wovon 6 Ein- und Ausgänge freielegbar sind, zwei Piezosummer-Ausgänge für die Rufquittierung vorhanden, sowie die Anschlussmöglichkeit von Bus-Matrixanzeigen und 1x RJ-12 für TFT Grafikdisplays.

Alle nötigen Rufeingaben, sowie Pfeilausgaben, sogar für selektive Türansteuerungen sind vorhanden.

Die Montage des Etagenrechners, erfolgt im Standard-Schachtkabelkanal 90x40. Als Verbindungskabel für Bus dient das blaue RJ-45-Kabel. Ein Powerkabel kann wahlweise verwendet werden. Ist ein zusätzlicher Schachtbus im Schacht erforderlich, kommt der Schachtbus Nr.3 in der Farbe Gelb zum Einsatz.

Der **untere 7-polige Stecker** mit den Rufleitungen 2xA & 2xB ist für die **Türseite 1** vorgesehen, der **obere Stecker** mit 2xC & 2xD für die **Türseite 2**.

Die **Matrixanzeigen** werden mit dem **RJ-12 Kabel** in die beiden **schwarzen Buchsen** gesteckt.

Die **gelb markierte RJ-12 Buchse** ist für hochwertige TFT Grafikdisplays mit KW-Busanbindung.

		Anschluss Matrix-Anzeigen m. RJ-12				
Bus- RJ-45 Blau				Bus- RJ-45 Blau		
Steuermasse 0V	500	Etagenrechner ER-2013		TFT	200	
Außenruf T1 Auf	2xA			RJ-12	PZ2	Piezosummer T2
Außenruf T1 Ab	2xB			98B	Etagenpfeil T2 Ab	
Etagenpfeil T1 Auf	97A			97B	Etagenpfeil T2 Auf	
Etagenpfeil T1 Ab	98A			2xD	Außenruf T2 Ab	
Piezosummer T1	PZ1			2xC	Außenruf T2 Auf	
Steuerspannung +24V	200			500	Steuermasse 0V	

Klemme	Funktion
2xA	Außenruf T1 Auf
2xB	Außenruf T1 Ab
2xC	Freielegbar: z.B. Außenruf T2 Auf bei selektiver Tür
2xD	Freielegbar: z.B. Außenruf T2 Ab bei selektiver Tür
97A	Freielegbar: z.B. Etagenpfeil T1 Auf
98A	Freielegbar: z.B. Etagenpfeil T1 Ab
97B	Freielegbar: z.B. Etagenpfeil T2 Auf
98B	Freielegbar: z.B. Etagenpfeil T2 Ab
500	Steuermasse 0V DC
200	Steuerspannung +24V DC

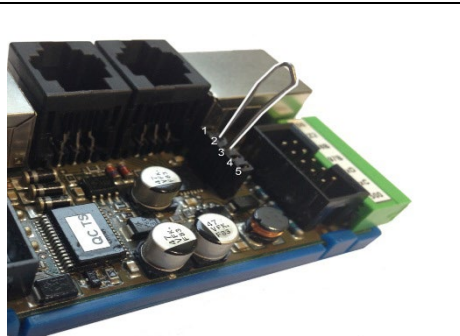
Auf dem Etagenrechner ER-2013 befindet sich ein 2-poliger DIL-Switch zum Aktivieren von Funktionen.

- Am Switch-1 kann die Terminierung eingeschaltet werden. Die Terminierung ist nur für den letzten Etagenrechner am Bus einzuschalten.
- Am Switch-2 wird der passive Bus aktiviert. Ein passiver Bus kann nur Informationen ausgeben, z.B. Pfeile und Kabinenstand. Er agiert daher im gleichen Adressraum, wie der Schachtbus-1.



Kontrolle der Etagenrechner

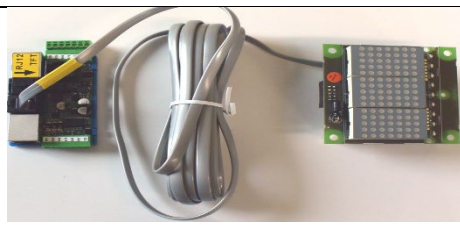
Ist der ER-2013 mit seiner Busleitung verbunden und ist die Steuerung aktiv, so blinkt seine grüne LED. Bei Kurzschluss auf der Busleitung bzw. Fehlfunktion erlischt, bzw. leuchtet die LED ständig.
Der ordnungsgemäß funktionierende Etagenrechner kann man im Menü **C60 Gerätekontrolle**, Unterpunkt **Schachtbus 01 bis 16** und **Schachtbus 17 bis 32, bis 64** kontrolliert werden. Für jeden funktionierenden Etagenrechner wird ein „E“ angezeigt. Im Display von links nach rechts werden so von der untersten Haltestelle bis zur höchsten Haltestelle alle Etagenrechner angezeigt.



Adresseinstellung

Standardmäßig sind alle ER-2013 für die einzelnen Etagen voreingestellt. Die unterste Etage hat immer die Kennzeichnung „Etage HS01“. Die Einstellung der Etagenadresse erfolgt nicht mehr per Adressschalter auf den Etagenrechnern, wie bei ER-2005, sondern durch Einstellung per Software.

1. **Schritt:** Steuerung ausschalten (Hauptschalter Q1, F6 & F7 ausschalten).
2. **Schritt:** Der zu programmierende Etagenrechner ER-2013 wird mit dem RJ-45 Kabel mit der Zentraleinheit verbunden. Alle anderen Etagenrechner dürfen nicht verbunden sein!
3. **Schritt:** Es muss eine **Drahtbrücke** auf der 5-poligen Printbuchse zwischen **Pin 2 und Pin 3** gesetzt werden (-> Siehe Bild links). Anschließend kann das System unter Spannung genommen werden (**Hauptschalter Q1, F6 Einschalten**).
4. **Schritt:** Im Menü **C6 Gerätekontrolle** wird der Parameter **„ER-Adresse prog.“** Eingestellt. Durch Wahl der Etagennummer (01 bis 64) bekommt der ER-2013 seine Adresse. Danach wird der ER-2013 in die entsprechende Etage montiert.

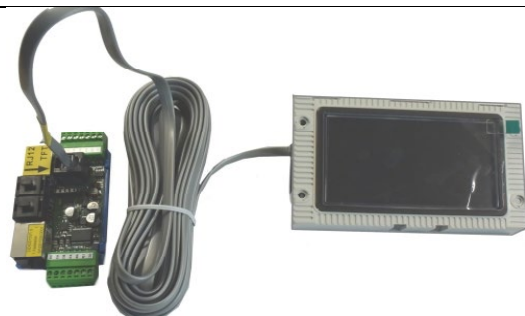


Anschluss einer Matrixanzeige Typ ANZ-xx

Der Anschluss der Matrixanzeige von Typ ANZ-xx (ANZ-22, ANZ-32, ANZ.-33, ANZ-52 & ANZ-53) erfolgt an der schwarzen RJ-12 Buchse mit dem beiliegendem schwarzem RJ-12 Kabel. Das RJ-12 darf unter keinen Umständen in die silberne RJ-45 Buchse oder in die RJ-12 für die TFT gesteckt werden!

Anschluss eines TFT-Displays am ER-2013 (nur D613)

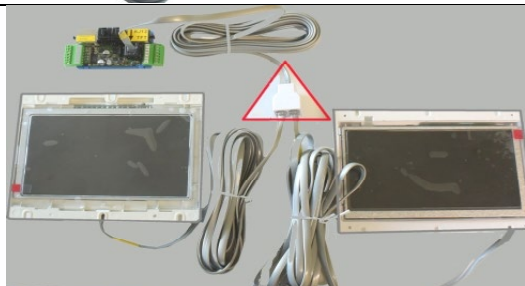
Der Anschluss eines TFT-Displays erfolgt an der **gelb markierten RJ-12 Buchse** mit dem beiliegendem RJ-12 Kabel.
Das RJ-12 Kabel darf unter keinen Umständen in die silberne RJ-45 Buchse oder in eine der beiden RJ12 Buchsen für die Matrixanzeige gesteckt werden!



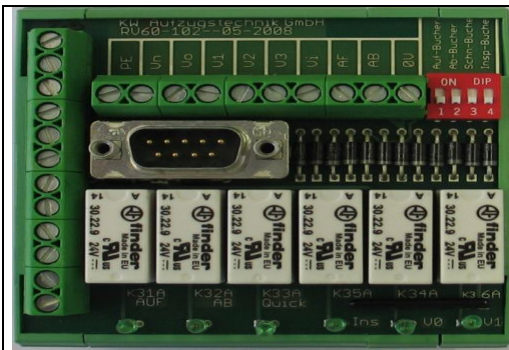
Anschluss mehrerer TFT-Displays am ER-2013 (nur D613)

Mit Hilfe eines **RJ-12-Verteilers** können mehrere TFT-Displays an einem Anschluss betrieben werden.

Nötig wird dies bei Aufzugsanlagen mit mehreren Türseiten, bzw. bei Aufzugsgruppen.



2.14 Gerätebeschreibung **REGELVENTIL-Ansteuerung RV-60-102 & NGV60-101**



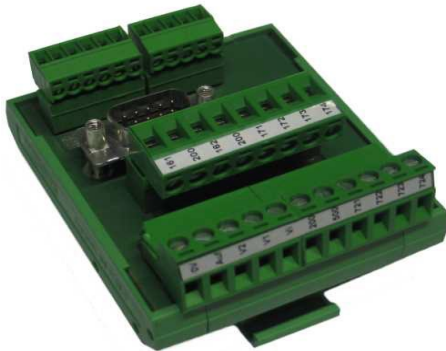
RV-60-102

Die Baugruppe RV-60-102 dient zur Ansteuerung der Regelkarten des Typs AZRS der Firma ALGI und LRV-DELCON der Firma Bucher.

Die Konfiguration erfolgt über das Einsetzen des Relais K34A für ALGI, bzw. Setzen des Jumpers für BUCHER.

Die Anbindung an die DAVID-ZR Einheit erfolgt über ein 9 poliges D-Sub-Kabel.

Außerdem stellt die Baugruppe die Fahrkommandos und Richtungen zur Verfügung.



NGV60-101

Die Baugruppe NGV60-101 dient zur Ansteuerung des Regelblocks GMV Oildynamic NGV-A3

Die Konfiguration erfolgt über die Einstellung im DAVID Steuerungssystem.

Die Anbindung an die DAVID-ZR Einheit erfolgt über ein 9 poliges D-Sub-Kabel.

Die Baugruppe die Fahrkommandos, Richtung, UCM-Rückmeldungen und Ventilansteuerung zur Verfügung.

Zwischengeschwind.	Ö6	D-Sub-9pol. Regelventil RV60-102	PE	Erde
Zwischengeschwind.	B6		Vn	Geschwindigkeit Nachholen
Auf-Kommando	S2		V0	Geschwindigkeit Vo
Auf-Kommando	S1		V1	Geschwindigkeit V1
Einfahrgeschwindigkeit	G0		V2	Geschwindigkeit V2
Masse 0V GND	B12		V3	Geschwindigkeit V3
Schnell Auf	B1		Vi	Geschwindigkeit Inspektion
Langsam Auf	B2		AF	Fahrtrichtung Auf
Schnell Ab	B3		AB	Fahrtrichtung Ab
Langsam Ab	B4		0V	0V GND
Bucher Inspektion	B5	K31A	LED Richtung Auf	
ALGI Inspektion	G5	K32A	LED Richtung Ab	
		K33A	LED Schnell	
		K35A	LED Inspektion	
		K34A	LED Langsam	
		K36A	LED Zwischengeschwindigkeit	

		161	UCM-Status 1
		162	UCM-Status 2
		171	Minderdruck
		172	Überdruck
		173	Überlast
		174	Frei programmierbar
		200	Steuerspannung +24V
		721	VSMA –Ventil
		722	VMD Ab-Ventil
		723	VSMA –Ventil
		724	VMD Ab-Ventil
		D-Sub-9pol. Regelventil NGV60-101	
		161	0V
		200	Auf
		162	V2
		200	V1
		171	Vi
		172	200
		173	500
		174	721
			722
			723
			724
Gemeinsame Masse			
Richtung Auf			
Geschwindigkeit V2			
Geschwindigkeit V1			
Geschwindigkeit Vi			
Steuerspannung +24V			
Steuermasse 0V			
VSMA –Ventil			
VMD Ab-Ventil			
VSMA –Ventil			
VMD Ab-Ventil			

2.15 Gerätebeschreibung Einheitshängekabel EHK 40 & 48



Das Hängekabel **EHK40** stellt die Verbindung zwischen dem Zentralrechner und dem Fahrkorbrechner dar. Von der physikalischen Struktur des Hängekabels sind Aufzugsanlagen mit einer Haltestellenanzahl von bis zu 64 Haltestellen realisierbar.

Das Hängekabel ist vorkonfektioniert und an den Enden mit unterschiedlichen, verpolungssicheren Steckverbindungen ausgestattet.

Das Hängekabel ist in zwei Bereiche unterteilt:

Die schwarzen Adern stellen den 230V AC-Bereich dar, wohingegen die weißen Adern die Bus-, bzw. Steuer- und Hilfsstromleitungen darstellen. Die Aderbelegung ist genormt und daher ist es unerheblich, ob eine 2- oder 64-Haltestellenanlage realisiert wird.

Das Hängekabel besitzt vier Paare mit geschirmten Leitungen. Damit lassen sich die Prozessorkommunikation, die Sprechstellenverbindung, sowie die CAN-Bus-Verbindung auf dem Fahrkorbdach verwirklichen.

Das Hängekabel **EHK48** hat zusätzlich ein CAT-7 Element implementiert.

Weiße Adern mit schwarzer Beschriftung				Schwarze Adern mit weißer Beschriftung			
Pin-Stecker	Benenn.	Ader	Funktion	Pin-Buchse	Benenn.	Ader	Funktion
1	PE		Schirm=Erde	1	3	1	Sicherheitskreis Fang-Kontakt
2	PE		Schirm=Erde	5	3A	2	Sicherheitskreis Inspektion
3	PE		Schirm=Erde	9	4A	3	Sicherheitskreis Rückhol
4	PE		Schirm=Erde	13	5	4	Sicherheitskreis Inspektion
5	Sbus-S	1	Datenleitung RS485-A S	17	6	5	Sicherheitskreis Kabinentür
9	Sbus-S	2	Datenleitung RS485-B S	21	6C	6	Sicherheitskreis Kabinentür
6	Sbus-E	3	Datenleitung RS485-A E	22	L20	7	Türantrieb 230V AC
10	Sbus-E	4	Datenleitung RS485-B E	23	N4	8	Neutralleiter N4
7	CAN-Bus	5	CAN-Bus Low	24	N6	9	Neutralleiter N6
11	CAN-Bus	6	CAN-Bus High	20	710	10	Türantrieb 400V AC
8	602 - P4	7	Sprechanlage 602	16	711	11	Türantrieb 400V AC
12	603 - P4	8	Sprechanlage 603	12	712	12	Türantrieb 400V AC
13	500	9	Steuermasse 0V	8	L40	13	Steckdose Kabinedach 10A
14	100	10	Steuerspannung +12V DC	4	L41	14	Taster Schachtlicht
15	101	11	Notlichtkabine	3	L51	15	Kabinnenlicht 10A
16	103	12	Alarmtaster Kabine	2	L6	16	Phase uProcessor 10A
17	71	13	Zone 1 71	6	N4	17	Nullleiter
18	72	14	Zone 2 72	10	715	18	Riegelmagnet
19	60D	15	Inspektionsschutz	14	716	19	Riegelmagnet
20	RA16	16	Frei /	18	PE	PE	Erde
21	RA17	17	Frei /				
22	RA18	18	Frei /				
23	RA19	19	Frei /				
24	RA20	20	Frei /				

2.16 Gerätebeschreibung Handprogrammiergerät HPG60



Aufbau des Displays:

Parametername / Oberpunkt
 Parameter und Wert
 Betriebsmodus der Steuerung
 Funktion der Tasten

Gelbe Tasten:

Taster zur Erhöhung des Wertes / Einstellung

Taster zur Verringerung des Wertes / Einstellung

Rote Tasten:

Im Menü nach Oben

Verlassen des Menüs Bestätigen des Wertes

Im Menü nach Unten

Das Handprogrammiergerät HPG60 ist das universelle Ein- und Ausgabegerät für das komplette Steuerungs- und Regelsystem. Es weist 6 Tasten, ein vierzeiliges LCD-Display, eine rote Leuchtdiode, sowie eine 9-polige RS232-Schnittstelle auf.

Mit dem HPG60 können sämtliche Parameter betrachtet und verändert werden. Permanente Zustandsmeldungen auf dem Display zeigen die aktuellen Aktionen des Steuerungssystems an. Alle gesammelten Fehler können im Fehlerspeicher betrachtet werden. Rufe können über das Handprogrammiergerät ebenfalls gegeben werden.

Das HPG60 kann an drei Stellen mit dem Mikroprozessorsystem kommunizieren:

- 1) **Am Zentralrechner ZR (Schaltschrank)**
- 2) **Am Fahrkorbrechner FKR (Auf dem Fahrkorbdach)**

Normalmenü

Im Normalmenü sind unter den 4 Hauptgruppen **Anlageparameter / Steuerungsparameter / Diagnose / Information** die Parameter der Aufzugsanlage abgelegt. Durch Navigation mit den roten Tasten gelangt man in die Untermenüs. Die Veränderung der Werte der Parameter erfolgt mit den gelben Tasten.

Istwertmenü

Befindet man sich im Normalmenü, so kann man durch Drücken der linken roten Taste (Betätigung ca. 1 Sek.) in das Istwertmenü gelangen. Mit Hilfe der gelben Tasten kann man das Menü von I1 Rufe bis zur I11, der Modemanzeige durchblättern. In diesen Menüs werden die aktuellen Aktionen, wie bestehende Rufe, Kabinenposition, Türbewegungen, Zustand des Sicherheitskreises angezeigt. Der Rücksprung ins Normalmenü erfolgt durch Drücken der linken roten Taste.

Menü des Regelgerätes

Durch gleichzeitiges Drücken der linken roten Taste, sowie der roten unteren Taste kann man in das Menü des Regelgerätes gelangen. Voraussetzung ist die Verwendung von KW Regelgeräten die über den Liftbus angebunden sind.

Aufgrund der schnellen Datenverbindung mit einer Zykluszeit von 2 ms erfolgt die Anzeige der Parameter und die Reaktion auf Tastenbetätigung in Echtzeit.

Bei einer DCP Verbindung, z.B. zu Ziehl-Abegg Frequenzumrichtern ist es ebenfalls möglich, in das Menü des Regelgerätes zu gelangen. Die Displaydarstellung ist allerdings etwas langsamer, aufgrund der Zykluszeit von 17 ms.

Die Rückkehr ins Normalmenü der Steuerung erfolgt wiederum durch gleichzeitiges Drücken der linken roten Taste, sowie der roten unteren Taste.

2.17 Softwarebeschreibung KWeb (Kurzausführung)

Grundsätzliches: KWeb ermöglicht die Überwachung aller aktiven Aufzugsanlagen. Es werden Daten aller Aufzugsanlagen gesammelt und graphisch aufbereitet, um Tendenzen in Hinblick auf Verfügbarkeit und Wartung erkennen zu können.

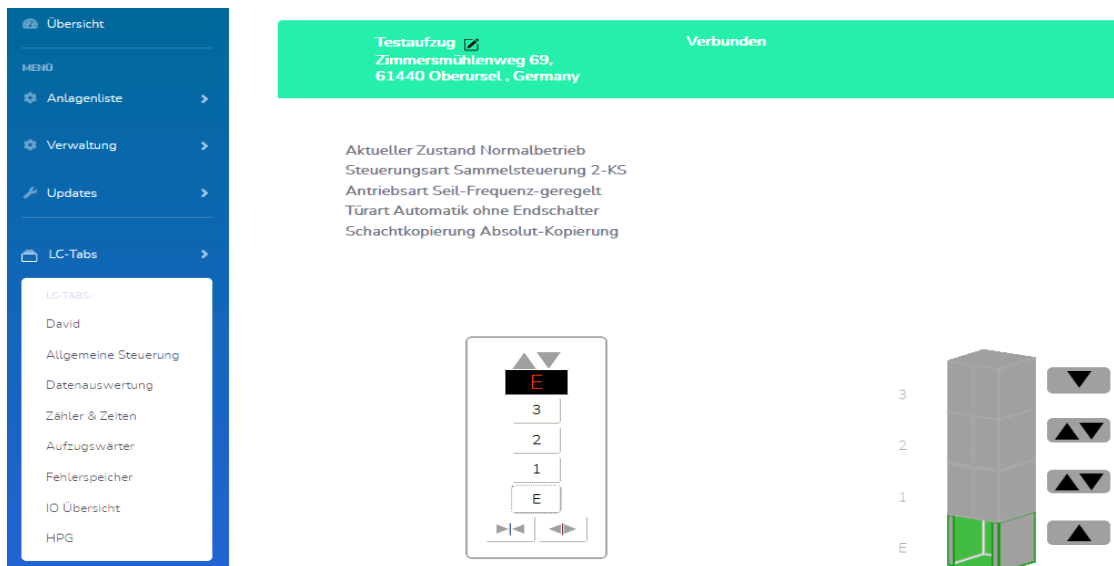
Durch KWeb wird der Fernzugriff auf alle aktiven Anlagen ermöglicht, so ist oftmals bereits Remote eine Fehlerbehebung möglich. Der Zugriff und die Verbindung zwischen allen Teilnehmern, sowohl zwischen Anlage und Server, wie auch zwischen Benutzer und Server, erfolgt ausschließlich über verschlüsselte Verbindungen.

Verwaltung und Zustand der Aufzugsanlage



Durch die Kachelfarbe der Anlagen erhalten Sie einen Eindruck über den Status Ihrer Aufzüge. Die Farben sind folgendermaßen zugeordnet:

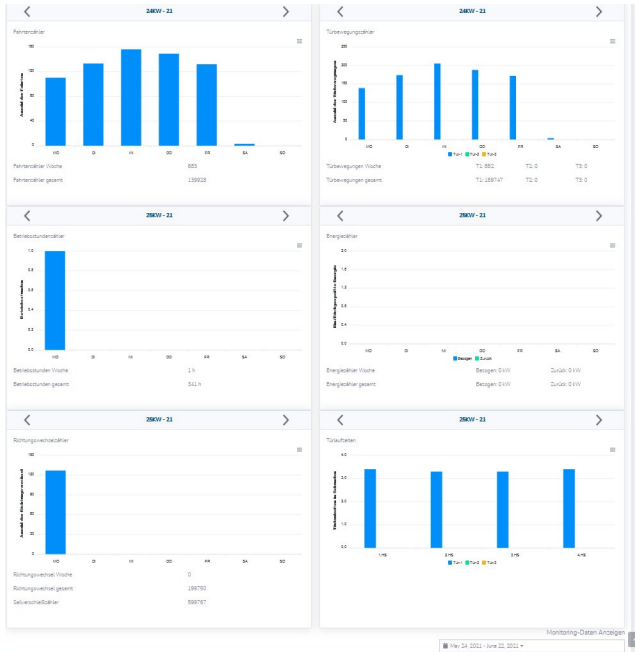
Farbe	Status
Grau	Anlage Offline oder aus Betrieb
Grün	Normalbetrieb
Rot	Die Anlage ist außer Betrieb oder es liegt aktuell ein Fehler an
Gelb	Sonderfahrt: Inspektion, Rückhofahrt, Evakuierung...



Datenerfassung und Auswertung

Es werden die unterschiedlichen Zähler und Zustände erfasst, wie Fahrtenzähler, Türbewegungszähler, Betriebsstundenzähler, Energiezähler, Richtungswechselzähler, Türlaufzeiten, Steuerungsschranktür geöffnet, Normalbetrieb, Sonderfahrten (Wartung, Rückholbetrieb, Inspektionsbetrieb), Ruhe- und Ausfallzeiten.

Dadurch ist es möglich sich z.B. die Verfügbarkeit der Anlage anzeigen zu lassen. Diese wird in Donut-Diagrammen dargestellt und kann in den Abstufungen Tage, Kalenderwochen und Monate erfolgen.



Darstellung des Fehlerspeichers und dessen graphische Auswertung

Übersicht

MEINÜ

- Anlagenliste
- Verwaltung
- Updates
- LC-Tabs
 - LC-TABIS: David
 - Allgemeine Steuerung
 - Datenauswertung
 - Monitoringdaten
 - Aufzugswärter
 - Fehlerspeicher
 - IO Übersicht
 - HPG

Testaufzug / Zimmersmählenerweg 69, 61440 Oberursel, Germany. Verbunden. Fehler quittieren

Häufigste Fehler der vergangenen 7 Tagen:

Fehlercode	Anzahl
44	44
258	258

Häufigste Fehler der letzten 30 Tage:

Fehlercode	Anzahl
44	44
58	58
258	258
159	159

Kopieren CSV Excel Suchen

Datum	Fehlernummer	Fehler	Etage	Fahrkommando	Schachtschalter	Vorsteuerung
2021-06-17 17:19:27	258	Hochwasser Grube	2		Bündig-AB, Zone-1, Zone-2	
2021-06-15 16:59:55	44	Schalterschranktemperatur 2	2		Bündig-AB, Korrektur-unten, Korrektur-oben, Zone-1, Zone-2	
2021-06-15	44	Schalterschranktemperatur	2		Bündig-AB, Korrektur-	

Aufzugswärter

Beim Aufzugswärter können Sie eine automatisierte Aufzugswärterprüfung in den von Ihnen bestimmten Intervallen und Zeitpunkt durchführen lassen. Der ausgewählte Zeitpunkt kann bspw. aufgrund von Personenbeförderung allerdings auch später erfolgen.

Mittels Schieberegler können Sie auswählen welche Tests durchgeführt werden sollen, für den Test des Notrufschalers und Tür-Auf-Schalter sind Spezialtaster notwendig.

Aufzugswärter konfigurieren

Aufzugswärter aktivieren

Test auf Bündigkeit

Test des Fahrkorblichts

Test des Tür-Auf-Schalter

Test des Notrufschalers

Uhrzeit und Intervall einstellen

Uhrzeit: 12:00

Intervall: Täglich / Montag

Übernehmen

Bitte denken Sie daran das die oben aufgeführten Tests nicht immer zu der von Ihnen gewählten Zeit durchgeführt werden können. Die Durchführung hängt auch von der Auslastung der Anlage ab. Befördert die Anlage bspw. zu dem gewählten Zeitpunkt Personen, wird der Test verschoben, bis die Personenbeförderungen abgeschlossen wurde. Daher kann die Durchführung sich unter Umständen um einige Minuten/Stunden nach hinten verschieben.

Copyright © KWeb 2020-2021 Impressum | Nutzungsbestimmungen FAQ

Die Übersicht der AW-Meldungen zeigt Ihnen das Datum, Uhrzeit und Ergebnis der AW-Prüfung.

KWeb
Aufzugstechnik GmbH

Übersicht

MENÜ

- Anlagenliste
- Verwaltung
- Updates
- LC-Tabs

LC-TABS:

- David
- Allgemeine Steuerung
- Datenauswertung
- Monitoringdaten
- Aufzugswärter**
- Fehlerspeicher
- IO Übersicht
- HPG

Testaufzug Verbunden Fehler quittieren

Zimmersmühlenweg 69, 61440 Oberursel, Germany

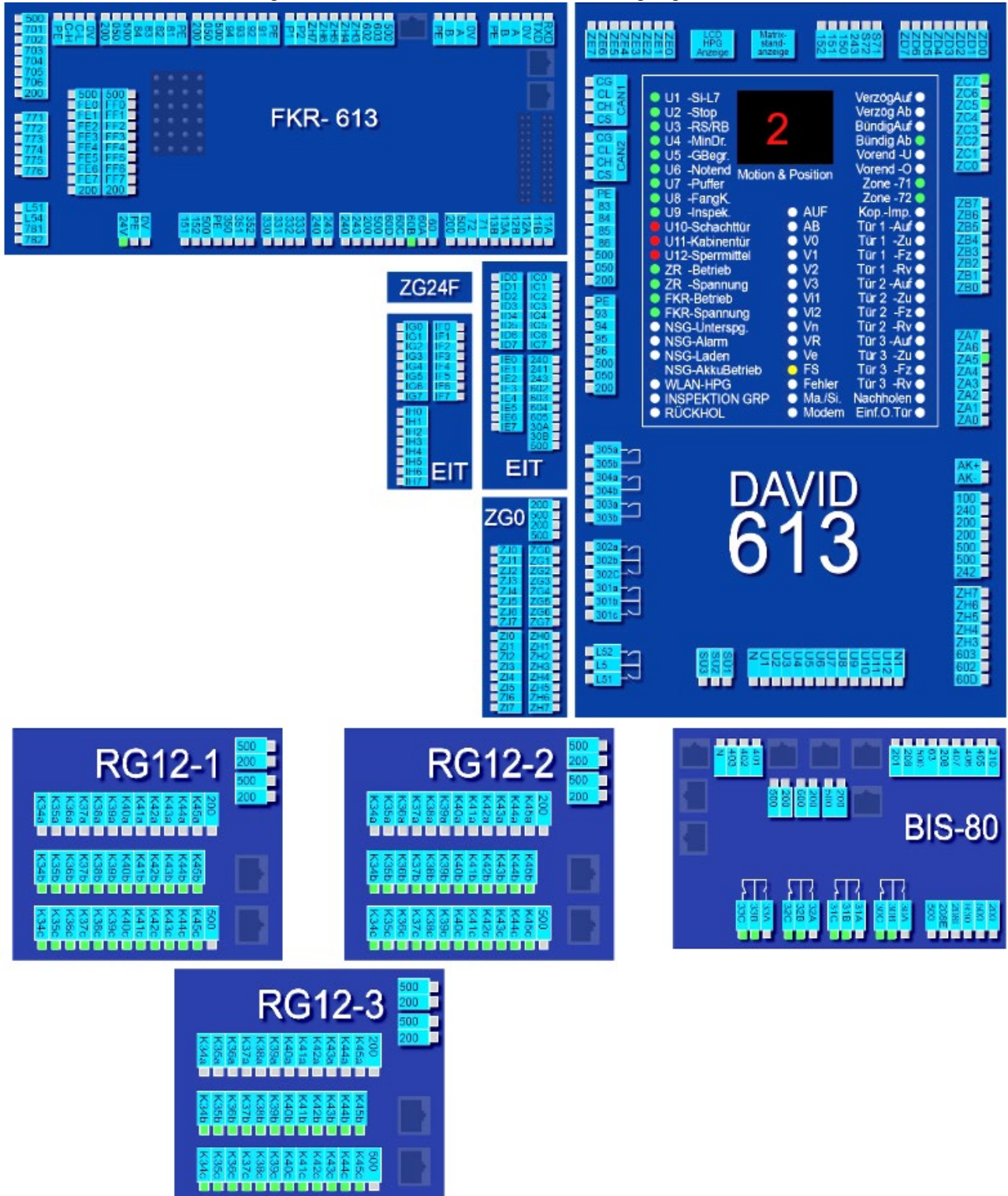
Aufzugswärter

Aufzugswärter konfigurieren

Test-Datum	Test auf Bündigkeit	Test des Fahrkorblichts	Test des Notrufschalers	Test des Tür-Auf-Schalter	Auswertung
2021-06-24 09:17:45	Ja	Nein	Nein	Nein	später
2021-06-01 10:05:13	Ja	Nein	Nein	Nein	später
2021-05-31 10:04:25	Ja	Nein	Nein	Nein	später
2021-05-30 09:59:28	Ja	Nein	Nein	Nein	später

IO-Übersicht

KWeb bietet auf dieser Oberfläche die Visualisierung der aktuellen Zustände der Ein- und Ausgänge vom DAVID 613-ZR, DAVID-613-FKR, BIS-80, EIT-106 und den Zusatzgruppen ZG24F, ZG16, ZG32, sowie den Relaisbaugruppen RG12 abgebildet. Im laufenden Betrieb kann unter Echtzeitbedingungen der Wechsel der Pegel an den Ein- und Ausgängen beobachtet werden.



Virtuelles Handterminal - HPG

Beim Klick auf den Punkt **HPG** öffnet sich dieses in einem neuen Fenster. In Echtzeit ist es möglich, die Parameter der Steuerung und der Regelung zu betrachten und zu verändern. Alle Kenngrößen der aktuellen Istwerte, Zählerstände, Umweltvariablen, Zustands- und Fehlerspeicher sind aus der Ferne sichtbar.



Aufbau des Displays:

Parametername / Oberpunkt
 Parameter und Wert
 Betriebsmodus der Steuerung
 Funktion der Tasten

Gelbe Tasten:

Taster zur Erhöhung des Wertes / Einstellung

Taster zur Verringerung des Wertes / Einstellung

Rote Tasten:

Im Menü nach Oben

Verlassen des Menüs Bestätigen des Wertes

Im Menü nach Unten

Die Funktion des virtuellen HPG's ist die gleiche wie beim HPG-60. Im Normalmenü sind unter den 4 Hauptgruppen **Anlageparameter / Steuerungsparameter / Diagnose / Information** die Parameter der Aufzugsanlage abgelegt. Durch Navigation mit den roten Tasten gelangt man in die Untermenüs. Die Veränderung der Werte der Parameter erfolgt mit den gelben Tasten.

Sie können anstatt der Buttons auch den Nummernblock zur Bedienung nutzen. Damit sind auch Eingaben möglich, bei denen Sie mehrere Tasten auf einmal drücken müssen, möglich.

Die Zahlen auf den Buttons sind äquivalent der des Nummernblocks.

2.18 Gerätebeschreibung Gateway GW60-104 mit LTE-Stick

Zur Verbindung an die Aufzugsteuerung über das Internet wird ein Gateway vom Typ GW60-103 benötigt, bzw. ist in fast allen aktuellen Steuerungen vorhanden. Physikalisch wird dies gewöhnlicherweise über einen LTE-Stick realisiert. Es ist aber ebenfalls ein Internetzugang über LAN-Kabel möglich. Dadurch ist ein Zugriff über die Software KWeb auf die Aufzugsanlage möglich.

Dieses Gateway kommuniziert mit der Aufzugsteuerung DAVID D613 ZR über ein serielles Kabel. Zur Spannungsversorgung des Gateways werden 24V DC, Notstrom gepuffert, der Aufzugssteuerung benötigt.

Die Einstellungen erfolgen in der DAVID-613 Zentraleinheit im Menü 621. Im Informationsmenü I9 wird die Signalstärke der aktiven SIM-Karte visualisiert.



3. Menübeschreibung

3.1 Menü- und Parameterstruktur

A-ANLAGENPARAMETER			
A1 Anlagenbezeichnung		Werkseinstellung	Anlageneinstellung
A1.1 Fabrikat	XXXXXXXXXX		
A1.2 Fabriknummer	XXXXXXXXXX		
A1.3 Steuerungsnummer	XXXXXXXXXX		
A1.4 Ort	XXXXXXXXXX		
A1.5 Zeit / Datum	xx:xx:xx xx.xx.xxxx		
A1.5a Sommer/Winterzeitumstellung	Automatisch / Nein	Automatisch	
A1.6 Sprache	Deutsch, Englisch, <i>Holländisch</i> , <i>Französisch</i> , Polnisch	Deutsch	
A1.7 Displayzeile-1	XXXXXXXXXX		
A1.8 Displayzeile-2	XXXXXXXXXX		
A1.9 Software Version	D613-00.126 oder höher		
	Bootloader-00.003		
	PIC 00.025		
	FKR 00.013		
	Wartungs-LCD		
	ER-Bus-1		
	ER-Bus-2		
	ER-Bus-3		
	Erweiterungs-Bus: ZG32 – Module/ Sensor – Module / Grubenmodul		
	ZG16 & RG12 Module		
	X13-Servicepanel		
A1.10 Codeworteingabe	X X X X		
A1.11 Grundmenu-Z1:	Grundmenü A1.7 / Wartungsdisplay		
A1.11 Grundmenu-Z2:	Grundmenü A1.8 / Wartungsdisplay		
A1.11 Grundmenu-Z3:	Grundmenü Zust. / Wartungsdisplay		
A1.11 Grundmenu-Z4:	Grundmenü D-T / Wartungsdisplay		
A2 Steuerung			
A2.1 Antriebsart	Scanclimber-Frequenz-geregelt		
	Seil-Frequenz-geregelt	X	
	Seil-Spannungs-geregelt		
	Seil-ungeregelt		
	Hydraulik-frequenzgeregelt		
	Hydraulik-geregelt		
	Hydraulik-ungeregelt		
A2.2-Steuerungsart	TAXI - Steuerung		
	1K Exklusiv		
	1K Totmann		
	Zielwahlsteuerung		
	2-KS-Zielwahl		
	Sammelsteuerung 2-KS		
	Sammelsteuerung 1-KS ab-&auf-		
	Sammelsteuerung 1-KS abwärts	X	
	1K -Nicht-Sammelnd		
	Führersteuerung		
	Sendesteuerung		
A2.3 Gruppenbetrieb	Nein, Ja	Nein	
A2.4 Größe der Gruppe	2 bis 8 Aufzüge	2	
A2.5 Gruppennummer	1 bis 8	1	
A3 Schacht			
A3.1 Etagenanzahl	2 bis 64	8	
A3.2 Hauptzugang	1 bis 64	2	
A3.2 Hauptzugang 2	Nein, 1 bis 64	Nein	
A3.3 Unterste Etage	1,2,3,4,5,6,7,8	1	
A3.4 Türseiten	1, 2, 3 Türseiten	1	
A3.5 Kopierung	R&S-Kopierung		
	Minimale Kopierung		
	Motorkopierung		
	Absolutkopierung	X	
	Relativ-Kopierung		

	Standart-Kopierung		
	Lödige mit Zone		
	Lödige ohne Zone		
	Stockwerk ohne Zone		
A3.6 Nenngeschwindigkeit	Vnenn	1,00 m/s	
A3.7 Schacht Standart / doppelt	Standart / doppelt	standart	
	Übergang	E01 – E63	
A4 CANopen lift			
A401 CAN-1 Monitor			
ID1 Steuerung Zustand	Operational /-----		
ID2 FU Zustand	Operational /-----		
ID4 Geber-1 Zustand	Operational /-----		
ID7 Türsteuerung-1 Zustand	Operational /-----		
ID8 Türsteuerung-2 Zustand	Operational /-----		
ID9 Türsteuerung-3 Zustand	Operational /-----		
ID13 Lastmessung Zustand	Operational /-----		
ID16 IO Kabine-1 Zustand	Operational /-----		
ID17 IO Kabine-2 Zustand	Operational /-----		
ID18 IO Kabine-3 Zustand	Operational /-----		
ID19 IO Kabine-4 Zustand	Operational /-----		
ID20 IO Kabine-5 Zustand	Operational /-----		
A402 CAN-1 Geräte			
ID2 FU aktivieren	Ja / Nein	yes	
ID4 Geber-1 aktivieren	Ja / Nein	yes	
ID7 Türsteuerung-1 aktivieren	Ja / Nein	no	
ID8 Türsteuerung-2 aktivieren	Ja / Nein	no	
ID9 Türsteuerung-3 aktivieren	Ja / Nein	no	
ID13 Lastmessung aktivieren	Ja / Nein	no	
ID16 IO Kabine-1 aktivieren	Ja / Nein	no	
ID17 IO Kabine-2 aktivieren	Ja / Nein	yes	
ID18 IO Kabine-3 aktivieren	Ja / Nein	yes	
ID19 IO Kabine-4 aktivieren	Ja / Nein	yes	
ID20 IO Kabine-5 aktivieren	Ja / Nein	yes	
A403 CAN-1 Konfiguration			
CAN-Bus aktivieren	Ja / Nein	Ja	
NMT-Funktion aktivieren	Ja / Nein	Ja	
Baudrate	1 MBaud	1 MBaud	
	800 KBaud	800 KBaud	
	500 KBaud	500 KBaud	
	250 KBaud	250 KBaud	
	125 KBaud	125 KBaud	
	50 KBaud	50 KBaud	
	20 KBaud	20 KBaud	
	10 KBaud	10 KBaud	
Adresse node -ID	001 - 127	001	
Heartbeat ein	500 ms 10 – 10.000 m	500 ms 10 – 10.000	
B STEUERUNGSPARAMETER			
B1 Türparameter			
B10 Allgemein			
Türfunktion	Normalbetrieb / Revision Tür-Zu / Türschleuse	Normalbetrieb	
Türart Türe-1	Keine Tür		
	Drehtür ohne Korbtür		
	Dreh/Korbtür mit Endschalter		
	Dreh/Korbtür ohne Endschalter		
	Automatik mit Endschalter	X	
	Automatik ohne Endschalter		
	Automatik mit Ends.Tür Auf		
	Automatik mit Ends.Tür Zu		
	Dreh/Korbtür mit Ends. Tür Auf		
Dreh/Korbtür mit Ends. Tür Zu			
Endschalter Tür-1	Öffner / Schließer	Öffner	
Türart Türe-2 (Nur bei 2/3 Türseiten!)	Wie Türseite -1	X	
	Keine Tür		
	Drehtür ohne Korbtür		

	Dreh/Korbtür mit Endschalter		
	Dreh/Korbtür ohne Endschalter		
	Automatik mit Endschalter		
	Automatik ohne Endschalter		
	Automatik mit Ends.Tür Auf		
	Automatik mit Ends.Tür Zu		
	Dreh/Korbtür mit Ends. Tür Auf		
	Dreh/Korbtür mit Ends. Tür Zu		
Türart Türe-3 (Nur bei 3 Türseiten!)	Wie Türseite -1	X	
	Keine Tür		
	Drehtür ohne Korbtür		
	Dreh/Korbtür mit Endschalter		
	Dreh/Korbtür ohne Endschalter		
	Automatik mit Endschalter		
	Automatik ohne Endschalter		
	Automatik mit Ends.Tür Auf		
	Automatik mit Ends.Tür Zu		
	Dreh/Korbtür mit Ends. Tür Auf		
	Dreh/Korbtür mit Ends. Tür Zu		
Endschalter Tür-2	Öffner / Schließer	Öffner	
Endschalter Tür-3	Öffner / Schließer	Öffner	
Türmotor-1 aktiv	in Ruhe aus	In Ruhe aus	
	Immer	In Ruhe aus	
	Tür-Zu in Ruhe aus	In Ruhe aus	
Schachtürentprellung	0,1 bis 2,0 Sek.	0,5 Sek.	
Kabinentürentprellung	0,1 bis 2,0 Sek.	0,5 Sek.	
Tür verzögert Öffnen	0,0 bis 2,0 Sek.	0,5 Sek.	
Tür begrenzt Öffnen	Nein, Ja 1,0 bis 10 Sek.	6 Sek.	
Türüberwachung Öffnen	Nein, Ja 1,0 bis 60 Sek.	13 Sek.	
Türüberwachung Schließen	Nein, Ja 1,0 bis 60 Sek.	20 Sek.	
Weiterfahrtszeit Innenruf	Selektiv, Generell 1,0 bis 60	7 Sek.	
Weiterfahrtszeit Außenruf	Selektiv, Generell 1,0 bis 60	9 Sek.	
Weiterfahrtszeit Innenruf Hauptebene	Selektiv, Generell 1,0 bis 60	7 Sek.	
Weiterfahrtszeit Außenruf Hauptebene	Selektiv, Generell 1,0 bis 60	9 Sek.	
Weiterfahrtszeit triggern	Nein / Ja	Nein	
Türumsteuerpause	Selektiv, 0 bis 1000 ms	500 ms	
Türmotor-1 in Ruhe aus	Selektiv, 1 bis 60 Sek.	10 Sek.	
Türmotor-2 in Ruhe aus	Selektiv, 1 bis 60 Sek.	10 Sek.	
Türmotor-3 in Ruhe aus	Selektiv, 1 bis 60 Sek.	10 Sek.	
HPG: Türmotor-1	Selektiv, 1 bis 60 Sek.	10 Sek.	
Türstellung Bereitstellung	Offen, Geschlossen ab 1 bis 60 Sek.	Offen	
Türstellung Bereitstellung Hauptebene	Offen, Geschlossen ab 1 bis 60 Sek.	Offen	
Türsteuerung Inspektion	Ja / Nein	Ja	
Taster Tür Auf Funktion	Selektiv gemeinsam	Gemeinsam	
	Gemeinsam		
	Einzel		
	Selektiv getrennt		
Taster Ladezeit	Nein, Taster EIN-AUS, 2 – 600 Sek.	Nein	
Ladezeitfunktion	Gemeinsam	Nein	
	Einzel		
	Automatisch mit Lichtgitter		
	Automatisch mit Lichtgitter 1 s.		
	Automatisch mit Lichtgitter 2 s.		
	Automatisch mit Lichtgitter 3 s.		
	Automatisch mit Lichtgitter 4 s.		
	Automatisch mit Lichtgitter 5 s.		
Taster Tür Zu Funktion	Einzel, Gemeinsam, Selektiv	Gemeinsam	
Taster Tür Zu Reaktion	0,0 bis 5,0 Sek.	2 Sek.	
Türüberwachung Versuche	1 bis 10 Versuche	3	
Tür-Auf-Zeit	1 bis 60 sek.	2 Sek.	
Tür-Öffnen	Normalbetrieb/ Nur Tür-Auf-Taster	Normalbetrieb	
Tür-Schließen	Normalbetrieb/ Nur Tür-Zu-Taster	Normalbetrieb	
B11 Türverteilung		Tür-1 Tür-2 Tür-3	Tür-1 Tür-2 Tür-3
Ebene-01	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-02	Vorhanden ja oder nein/...../.....

Ebene-03	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-04	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-05	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-06	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-07	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-08	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-09	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-10	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-11	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-12	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-13	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-	Vorhanden ja oder nein/...../.....
Ebene-64	Vorhanden ja oder nein/...../.....
B12 Lichtgitter			
Sicherheitslichtgitter	Aus / Ein / CEDES / Duometric	Aus	
Si-Lichtgitter Auswertung Brandfall	Nein / Ja		
Photozellenüberwachung	Aus, Ein 1 bis 600 Sek.	60 Sek.	
Rampenfahrt	Aus, Ein	Aus	
Türverzögerung	Aus, Ein, 1 bis 10 Sek.	2 Sek.	
Lichtschranke Eingang	Schließer oder Öffner	Schließer	
Reversierkontakt Eingang	Schließer oder Öffner	Schließer	
LG – Überwachung Eingang:	Schließer		
	Öffner		
Lichtschranke Tür Manuell Auf	Nein / Ja	Nein	
B13 Drängelfunktion			
Drängeln	Aus, Ein 1 bis 180 Sek.	Aus	
Drängeln – Signale	Tür-Zu & A192/193, nur A192/193		
B14 Vorraumüberwachung			
Vorraumüberwachung	Nein / Ja	Nein	
Zeit nach Start Tür 1	0,5 bis 10 Sek., immer	2 Sek.	
Zeit nach Start Tür 2	0,5 bis 10 Sek., immer	2 Sek.	
Zeit nach Start Tür 3	0,5 bis 10 Sek., immer	2 Sek.	
Vorraumüberwachung Eingang	Schließer oder Öffner	Schließer	
B15 Riegelmagnet			
Enprellzeit	50 ms bis 2000 ms	500 ms	
Riegel verzögert Ein	0,0 bis 5,0 Sek.	0 Sek.	
Riegel verzögert Aus	0,0 bis 9,9 Sek.	0 Sek.	
Riegel Drehtüre	Nach Korbtür / Vor Korbtür	Nach Korbtür	
Öffnen nach Riegel	0,0 bis 9,9 Sek.	0 Sek.	
Riegel-Aus im Stillstand	10 bis 720 Sekunden	30 Sekunden	
Riegelansteuerung	Normal / Invertiert	Normal	
Zusatzriegel - Verzögerung	0,5 bis 5,0 Sek.	1,0 Sek.	
B16 Sicherheitsschaltung			
Einfahrt mit offener Tür	Nein / Ja	Nein	
Vorzeitiges Aufmagnetisieren	Nein / Ja	Nein	
Vorzeitiges Aufmag. Verzögerung	0,8 bis 10,0 Sek.	0,8 Sek.	
B17 Nachregulierung			
Nachholen	Nein / Ja	Nein	
Toleranzbereich	5 bis 50mm	5 mm	
Nachholweg	10 bis 250mm	100 mm	
Bündig Auf	10 bis 50mm	0 mm	
Bündig Ab	10 bis 50mm	0 mm	
Zeitbegrenzung	3 bis 25 Sek.	20 Sek.	
Anzahl der Versuche	3 bis 25	20	
Absenkeebene	Keine Begrenzung, Bregrenzung	Begrenzung	
Überlast	Nachholung, Keine Nachholung	Nachholung	
Störungsverhalten	Absenken & Sperren	X	
	Nur Fehlereintrag		
Feinnachholung (Feinstellaggregat)	Nein / Ja ALGI/ ja BUCHER	Nein	
Piezo-Alarm wenn unbündig	Nein / Ja	JA	
B2-Rufbearbeitung			
B21 Innenrufe			
Türreversierung Innenuf	Aus, Ein	Aus	
Selektive Innenrufe	Nein / Ja	Nein	
Ruflöschung nach Fehler	Sofort, 1 bis 10 Sek.	4 Sek.	

Innentablearechner	Ohne EIT / ITR-1 aktiv / ITR-1 & ITR-2 aktiv	EIT aktiv	
Innenrufgrenze	Aus, 2 bis max. HS Rufe löschen	AUS	
Missbrauchsschutz	Nein, Ja	Nein	
Taster Piepston	Nein, Ja	Aus	
Innenruffbereich	Aus, Teilung des Schachtes in 2 Bereiche	Aus	
Automatischer Innenruf AUTO	Aus, Ein	Aus	
Ruf löschen mit Doppelklick	Aus, Ein		
B22 Aussenrufe			
Türreversierung Außenruf	Aus, Ein	Aus	
Modulwahl	Zentralrechner, Etagenrechner	ZR	
Selektive Außenrufe	Nein / Ja	Nein	
Gegenruflöschung 2KS	Nein / Ja	Nein	
Richtungsreservierung 2KS	1 bis 20 Sek.	5 Sek.	
Rufquittierung Blinken:	Aus, Ein	Ein	
Taster Ruf Auf Piepston	Aus, 1x, 2x	AUS	
Taster Ruf Ab Piepston	Aus, 1x, 2x	AUS	
Seitentrennung d. Außenrufe	Aus, Ein	AUS	
Seitentrennung Außenrufspeicherung	Aus, Ein	AUS	
Piepston wenn Quittierung ein	Aus, Ein	AUS	
Missbrauchsschutz 2KS	Aus, Ein	AUS	
Zielwahleingabe Quittierung ein	Nein, Ja		
Zwangsanholung	Einzeln		
	Kollektiv		
	Einzeln weich		
	Einzeln Entleerung		
	Einzeln und weich		
	Kollektiv EA 6 / 7		
	Kollektiv 1		
B23 Vorzugsfahrt Innen			
Außenrufe	Löschen, Speichern	Löschen	
Postverteilung	Aus / Ein	Aus	
Eingangslogik Eingang E186	Negativ / positiv	negativ	
Türstellung	1 offen, 2 offen, 3 offen, 1+2 offen	1+2 offen	
B24 Vorzugsfahrt Aussen			
Zeit Rufeingabe	1 bis 600 Sekunden	20 Sek.	
Außenrufe	Löschen, Speichern	Löschen	
Zwangsanholung	Einzeln / Kollektiv / Einzeln- Weich	Einzeln	
Zwangsanholung Außenruf 5 Sek.	Aus / A1, A2	Aus	
Gefahrguttransport	Aus / Ein-1 / Ein-2	Aus	
B25 Gruppensteuerung			
Türstörung nach	10 bis 120 Sek.	60 Sek.	
ER-Eingang / Ausgang ExC	Freibelegbare Gruppenfunktionen	G01 Ruf Tür-2 AUF	
ER-Eingang / Ausgang ExD	Freibelegbare Gruppenfunktionen	G02 Ruf Tür-2 AB	
ER-Eingang / Ausgang 97A	Freibelegbare Gruppenfunktionen	G12 Pfeil Auf Aufzug 1	
ER-Eingang / Ausgang 98A	Freibelegbare Gruppenfunktionen	G13 Pfeil Ab Aufzug 1	
ER-Eingang / Ausgang 97B	Freibelegbare Gruppenfunktionen	G14 Pfeil Auf Aufzug 2	
ER-Eingang / Ausgang 98B	Freibelegbare Gruppenfunktionen	G15 Pfeil Ab Aufzug 2	
Parkzone 1: bis Parkzone 5:	Aus / Ein, Priorität1, Priorität 5	Aus	
Parkzone 1: bis Parkzone 5: Bereich	Immer Aktiv / Timer-01/ / Timer-10	Immer	
Parkzone 1: unterste Etage:	1 - 2		
Parkzone 1: oberste Etage:	1 bis n		
Parkzone 5: unterste Etage:	1 - 2		
Parkzone 5: oberste Etage:	1 bis n		
Gruppendynamik Fahrzeit Etage	Auto, 0,1 – 10,0 Sek.	3,0 Sek.	
Gruppendynamik Haltzeit Etage	Auto, 0,1 – 25,0 Sek.	8,0 Sek.	
Gruppendynamik Rufverteilung	Dynamisch / Energiesparen	Dynamisch	
Ausgabe HEX5-Code ER-EA7/8	Nein, Ja	Aus	
B3-Antrieb			
B30 Hydraulik-Ungeregelt			
Anlauf	Stern-Dreieck / Softstart	Softstart	
Stern-Dreieck-Umschaltung	0,1 bis 4,0 Sek.	2 Sek.	
Kommandos Auf verzögert ein	Nein, 10 – 900 ms	100 ms	
Kommandos Auf verzögert aus	Nein, 10 - 4000 ms.	400 ms	

Start mit Türbewegung	Nein, Ja-1 bis 3 sek.	Nein	
Inspektionsgeschwindigkeit	Langsam / Schnell	Langsam	
Absenkezeit	Aus, 1 bis 15 Minuten	10 Min.	
Störungseingang	Nein	Nein	
	Ja, Abbruch + Absenken		
	Sperren		
	Sperren 2. Störung		
	Sperren 3. Störung		
Absenken bei Überlast	Nein, Ja	Nein	
Signal Hochlauf-Ende beachten	Nein, Ja	Ja	
Kommandos Ab verzögert Ein	Nein, Ja	Ja	
Kommandos Ab verzögert Aus	Nein, Ja	Ja	
Sperrung End-Schalter-Oben	Nein, Ja	Ja	
Liftbus	Aus, KW-Bus, DCP-3	Ja	
Aufwärmfahrt	Aus / immer aktiv / aktiv mit E492	Aus	
Aufwärmfahrt Fahrt nach	5 – 1250 min.	0 bis 1250 min.	
Entlastungsfahrt auf Puffer	Aus, täg. Woche, Tag-Uhrzeit		
B31 Hydraulik-Geregelt			
Anlauf	Stern-Dreieck / Softstart	Softstart	
Stern-Dreieck-Umschaltung	0,1 bis 4,0 Sek.	2 Sek.	
Kommandos Auf verzögert ein	Nein, Ja-10 bis 900 ms.	100 ms	
Richtung AUF verzögert ein	Nein, Ja-10 bis 900 ms.	Nein	
Kommandos Auf verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 4000 ms.	400 ms	
Start mit Türbewegung	Nein, Ja-1 bis 3 sek. Verzögert	Nein	
Nachholgeschwindigkeit	Vn, V0		
Inspektionsgeschwindigkeit	Vi, Schnell, Langsam	Vi	
Absenkezeit	Aus, 1 bis 15 Minuten	10 Min.	
Störungseingang	Nein	Ja – Abbruch	
	Ja, Abbruch + Absenken		
	Sperren		
	Sperren 2. Störung		
	Sperren 3. Störung		
Absenken bei Überlast	Nein, Ja	Nein	
Signal Hochlauf-Ende beachten	Nein, Ja	Ja	
Kommandos Ab verzögert Ein	Nein, 10 – 900 mSek	Ja	
Kommandos Ab verzögert Aus	Nein, 10 – 1500 mSek	Ja	
Sperrung End-Schalter-Oben	Nein, Ja	Ja	
Liftbus	Aus, KW-Bus, DCP-3	Ja	
Aufwärmfahrt	Aus / immer aktiv / aktiv mit E492	Aus	
Aufwärmfahrt Fahrt nach	5 – 1250 min.	0 bis 1250 min.	
Kommandoausgabe	Standard / NGV-A3 / iValve	Standard	
Vorsteuerung K32 Verzögerung aus	Nein, 10 mSek – 3000 mSek		
Kommando Vi (A177) invertiert	Bei ALGI AZRS! Nein, Ja	Nein	
Entlastungsfahrt auf Puffer	Aus, täg. Woche, Tag-Uhrzeit		
B32 Hydraulik-Frequenzgeregelt			
V0 verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 300 ms.	Nein	
Schütz verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 5000 ms.	600 ms	
Richtung verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 5000 ms.	1500 ms	
Nachreguliergeschwindigkeit	Vn, V0	Vn	
Inspektionsgeschwindigkeit	Vo, Vinsp.	Vinsp.	
Absenkezeit	Aus, 1 bis 15 Minuten	15 Min.	
Störungseingang	Abbruch & Absenken/ Sperren & Absenken	Nein	
Absenken bei Überlast	Nein, Ja	Nein	
Sperrung End-Schalter-Oben	Nein, Ja	Ja	
Kommandoausgabe	Standard-Bucher / ALGI FRHZ / Vinsp-Ab	Standard-Bucher	
Kommandos Ab verzögert Ein	Nein, Ja	Ja	
Liftbus	Aus, KW-Bus, DCP-3	Ja	
Aufwärmfahrt	Aus / immer aktiv, aktiv mit E492	Aus	
Aufwärmfahrt Fahrt nach	5 – 1250 min.	0 bis 1250 min.	
Entlastungsfahrt auf Puffer	Aus, täg. Woche, Tag-Uhrzeit		
B33 Seil-Ungeregelt			
Fremdbelüftung	Nein, Ja-1 bis 600 sek.	Nein	
Richtungsschütz verzögert ein	Nein, Ja-10 bis 300 ms.	100 ms	
Inspektionsgeschwindigkeit	Langsam, Schnell	Langsam	
Umschaltpause	Nein, Ja, 1 bis 100 ms.	Nein	

B34 Seil-Spannungsgeregel			
Liftbus	AUS, KW-Liftbus, DCP-3	Nein	
Fremdbelüftung	Nein, Ja-1 bis 600 sek.	Nein	
V0 verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 300 ms.	Nein	
Richtung verzögert Aus	Nein, Ja-10 bis 6000 ms.	1900 ms	
Fahrschutz verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 5000 ms.	2500 ms	
Nachreguliergeschwindigkeit	Kommando Vn / Kommando V0	Vn	
Störungseingang	Nein	Abbruch	
	Ja, Abbruch + Absenken		
	Sperren		
	Sperren 2.Störung		
	Sperren 3.Störung		
Kommandoausgabe	Standard-GOLIATH/ DIETZ-Freigabe	Standard-GOLIATH	
B35 Seil-Frequenzgeregel			
Liftbus	AUS, KW-Liftbus, DCP-3, DCP-4	Nein	
Fremdbelüftung	Nein, Ja-1 bis 600 sek.	Nein	
V0 verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 300 ms.	Nein	
Richtung verzögert Aus	Nein, Ja-10 bis 6000 ms.	1900 ms	
Fahrschutz verzögert aus	Nein, Ja-10 bis 5000 ms.	5000 ms	
Nachreguliergeschwindigkeit	Kommando Vn / Kommando V0	Vn	
Störungseingang	Abbruch/Sperre-1.Stör/“-“2.Stör/“-“3.Stör	Abbruch	
Kommandoausgabe	Standard-GOLIATH/ DIETZ-Freigabe	Standard-GOLIATH	
V3 verzögert ein	Nein / 100 – 3000 mSek.	Nein	
V0 verzögert ein	Nein / 100 – 3000 mSek.	Nein	
AUF / AB verzögert ein	Nein / 100 – 3000 mSek.	Nein	
Wenn in Antrieb Scanclimber Frequenz ausgewählt	Ölerausgang-561 AUF-Fahrten: 1 - 100		
	Ölerzähler: bei Neustart weiter		
	bei Neustart Reset		
B4-Schachtkopierung			
B41 Standardkopierung			
Impulsenprellzeit	2 bis 150 ms	50 ms	
Korrekturfahrt	Nach Rufeingabe / automatisch	Nach Rufeingabe	
B42 Relativ-Kopierung			
Impulsenprellzeit	2 bis 150 ms	2 ms	
Korrekturfahrt	Nach Rufeingabe / automatisch	Nach Rufeingabe	
2.Vorendschalter Unten	Nein / Ja, ER-Lautsprecher	Nein	
2.Vorendschalter Oben	Nein / Ja, ER-Lautsprecher	Nein	
Kurzfahrten (2 Haltestellen in 1 Zone)	Nein / 1-Kurzfahrt / 2-Kurzfahrt	Nein	
Wenn 1 Kurzf-> Kurzfahrt-1 zwischen	1<->2, 2<->3, 3<->4		
Wenn 2 Kurzf-> Kurzfahrt-2 zwischen	1<->2, 2<->3, 3<->4		
Entfernung Vorend-Zonenfahne unten	zu messender Wert in mm 10 - 9000	1000 mm	
Verzögerung V0=>0 Fahrt-Auf	Entfernung in mm 1 – 999	5 mm	
Verzögerung V0=>0 Fahrt-Ab	Entfernung in mm 1 – 999	5 mm	
Verzögerung bei V1 Fahrt-Auf	Entfernung in mm 1 – 999	500 mm	
Verzögerung bei V1 Fahrt-Ab	Entfernung in mm 1 – 999	500 mm	
Verzögerung bei V2 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	1000 mm	
Verzögerung bei V2 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	1000 mm	
Verzögerung bei V3 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	1500 mm	
Verzögerung bei V3 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	1500 mm	
Lernfahrt mit	V1, V2, V3 ausführen	V1	
Impulsanschluss	Anschluss an ZR oder FKR	ZR	
Lernfahrt aktivieren	Nein, Ja	nein	
Schalthysterese Überlappung	Xxx mm	0 mm	
Bündig-Ebene-01	Bündigwert: 000,000 m	000,000 m	
Bündig-Ebene-64	Bündigwert: xxx,xxx m	xxx,xxx m	
B43 Absolut-Kopierung			
Impulsenprellzeit	2 bis 50 ms	2 ms	
Wegmesssystem	SCHMERSAL	UPS	
	WACHENDORFF	SLOO alt	
	ELGO LIMAX2	SSI-bin.	
	W+W	Typ 10EX-bin.	
	Wachendorff	SLOOG	
	KUEBLER	LM2 LM3 SSI	

	WACHENDORFF	WDGMEMN	
	Variotech	ANS	
	Seilzug ECN10TL	03	
	Seilzug ECN10TL	05	
	Seilzug ECN10TL	10	
	Sc. SSI 1213G	120,0 mm	
	Sc. SSI 1213G	141,6 mm	
	Seilzug SFA10000	8 BA	
Schachtschalter	Kein / Vorend+Zone	Kein Schachtschalter	
Kurzfahrten (2 Haltestellen in 1 Zone)	Nein / 1-Kurzfahrt / 2-Kurzfahrt	Nein	
Wenn 1 Kurzf-> Kurzfahrt-1 zwischen	1<->2, 2<->3, 3<->4		
Wenn 2 Kurzf-> Kurzfahrt-2 zwischen	1<->2, 2<->3, 3<->4.....		
Verzögerung V0=>0 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	5 mm	
Verzögerung V0=>0 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	5 mm	
Verzögerung bei V1 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	500 mm	
Verzögerung bei V1 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	500 mm	
Verzögerung bei V2 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	1000 mm	
Verzögerung bei V2 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	1000 mm	
Verzögerung bei V3 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	1500 mm	
Verzögerung bei V3 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	1500 mm	
Zählrichtung	Negativ / positiv	Negativ	
Lernfahrt mit Vx (Vorend+Zone)	V1, V2, V3 ausführen	V1	
Lernfahrt aktivieren (Vorend+Zone)	Nein, Ja	nein	
Wegerfassung lernen (Keine)	Nein / Start	nein	
Synchronisieren HS01 (Keine)	Nein / Ja	nein	
Bündigeingabe (Keine)	Etagenhöhe / Bündigkorrektur		
Bündig-Ebene-01	Bündigwert: 000,000 m	000,000 m	
Bündig-Ebene-64	Bündigwert: xxx,xxx m	xxx,xxx m	
B44 Motor-Kopierung			
Impulsprellzeit	2 bis 50 ms	2 ms	
Korrekturfahrt	Nach Rufeingabe / automatisch	Nach Rufeingabe	
2.Vorendschalter Unten	Nein / Ja	Nein	
2.Vorendschalter Oben	Nein / Ja	Nein	
Kurzfahrten (2 Haltestellen in 1 Zone)	Nein / 1-Kurzfahrt / 2-Kurzfahrt	Nein	
Wenn 1 Kurzf-> Kurzfahrt-1 zwischen	1<->2, 2<->3, 3<->4		
Wenn 2 Kurzf-> Kurzfahrt-2 zwischen	1<->2, 2<->3, 3<->4		
Entfernung Vorend-Zonenfahne unten	zu messender Wert in mm	1000 mm	
Verzögerung V0=>0 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	5 mm	
Verzögerung V0=>0 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	5 mm	
Verzögerung bei V1 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	500 mm	
Verzögerung bei V1 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	500 mm	
Verzögerung bei V2 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	1000 mm	
Verzögerung bei V2 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	1000 mm	
Verzögerung bei V3 Fahrt-Auf	Entfernung in mm	1500 mm	
Verzögerung bei V3 Fahrt-Ab	Entfernung in mm	1500 mm	
Lernfahrt mit	V1, V2, V3 ausführen	V1	
Impulsanschluß	Anschluss an ZR oder FKR	ZR	
Lernfahrt aktivieren	Nein, Ja	nein	
Schalthysterese			
Bündig-Ebene-01	Bündigwert: 000,000 m	000,000 m	
Bündig-Ebene-64	Bündigwert: xxx,xxx m	xxx,xxx m	
B45 Minimale Kopierung			
Impulsprellzeit	2 bis 50 ms	50 ms	
Korrekturfahrt	Nach Rufeingabe / automatisch	Nach Rufeingabe	
B46 R&S Kopierung			
Impulsprellzeit	2 bis 50 ms	50 ms	
Korrekturfahrt	Nach Rufeingabe / automatisch	Nach Rufeingabe	
B5-Visualisierung			
B501 Standanzeige			
Kabine	Gray / 1ausN / Binär/ 7-Seg / Frei	1ausN	
Zentralrechner	Gray / 1ausN / Binär/ 7-Seg / Frei	1ausN	
Etagenrechner	Gray-Code / 1ausN / Binär	1ausN	
Code 7-Segment	Einstellung für jede Etage	U,E,1,2,3,4,5,6,7,..	
Code Freibelegbar	Einstellung für jede Etage	0000 0000 b	

Sonderbetrieb Inspektion /Rückhol	Nein / Ja	Ja	
Sonderbetrieb Fehlerfall	Nein / Ja	Ja	
Sonderbetrieb Sonderfahrt	Nein / Ja	Ja	
Sonderbetrieb Begleiterbetrieb	Nein / Ja	Ja	
B502 Kabinenpfeile			
Darstellung	Nur Weiterfahrt		
	Fahrtrichtung+Weiterfahrt		
	Nur Fahrtrichtung	X	
Weiterfahrtspfeil Aus nach Zeit	Nein, Ja nach 1 bis 60 Sek.	Nein	
Weiterfahrtspfeil Aus Tür Zu	Nein / Ja	Ja	
B503 Etagen-Pfeile			
Weiterfahrtspfeile	Nein, Ja – ZR , ER, EAT	nein	
ZR: Darstellung	Nur Weiterfahrt		
	Fahrtrichtung+Weiterfahrt		
	Nur Fahrtrichtung	X	
ZR: Weiterfahrtspfeil Aus nach Zeit	Nein, Ja nach 1 bis 60 Sek.	Nein	
ER: Darstellung	Nur Weiterfahrt	X	
	Fahrtrichtung+Weiterfahrt		
	Nur Fahrtrichtung		
ER: Weiterfahrtspfeil Aus nach Zeit	Nein, Ja nach 1 bis 60 Sek.	Nein	
Weiterfahrtspfeil Aus Tür Zu	Nein / Ja	Ja	
B504 Kabinengong			
Kabinengongfunktion	Nein / Ja	Nein	
Innenruf Aufwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Innenruf Abwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Aussenruf Aufwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Einklang	
Aussenruf Abwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Zweiklang	
Vorzugsruf Aufwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Vorzugsruf Abwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Feuerwehrbetrieb	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Sonderfahrt	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Lautstärke	1 bis 15	7	
Tonhöhe	1 bis 15	7	
B505 Etagengong			
Etagengongfunktion	Nein / Ja	Nein	
Innenruf Aufwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Innenruf Abwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Aussenruf Aufwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Einklang	
Aussenruf Abwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Zweiklang	
Vorzugsruf Aufwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Vorzugsruf Abwärts	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Feuerwehrbetrieb	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Sonderfahrt	Nein, Einklang, Zweiklang, Dreiklang	Nein	
Lautstärke	1 bis 15	7	
Tonhöhe	1 bis 15	7	
Gongimpuls	Kurzimpuls, 1 Sek., 2 Sek.	Kurzimpuls	
B506 LED-Matrix			
Kabine Pfeilanzeige	Nein / Ja / Scroll	Scroll	
Kabine Weiterfahrtsanzeige	Nein / Ja / Scroll	Scroll	
Kabine Segmente	2 / 3 Ziffern	3 Ziffern	
Etagenrechner Pfeilanzeige	Nein / Ja / Scroll	Scroll	
Etagenrechner Weiterfahrtsanzeige	Nein / Ja / Scroll	Scroll	
Etagenrechner Segmente	2 / 3 Ziffern	2 Ziffern	
Etagenrechner Leuchtfeld	Nein / Außerbetrieb / Sonderfahrt	Nein	
Zentralrechner Anzeige	1 bis 64 oder „wie Kabine“	1 bis 32	
B507 Etagenstand			
Etage-01 Anzeige:	HS-01	HS-17	HS-33 HS-49
Etage-02 Anzeige:	HS-02	HS-18	HS-34 HS-50
Etage-03 Anzeige:	HS-03	HS-19	HS-35 HS-51
Etage-04 Anzeige:	HS-04	HS-20	HS-36 HS-52
Etage-05 Anzeige:	HS-05	HS-21	HS-37 HS-53
Etage-06 Anzeige:	HS-06	HS-22	HS-38 HS-54
Etage-07 Anzeige:	HS-07	HS-23	HS-39 HS-55
Etage-08 Anzeige:	HS-08	HS-24	HS-40 HS-56
Etage-09 Anzeige:	HS-09	HS-25	HS-41 HS-57

	HS-10		HS-26		HS-42		HS-58
	HS-11		HS-27		HS-43		HS-59
	HS-12		HS-28		HS-44		HS-60
	HS-13		HS-29		HS-45		HS-61
	HS-14		HS-30		HS-46		HS-62
.....	HS-15		HS-31		HS-47		HS-63
Etage-64 Anzeige:	HS-16		HS-32		HS-48		HS-64
B508 Meldungen							
Überlast	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Evakuierung	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Brandfallevakuierung	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Notstromevakuierung	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Feuerwehrfahrt	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Sonderfahrt	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Bettenfahrt	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Führerbetrieb	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Ausser Betrieb	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Wartung	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Ladezeit Aktiv	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Tür öffnet	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Tür schliesst	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Kabine verlassen	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Bitte Warten	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
Bitte Sprechen	Kabine: * Etage: -			Kabine: Etage:			
B509 TFT/LCD-Kabine							
Hintergrundbild	Fest, wechselnd			fest			
Personenzahl							
Traglast							
Text-1 Fabrikat	Fabrikat						
Text-2 Fabrik-Nr.	Fabrik-Nr.						
Text-3 Baujahr	Baujahr						
Text-4 CE-Zeichen	CE-Zeichen						
Etagenstand-Darstellung	Fest, Rollend, Animation			Fest			
Pfeil-Darstellung	Fest, Rollend, Animation			Fest			
Darstellung-Text-1	Ein / Aus			Ein			
Darstellung-Text-2	Ein / Aus			Ein			
Darstellung-Text-3	Ein / Aus			Ein			
Darstellung-Text-4	Ein / Aus			Ein			
Darstellung-Personenzahl	Ein / Aus			Ein			
Darstellung-Tragkraft	Ein / Aus			Ein			
Notlicht	Ein / Aus			Ein			
	Textanzeige	Logo	fest/Blinken	Summer-K	Summer-L	Gong	Sprachans
Überlast							
Evakuierung							
Brandfallevakuierung							
Notstromevakuierung							
Feuerwehrfahrt							
Sonderfahrt							
Bettenfahrt							
Führerbetrieb							
Ausser Betrieb							
Wartung							
Ladezeit Aktiv							
Tür öffnet							
Tür schliesst							
Kabine verlassen							
Bitte Warten							
Bitte Sprechen							
Summer Kurz	2 bis 255 ms			2 ms			
Summer Lang	1 bis 3 Sekunden			1 Sek.			
Gong Signal	1x / 2x / 3x			1x			
Display- Format	Automatisch / Hochkant / Quer			Automatisch			
Display- Helligkeit	1% bis 100 %			90 %			
Lautstärke Sprache	1% bis 100 %			50 %			
Tonhöhe Sprache	1% bis 100 %			50 %			

Lautstärke Musik	1% bis 100 %	50 %	
Hintergrundmusik	Ein / Aus	Aus	
Sprachausgabe Etage	Ein / Aus	Aus	
Uhrzeit darstellen	Ein / Aus	Aus	
Datum darstellen	Ein / Aus	Aus	
Uhrzeit in Text	Aus / Einblendung in 1. / 2. /3. /4.Zeile	Aus	
B510 TFT/LCD-Etage			
Text-1 Fabrikat	Fabrikat		
Text-2 Fabrik-Nr.	Fabrik-Nr.		
Text-3 Baujahr	Baujahr		
Text-4 CE-Zeichen	CE-Zeichen		
Etagenstand-Darstellung	Fest, Rollend, Animation	Fest	
Pfeil-Darstellung	Fest, Rollend, Animation	Fest	
Darstellung-Text-1	Ein / Aus	Aus	
Darstellung-Text-2	Ein / Aus	Aus	
Darstellung-Text-3	Ein / Aus	Aus	
Darstellung-Text-4	Ein / Aus	Aus	
	Textan- Logo fest/Blinken Summer-K Summer-L Gong Sprachans		
Überlast			
Evakuierung			
Brandfallevakuierung			
Notstromevakuierung			
Feuerwehrfahrt			
Sonderfahrt			
Bettenfahrt			
Führerbetrieb			
Ausser Betrieb			
Wartung			
Ladezeit Aktiv			
Tür öffnet			
Tür schliesst			
Kabine verlassen			
Bitte Warten			
Bitte Sprechen			
Summer Kurz	2 bis 255 ms	2 ms	
Summer Lang	1 bis 3 Sekunden	1 Sek.	
Gong-Signal	1x / 2x / 3x	1x	
Display- Format	Automatisch / Hochkant / Quer	Automatisch	
Display- Helligkeit	1% bis 100 %	90 %	
Lautstärke Sprache	1% bis 100 %	50 %	
Tonhöhe Sprache	1% bis 100 %	50 %	
Lautstärke Musik	1% bis 100 %	50 %	
Hintergrundmusik	Ein / Aus	Aus	
Uhrzeit darstellen	Ein / Aus	Aus	
Datum darstellen	Ein / Aus	Aus	
B6 Funktionen			
B600 Überwachungsfunktionen			
Schützüberwachung	AUS / Ein 500 bis 4000 ms.	Ein	
Schützüberwachung Insp/Rückh.	Ein / Aus	Ein	
Schützüberwachung Reaktion	Nothalt & Verriegeln / - & Rufe löschen		
Schützüberwachung Öffner / Schließ	Öffner / Öffner & Schließer	Öffner & Schließer	
Kabinenlichtüberwachung	Aus / Ein-Kabinensensor / Ein-E525	Aus	
Laufzeitüberwachung - Start	1 bis 60 Sek.	20 Sek.	
Laufzeitüberwachung - Fahrt	1 bis 60 Sek.	40 Sek.	
Laufzeitüberwachung - Verzögerung	1 bis 60 Sek.	20 Sek.	
Laufzeitüberwachung - Halt	1 bis 60 Sek.	10 Sek.	
Laufzeitüberwachung - Reaktion	Nothalt+Verriegeln	Bei Seil	
	Nothalt+Rufe löschen		
	Absenken		
	Absenken & Sperren	Bei Hydraulik	
Bremsverschleißüberwachung	Aus / Ein	Aus	
Bremselementeüberwachung	Aus / Ein	Aus	
Bremselementeüberwachung Reaktion	Nothalt+Verriegeln	X	
	Nothalt+Rufe löschen		
Bremselementeüberwachung Eingang	Schliesser / Öffner	Öffner	

Bremselementeüberwachung Verzög.	0 bis 6000 ms	2000 ms	
Bremselementeüberwachung Gleichl.	0 bis 6000 ms	500 ms	
Schaltschranktemperatur Maximal	Aus, Ein von 30 Grad bis 99 Grad	60 Grad	
Schaltschranktemperatur Minimal	Aus, Ein von 0 Grad bis 25 Grad	3 Grad	
Motorkaltleiter	Aus, Eingang 1, Eingang 2, 1 + 2	Eingang 1	
Türmotorkaltleiter	Aus, Ein	Aus	
DSK-Impulse	Aus, Ein	Ein	
Seildehnung	Aus, Ein	Nein	
Batterieüberwachung	Aus, E507, E507 & E508	Nein	
Überwachung A3-Fall	Aus, Ein	Ein	
AW-60 Überwachung	Aus, Ein	Ein	
Überwachung U10 Schachttür	Aus, Ein	Ein	
Überwachung DSK-Richtung	Aus, Ein	Ein	
Überwachung Nenngeschwindigkeit	Aus, Ein	Ein	
Überwachung Türendschalter ZU	Aus, Ein	Ein	
Überwachung U11 Kabinentür	Aus, Ein	Ein	
Überwachung U12 Riegel	Aus, Ein	Ein	
Überwachung USV	Aus, Ein	Ein	
Sperrung F06 U5 Geschw.Begr.	Aus, Ein	AUS	
Überwachung eFANG	Aus, Ein	AUS	
B601 Inspektionsfahrt			
Wiederanlaufsperrung	Nein / Ja	Nein	
Wiederanlaufsperrung Türe	Nein / Ja	Nein	
Schnelltaster	Nein / Ja	Ja	
Inspektions-Stopp OBEN	Bündig bis -500 mm	-20 mm	
Inspektions-Verzögerung OBEN	-100mm bis -3000 mm	-500 mm	
Inspektions-Stopp UNTEN	Bündig bis +500 mm	+20 mm	
Inspektions-Verzögerung UNTEN	+100mm bis +3000 mm	+500 mm	
Inspektionsbirne Grube	Nein / Ja	JA	
Reset Inspektion Grube	Nein / Ja	JA	
Inspektionsanholung	Nein / JA / Absenkefahrt 3000mm max	3000mm	
Reset durch 5x Türentriegelung	Nein / Ja	JA	
Überwachung Rückholgeschwindigkeit	Nein bis 1,00 m/s	0,30 m/s	
Überwachung Inspektionsgeschwindigkeit	Nein bis 1,00 m/s	0,50 m/s	
Gruben-Modul ERG aktivieren	Nein / Ja	JA	
B602 Notstromgerät			
Verzögerung Alarmtaster	1 bis 5 Sekunden	1 Sek.	
B603 Kabinenlüfter			
Aktiv durch	Taster / Fahrt	Fahrt	
Nachlaufzeit	0 bis 600 Sek.	30 Sek.	
B604 Lastmessung			
Eingang:	Schließer / Öffner	Schließer	
Lastsensor FKR:	Nein / Ja	Nein	
Überlast	120%	120%	
Volllast	100%	100%	
Halblast	50%	50%	
Minderlast	10%	10%	
Volllast speichern:	Nein / Ja	Nein	
Nulllast speichern:	Nein / Ja	Nein	
Überlasteingang BIS80	Nein / NPN / PNP	PNP	
Minderlastauswertung	Nein / Ja / 1 / 2 / 3 / 4 Rufe	Nein	
Volllastauswertung	Nein / Ja	Nein	
B605 Ruhefahrt			
Ruhefahrt	Nein / Ja	Ja	
Ruhefahrt – 1. Etage	nächster Halt, Etage 01 bis max.	Nächster Halt	
Ruhefahrt – 1. Etage Offset xxxx mm	Anheben od. Absenken xxxx mm	+/- xxxx mm	
Ruhefahrt – 2. Etage	nächster Halt, Etage 01 bis max.	Nächster Halt	
Ruhefahrt – 2. Etage Offset xxxx mm	Anheben od. Absenken xxxx mm	+/- xxxx mm	
Ruhefahrt -Türstellung	Offen, Zu	Offen	
Ruhefahrt – Etagenanzeige	Aus / Ein	Ein	
Ruhefahrt – Kabinenanzeige	Aus / Ein	Ein	
B606 Parkfahrt			
Parkfahrt	Nein / Ja / Dynamisch	Nein	
Etage	Etage 1 bis max.	Etage 2	
Parken nach:	1 bis 15 Minuten	1 Min.	

Türstellung	Offen, Zu	Offen	
B607 Etagensperrung			
Etagensperrung	Eingabe der gesperrten Etagen	Nein	
Dynam.Sperrung	Nein/ Innenrufe / Außenrufe/ Beides	Nein	
Dynam. Ruf Sperre	Normal (1=gesperrt), invert. (0=gesperrt)	Normal	
Dynam. Etagensperrung	Normal (1=gesperrt), invert. (0=gesperrt)	Normal	
Innenruffreigabe Rückmeldung	Aus / Blinken	AUS	
Release C.Call Floor Priority	Aus / Ein	AUS	
B608 Energie Sparen			
Kabinenlicht Automatisch aus:	Nein / Ja	Nein	
Ablaufzeit	1 bis 6500 Sek.	60 Sek.	
Kabinenanzeige Automatisch aus:	Nein / Ja	Nein	
Ablaufzeit	1 bis 6500 Sek.	120 Sek.	
Etagenanzeige Automatisch aus:	Nein / Ja	Nein	
Ablaufzeit	1 bis 6500 Sek.	180 Sek.	
Frequenzumrichter Standby:	Nein / Ja	Nein	
Ablaufzeit	1 bis 6500 Sek.	60 Sek.	
Frequenzumrichter Aus:	Nein / Ja	Nein	
Ablaufzeit	1 bis 6500 Sek.	60 Sek.	
Türantrieb Automatisch aus:	Nein / Ja	Nein	
Ablaufzeit	1 bis 6500 Sek.	60 Sek.	
Modus S1	Nein / Ja	Nein	
Modus S2	Nein / Ja	Nein	
B609 Notstromevakuierung			
Notstromevakuierungsbetrieb	Nein /Notstrom /Akkustrom /Bremse/Eva	Nein	
Ebene:	Nächste, 1 bis max.	1	
Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
Folgeschaltung	Nein / Ja	nein	
Piezosummer	Deaktiv / Aktiv	Deaktiv	
Folgeschaltung Totzeit	10 bis 360 Sekunden	360 Sek.	
Richtungsvorgabe FU	Nein / Ja	Nein	
Kommando VE->V0 bei Zone	Nein / Ja	Nein	
B610 Brandfallevakuierung			
Brandfallevakuierungsbetrieb	Nein,1 Prio., 2 Prio., 3 Prio.,Dyn.BH,o.BH	Nein	
1. Priorität Ebene:	1 bis max.	2	
Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
2. Priorität Ebene:	1 bis max.	2	
Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
3. Priorität Ebene:	1 bis max.	3	
Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
Piezosummer	Deaktiv / Aktiv	Deaktiv	
Brandfall-Evakuierung Blockiert	Piezosummer AUS / EIN	AUS	
Brandfall-Evakuierung Eingänge	Schliesser / Öffner	Schliesser	
Brandfall Schweizer Version	Nein / Ja	Nein	
Türzustand	Immer Offen / Schließen nach x s.	Immer Offen	
Schindler ID	Normal / invertert	Normal	
B611 Feuerwehbetrieb			
Feuerwehrsteuerung	Nein / Ja	Nein	
1. Prioritätsebene	1 bis max.	2	
Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
2. Prioritätsebene	1 bis max.	2	
Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
3. Prioritätsebene	1 bis max.	2	
Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
Feuerwehrsteuerung Eingang	Schließter / Öffner	Schließter	
Feuerwehrsteuerung Modell	Deutsch / Englisch / Australisch / EN 81-72...	EN 81-72	
Piezo bei Bündig	Aktiv / deaktiv	deaktiv	
Etagen/Innenrufsperrung deaktivieren	Nein / Ja	Ja	
B612 Rettungsfahrt			
Rettungsfahrtanholung Außen	Nein / Ja	Nein	
Sammelebene 1	1 bis max.	3	
Wartezeit Sammelebene	60 bis 600 Sek.	600 Sek.	
Rettungsebene	1 bis max.	2	
Wartezeit Rettungsebene	60 bis 600 Sek.	120 Sek.	
Wiederholung	0 bis 10	0 x	

B613 Führerbetrieb			
Führerbetrieb	Nein / Ja	Nein	
Türsteuerung	Automatisch / Manuel	Automatisch	
Aussenrufe löscht nach:	1 bis 60 Min	60 Min	
Rufanfrage:	Blinken Innen / Blinken Aussen	Blinken Innen	
B614 Hotel-Zwangshalt			
Hotel-Zwangshalt Hauptebene	Nein / Auf / Ab / Auf & Ab	Nein	
B615 Zeitrelais			
Zeitrelais 1	Aus / anzugverz./abfallverz./Anzug-Imp/.	Aus	
Zeitrelais 1 Verzögerungszeit	0,5 bis 300 Sekunden	0,5	
Zeitrelais 1 Impuls	0,5 bis 300 Sekunden	0,5	
Zeitrelais 2	.../ Abfall-Impuls	Aus	
Zeitrelais 2 Verzögerungszeit	0 bis 300 Sekunden	0,5	
Zeitrelais 2 Impuls	0,5 bis 300 Sekunden	0,5	
Geschwindigkeitsschwelle Vx	0,1 m/s bis Vmax	0,8 m/s	
Geschwindigkeitsschwelle Vy	0,1 m/s bis Vmax		
Start-1 Timer-1 bis 10	00:00 Uhr		
Stopt-1 Timer-1 bis 10	00:00 Uhr		
Start-2 Timer-1 bis 10	00:00 Uhr		
Stop-2 Timer-1 bis 10	00:00 Uhr		
Tag Timer-1 bis 10	MO DI MI DO FR SA SO		
Schaltschranklüfter	Temperaturschwelle 30 bis 60 Grad C	30 Grad C	
B616 Aufzugwärter			
Durchführung	Nein / Modem / 1 Wochen / 2 / 3 Wochen	Modem-Befehl	
Wochentag	MO DI MI DO FR SA SO		
Uhrzeit	xx : xx Uhr		
Test-Aktion Bündigkeit	Nein / Ja	Ja	
Test-Aktion Fahrkorblicht	Nein / Ja	Ja	
Test-Aktion Notruftaster	Nein / Ja	Ja	
Test-Aktion Tür Auf Taster	Nein / Ja	Ja	
Reaktion	Nur Meldung / Meldung & Sperrung		
Etagensperrung beachten	Nein / Ja / nur feste		
Ergebnis	Kontrolle OK / xx Fehler		
B617 Bolzenverriegelung			
Bolzenverriegelung	Nein / statisch / mobil	Nein	
Statisch	Haltestelle		
Mobil	Haltestellen		
Nachholen	Nein / Ja	Nein	
Nachlauf Absenken	ms	1000 ms	
Überwachung Bolzenbewegung	5 – 60 sec.	60 sec.	
Drucknachlauf	ms	4000 ms	
Absenkefahrt	Nein / Ja	Ja	
B618 Codeschloß Ruf			
Innenrufe	Nein, HS 01 .. HS Max	Nein	
Codeeingabe Etage 01 bis Max.	4 stelliger Zahlencode		
B619 Begleitermodus			
Begleitermodus	Ein, Aus	Aus	
Abschaltung nach:	1 bis 15 Minuten	10 Min.	
B620 Totmannbetrieb			
Freigabe über	Über E327 / Innenruf	E327	
Lichtgitterüberwachung	Ein / AUS	AUS	
Außenruf über Innenruf	Ein / AUS	AUS	
Totmann Kaminbetrieb	Ein / AUS	AUS	
B621 FAX-MODEM-DFÜ			
Geräte Typ	ReimannLPT, Fax, Modem, Gateway	KW-Gateway	
Eigene Nummer		00000000	
SMS Nummer 1		00000000	
Fax Nummer 1		00000000	
Modem Nummer 1		00000000	
Modem Nummer 2		00000000	
Modem Passwort		00000000	
RS 232-1	HPG/PC oder HPG/PC & Reiman	HPG/PC	
Fehlermeldung	Ein / AUS	AUS	
Gateway-IP	Statisch / Dynamisch	Statisch	
Gateway-IP	192.168.001.200	192.168.001.200	

Gateway-Port	10000	10000	
Gateway Passwort	Ein / AUS	AUS	
Gateway Passwort	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx		
Router-IP	Static / Dynamic		
RS232-1	HPG / Reimann / KW-Gateway		
Fehler	Nein / Modem / SMS		
B622 UCM – Überwachung			
UCM- Schaltung	Nein, KW-UCM, Wittur EOS, GB-AS	Nein	
UCM – Überwachung	Oildynamik-NGV, Bucher iValve	Nein	
B623 OSKAR – Schnittstelle			
Oskar – Schnittstelle	AUS / EIN	AUS	
Ruf – Totzeit	AUS, 1 ... 120 Sekunden	AUS	
B624 Parkhaus			
Parkhaus – Funktion	AUS / EIN	AUS	
Totzeit – Füllmodus	AUS, 1 ... 60 Sekunden	30 Sek.	
Totzeit – Leermodus	AUS, 1 ... 60 Sekunden	30 Sek.	
B625 Verkehrserkennung			
Verkehrserkennung – Funktion	AUS / EIN	AUS	
Verkehrsberuhigung EIN	1 ... 60 Minuten	10 Min.	
Verkehrsberuhigung AUS	3... 10 Rufe	3 Rufe	
Verkehrsberuhigung-Langsam Fahren	AUS / EIN	AUS	
Verkehrsberuhigung- Tür Langsam	AUS / EIN	AUS	
B626 WLAN			
WLAN Access Point	AUS / EIN	AUS	
AP-Passwort	Frei wählbar	1234567890	
AP-SSID	Frei wählbar	Steuerung-D613-1	
AP-Kanal WLAN-Kanal-Nr.	01 bis 15	01	
B627 Sabbatsteuerung			
Sabbatsteuerung	AUS / EIN	AUS	
Weiterfahrtszeit Hauptebe	5 bis 240 Sek.	60 Sek.	
Weiterfahrtszeit Hauptebe	5 bis 240 Sek.	30 Sek.	
Etage-AUF 1-16	Setzen der Haltepunkte		
Etage-AUF 17-32	Setzen der Haltepunkte		
Etage-AUF 1-16	Setzen der Haltepunkte		
Etage-AUF 17-32	Setzen der Haltepunkte		
Etage-AB 33-48	Setzen der Haltepunkte		
Etage-AB 49-64	Setzen der Haltepunkte		
Etage-AB 33-48	Setzen der Haltepunkte		
Etage-AB 49-64	Setzen der Haltepunkte		
B628 Penthaussteuerung			
Penthaus-1	AUS / Ebene 1..10	AUS	
Penthaus-1 Türseiten	1 / 2 / 3 Türseiten		
Penthaus-1 Rufwahl	Automatisch / Manuell		
....			
Penthaus-10	AUS / Ebene 1..10	AUS	
Penthaus-10 Türseiten	1 / 2 / 3 Türseiten		
Penthaus-10 Rufwahl	Automatisch / Manuell		
B629 Ferndiagnose			
Funktion	AUS / DB	AUS	
Referenzfahrt	AUS / Täglich / Woche / 2 Wochen	AUS	
Uhrzeit Start um 00:00 UHR			
B630 Evakuierung Flüssigkeit Grube			
Evakuierung Flüssigkeit Grube	Nein / Ja	Nein	
Evakuierung Flüssigkeit Grube Ebene:	1 bis max.	2	
Evakuierung Flüssigk.Gr Offene Tseite	1, 2, 1+2	1	
B631 Evakuierung Gas			
Evakuierung Gas	Nein / Ja	Nein	
Evakuierung Gas Ebene:	1 bis max.	2	
Evakuierung Gas Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
B632 Evakuierung Erdbeben			
Evakuierung Erdbeben	Nein / Ja	Nein	
Evakuierung Erdbeben Ebene:	1 bis max.	2	
Evakuierung Erdbeben Offene Türseite	1, 2, 1+2	1	
Evakuierung Erdbeben Reset	Nein / Ja	Nein	
B7 Ein / Ausgänge			

B71 Ausgänge			
B72 Eingänge			
B73 Belegung ER – Eax			
B74 Entprellungen			
Entprellung ZR		30 ms	
Entprellung FKR		30 ms	
Entprellung ER		30 ms	
Entprellung ZG		30 ms	

C-Diagnose			
C0-Steuerungs-RESET			
C0 Zurücksetzen	Ja / nein		
C1-Rufe geben			
C10-Innenrufe	Eingabe von Innenrufen		
C11-Außenrufe	Eingabe von Außenrufen		
C12-Zufallsrufe Innen	Aus / Ein	Aus	
	AUS nach: 0,5 bis 48,0 Stunden	8,0 Stunden	
C13-Zufallsrufe Außen	Aus / Ein	Aus	
	AUS nach: 0,5 bis 48,0 Stunden	8,0 Stunden	
C2-Ein- & Ausgangssignale			
Alle Ein- und Ausgänge	- = Kein Signal / * = +24V Signal	Exxx = Eingangssignal	Axx= Ausgangssignal
C3-Fehlerspeicher			
C30 Löschen Fehlerspeicher	Fehleranzahl		
C31 Fehlerspeicher	Fehlerposition xxx		
	Fehlernummer	Fehlertext	
	Uhrzeit xx:xx:xx	Datum xx.xx.xxxx	
C4-TüV-Abnahme			
C40 Laufzeittest	Alle Laufzeiten werden auf 1,0 Sekunden für die nächste Fahrt gesetzt;		
C41 Pufferfahrt Kabine	Mit der Rückholgeschwindigkeit kann abwärts ohne Verzögerung 13B gefahren		
C42 Pufferfahrt Gegengewicht	Mit der Rückholgeschwindigkeit kann aufwärts ohne Verzögerung 13A gefahren		
C43 Fangprobe	Abschaltung des Kurzschlusschützes bei der Fangprobe		
C44 Geschwindigkeit / Motordrehzahl	Für die Treibfähigkeitsprüfung bei MRL-Anlagen		
C45 Bremsprobe	Für MRL mit elektr. Manueller Bremsbetätigung		
C46 Fernauslöser Kabine	Scharfmachen der Funktion Fernauslöser Kabine		
C47 Reset Fernauslöser Kabine	Scharfmachen der Funktion reset des Fernauslöser Kabine		
C48 Fernauslöser Gegengewicht	Scharfmachen der Funktion Fernauslöser Gegengewicht		
C49 Reset Fernauslöser Gegengew.	Scharfmachen der Funktion Reset des Fernauslöser Gegengewicht		
C410 Endschaltefahrt Oben	Endschaltefahrt Oben mit Reduzierung der V, aber Überfahren des Bündig Oben		
C411 Endschaltefahrt Unten	Endschaltefahrt Unten mit Reduzierung der V, aber Überfahren des Bündig Unten		
C412 Schaltschranktemperaturtest	Herabsetzen der Temperaturlöseschwelle zum sofortigen Auslösen		
C413 Motorkaltleitertest	Softwaremäßiges Abschalten der Motortemperaturüberw. Zum sofortigen Auslösen		
C414 DSK Impulsgebertest	Softwaremäßiges Abschalten der Impulskanäle zum sofortigen Auslösen		
C415 Test Absinkverhinderung Aus	Softwaremäßiges Abschalten der Absinkverhinderung zum sofortigen Auslösen		
C416 Test UCM Zonenfahrt	Simulation der Fahrt aus der Zone bei geöffneter Tür nach EN81-1 / 2-A3		
C417 Test Bremsenbremse-1	Softwaremäßiges Auslösen der Bremsenüberwachung am Antrieb-1		
C418 Durchführung Bremstest	Aktivierung des Bremstests und Ausgabe des Bremsweges in mm		
C419 Test Richtungswechsellähler	Test zum Auslösen des Richtungswechsellählers für Tragseile & Riemen		
C420 Test Seilverschleisszähler	Test zum Auslösen des Seilverschleisszählers für Tragseile & Riemen		
C421 Test Bremsenbremse-2	Softwaremäßiges Auslösen der Bremsenüberwachung am Antrieb-2		
C422 Test RESET GB Vorabschaltung	Zurücksetzen der Vorauslösung des Geschwindigkeitsbegrenzers		
C423 Test Rohrbruchventil	Fahrt mit Vi zum auslösen des Rohrbruchventils		
C423 Test eFANG	Testen der elektromagnetischen Fangvorrichtung		
C423 Reset eFANG	Reseten der elektromagnetischen Fangvorrichtung		
C5-Bündigkeitskontrolle			
Ausgabe der aktuellen Fahrkorbförderhöhe in mm; Bündigstände werden mit + oder – bei Über- oder Unterfahrt versehen			
C6-Gerätekontrolle			
Etagenrechner ER 1 bis 16			
Etagenrechner ER 17 bis 32			
Etagenrechner ER 33 bis 48			
Etagenrechner ER 49 bis 64			
DSK-Impulse			
Revisionsnummer			
Etagenrechner ER-Adresse programmieren			
C7 -Montagefahrt			
Missachtung der SiKr-Eingänge U3 bis U12 im Rückholbetrieb im Montagebetrieb			

C8 -Ereignisspeicher
Speicherung der Ereignisse mit Datum & Uhrzeit
C9 -Türsteuerung – Manuell
C91 Tür – 1
C92 Tür – 2
C93 Tür – 3

D-Information

D1-Zustandsmeldungen			
D2-Fahrtenzähler			
Gesamtfahrtenzähler			
Gesamtfahrtenzähler löschen			
Gesamtfahrtenzähler Auf löschen			
Gesamtfahrtenzähler Ab löschen			
Gesamtfahrten löschen			
Etagenfahrtenzähler Ebene 01			
Etagenfahrtenzähler Ebene max.			
Etagenfahrtenzähler löschen			
Richtungswechselzähler	Noch xxxxxxxx	Wechsel	
D3-Betriebsstundenzähler			
Netzstundenzähler			
Betriebsstundenzähler			
Betriebsstundenzähler löschen			
Betriebsstunden löschen			
Betriebszeit			
Betriebszeit löschen			
Ausfallstundenzähler			
Ausfallstundenzähler löschen			
Normalfahrzeit			
Normalfahrzeit löschen			
Sonderfahrzeit			
Sonderfahrzeit löschen			
Ruhezeit			
Ruhezeit löschen			
D4-Türbewegungszähler			
Türbewegungen Türseite 1			
Türbewegungen Türseite 2			
Türbewegungen Türseite 3			
Türzähler löschen	Ja / Nein		
Anzeige Türwartung bei 100..100.000	Ausgabe einer Meldung über A126 Wartungszähler Türen		
D5-Energiezähler			
Energiebezug in KWh	xxxx xxxx		
Energierückspeisung in KWh	xxxx xxxx		
Energiezähler löschen	Ja / Nein		
Energiebezug	0001 Impulse / KWh		
Energierückspeisung	0001 Impulse / KWh		
D6-Umweltbedingungen			
Temperatur D613-ZR	Aktuelle Temperatur im Zentralrechner in Grad Celsius		
Temperatur D613-ZR Max	Maximal erreichte Temperatur im Zentralrechner in Grad Celsius		
Temperatur D613-ZR Min	Minimale erreichte Temperatur im Zentralrechner in Grad Celsius		
Temperatur D613-FKR	Aktuelle Temperatur auf dem Fahrkorb in Grad Celsius		
Temperatur D613-FKR Max	Maximal erreichte Temperatur auf dem Fahrkorb in Grad Celsius		
Temperatur D613-FKR Min	Minimale erreichte Temperatur auf dem Fahrkorb in Grad Celsius		
Temperatur Schaltschrank	Aktuelle Temperatur im Schaltschrank in Grad Celsius		
Temperatur Schaltschrank Max	Maximal erreichte Temperatur im Schaltschrank in Grad Celsius		
Temperatur Schaltschrank Min	Minimale erreichte Temperatur im Schaltschrank in Grad Celsius		
Temperatur Schachtkopf	Aktuelle Temperatur im Schachtkopf in Grad Celsius		
Temperatur Schachtkopf Max	Maximal erreichte Temperatur im Schachtkopf in Grad Celsius		
Temperatur Schachtkopf Min	Minimale erreichte Temperatur im Schachtkopf in Grad Celsius		
Temperatur Schachtgrube	Aktuelle Temperatur in der Schachtgrube in Grad Celsius		
Temperatur Schachtgrube Max	Maximal erreichte Temperatur im Schachtgrube in Grad Celsius		
Temperatur Schachtgrube Min	Minimale erreichte Temperatur im Schachtgrube in Grad Celsius		
Luftfeuchtigkeit Schaltschrank	Aktuelle Luftfeuchtigkeit im Schaltschrank in %		
Luftfeuchtigkeit Schaltschrank Max	Maximal erreichte Luftfeuchtigkeit im Schaltschrank in %		
Luftfeuchtigkeit Schaltschrank Min	Minimale erreichte Luftfeuchtigkeit im Schaltschrank in %		

Luftfeuchtigkeit Schachtkopf	Aktuelle Luftfeuchtigkeit im Schachtkopf in %
Luftfeuchtigkeit Schachtkopf Max	Maximal erreichte Luftfeuchtigkeit im Schachtkopf in %
Luftfeuchtigkeit Schachtkopf Min	Minimale erreichte Luftfeuchtigkeit im Schachtkopf in %
Luftfeuchtigkeit Schachtgrube	Aktuelle Luftfeuchtigkeit in der Schachtgrube in %
Luftfeuchtigkeit Schachtgrube Max	Maximal erreichte Luftfeuchtigkeit im Schachtgrube in %
Luftfeuchtigkeit Schachtgrube Min	Minimale erreichte Luftfeuchtigkeit im Schachtgrube in %
Min / Max Speicher reset?	

D7-Wartungsmenü	
Wartungszähler aktiviert	Ja / Nein
Wartung in	xxx Tagen
Wartungszähler Löschen	Ja / Nein
Fahrten pro Monat	xxxx
Besondere Umweltbedingungen	Ja / Nein
Besondere Nutzungsbedingungen	Ja / Nein
Verfügbarkeit	Weniger Wichtig / Sehr Wichtig
Alter der Anlage	< 10 Jahre / > 10 Jahre
Einsatzort	Priorität-1 / Priorität-2 / Priorität-3 / Priorität-4
Wartungsdisplay-Zeile 01	- Fahrtenzähler
	- Fahrtenzähler löschbar
	- Fahrtenzähler AUF
	- Fahrtenzähler AB
	- Richtungswechselzähler
	- Netzstundenzähler
	- Betriebsstundenzähler
	- Betriebsstundenzähler löschbar
	- Ausfallstundenzähler
	- Türzähler T1
	- Türzähler T2
	- Türzähler T3
	- Energiebezugszähler
	- Energierückspeisezähler
	- Temperatur D613-ZR
	- Max. Temperatur D613-ZR
	- Min. Temperatur D613-ZR
	- Temperatur D613-FKR
	- Max. Temperatur D613-FKR
	- Min. Temperatur D613-FKR
	- Temperatur Schaltschrank
	- Max. Temperatur Schaltschrank
	- Min. Temperatur Schaltschrank
	- Temperatur Schachtkopf
	- Max. Temperatur Schachtkopf
	- Min. Temperatur Schachtkopf
	- Temperatur Schachtgrube
	- Max. Temperatur Schachtgrube
	- Min. Temperatur Schachtgrube
	- Luftfeuchtigkeit Schaltschrank
	- Max. Luftfeuchtigkeit Schaltschrank
	- Min. Luftfeuchtigkeit Schaltschrank
	- Luftfeuchtigkeit Schachtkopf
	- Max. Luftfeuchtigkeit Schachtkopf
	- Min. Luftfeuchtigkeit Schachtkopf
	- Luftfeuchtigkeit Schachtgrube
	- Max. Luftfeuchtigkeit Schachtgrube
	- Min. Luftfeuchtigkeit Schachtgrube
Wartungsdisplay-Zeile 02	- Wie bei Displayzeile 01
Wartungsdisplay-Zeile 03	- Wie bei Displayzeile 01
Wartungsdisplay-Zeile 04	- Wie bei Displayzeile 01
Wartungsdisplay-Zeile 05	- Wie bei Displayzeile 01
Wartungsdisplay-Zeile 06	- Wie bei Displayzeile 01
.....	
Wartungsdisplay-Zeile 21	- Wie bei Displayzeile 01

D8-Geschwindigkeit	
Geschwindigkeit der Kabine in m/s	
Geschwindigkeit in U/min Motor	
D9- Safe Kopierung	
Status:	- Normalbetrieb
Relais:	- SIKR*Zone* Tür 1:-
Zustandsbits:	- ** - - - - - - - - **
Zone:	- Länge: 400mm
Inspektion:	- Nur Geschwindigkeit Überwachung
Überwachung	- Nenngeschwindigkeit: 1,2 m/s
Endschalter	- OBEN
Endschalter	- UNTEN
Verzögerungskontrolle	- UNTEN
Verzögerungskontrolle	- OBEN
Etagen ANTSAFE/LIMAX33CP:	- 04
ANTSAFE-Software:	- CRC: 7950DE2A
Kübler ANTSSAFE-Software	- CRC: CE7824DD
LIMAX33CP-Software:	- CRC: 64DBF970

4. Funktionsbeschreibung

4.1 Grundlagen der Bedienung / HPG 60



Das Handprogrammiergerät HPG60 weist 6 Tasten, ein vierzeiliges LCD-Display, eine rote Leuchtdiode, sowie eine 9-polige RS232-Schnittstelle auf.

Das mitgelieferte serielle Kabel ist in die 9polige Schnittstellenbuchse am HPG60, sowie an dem Zentralrechner, Fahrkorbrechner oder Innentableurechner ebenfalls in die 9polige Schnittstellenbuchse zu stecken.

Stimmt die Zugangsberechtigung des HPG60 mit dem des Mikroprozessorsystems überein, so erscheint im Display „A1 Anlagenparameter“.

Die sechs Tasten sind in zwei Gruppen unterteilt. Zum einen bilden die vier roten Tasten eine Zweiachsensteuerung, d.h. mit der oberen und unteren Taste kann durch die einzelnen Menüpunkte geschritten werden.

Es gibt acht Hauptmenüs, zwischen denen Sie mit den Tasten Pfeil AUF und Pfeil AB von eins bis acht und wieder zurückblättern können. Mit der linken bzw. rechten roten Taste können im Menü die einzelnen Parameter angewählt werden. Der Wert des Parameters erscheint rechts daneben.

Soll der WERT des Parameters verändert werden, so treten die beiden gelben Tasten in Aktion. Mit der oberen gelben Taste wird der Wert erhöht, mit unteren minimiert.

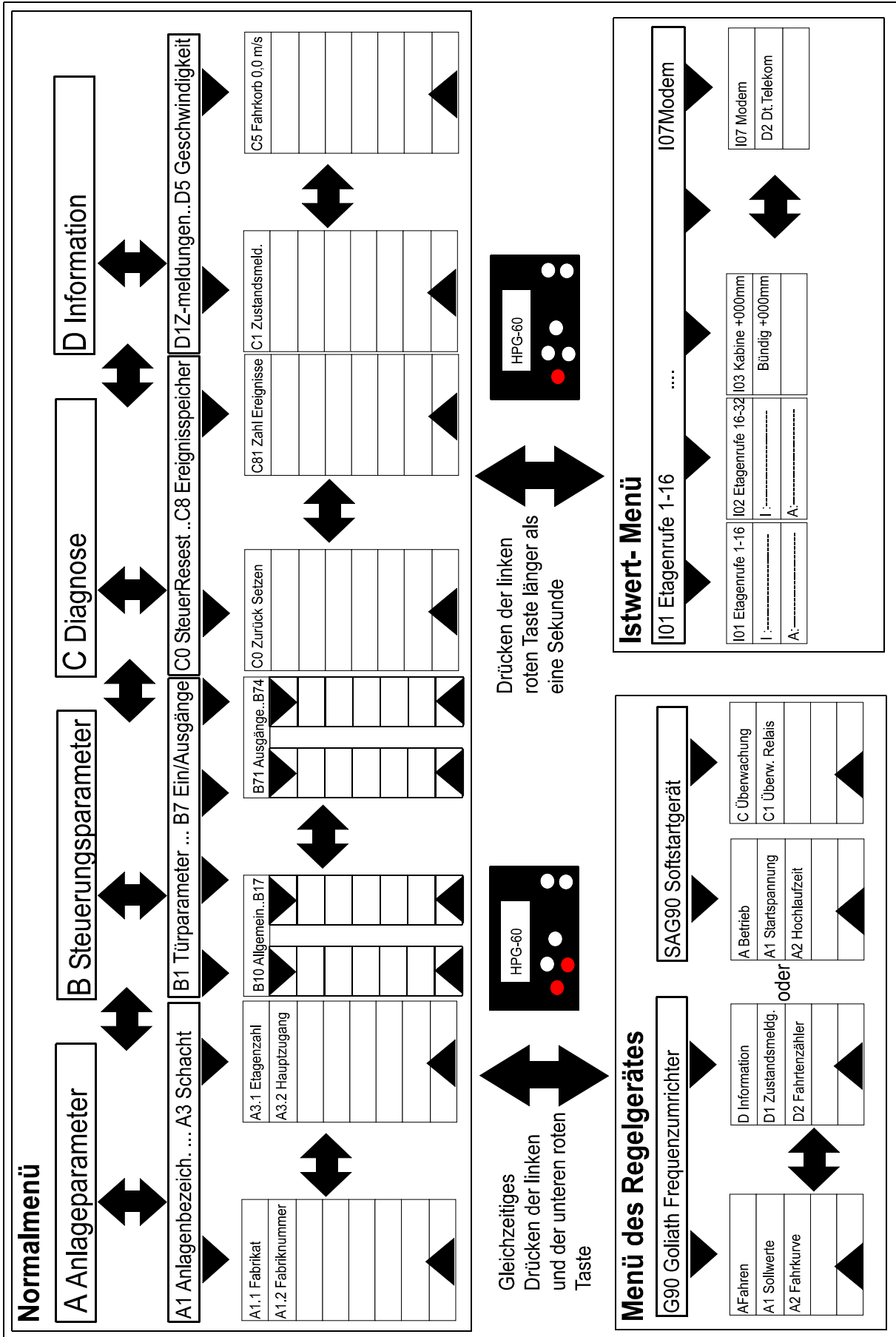
Der Parameterwert ist blinkend dargestellt. Soll der neue Wert abgespeichert werden, so ist die rechte rote Taste (ENTER) zu drücken.

Soll der neue Wert verworfen werden, so kann die linke rote Taste gedrückt werden (ESCAPE).

Die jeweils gültige Tastenbelegung wird in der vierten Displayzeile angezeigt. Parameter können nur bei Stillstand des Gerätes, sowie ohne Kommandovorgabe verändert werden. Die rote LED leuchtet während des Betriebes konstant. Tritt ein Fehler auf, fängt sie an zu blinken.

Der Aufbau des Displays ist folgendermaßen:

1.Zeile	MENÜ	z.B.	B10 Tür Allgemein
2.Zeile	Menüpunkt Parameter Wert	z.B.	Schachttürentprellung 0,5 s.
3.Zeile	Zustandmodus		„Normalbetrieb“
4.Zeile	Fehlermeldungen		Fehler 41: Laufzeitüberwachung



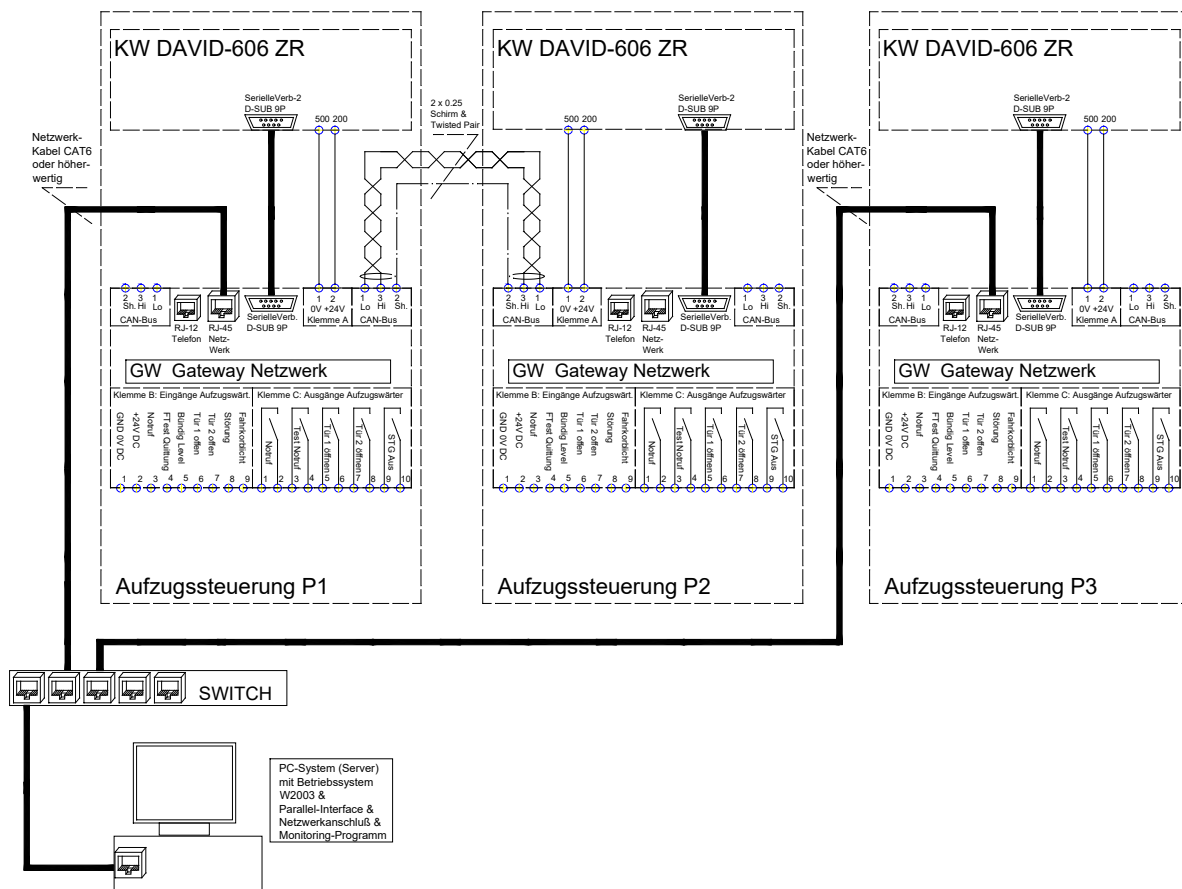
4.2 Serielle Schnittstellen 1 und 2

Die serielle Schnittstelle 1 dient zum Anschluss des Handterminals HPG-60, sowie zum Anschluss eines PCs mit Parametrierungssoftware oder Flash-Software.

Die zweite serielle Schnittstelle ist für die DFÜ reserviert. Als Protokolldatei wird das KW System, bzw. das System der Firma Henning / Reimann unterstützt. Auf alle Daten der Parametergruppen A bis D erfolgt der Zugriff.

Optional sind zwei verschiedene Gateways (LON / BACnet / Profibus / S-Bus) vorhanden, die einen Verbindungsaufbau per Modem (Analog / GSM) bzw., per Busverbindung auf der Basis von TCP/IP erlauben.

Beispiel: Gateway TCP/IP



4.3 USB Schnittstellen 1, 2 und 3

Die USB Schnittstelle 1 (Slave) dient zum Anschluss eines PC basierenden Systems zwecks Kommunikation mit den Steuerungsrechnern. Mit der Parametrierungssoftware oder Flash-Software können die Parameter im Steuerungssystem DAVID 613 verändert werden.

Die zweite und dritte USB Schnittstelle ist für USB-Geräte reserviert, die einen USB-Master erfordern. Zukünftig lassen sich hier USB-Sticks, USB-Modems, USB-Drucker anschließen.

4.4 CANOpen Schnittstellen 1, 2 und 3

Mit dem neuen Prozessorsystem DAVID 613 stehen auf der Zentraleinheit zwei CANOpen Schnittstellen und auf dem Fahrkorbrechner eine weitere zur Verfügung.

Hier lassen sich hier CANOpen Komponenten, wie Schachtkopierungssysteme, Türsteuergeräte, Lastmesssensoren usw. anschließen.

4.5 WLAN / WiFi Transceiver

Das Prozessorsystem DAVID 613 besitzt einen Access Point für **WLAN / WiFi**. Mit Smartphones und Tablets und den entsprechenden Apps kann der Zugriff auf die Parameter der Steuerung erfolgen. Zurzeit, ist die Kommunikation mit Apple Geräten, wie iPhone und iPad möglich.

Anlagenparameter

A1- Anlagenbezeichnung

Parameter: A1.1 Fabrikat

Es steht der Platz für 20 Zeichen zur Verfügung, um eine Fabrikatsbezeichnung einzutragen. Als Zeichensatz stehen 95 Zeichen (Buchstaben, Ziffern, Satzzeichen & Sonderzeichen) zur Verfügung.

Parameter: A1.2 Fabriknummer

Es steht der Platz für 20 Zeichen zur Verfügung, um eine Fabriknummer einzutragen. Als Zeichensatz stehen 95 Zeichen (Buchstaben, Ziffern, Satzzeichen & Sonderzeichen) zur Verfügung.

Parameter: A1.3 Steuerungsnummer

Es steht der Platz für 20 Zeichen zur Verfügung, um eine Steuerungsnummer einzutragen. Als Zeichensatz stehen 95 Zeichen (Buchstaben, Ziffern, Satzzeichen & Sonderzeichen) zur Verfügung.

Parameter: A1.4 Ort

Es steht der Platz für 20 Zeichen zur Verfügung, um den Ort der Aufzugsanlage einzutragen. Als Zeichensatz stehen 95 Zeichen (Buchstaben, Ziffern, Satzzeichen & Sonderzeichen) zur Verfügung.

Parameter: A1.5 Zeit / Datum

Basierend auf dem Format: **xx:xx:xx = Zeit & yy.yy.yyyy = Datum** kann hier die Zeit und das Datum eingetragen werden.

Parameter: A1.5a Sommer/Winterzeitumstellung

Zur Wahl steht eine automatische Umstellung oder deren Verzicht.

Parameter: A1.6 Sprache

Es stehen zwei Einstellungen zur Verfügung, **Deutsch, Englisch und Polnisch**. Die Standardeinstellung ist Deutsch.

Parameter: A1.7 & 1.8 – Displayzeile 1 und 2

Es steht der Platz für jeweils 20 Zeichen zur Verfügung, um eine Bezeichnung der Aufzugsanlage oder des Unternehmens einzutragen. Diese beiden Zeilen sind beim Startvorgang am HPG-60 sichtbar. Als Zeichensatz stehen 95 Zeichen (Buchstaben, Ziffern, Satzzeichen & Sonderzeichen) zur Verfügung.

Parameter: A1.9 Software Version

Im Parameter A1.9 wird die Versionsnummer der Software angezeigt.

- DAVID-613 ZR – 00.076 oder höher
- Bootloader 00.003
- DAVID-613 PIC – 00.025 oder höher
- DAVID-613 FKR – 00.013 oder höher
- Wartungs-LCD – 00.01 oder höher
- ER-Bus-1 bis ER-Bus-3 Alle ER-Schachtbusrechner
- Erweiterungsbus ZG32 - 4 Stück
- Sensormodule - 3 Stück
- Schachtgrubenrechner - 1 Stück
- BIS80 - 1 Stück
- Erweiterungsgruppe ZG16 - 6 Stück
- Relaisgruppe RG12 - 3 Stück
- X13 Servicepanel - 1 Stück

Parameter: A1.10 Codeworteingabe

Falls das Passwort >< 0000 ist, wird dieses aktiviert, d.h. nach dem Ausschalten der D613 oder abziehen des HPGs wird das Passwort aktiviert.

Wenn das Passwort aktiviert ist, können die Parameter nur dann verändert werden, wenn das Passwort vorher richtig eingegeben wurde.

Falls das Passwort aktiviert wurde tritt der Passwortschutz, nachfolgenden Kriterien ein:

- Gerät wird eingeschaltet
- Um 00:00Uhr
- Passwort wird falsch eingegeben
- Neues Passwort wird eingegeben

Vom Passwort sind folgende Parameterbereiche nicht gesperrt:

- manuelle Innenrufe
- manuelle Aussenrufe
- Fehlerspeicher zurücksetzen

Parameter: A1.11 Grundmenü-Darstellung

In diesem Grundmenü ist es möglich, die vier Zeilen auf dem „HPG“ beim Start festzulegen. Es stehen sämtliche Zähler des Wartungsdisplays zur Verfügung.

In der Display-Zeile 1: Grundmenü: 0. Standard A1.7 / Zähler aus D7 Wart.Display

In der Display-Zeile 2: Grundmenü: 0. Standard A1.8 / Zähler aus D7 Wart.Display

In der Display-Zeile 3: Grundmenü: 0. Standard STG-Zustand / Zähler aus D7 Wart.Display

In der Display-Zeile 4: Grundmenü: 0. Standard Datum/Uhrzeit / Zähler aus D7 Wart.Display

A2- Steuerung

Parameter: A2.1 Antriebsart

Bei diesem Parameter kann man folgende Antriebsarten festlegen:

- **Scanclimber-Frequenzgeregelt (exklusiv für Fa. Scanclimber)**
- **Seil-Frequenzgeregelt**
- **Seil-Spannungsgeregelt**
- **Seil-Ungeregelt**
- **Hydraulik-Frequenzgeregelt**
- **Hydraulik-Geregelt**
- **Hydraulik-Ungeregelt**

Parameter: A2.2 Steuerungsart

Bei diesem Parameter kann man folgende Grundtypen von Steuerungen festlegen:

- **1K Exklusivsteuerung**
- **1K Totmannsteuerung**

Türeinrichtung: Automatik ohne Endschalter mit geschlossener Türe in Ruhe. Mit dem Relaisausgang Tür-ZU wird der Riegelmagnet, der die Aussendrehüre verriegelt, angesteuert.

Zum Fahren wird mit dem Schlüsselschalter auf Innenvorzug geschaltet, danach wird ein Innenruf gegeben. Die Quittierung des Innenrufes wird abgeschaltet, gleichzeitig muss der Eingang E327 (Fahrtfreigabe Totmann) betätigt werden. Wenn nur die Innenruftaster erwünscht sind, dann muss jeder Ruftaster mit einer Diode zum Eingang E327 verknüpft werden. Falls während der Fahrt der Eingang E327 nicht mehr gedrückt wird, bleibt der Aufzug stehen und die Rufe werden gelöscht

- **Zielwahlsteuerung**
- **2 Knopf und Zielwahlsteuerung**
- **Sammelsteuerung 2 Knopf-Sammel**
- **Sammelsteuerung 1 Knopf-Sammel-ab und aufwärts**
- **Sammelsteuerung 1 Knopf-Sammel-abwärts**
- **Nicht-Sammelnd**
- **Führersteuerung**
- **Sendesteuerung**
- **Taxisteuerung**

Parameter: A2.3 Gruppenbetrieb

In diesem Parameter kann der Gruppenbetrieb aktiviert werden. Ist dies erfolgt, hat man Zugang zu den Menüs A2.4 und A2.5.

Parameter: A2.4 Größe der Gruppe

In diesem Parameter muss die Größe der Gruppe angegeben werden. Die maximale Gruppengröße ist auf 8 Aufzugsanlagen begrenzt.

Parameter: A2.5 Gruppennummer

Es stehen die Gruppennummern 1 bis 8 zur Verfügung. Beginnend mit der kleinsten Zahl werden die Gruppennummern auf die Aufzugsanlagen verteilt. Keine Zahl darf doppelt vergeben werden.

A3- Schacht

Parameter: A3.1 Etagenanzahl

In diesem Parameter wird die Anzahl der Haltestellen (max. 64) der Aufzugsanlage eingetragen.

Parameter: A3.2 Hauptzugang

In diesem Parameter wird die Ebene eingetragen, die am meisten angefahren wird, welche in der Regel die Hauptzugangsebene ist.

Parameter: A3.2 Hauptzugang-2

In diesem Parameter wird die Ebene eingetragen, die am 2.meisten angefahren wird, welche in der Regel die 2.Hauptzugangsebene ist.

Parameter: A3.3 Unterste Ebene

Ist diese Aufzugsanlage Teil einer „ungleichen Gruppe“, d.h. eine Aufzugsanlage hat mehr Haltestellen als die andere, so kann in diesem Parameter die Etage eingetragen werden, mit der die Aufzugsanlage beginnt.

Parameter: A3.4 Türseiten

Hier wird eingetragen wie viele Türseiten die Aufzugsanlage besitzt. Maximal können drei Türseiten eingetragen werden.

Parameter: A3.5 Kopierung

Bei diesem Parameter kann man folgende Schachtkopierungssysteme festlegen:

- **Standard-Kopierung**
- **Relativ-Kopierung**
- **Absolut-Kopierung**
- **Motor-Kopierung**
- **Minimale-Kopierung**

- Lödige Mit Zone -> Escorta
- Lödige Ohne Zone -> Sherpa
- Stockwerk Ohne Zone -> Kaminbefahranlagen

Parameter: A3.6 Nenngeschwindigkeit

Hier wird die Nenngeschwindigkeit der Aufzugsanlage eingetragen.

Parameter: A3.7 Schacht -Standart/Doppelt – Übergang Etage xy**Grundsätzlich**

Es ist möglich, zwei Aufzugsschächte ineinander zu kombinieren (Teleskopschacht). Das Hydraulikaggregat-1 von Schacht 1 bewegt die Aufzugskabine. Das Aggregat-2 bewegt den Aufzugsschacht 1. Diese Funktion steht ab der Software-Version 00.072 zur Verfügung.

Falls diese Funktion aktiviert wurde kann darf die Steuerung nur mit einer Absolutwertkopierung gefahren werden. Das Einlernen der Etagen ist nur über eine Schachttabelle möglich

NORMALBETRIEB:

Über die Ausgangsfunktion A623 wird das Aggregat-1 (innerer Schacht, A623=0) oder das Aggregat-2 (äußerer Schacht, A623=1) ausgewählt.

Mit der Einstellung A3.7 wird die Etage ausgewählt, bei der die Umschaltung von Schacht-1 auf Schacht-2 erfolgt. Fahrten zwischen der untersten Etage bis zur Umschaltetage werden mit Aggregat-1 (A623=0) durchgeführt. Fahrten von der Umschaltetage in höhere Etagen werden mit dem Aggregat-2 (A623=1) durchgeführt. Wenn der Aufzug in der Umschaltetage steht wird immer mit Aggregat-1 nachgeholt.

Bei Fahrt über die Umschaltetage wird der Aufzug immer in der Umschaltetage einen Zwischenstopp einlegen zum Umschalten der Aggregate.

INSPEKTIONSBETRIEB

Im Inspektionsbetrieb wird nur mit Aggregat-1 gefahren. Inspektionsbetrieb geht nur bis zur Umschaltetage.

RÜCKHOLBETRIEB

Im Rückholbetrieb wird nach dem Lernen der Etage je nach Position mit Aggregat-1 oder Aggregat-2 gefahren. Unterhalb der Umschaltetage wird bis zur Umschaltetage mit Aggregat-1 gefahren. Bei Bündig erfolgt in der Umschaltetage der STOP. Danach wird bei der Fahrt aufwärts auf das Aggregat-2 umgeschaltet. Abwärts erfolgt der Vorgang umgekehrt.

A4- CANopen lift A401 CAN-1 Monitor

Das D613 System bietet physikalisch zwei CAN-Busse. Der Can-1 Monitor dient zum Anschauen der CAN-Geräte auf dem CAN-Bus. Dabei wird der Zustand des Gerätes über dargestellt, nämlich als „operational“, d.h. das Gerät funktioniert in der CAN-Gemeinde, bzw. „-----“,d.h. das Gerät ist nicht angeschlossen.

Folgende CAN-Geräte zeigen ihren Zustand:

ID1 Steuerung	- Hierbei handelt es sich um den Zentralrechner D613
ID2 FU	- Hierbei handelt es sich um den Frequenzumrichter
ID4 Gebersystem 1	- Es handelt sich hierbei um absolute Schachtkopierungssysteme, welche auf der Basis des CANopen lift Protokolls funktionieren.
ID7 Türsteuerung 1	- Der Zustand des CANopen Türsteuergerät der Tür 1, wie z.B. Wittur ECO / Meiler Midrive wird hier dargestellt.
ID8 Türsteuerung 2	- Der Zustand des CANopen Türsteuergerät der Tür 2, wie z.B. Wittur ECO / Meiler Midrive wird hier dargestellt.
ID9 Türsteuerung 3	- Der Zustand des CANopen Türsteuergerät der Tür 3, wie z.B. Wittur ECO / Meiler Midrive wird hier dargestellt.
ID13 Lastmessung	- Der Zustand des Lastmesssystems, wie z.B. der Fa. Henning wird hier dargestellt.
ID16 IOs Kabine-1	- Der Zustand des Ein- & Ausgänge Kabine am 1.Byte wird hier dargestellt.
ID17 IOs Kabine-2	- Der Zustand des Ein- & Ausgänge Kabine am 2.Byte wird hier dargestellt.
ID18 IOs Kabine-3	- Der Zustand des Ein- & Ausgänge Kabine am 3.Byte wird hier dargestellt.
ID19 IOs Kabine-4	- Der Zustand des Ein- & Ausgänge Kabine am 4.Byte wird hier dargestellt.
ID20 IOs Kabine-5	- Der Zustand des Ein- & Ausgänge Kabine am 5.Byte wird hier dargestellt.

A402 CAN-1 Geräte

Das D613 System bietet die Möglichkeit, Regelungs- und Steuerungskomponenten mit den unterschiedlichsten Bussen zu betreiben. Werden CANopen Geräte verwendet, so werden diese im Menüpunkt A402 CAN-1 Geräte aktiviert, so dass sie der Steuerung zur Verfügung stehen.

ID4 Gebersystem 1	- Soll ein CANopen lift Gebersystem verwendet werden, so sollte es hier in diesem Menü aktiviert werden. Der spezielle Typ des Schachtkopierungssystems wird weiterhin im Menü B43 Absolutwertkopierung eingestellt.
ID7 Türsteuerung 1	- Soll ein CANopen Türsteuergerät für die Tür 1 verwendet werden, so sollte es hier aktiviert werden.
ID8 Türsteuerung 2	- Soll ein CANopen Türsteuergerät für die Tür 2 verwendet werden, so sollte es hier aktiviert werden.
ID9 Türsteuerung 3	- Soll ein CANopen Türsteuergerät für die Tür 3 verwendet werden, so sollte es hier aktiviert werden.
ID13 Lastmessung	- Kommt ein CANopen Lastmesssystem zu Einsatz, wird es hier aktiviert.
ID16 IO-Kab.-1	- Bei Verwendung eines CANopen Tableaus sollte es hier aktiviert werden
ID16 IO-Kab.-2	- Bei Verwendung eines CANopen Tableaus sollte es hier aktiviert werden
ID16 IO-Kab.-3	- Bei Verwendung eines CANopen Tableaus sollte es hier aktiviert werden
ID16 IO-Kab.-4	- Bei Verwendung eines CANopen Tableaus sollte es hier aktiviert werden
ID16 IO-Kab.-5	- Bei Verwendung eines CANopen Tableaus sollte es hier aktiviert werden

A403 CAN-1 Konfiguration

Dass auf einem D613 System der CANopen Bus läuft und seine Geräte bedienen kann, müssen ein paar wenige Punkte eingestellt werden.

- CAN-Bus aktivieren - Damit auf dem CAN-Bus Daten transportiert werden können, muss ein eingeschaltet werden. Dies geschieht durch ein eindeutiges JA in diesem Menüpunkt. Als Zeichen des Betriebes wird die grüne LED am Interface eingeschaltet. Sollte einmal die rote LED leuchten, so haben Sie eine Störung auf dem CAN-Bus.
- NMT-Funktion aktivieren - Wie auf jedem richtigen Boot oder Schiff muss es einen geben, der das Sagen hat. Bei einer Aufzugsteuerung ist dies gewöhnlicherweise die Steuerung selber, die der Master ist und den Geräten den Befehl gibt, hoch zu fahren.
- Baudrate - Damit sich alle Busteilnehmer gut unterhalten können, muss die „Sprachgeschwindigkeit“ eingestellt werden. Die Baudrate ist von 10 kBaud bis 1MBaud einstellbar. Eine gute Werkseinstellung stellt der Wert in Höhe von 250 kBaud dar.
- Note-ID - Damit der Chef (Master) in einem System auch erreichbar ist, benötigt er wie im richtigen Leben eine Adresse. Bei unserem CANopen System hat daher der Master die Adresse 001.
- Heartbeat - Wie der Begriff bereits assoziiert, geht es um den Herzschlag. Beim Menschen, wie auch beim CANopen System, ist dies ein Zeichen, dass er noch am Leben ist. Dieses Zeichen senden wir, laut Werkseinstellung alle 500 Millisekunden, so dass die Peripheriegeräte beruhigt sind.

Terminierung am CAN-Bus

Der Begriff der Terminierung bei Bussystemen beschreibt die erforderliche Verwendung eines Abschlusswiderstandes 120 Ohm (in der Hochfrequenztechnik spricht man auch vom Wellenwiderstand!) am Ende der Busleitung, um Reflexionen am offenen Ende der Datenleitung zu vermeiden. Diese Reflexionen können zum Verfälschen der Datenbits und damit zum Verlust der Daten führen.

Alle beiden CAN-Bus Interfaces am Zentralrechner ZR und am Fahrkorbrechner FKR bieten standardmäßig die Möglichkeit, Abschlusswiderstände per DIL-Schalter zu aktivieren. In unserer Werkseinstellung haben wir bereits an beiden CAN-Bus Interfaces alle DIL-Schalter auf ON gestellt.

- CAN-Bus Kette - Wird beim Verbinden der CAN-Bus Geräte die Topologie der Kette verwendet, d.h. die Geräte werden hintereinander verbunden, so sollte das letzte Gerät in der Kette den angeschlossenen Abschluss-Widerstand aufweisen.
- CAN-Bus Stern - Wird beim Verbinden der CAN-Bus Geräte die Topologie des Sterns verwendet, d.h. jedes Gerät wird am Interface des Rechners angeschlossen, so sollten bei allen Geräten ein Abschlusswiderstand angeschlossen werden.
- CAN-Bus Ring - Eine ringförmige Verdrahtung der Geräte ist grundsätzlich abzulehnen!

B1- Türparameter

1.0 Beschreibung der Ein- und Ausgänge der Türsteuerung

Klemme	Hardware	Funktion
Freie Wahl des Relaisausgangs	Relaisausgang	Türbefehlsleitung Tür 1 Auf – Dieser Ausgang dient zum Ansteuern der Türantriebsregelung auf dem Fahrkorb, bzw. bei 400V AC Antrieben zum Ansteuern des Wende- schützes K40A. Dieser Ausgang ist softwaremäßig gegenseitig verriegelt.
Freie Wahl des Relaisausgangs	Relaisausgang	Türbefehlsleitung Tür 1 Zu – Dieser Ausgang dient zum Ansteuern der Türantriebs- regelung auf dem Fahrkorb, bzw. bei 400V AC Antrieben zum Ansteuern des Wende- schützes K41A. Dieser Ausgang ist softwaremäßig gegenseitig verriegelt.
Freie Wahl des Relaisausgangs	Relaisausgang	Türbefehlsleitung Tür 2 Auf – Dieser Ausgang dient zum Ansteuern der Türantriebs- regelung auf dem Fahrkorb, bzw. bei 400V AC Antrieben zum Ansteuern des Wende- schützes K40B. Dieser Ausgang ist softwaremäßig gegenseitig verriegelt.
Freie Wahl des Relaisausgangs	Relaisausgang	Türbefehlsleitung Tür 2 Zu – Dieser Ausgang dient zum Ansteuern der Türantriebs- regelung auf dem Fahrkorb, bzw. bei 400V AC Antrieben zum Ansteuern des Wende- schützes K41B. Dieser Ausgang ist softwaremäßig gegenseitig verriegelt.
Freie Wahl des Relaisausgangs	Relaisausgang	Türbefehlsleitung Tür 3 Auf – Dieser Ausgang dient zum Ansteuern der Türantriebs- regelung auf dem Fahrkorb, bzw. bei 400V AC Antrieben zum Ansteuern des Wende- schützes K40C. Dieser Ausgang ist softwaremäßig gegenseitig verriegelt.
Freie Wahl des Relaisausgangs	Relaisausgang	Türbefehlsleitung Tür 3 Zu – Dieser Ausgang dient zum Ansteuern der Türantriebs- regelung auf dem Fahrkorb, bzw. bei 400V AC Antrieben zum Ansteuern des Wende- schützes K41C. Dieser Ausgang ist softwaremäßig gegenseitig verriegelt.
(Eingänge FF0 bzw. FF4)	24V DC Eingang	Photozelleneingang Tür 1, 2 bzw. Tür 3 +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass die Photozelle blockiert ist und eine Person oder Gegenstand im Verfahrweg der Tür 1 bzw. 2 sich befindet. 0V DC zeigt an, dass der Verfahrweg der Tür 1 bzw. 2 ohne Hin- dernisse ist. Auswertung des Photozelleneinganges nur innerhalb der Türzone, bzw. Bündigkontakt bei offener, bzw. teiloffenen Tür. Reaktion: Reversierung der Türbewegung auf Tür öffnen
Eingangsfkt E986,E987, E988	24V DC Eingang	Überwachungsfunktionen für Tür 1, 2 bzw. Tür 3 in Bezug auf Blockade der Türflügel & Einzug von Gliedmasen und Gegenstände bei der Türbewegung. Ein Auslösen der Funktion führt zur Wegnahme der Türbefehle.
	24V DC Eingang	Taster Tür Auf Eingang Tür 1, 2 bzw. 3 +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Taster Tür 1 Auf bzw. Taster Tür 2 Auf betätigt wurde und der Fahrgast eine Türbe- wegung Auf wünscht. Reaktion: Reversierung der Türbewegung auf Tür öffnen Kurzzeitiges 2-maliges Betätigen des Tasters Tür Auf aktiviert die Ladezeitfunktion. Vi- sualisierung über pulsierende Ansteuerung der Quittierung des Tasters. Die Tür wird über die eingestellte Ladezeitdauer offengehalten. Abbruch der Ladezeit- funktion über die Zeitdauer, Betätigung des Tür-Zu Tasters oder des Tür-Auf Tasters.
	24V DC Eingang	Taster Tür Zu Eingang Tür 1, 2 bzw. 3 +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Taster Tür 1 Zu bzw. Taster Tür 2 Zu betätigt wurde und der Fahrgast eine Türbe- wegung Zu wünscht. Ansprechverzögerungszeit der Türbewegung Zu einstellbar.
(Eingänge FF1 bzw. FF5)	24V DC Eingang	Türreversierungseingang Tür 1, 2 bzw. Tür 3 +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Türkraftbegrenzungsschalter aktiv ist und eine Person oder Gegenstand sich im Verfahrweg der Tür 1 bzw. 2 befindet und Kontakt mit der Tür hat. 0V DC zeigt an, dass der Verfahrweg der Tür 1 bzw. 2 ohne Hindernisse ist. Reaktion: Reversierung der Türbewegung auf Tür öffnen.
(Eingänge FF2 bzw. FF6)	24V DC Eingang	Türendschalter Auf Eingang Tür 1, 2 bzw. Tür 3 0V DC an diesem Eingang bedeuten, dass sich die Tür in der Endstellung Auf befindet, d.h. sie ist komplett geöffnet. Reaktion: Abschalten der Türbefehlsleitung Tür 1 Auf, 2 Auf bzw. Tür 3 Auf.
(Eingänge FF3 bzw. FF7)	24V DC Eingang	Türendschalter Zu Eingang Tür 1, 2 bzw. Tür 3 0V DC an diesem Eingang bedeuten, dass sich die Tür in der Endstellung Zu befindet, d.h. sie ist komplett geschlossen. Reaktion: Abschalten der Türbefehlsleitung Tür 1 Zu, 2 Zu bzw. Tür 3 Zu.
U10	230V AC Eingang	Schachtüreingang Sicherheitskreisabgriff U10 Liegen an diesem Eingang 230V AC an, bedeutet dies, dass alle Schachttüren der Aufzugsanlage elektrisch geschlossen sind.
U11	230V AC Eingang	Kabinentüreingang Sicherheitskreisabgriff U11 Liegen an diesem Eingang 230V AC an, bedeutet dies, dass alle Kabinentüren der Aufzugsanlage elektrisch geschlossen sind.
U12	230V AC Eingang	Sperrmittelschaltereingang Sicherheitskreisabgriff U12 Liegen an diesem Eingang 230V AC an, bedeutet dies, dass der Riegelmagnet aktiv ist und alle Schachttüren ver- riegelt sind. 0V AC bedeuten im Gegenzug, dass der Riegelmagnet abgefallen ist und die Schachttür in der aktuellen Haltestelle nicht verriegelt ist und daher geöffnet werden kann, bzw. offen ist.

B10- Allgemein

Parameter: Türfunktion

Bei diesem Parameter kann man zwischen drei Einstellungen wählen, nämlich „Normalbetrieb“, „Revision – Tür zu“ und „Schleusenbetrieb“. Der Defaultwert ist „Normalbetrieb“.

Parameter: Türart Tür-1 / Türart Tür-2 / Türart-3

Bei diesem Parameter kann man die Türart festlegen. Folgende Türsysteme sind hinterlegt:

- Keine Tür
- Drehtür ohne Korbtür
- Dreh/Korbtür mit 2 Endschaltern
- Dreh/Korbtür mit Tür-Auf-Endschalter
- Dreh/Korbtür mit Tür-Zu-Endschalter
- Dreh/Korbtür ohne Endschalter
- Automatiktür mit Tür-Auf-Endschalter
- Automatiktür mit Tür-Zu-Endschalter
- Automatiktür ohne Endschalter

Wurde im Menü **A3.4 Türseiten** „2 Türseiten“ aktiviert, besteht im Menü Türart Tür-2 die Möglichkeit die Einstellung „Wie Türseite-1“ zu treffen. Der dort gewählte Türantrieb wird dann auf die zweite Türseite, bzw. die dritte Türseite übernommen. Natürlich lässt sich auch ein anderer Türantrieb für die zweite Türseite wählen.

Der Begriff der **Automatiktür** bedeutet für die implementierte Software eine Teleskop-Schachttür in Verbindung mit einer Teleskop-Fahrkorbtür die gemeinsam gekoppelt elektrisch betätigt werden.

Für die **Automatiktür ohne Türendschalter** gilt im Prinzip die gleiche Beschreibung, wie mit Türendschalter. Es ist jedoch zu beachten, dass die Türbefehle Auf & Zu in den jeweiligen Endpositionen bestehen bleiben!

Manche Türmotoren haben jedoch keine Einschaltdauer von 100%. Daher muss der **Parameter „Türmotor in Ruhe aus“** aktiviert werden.

Der Begriff der **Drehtür** bedeutet für die implementierte Software eine Drehtür als Schachttür in Verbindung mit einer Teleskop-Fahrkorbtür, bzw. eine Falttür die elektrisch betätigt wird.

Die Schachttürverriegelung geschieht überwiegend mit dem Sperrmittelschalter. Die Ansteuerung des Sperrmittelschalters kann wiederum mechanisch oder mit elektrisch betätigtem Riegelmagnet erfolgen.

Parameter: Türendschalter

Bei diesem Parameter kann man zwischen zwei Einstellungen wählen, nämlich „Öffner“ und „Schließer“. Dieser Parameter erscheint nur, wenn eine Türart mit Türendschalter gewählt wurde. Der Defaultwert ist „Öffner“.

Parameter: Türmotor-1 aktiv, bzw. Türmotor-2 bzw. Türmotor-3 aktiv

Bei diesem Parameter kann man zwischen zwei Einstellungen wählen, nämlich „Immer“ und „In Ruhe aus“. Bei Türantrieben mit Endschaltern, bzw. Türmotoren mit 100% Einschaltdauer ist die Option „Immer“ zu wählen.

Parameter: Schachttürentprellung

Dieser Parameter dient dazu, eine Verzögerungszeit für die Schachttürkontakte im Sicherheitskreis zu schaffen. Erst nach Ablauf dieser Zeit erfolgt die Auswertung des Zustandes (Offen oder Geschlossen?). Bei alten Kontakten mit hohem Übergangswiderstand ist die Zeit hoch zusetzen. Der beste Weg ist allerdings, diese Kontakte zu ersetzen. **Der Standardwert ist 0,5 Sekunden.**

Parameter: Kabinentürentprellung

Dieser Parameter dient dazu, eine Verzögerungszeit für die Kabinentürkontakte im Sicherheitskreis zu schaffen. Erst nach Ablauf dieser Zeit erfolgt die Auswertung des Zustandes (Offen oder Geschlossen?). Bei alten Kontakten mit hohem Übergangswiderstand ist die Zeit hoch zusetzen. Der beste Weg ist allerdings, diese Kontakte zu ersetzen. **Der Standardwert ist 0,5 Sekunden.**

Parameter: Tür verzögert öffnen

Bei diesem Parameter lässt sich durch die eingetragene Zeit der Start der Türbewegung Auf verzögern. **Der Standardwert ist 0,5 Sekunden.** Der Maximalwert beträgt 8,0 Sekunden.

Parameter: Tür begrenzt öffnen

Der Standardwert ist 6,0 Sekunden.

Parameter: Türüberwachung Öffnen

Innerhalb der Überwachungszeit muss die Tür geöffnet sein. Erfolgt dies nicht, so wird die Tür reversioniert und schließt wieder. Abhängig von der eingegebenen Anzahl der Türversuche wird der Vorgang wiederholt. Die Standardzeit für die Überwachung beträgt **13,0 Sekunden.**

Parameter: Türüberwachung Schließen

Innerhalb der Überwachungszeit muss die Tür geschlossen sein. Erfolgt dies nicht, so wird die Tür reversioniert und öffnet wieder. Abhängig von der eingegebenen Anzahl der Türversuche wird der Vorgang wiederholt. Die Standardzeit für die Überwachung beträgt **20,0 Sekunden.**

Parameter: Weiterfahrtszeit Innen

Wird eine Haltestelle mit Innenruf angefahren und liegen mehrere Rufe vor, so startet diese Zeit nach dem Öffnen der Tür. Fahrgäste sollen in dieser Zeit die Kabine verlassen können. Mit dem Ablauf der Weiterfahrtszeit Innen wird die Tür geschlossen und zur nächsten Haltestelle gefahren. Der Standardwert beträgt **7,0 Sekunden**.

Parameter: Weiterfahrtszeit Aussen

Wird eine Haltestelle mit Außenruf angefahren und liegen mehrere Rufe vor, so startet diese Zeit nach dem Öffnen der Tür. Wartende Fahrgäste sollen in dieser Zeit die Kabine betreten können. Mit dem Ablauf der Weiterfahrtszeit Außen wird die Tür geschlossen und zur nächsten Haltestelle gefahren. Der Standardwert beträgt **9,0 Sekunden**.

Parameter: Weiterfahrtszeit Innen Hauptebene

Mit dem Ablauf der Weiterfahrtszeit Innen Hauptebene wird die Tür geschlossen und zur nächsten Haltestelle gefahren. Der Standardwert beträgt **7,0 Sekunden**.

Parameter: Weiterfahrtszeit Aussen Hauptebene

Mit dem Ablauf der Weiterfahrtszeit Außen Hauptebene wird die Tür geschlossen und zur nächsten Haltestelle gefahren. Der Standardwert beträgt **9,0 Sekunden**.

Parameter: Weiterfahrtszeit triggern

Nach Ablauf der Weiterfahrtszeit wird die Tür geschlossen. Wird hierbei die Tür blockiert, bzw. tritt eine Türreversierung ein, so kann in diesem Parameter entschieden werden, ob nach der Türreversierung nochmals die Weiterfahrtszeit gestartet wird. Die Standardeinstellung ist hier auf **Nein**.

Parameter: Türumsteuerpause

Befindet sich die Tür in der Schließbewegung und soll sie dann reversiert werden, d.h. sie soll wieder auflaufen, wird eine Pausenzeit für die Richtungsumkehr benötigt, um ein mechanisches Ausklinken der Tür aus der Förderkette zu verhindern. Der Standardwert beträgt **500 Millisekunden**.

Parameter: Türmotor-1 in Ruhe Aus bzw. Türmotor-2 bzw. Türmotor-3 in Ruhe Aus

Wurde im Parameter "Türmotor aktiv" die Einstellung „Immer“ gewählt, so kann in diesem Parameter eine Zeit gewählt werden, nach der der Türmotor abgeschaltet werden kann, falls der Fahrkorb mit geschlossenen Türen steht (Parken – Ruhe – Bereitstellung). Der Standardwert beträgt **10 Sekunden**.

Parameter: Türstellung Bereitstellung

Liegen in der Aufzugssteuerung keine Innen- und Außenrufe vor, so befindet sich die Aufzugsanlage in der Bereitstellung für zukünftige Rufe. In diesem Zustand kann für die Türstellung ebenfalls zwischen „Offen“ und „Geschlossen“ gewählt werden, wobei „**Offen**“ den Standardwert darstellt.

Parameter: Türstellung Hauptzugang

Für die Hauptzugangsebene kann getrennt von den anderen Ebenen die Türstellung ebenfalls zwischen „Offen“ und „Geschlossen“ gewählt werden, wobei „**Offen**“ den Standardwert darstellt.

Parameter: Türsteuerung Inspektion

Hier kann gewählt werden, ob bei Betätigung der Inspektionssteuerung die Tür ebenfalls angesteuert wird, oder die Türansteuerung über separate Bediengeräte erfolgt. Der Standardwert ist **Ja**.

Parameter: Taster Tür AUF

Selektiv gemeinsam

Beide Taster sind parallelgeschaltet. Beim Tastendruck (Taster-1 oder Taster-2) wird die zuletzt zulaufende Tür reversiert. Sind beide Türen geschlossen, so öffnet beim Tastendruck (Taster-1 oder Taster-2) nur die Tür, die zuletzt geschlossen hat

Gemeinsam

Beide Taster sind parallelgeschaltet, beide Türen (wenn vorhanden) öffnen bei Tastendruck (Taster-1 oder Taster-2)

Einzeln Taster-1 öffnet Tür-1, Taster-2 öffnet Tür-2

Selektiv einzeln

Beide Taster sind einzeln geschaltet. Beim Tastendruck wird die zuletzt zulaufende Tür (Taster-1/Tür-1, Taster-2/Tür-2) reversiert. Sind beide Türen geschlossen, so öffnet beim Tastendruck nur die Tür, die zuletzt geschlossen hat (Taster-1/Tür-1, Taster-2/Tür-2).

Parameter: Taster Ladezeit

Wird bei diesem Parameter eine Zeit eingetragen, und der Ladezeit-Taster betätigt, so kann für die eingestellte Zeit die Tür nicht zulaufen. Der Wertebereich für die Ladezeit erstreckt sich zwischen 1 und 54.000 Sekunden (1,5 Stunden!).

Parameter: Ladezeitfunktion

Für diesen Parameter gibt es die Einstellung **Einzeln**, **Gemeinsam** und **Automatisch mit Lichtgitter**.

„**Gemeinsam**“ bedeutet, dass ein Ladezeittaster für beide Türseiten zuständig ist. Bei der Einstellung „**Einzeln**“ benötigt man zwei Ladezeittaster, die getrennt für die beiden Türseiten reagieren. Bei der Einstellung Automatisch mit Lichtgitter erfolgt die Nachtriggerung mit Lichtgitter oder Taster-Betätigung. Bei Betätigung eines Innenrufes ist die Ladezeit beendet.

Bei der Einstellung „**Einzeln**, **Trigger wird die** Ladezeit durch einen erneuten Druck auf den Ladezeittaster nachgetriggert. Bei dem Tastendruck-Innenruf wird die Ladezeit beendet.

Parameter: Taster Tür Zu Funktion

Für diesen Parameter gibt es die Einstellung **Einzel**, **Gemeinsam** und **Selektiv**. „**Gemeinsam**“ bedeutet, dass ein Tür-Zu-Taster, der am Eingang 44A der ITR-Einheit angeschlossen ist, für beide Türseiten zuständig ist. Bei der Einstellung „**Einzel**“ benötigt man zwei Tür-Zu-Taster, die getrennt für die beiden Türseiten reagieren. Bei der Einstellung **Selektiv** ist nur ein Tür-Zu-Taster angeschlossen bei einer selektiven Türsteuerung. Die Reaktion des Tasters wird immer der letzten Türbewegung an Tür-1 oder 2 zu geordnet. Der Wert der Werkseinstellung lautet „Gemeinsam“.

Parameter: Taster Tür Zu Zeit

Die einstellbare Zeit ist eine Verzögerungszeit für den Tür-Zu-Taster. Erst nach Ablauf der Zeit wird der Tür zu Befehl weitergeleitet. Der Wert der Werkseinstellung beträgt **2,0 Sekunden**.

Parameter: Türüberwachung Versuche

Bei diesem Parameter ist einstellbar wie viele Versuche erlaubt sind, die Tür zu schließen, bevor ein Türfehler gemeldet wird und die vorliegenden Rufe gelöscht werden. Der Wert der Werkseinstellung beträgt **3 Versuche**.

Parameter: Tür AUF Zeit

Bei Türen ohne Endschalter dient dieser Parameter dazu, um auf dem Display der ZR-Einheit den Zustand der offenen Tür darzustellen. Die Zeitspanne zum Öffnen der Tür ist in diesem Parameter einzutragen. Der Wert der Werkseinstellung beträgt **2,0 Sekunden**.

Parameter: Tür Öffnen


Zwei Einstellungen sind möglich – Automatisch-> Normalbetrieb oder nur mit Tür-Auf-Knopf.

Parameter: Tür Schließen

Zwei Einstellungen sind möglich – Automatisch-> Normalbetrieb oder nur mit Tür-Zu-Knopf.

B11- Türverteilung

Das Menü B11 ist nur aktiv, d.h. man kann darin Einstellungen treffen, wenn im Menü „**A Anlagenparameter / A3 Schacht / A3.4 Türseiten**“ als Einstellung **bis zu 3 Türseiten** gewählt wurde.

	<p>B11 Türverteilung</p> <table border="1"> <tr> <td>B11 Tür-1</td> <td>E01-16</td> </tr> <tr> <td colspan="2">*****</td> </tr> <tr> <td colspan="2">^</td> </tr> <tr> <td>Esc</td> <td>Enter</td> <td>Wert</td> </tr> </table> <p>Hier werden die vorhandenen Türen durch den Stern gesetzt, bzw. durch das „-“,entfernt.</p> <p>(* Tür vorhanden, - Keine Tür)</p>	B11 Tür-1	E01-16	*****		^		Esc	Enter	Wert
B11 Tür-1	E01-16									

^										
Esc	Enter	Wert								

B12- Lichtgitter

Parameter: Si-Lichtgitter

Einstellung EIN: Bei einer Aufzugsanlage mit Schachttür ohne Fahrkorbtür kann der Eingang „Sicherheitslichtgitter“ aktiviert werden. Im Stillstand bzw. bei der Normalfahrt, d.h. die Strahlen des Sicherheitslichtgitters sind nicht unterbrochen, werden Innen- und Außenrufe akzeptiert und abgearbeitet.

Tritt aber während der Fahrt eine Unterbrechung der Strahlen des Sicherheitslichtgitters auf, so wird der Eingang Sicherheitslichtgitter am FKR deaktiviert. Dadurch werden alle Rufe gelöscht. Eine Weiterfahrt ist nur durch Innenrufgabe möglich. Eine Außenrufeingabe ist nicht möglich.

Falls EIN: **Si-Lichtgitter Auswertung BF (Brandfall)** Hier kann entschieden werden, ob das Sicherheitslichtgitter im Brandfall beachtet wird.

Einstellung CEDES: Bei dieser Einstellung werden die Erfordernisse des CEDES Li-Sicherheitslichtgitters berücksichtigt.

- A. Test des Lichtgitters auch bei Absenkefahrt.
- B. Kein Absenken, wenn vorher eine Fahrtunterbrechung des Lichtgitters bestand. Erst möglich nach Reset an Eingang mit Funktion E254.
- C. Kein Nachholen, wenn vorher eine Fahrtunterbrechung des Lichtgitters bestand. Erst möglich nach Reset an Eingang mit Funktion E254.
- D. Sperrung nach jeder Lichtgitterunterbrechung während Fahrt, außer beim Nachholen.
- E. Beim CEDES-Li kann nach Lichtgitterunterbrechung und anschließendem RESET der Aufzug mit Innen- oder Aussenruf wieder fahren.
- F. Solange am Eingang (E187 =0) keine Fahrt anliegt und die Schachttür offen ist, kann in der Etage mit offener Tür nachgeholt werden.

Einstellung DUOMETRIK: Bei dieser Einstellung werden die Erfordernisse des DUOMETRIK Li-Sicherheitslichtgitters berücksichtigt.

- A. Test des Lichtgitters bei jeder Fahrt.
- B. Kein Absenken, wenn vorher eine Fahrtunterbrechung des Lichtgitters bestand. Erst möglich nach Reset an Eingang mit Funktion E254.
- C. Kein Nachholen, wenn vorher eine Fahrtunterbrechung des Lichtgitters bestand. Erst möglich nach Reset an Eingang mit Funktion E254.
- D. Sperrung nach jeder Lichtgitterunterbrechung während Fahrt, außer beim Nachholen.
- E. Vor Fahrtbeginn wird der Ausgang für LI-Test gesetzt. Falls daraufhin folgender SiKr bei U11 nicht unterbrochen ist, erfolgt der Fehler"Li-Fehler".

Parameter: Photozellenüberwachung

Bei diesem Parameter kann eine Zeit eingestellt werden, die zur Anwendung kommt, wenn die Photozelle dauerhaft blockiert ist. Nach Verstreichen der eingestellten Zeit wird die Photozelle missachtet und die Tür kann geschlossen werden, falls ein Befehl zur Anfahrt der Parkhaltestelle oder das Kommando zur Abschaltung der Steuerung und des Kabinenlichtes vorliegt. Der Standard ist **60 Sekunden**.

Parameter: Rampenfahrt

Bei diesem Parameter kann die Funktion der Rampenfahrt gewählt werden. Geht der **Eingang IE0** auf dem **ITR-Rechner** auf +24V DC, so ist die Rampenfahrt aktiv, d.h. es kann über die Eingänge der Inspektionssteuerung der Fahrkorb bei offener Tür positioniert werden.

Parameter: Türverzögerung

Bei diesem Parameter kann eine Zeit eingestellt werden, die die **Photozellenzeit** darstellt. Nachdem die Photozelle dauerhaft blockiert war, kann nach Verstreichen der eingestellten Zeit die Tür geschlossen werden. Der Wert der Werkeinstellung beträgt **2,0 Sekunden**.

Parameter: Lichtschanke Eingang

Das Eingangsverhalten des Photozelleneingangs kann hier zwischen Schließer und Öffner gewählt werden. Die Werkeinstellung ist auf Schließer eingestellt.

Parameter: Reversierkontakteingang

Das Eingangsverhalten des Reversierkontaktes kann hier zwischen Schließer und Öffner gewählt werden. Die Werkeinstellung ist auf Schließer eingestellt.

Parameter: Lichtgitter-Überwachung

Das Eingangsverhalten des Reversierkontaktes kann hier zwischen Schließer und Öffner gewählt werden. Die Werkeinstellung ist auf Schließer eingestellt. Falls die Eingangsfunktionen programmiert werden, wird die Fehlerüberwachung der Lichtgitter Türe-1/2/3 überwacht. Falls ein Fehler anliegt, dann gibt es einen entsprechenden Eintrag in den Fehlerspeicher. Der Aufzug fährt weiter, aber bei der entsprechenden TÜRseite wird nun die Lichtschanke ignoriert (da ja Fehler des LG ausgegeben wird) und die entsprechende TÜRseite arbeitet im Drängelmodus (Langsame Schließgeschwindigkeit).

Parameter: Lichtschanke Tür manuell AUF

Wenn der Parameter aktiv ist, dann ist die Lichtschranksenauswertung aktiv, falls die Türe manuell geöffnet wurde (U10/11 verschwindet). Wenn jetzt die Lichtschanke unterbrochen wird, dann öffnet die Türe.

B13- Drängelfunktion

Parameter: Drängeln

Bei diesem Parameter kann eine Zeit eingestellt werden, die zur Anwendung kommt, wenn die Photozelle dauerhaft blockiert ist. Ähnlich der Funktion „Photozellenüberwachung“ ist diese Funktion aber für den Normalbetrieb gedacht. Nach verstreichen der eingestellten Zeit wird die Photozelle missachtet und die Tür kann geschlossen werden, falls ein Innen- oder Aussenruf vorliegt.

Parameter: Drängeln-Signale

Einstellung Tür-Zu & A192 / A193: Hierbei wird zum Drängelsignal zusätzlich der Tür-Zu Befehl mit ausgegeben.

Einstellung Nur A192 / A193: Hierbei wird nur das Drängelsignal ausgegeben.

B14- Vorraumüberwachung

Parameter: Vorraumüberwachung

Ein Aktivieren dieses Parameters schaltet die Funktion und die Eingänge der Vorraumüberwachung ein.

Parameter: Zeit nach Start Tür 1 bzw. Tür 2 bzw. Tür 3

Bei diesem Parameter kann eine Zeit eingestellt werden, die zur Anwendung kommt, wenn die Tür sich schließt. Nach der eingestellten Zeit wird ein Ausgang geschaltet, die z.B. für einen Alarmgeber oder zum Abschalten der Vorfeldüberwachung dienen kann. Die Einstellungen „0,5s... 10s, immer aktiv“ sind möglich. Die Vorraumüberwachung kann somit solange aktiv sein, bis Türe geschlossen ist. Der Standard ist **2 Sekunden**.

Parameter: Vorraumüberwachung Eingang

Das Eingangsverhalten der Vorraumüberwachung kann hier zwischen Schließer und Öffner gewählt werden. Die Werkeinstellung ist auf Schließer eingestellt.

B15- Riegelmagnet

Parameter: Entprellzeit

Bei diesem Parameter lässt sich die Entprellzeit des Riegelmagneten einstellen, d.h. gewisse Kontaktschwierigkeiten beim Sperrmittelschalter können so ausgeglichen werden, ohne dass es zu einer Fehlermeldung kommt. Der Wert der Werkseinstellung beträgt **500 ms**.

Parameter: Riegel verzögert EIN

Dieser Parameter ermöglicht es, den Riegelmagnet verzögert einzuschalten. Bei der Werkseinstellung ist keine Verzögerung eingestellt.

Parameter: Riegel verzögert AUS

Bei diesem Parameter lässt sich eine Ausschaltverzögerung des Riegelmagneten realisieren. Dies ist z.B. nötig, bei der Verwendung von Horizontaltüren. Bei der Werkseinstellung ist keine Verzögerung eingestellt.

Parameter: Riegel Drehtüre

Bei diesem Parameter lässt sich eine Anpassung an die Horizontaltür einstellen. Es kann zwischen den beiden Werten „vor der Korbtür“ und „Nach der Korbtür“ gewählt werden. Bei der Werkseinstellung ist „nach der Korbtür“ eingestellt.

Parameter: Öffnen nach Riegel

Bei der Verwendung einer Automatiktür mit Riegelmagnet (Elektrisches Schwert) ist es erforderlich, dass der Riegel abfällt, bevor die Kabinentür aufgesteuert wird. Die Verzögerungszeit für die Kabinentüransteuerung ist einstellbar.

Parameter: Riegel-AUS im Stillstand

Die maximale Zeit für die Aktivierung des Riegelmagnets außerhalb des Fahrbetriebes. Der Standardwert beträgt **30 Sekunden**.

Parameter: Riegelansteuerung

Einstellbar ist „Normal“ oder „Invertiert“. Bei „Normal“ ist der Riegel während der Fahrt angezogen. Der Standardwert beträgt „Normal“.

Parameter: Zusatzriegel Verzögerung

Für Kabinentürzusatzverriegelungen lässt sich hier eine eine Verzögerung programmieren. Dies wird benötigt im Zusammenspiel mit der Ansteuerung der Kabinentür. Bei der Werkseinstellung ist keine Verzögerung eingestellt. Ein möglicher Mittelwert wäre die Einstellung in Höhe von **1,0 Sekunden**.

B16- Sicherheitsschaltung

Parameter: Einfahrt mit offener Tür

Ist in der Steuerung eine Sicherheitsschaltung verdrahtet und sind die Voraussetzungen von der Schachtkopierung gegeben, so kann in diesem Parameter eine Einfahrt mit offener Tür eingeschaltet werden. Befindet sich der Fahrkorb in der Einfahrt in die Etage, und hat er den Zonenbereich erreicht, so kann die Tür geöffnet werden, wenn die Freigabe der Regelung ($V < 0,3 \text{ m/s}$) vorhanden ist.

Parameter: Vorzeitiges Vormagnetisieren

Wurde dieser Parameter inaktiviert und der eingesetzte Frequenzumrichter unterstützt ebenfalls diese Funktion, kann der Antriebsmotor während der Türschließbewegung bereits aufmagnetisiert werden und nachdem der Sicherheitskreis geschlossen ist kann ohne Zeitverzug gestartet werden. Damit lässt sich die Haltestellenverlustzeit weiter reduzieren. Aktivierung und Inbetriebnahme der Funktion nur nach Rücksprache mit unserer technischen Hotline.

Parameter: Vorzeitiges Vormagnetisieren Verzögerung

Hier kann eine Verzögerungszeit zwischen 0.8 und 10 Sekunden eingestellt werden. Die Werkseinstellung beträgt 0,8 Sekunden.

Parameter: Typ Si-Schaltung

In diesem Parameter kann der Typ der Sicherheitsschaltung gewählt werden. Der zurzeit verwendete Typ SIS-60 (Rekoba) stellt noch den Defaultwert dar. Die neue Sicherheitsschaltung SIS-16 stellt die Standardeinstellung dar. Für ältere Steuerungen kann der Typ SIS-60 (Rekoba) gewählt werden.

B17- Nachregulierung

Parameter: Nachholen

Ist in der Steuerung eine Sicherheitsschaltung verdrahtet und sind die Voraussetzungen von der Schachtkopierung gegeben, so kann in diesem Parameter die Funktion der Nachholung eingeschaltet werden. Abhängig von der gewählten Schachtkopierung kann dies digital über die Eingabe der Millimeterwerte erfolgen oder bei Magnetkopierungen über die Länge und Lage des Bündigbereiches.

Parameter: Toleranzbereich

Diese Einstellung ist nur bei der digitalen Schachtkopierung nötig. Bei der Standard-, bzw. Minimalen-Kopierung ist die Länge des Toleranzbereiches abhängig von der Überlappung des Bündigbereiches 12A und 12B. Die Werkseinstellung bei diesem Parameter beträgt **5 mm**. Der Toleranzbereich erstreckt sich daher 2,5mm oberhalb und 2,5mm unterhalb der Bündiglinie.

Der exakte Wert für die jeweilige Anlage ist abhängig von der Seildehnung und der Art der Nutzung der Aufzugsanlage.

Parameter: Nachholweg

Diese Einstellung ist nur bei der digitalen Schachtkopierung nötig. Bei der Standard-, bzw. Minimalen-Kopierung ist die Länge des Nachholweges abhängig von der Länge des Bündigbereiches 12A bzw. 12B. Die Länge der beiden Bündigbereiche **muss kürzer** sein als der Zonenbereich.

Die Werkseinstellung bei diesem Parameter beträgt **100 mm**. Dies ist der Nachholweg für **eine Richtung**.

Die Einstellung ist so zu treffen, dass der gesamte Nachholweg (z.B. 100mm + 100 mm) geringer ist, als die Zonenlänge, die wiederum kürzer ist als die Schwertlänge der Tür!

Parameter: Bündig Auf, bzw. Ab

Diese Einstellung ist nur bei der digitalen Schachtkopierung nötig. Bei Unbündigkeiten bei der Nachregulierung können so korrigiert werden.

Parameter: Zeitbegrenzung

Der Parameter der Zeitbegrenzung ist für einen Nachholvorgang entscheidend. Die Werkseinstellung beträgt **20 Sekunden**. Wird in dieser Zeitspanne der Nachholvorgang nicht erfolgreich zu Ende gebracht, so wird dieser abgebrochen und es liegt eine Störung vor.

Parameter: Anzahl der Versuche

Bei diesem Parameter kann die Anzahl der Versuche bei der Nachregulierung begrenzt werden, um so z.B. das Hydraulikaggregat vor Überhitzung zu schützen. Der Wert der Werkseinstellung beträgt **20 Versuche**.

Parameter: Absenkebene

Befindet sich der Fahrkorb in der Absenkebene (Hydraulikanlage), so kann bei diesem Parameter eingestellt werden, ob die Zahl der Nachholversuche begrenzt wird, wie im vorhergehenden Parameter vorgegeben, oder ob keine Begrenzung gilt.

Parameter: Überlast

Bei diesem Parameter kann eingestellt werden, ob bei Überlast die Funktion der Nachholung aktiv ist. Der Wert der Werkseinstellung ist die aktive Nachholung, wie sie auch dem derzeitigen Stand der EN81 entspricht.

Parameter: Störungsverhalten

Tritt bei der Nachregulierung ein Fehler auf, so sind folgende Reaktionen einstellbar:

- **Absenken + Sperren**; Diese Einstellung ist bei hydraulischen Aufzugsanlagen zu treffen. Falls die Anlage gesperrt wird, sollte der Fahrkorb sich in der untersten Haltestelle befinden, um ein unkontrolliertes Absinken zu verhindern.
- **Sofort Sperren**; Diese Einstellung kann bei Seil-Aufzugsanlagen eingestellt werden
- **Nächste Ebene + Sperren**; Diese Einstellung kann bei Seil-Aufzugsanlagen eingestellt werden.
- Nur **Fehlereintrag**, keine Sperrung.

Parameter: Feinnachholung

Die Nachregulierung wird mit einem externen Feinstellaggregat bewerkstelligt. Folgende Einstellmöglichkeiten bestehen:

- 1.) ALGI – Feinstellaggregat
- 2.) BUCHER – Feinstellaggregat

Parameter: Piezo-Alarm bei Unbündigkeit

Ist der Fahrkorb unbündig im Bereich von mehr als 20mm und kleiner als 500mm und dieser Parameter ist aktiviert, so ertönt der Piezoalarm. Standarteinstellung ist **JA**.

B2 Rufbearbeitung

B21- Innenrufe

Parameter: Türreversierung bei Innenruf

Ist die Türreversierung bei Innenruf aktiv, kann durch Betätigen des Innenruffasters in der aktuellen Haltestelle die Türbewegung bei zulaufender Tür reversiert werden, d.h. die Tür hält an und läuft wieder auf.

Parameter: Selektive Innenrufe

In diesem Parameter kann die selektive Türsteuerung mit einem zweiten Innenruf-Strang aktiviert werden. An den Durchladehaltestellen sind jeweils 2 Rufknöpfe vorhanden. Je nachdem welcher von den beiden betätigt wurde wird die ihm zugeordnete Tür geöffnet.

Parameter: Ruflöschung nach Fehler

Hier ist die Zeit anzugeben, nach welcher die Innenrufe gelöscht werden, wenn ein Fehler aufgetreten ist. Der Standardwert beträgt 4,0 Sekunden.

Parameter: Innentablearechner

In diesem Parameter kann angegeben werden, ob die selektiven Innenrufe mit einem oder zwei Innentablearechner realisiert werden. Bis 8 Haltestellen kann die Realisierung über einen Innentablearechner erfolgen, bzw. kann wahlweise auch ein zweiter Innentablearechners ITR zum Einsatz kommen.

Parameter: Innenrufgrenze

Innenrufgrenze: > xx Rufe löschen

Funktion: Wenn der Aufzug in eine Etage eingefahren ist und es liegen mehr Innenrufe an als im Parameter Innenrufgrenze angegeben, werden die anliegenden Innenrufe automatisch gelöscht

Parameter: Missbrauchschutz:

Wenn bei 2 aufeinander folgenden Haltestellen keine Lichtschrankenunterbrechung stattfindet, dann werden bei der nächsten Haltestelle die noch anliegenden Innenrufe gelöscht.

Parameter: Taster Piepston

In diesem Parameter kann angegeben werden, ob eine akustische Quittierung bei Tastenbetätigung erfolgen soll.

Parameter: Innenrufbereich

In diesem Parameter kann der Aufzugsschacht in zwei Bereiche aufgeteilt werden, die per Innenruf nicht verlassen werden können.

Parameter: Automatischer Innenruf AUTO

Bei Autoaufzügen mit 2 HS kann der Innenruf automatisch gesetzt werden.

Parameter: Ruf löschen mit Doppelclick

Bei aktivem Parameter kann durch einen Doppelclick auf den bereits gesetzten Innenruftaster dieser Ruf gelöscht werden.

B22- Aussenrufe

Grundsätzliches

Seit Frühjahr 2007 werden alle Steuerungen mit Etagenrechner für die Außensteuerung ausgeliefert. Standardmäßig ist eine selektive 2-KS-Steuerung vorhanden (2xA, 2xB, 2xC und 2xD), sowie weitere vier Ein- und Ausgabekanäle, die frei belegbar sind. Dadurch lassen sich auch später „Zwangsanhaltungen“- oder „STG-Aus“ oder „...“-Funktionen realisieren.

Der Vorteil besteht darin, dass praktisch kein Hardware-Nachrüstaufwand besteht, da alle nicht vorhandenen Funktionen per Software eingestellt werden können.

Standardbelegung: Ein- und Ausgabekanäle beim Etagenrechner ER-2007 / 2009:

Klem	Funktion an der Klemme	Ausgang Menü B71	Eingang Menü B72
2xA	Fest: Außenruf Auf		
2xB	Fest: Außenruf Ab		
2xC	Frei belegbar -> Standardbelegung: Außenruf Türseite 2 Auf	A199 Quit.Aruf-T2 Auf	E248 Aruf-T2 Auf
2xD	Frei belegbar -> Standardbelegung: Außenruf Türseite 2 Ab	A200 Quit.Aruf-T2 Ab	E249 Aruf-T2 Auf
97A	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 1 Auf	A201 ER Pfeil T1 Auf	E00 Keine Funktion
98A	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 1 Ab	A202 ER Pfeil T1 Ab	E00 Keine Funktion
97B	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 2 Auf	A203 ER Pfeil T2 Auf	E00 Keine Funktion
98B	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 2 Ab	A203 ER Pfeil T2 Ab	E00 Keine Funktion
RJ-12	KW-Bus-Matrixanzeige, freiwählbarer Zeichensatz, Scrollen von Zeichen & Pfeilen, Lauftexte T1		
RJ-12	KW-Bus-Matrixanzeige, freiwählbarer Zeichensatz, Scrollen von Zeichen & Pfeilen, Lauftexte T2		
PZ1	Piezosummer Ansteuerung Türseite 1		
PZ2	Piezosummer Ansteuerung Türseite 2		

Bei Verwendung des Etagenrechners **ER-2005** stehen noch weitere Ein- und Ausgabekanäle zur Verfügung, sowie eine integrierte Etagegongausgabe.

Sonderbelegung: Ein- und Ausgabekanäle bei Anhol- und Sendesteuerung:

Klem	Funktion an der Klemme	Ausgang Menü B71	Eingang Menü B72
2xA	Fest: Außenruf Auf		
2xB	Fest: Außenruf Ab		
2xC	Frei belegbar -> Standardbelegung: Außenruf Türseite 2 Auf	A199 Quit.Aruf-T2 Auf	E248 Aruf-T2 Auf
2xD	Frei belegbar -> Standardbelegung: Außenruf Türseite 2 Ab	A200 Quit.Aruf-T2 Ab	E249 Aruf-T2 Auf
97A	Standardbelegung: Etagenruf HS 01		
98A	Standardbelegung: Etagenruf HS 02		
97B	Standardbelegung: Etagenruf HS 03		
98B	Standardbelegung: Etagenruf HS 04		
RJ-12	KW-Bus-Matrixanzeige, freiwählbarer Zeichensatz, Scrollen von Zeichen & Pfeilen, Lauftexte T1		
RJ-12	KW-Bus-Matrixanzeige, freiwählbarer Zeichensatz, Scrollen von Zeichen & Pfeilen, Lauftexte T2		
PZ1	Piezosummer Ansteuerung Türseite 1		
PZ2	Piezosummer Ansteuerung Türseite 2		

Parameter: Türreversierung bei Aussenruf

Ist die Türreversierung beim Außenruf aktiv, kann durch Betätigen des Außenruftasters in der aktuellen Haltestelle die Türbewegung bei zulaufender Tür reversiert werden, d.h. die Tür hält an und läuft wieder auf.

Parameter: Modulwahl

Bei diesem Parameter ist anzugeben, ob die Aussenrufe an der Zentraleinheit ZR oder am Etagenrechner ER empfangen werden. Der Wert der Werkseinstellung ist der Etagenrechner ER-xxxx.

Parameter: Selektive Außenrufe

In diesem Parameter kann die selektive Türsteuerung mit einem zweiten Außenruf-Strang aktiviert werden. An den Durchladehaltestellen sind jeweils an den beiden Außenrufseiten 2 Rufknöpfe vorhanden. Je nachdem an welcher von den beiden Türseiten die Außenrufdrücker betätigt werden, wird dort die Tür geöffnet. Die Realisierung erfolgt über die beiden Rufeingänge 2xC und 2xD am Etagenrechner ER2013 bzw. ER-2014.

Parameter: Gegenrufflöschung 2KS

Bei Doppeldrücken in einer Etage steigt häufig auch derjenige Benutzer ein, dessen Fahrtwunsch eigentlich entgegen der Weiterfahrtrichtung liegt. Nach dem Einsteigen erzeugt er deshalb in der Regel einen Innenruf in seiner Wunschrichtung.

Die Gegenrufflöschung bewirkt, dass der Aussenruf entgegen der Fahrtrichtung nach Beginn der Fahrt gelöscht wird, mit der Konsequenz, dass der Aufzug später in dieser Etage nicht mehr unnötigerweise anhält.

Parameter: Richtungsreservierungszeit 2KS

Bei der Einstellung 2KS kann gewählt werden, wie lange die Weiterfahrtrichtung anstehen bleibt.

Parameter: Rufquittierung Blinken

Hier kann die Funktion EIN- und AUS-geschaltet werden.

Parameter: Taster Ruf Auf Piepston

In diesem Parameter kann angegeben werden, ob eine akustische Quittierung bei Tastenbetätigung in Aufrichtung erfolgen soll.

Parameter: Taster Ruf Ab Piepston

In diesem Parameter kann angegeben werden, ob eine akustische Quittierung bei Tastenbetätigung in Abrichtung erfolgen soll.

Parameter: Seitentrennung Außenrufe

Bei aktivierter Seitentrennung wird bei gesetztem Außenruf nur die Außenrufe dieser Türseite, sowie die Innenrufe und Tür Auf dieser Türseite freigegeben. Die andere Türseite bleibt gesperrt. Ein Wechsel der Türseite ist möglich, nachdem 4 Sekunden lang keine Rufe anliegen und die Türen geschlossen sind.

Parameter: Seitentrennung Außenrufspeicherung

Bei aktivierter Seitentrennung können die Vorhanden Rufe gespeichert werden.

Parameter: Piepston wenn Quittierung ein

Aktivieren der akustischen Quittierung.

Parameter: Missbrauchsschutz 2KS

Bei aktivem Parameter wird verhindert, dass gleichzeitig ein Aussenruf AUF+AB in derselben Etage gegeben wird. Erst nach Ablauf von 2 Sek. wird ein gegensätzlicher Aussenruf angenommen. (Zan-gengriff). Dies funktioniert nur im Gruppenbetrieb und nur bei ER ab SW-Version 00.004.

Parameter: Zielwahleingabe Quittierung ein

Bei aktivierter Steuerungseinstellung „Zielwahl“, bzw. „2KS+ Zielwahl“ sollte dieser Parameter aktiviert werden.

B23- Vorzugsfahrt Innen

Parameter: Aussenrufbehandlung

Als Außenrufbehandlung bei Innenvorzugsbetrieb stehen **Löschen** und **Speichern** zur Auswahl. Ist **Löschen** voreingestellt, wird nach Start des Innenvorzugsbetriebs alle Außenrufe gelöscht. Nach der Deaktivierung dieser Betriebsart können die Außenrufe neu gegeben werden. Bei der Betriebsart **Speichern** bleiben alle Außenrufe erhalten.

Parameter: Postverteilung**Einschalten der Funktion:**

TÜR-AUF-Taster + Zahlencodierung über Innenrufe: 4-7-1-1 (Quittierung: langer Piepston)

Jetzt befindet sich der Aufzug im Modus „Postfahrt“ und ist aus dem Gruppenbetrieb herausgenommen. Als Anzeige erscheint auf der Kabinenstandsanzeige SONDERFAHRT als Laufschrift.

Eine Fahrt kann jetzt nur dadurch ausgelöst werden, indem die Tür-ZU-Taste + 1 Innenruf gedrückt werden. Jetzt fährt der Aufzug in die gewünschte Etage und wartet dort wieder auf die nächste Rufeingabe (Tür-ZU-Taster + Innenruf) oder schaltet nach 15min automatisch wieder in den Normalbetrieb.

Ausschalten der Funktion:

Nach 15min wird dieser Modus automatisch deaktiviert, falls keine Fahrt erfolgte. Der Postmodus kann aber gezielt durch folgende Codeeingabe deaktiviert werden: Tür-AUF-Taster + Zahlencodeeingabe über Innenrufe: 4-7-1-2 (Quittierung: kurzer Piepston).

Parameter: Eingangslogik – Eingang E186

Das Innenvorzugsschloss kann **negatives** (Low-Schaltend-> Standard) oder **positives** (High-Schaltend) Schaltverhalten haben.

Parameter: Türstellung

Folgende Varianten stehen zur Verfügung: Tür 1+2 offen, Tür 1 offen, Tür 2 offen, Tür 3 offen.

B24- Vorzugsfahrt Aussen

Parameter: Zeit Rufeingabe

Um die Aufzugsanlage nicht lange aus dem Normalbetrieb zu nehmen, ist die Zeit für die Eingabe der bevorzugten Innenrufe beschränkt. Der Wert der Werkseinstellung beträgt 20 Sekunden.

Parameter: Außenrufbehandlung

Als Außenrufbehandlung bei Außenvorzugsbetrieb stehen **Löschen** und **Speichern** zur Auswahl. Ist **Löschen** voreingestellt, werden nach dem Start des Außenvorzugsbetriebes alle Außenrufe gelöscht. Nach der Deaktivierung dieser Betriebsart können die Außenrufe neu gegeben werden. Bei der Betriebsart **Speichern** bleiben alle Außenrufe erhalten.

Parameter: Zwangsanhörung

Als Einstellungen stehen **Einzel**, **Kollektiv**, **Einzel Weich**, **Einzel Entleerung** und **Spezial** zur Verfügung. Bei der Einstellung **Einzel** wird der Fahrkorb herangeholt, bei dem der Zwangsanhörungsschalter zugeordnet ist. Die Anhörung des Fahrkorbes erfolgt sofort. Innenrufe werden gelöscht. Beide Außenpeile blinken beim Zeitfenster Rufeingabe.

Bei **Einzel Weich** wird ein bestimmter Aufzug angeholt, die Rufverteilung der Innen- und Außensteuerung bleibt jedoch bestehen. Diese Funktion wird verwendet bei ungleichen Gruppen, um gezielt einen Fahrkorb heranzuholen, der alle Etagen anfahren kann.

Bei **Einzel Entleerung** wird ebenfalls ein bestimmter Aufzug angeholt, aber die Aufzugsanlage geht aus der Außensteuerung heraus und die vorhandenen Innenrufe werden abgearbeitet. Die Eingabe von neuen Innenrufen ist nicht möglich, bis die Etage der Zwangsanhörung erreicht ist. Diese Funktion wird verwendet, um eine Behindertenfahrt einzuleiten, ohne die Verkehrsleistung der Gruppe drastisch zu verringern.

Bei **Kollektiv-1** kann nur 1 kollektiver Aussenvorzugsruf ausgelöst werden. Erst nach Beendigung der Aussenvorzugsfahrt wird wieder ein anderer Aussenvorzug bearbeitet.

Bei **Kollektiv EA6/7 leer** (Leerung) fährt der Aufzug erst die Anholetage an, wenn die Aufzugskabine leer ist (mit EA6/7) oder **ohne Entleerung (mit EA1/2)**. In Anholetage sind die Innenrufe gesperrt. Eine Weiterfahrt ist nur durch Aktivierung der Transponder/Schlüsselschalterfunktion (Eingangsfunktion E998) möglich. Erst dann erfolgt die Fahrt in Zielebene. Dort wartet Aufzug mit offener Tür, bis ein Innenruf gesetzt wird. Nach Abarbeitung des Innenrufes geht die Aufzugsanlage wieder in den Normalbetrieb über.

Bei **Kollektiv EA7/8 Ziel** (Zielebene xy) fährt der Aufzug schnellstmöglich in eine bestimmte Anholetage, von wo er gerufen wurde, ohne Türöffnung und falls nötig eine Reversierung der Fahrtrichtung. In Anholetage sind die Innenrufe gesperrt. Eine Weiterfahrt ist nur durch Aktivierung der Transponder/Schlüsselschalterfunktion (Eingangsfunktion E998) möglich. Erst dann erfolgt die Fahrt in Zielebene. Dort wartet Aufzug mit offener Tür, bis ein Innenruf gesetzt wird. Nach Abarbeitung des Innenrufes geht die Aufzugsanlage wieder in den Normalbetrieb über.

Bei **Kollektiv EA7/8 Gefahrgut** kann die Gefahrguttransportfahrt Variante 4 genutzt werden.

Die Einstellung **Spezial-1** bietet bis zu 3 Anholungsfunktionen an einer 3er Gruppe, auslösbar an die Eingängen EA1 SONDERFAHRT / NOTFALLFAHRT bei A1+A3, EA7 BETTENFAHRT bei A1-A3 und EA3 weiche Anhörung für ungleiche Gruppen für A2+A3.

Die Einstellung **Spezial-3** bietet bis zu 3 Anholungsfunktionen bei Gruppenaufzügen.

- 1.) **Anholung auf EA1: Notfalleinholung**, nur Anlage A1, Anzeige: „**Wartung (Notfall)**“
Reaktion: Ohne Kabinen-Leerung, Türe bleibt geschlossen bis in Anholungsetage
- 2.) **Anholung auf EA2: Normale Anholung**, Anzeige: „**Sonderfahrt**“
Reaktion: Kollektiv ohne Leerung A1+A2, Türe öffnen auch falls nicht in Anholungsetage
- 3.) **Anholung auf EA8: Bettenfahrt**, Anzeige bei Anholung: „**Sonderfahrt**“, danach „**Bettenfahrt**“
Reaktion: kollektiv Anhörung mit Leerung

Parameter: Zwangsanholung – Aussenruf 5-Sekunden (Behindertenfahrt)

Falls die Einstellung gewählt wurde und ein entsprechender langer Tastendruck auf einen Aussenruf ausgeübt wird, erfolgt ein Aussenvorzugsruf. Voraussetzung ist, dass in dem **Parameter B24 Zwangsanholung die Einstellung "Einzel" gewählt wurde.**

In dem Parameter kann die Aufzugsanlage gewählt werden, welche den Aussenvorzugsruf bedient. Ein Schachtbusstrang kann bis 2 Aufzugsanlagen bedienen. Daher kann durch die Einstellungen A1 oder A2 entschieden werden, welcher Aufzug den Vorzugsruf Aussen bedient.

Nachteil: Da der Vorzugsruf durch einen Aussenruftaster ausgelöst wird, kann es eventuell passieren, dass ein zweiter Aufzug in diese Ebene einfährt.

Parameter: Gefahrguttransport

In diesem Parameter kann der Gefahrguttransport aktiviert werden. Es stehen 4 Varianten zur Verfügung. Einstellungen: **AUS – ein-1 – ein-2 – ein-3 – ein-4**

Gefahrguttransport über Schlüsselschalter im Außentableau mit manueller Türschliessung & Öffnung (Variante-1)

Aktivierung über Parametereinstellung: **Ein-1**

Der Funktionsablauf ist folgendermaßen:

1. In der entsprechenden Etage wird der Aufzug über Aussenvorzug geholt.
2. Die Sonderfahrt wird durch den Schlüsseltaster "Gefahrguttransport"(E522) im Aussentableau ausgelöst, indem der Schlüsseltaster kurz betätigt wird
3. Der Aufzug fährt in die Etage und die Türe öffnet. Nun befindet sich der Aufzug im Modus „Gefahrguttransport“. Es wird „SONDERFAHRT“ angezeigt. Die Türe kann nur noch manuell über die Tür-AUF-Taster (E518..E521) gesteuert werden.
4. Es muss ein Innenruf zur Zieletage gedrückt werden. Dieser Innenruf kann durch einen erneuten Druck auf eine andere Zieletage korrigiert werden.
5. Nun muss die Türe manuell über den Tür-ZU-Taster (E519) geschlossen werden. Wenn Türe geschlossen, dann fährt Aufzug in Zieletage.
6. Dort steht der Aufzug mit geschlossener Türe. Die Türe muss nun manuell über die Tür-AUF-Taster (E518..E521) geöffnet werden.
7. Jetzt kann der Modus „Gefahrguttransport“ über einen Impuls am Schlüsseltaster "Gefahrguttransport" (E522) im Innentableau beendet werden oder ein weiterer Gefahrguttransport durchgeführt werden.

Gefahrguttransport über Schlüsselschalter im Aussentableau (Variante-2)

Aktivierung über Parametereinstellung: **Ein-2**

Der Funktionsablauf ist folgendermaßen:

1. Aufzug wird gerufen über den Außenvorzug (Schlüsseltaster) im Außentableau.
2. Der Aufzug fährt in die Etage ein und die Türe wird geöffnet. Nun befindet sich der Aufzug im Modus „Gefahrguttransport“.
3. Danach kann der Aufzug mit dem Gefahrgut beladen werden. Türe bleibt geöffnet. Keine Innenrufe möglich.
4. Durch das Betätigen des Schlüsselschalters im Außenruftableau der Beladehaltestelle schließt sich die Aufzugstür.
5. Der Bediener begibt sich in die Zielhaltestelle. In der Zielhaltestelle wird der Schlüsseltaster "Gefahrguttransport" im Außenruftableau betätigt. Erst jetzt fährt der Aufzug die Zieletage an und öffnet nach Erreichen dieser, die Tür automatisch.
6. Der Aufzug kann entladen werden.
7. Nach 30 Sekunden wieder Normalmodus. Solange der Modus „Gefahrguttransport“ aktiv ist, wird „SONDERFAHRT“ angezeigt

Gefahrguttransport über Aussenvorzug-Schlüsseltaster (Variante-3)

Aktivierung über Parametereinstellung: **Ein-3**

Der Funktionsablauf ist folgendermaßen:

1. In der entsprechenden Etage wird der Aufzug über den Schlüsseltaster Aussenvorzug geholt (Eingang EA1 am ER2014). Der Schlüsselschalter-Außen bleibt aktiviert.
Der Aufzug fährt in die Etage und die Türe öffnet. Nun befindet sich der Aufzug im Modus „Gefahrguttransport“. Es wird „SONDERFAHRT“ angezeigt.
2. Die Kabine wird beladen und die Türe bleibt geöffnet. Ein Innenruf ist möglich. Durch Betätigung des Tasters Tür-AUF kann der Innenruf wieder gelöscht werden. Die Türe wird geschlossen, wenn eine Innenrufeingabe für die Zieletage erfolgt ist und wenn ein erneuten Impuls am Aussenvorzugschalter derselben Etage erfolgt ist.
3. Nun kann der Aufzug in der Zieletage wiederum durch Aussenvorzug angeholt werden.
4. In der Zieletage öffnet dann die Tür und der Aufzug kann entladen werden.
5. Nach einer einstellbaren Zeit (B24 Parameter Zeit Rufeingabe) geht die Aufzugsanlage wieder in den Normalbetrieb zurück oder kann durch einen erneuten Schlüsselschalterimpuls am Außen vorzug.
6. Wahlweise kann im Menü B24 die Option „B24 Zwangsanhörung einzeln“ oder „B24 Zwangsanhörung einzeln nach Entleerung“ gewählt werden.

Gefahrguttransport über Aussenvorzug-Schlüssel im Gruppenbetrieb (Variante-4)

Aktivierung über Parametereinstellung: **Ein-4**

Der Funktionsablauf entspricht Variante-3, allerdings im Gruppenbetrieb. Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

1. Im Menü B24 „Zwangsanhörung Aussenvorzug muss folgende Einstellung getroffen werden: **kollektiv**. Die Eingänge EA1/2 stehen der normalen Anhörung zur Verfügung, EA7 wird für die Gefahrgut-Anhörung verwendet.
2. Zum Beenden des Ladevorgangs und Start fer Fahrt muss die **Eingangsfunktion E1002** am Schlüsselschalter im Kabinentableau verwendet werden.
3. Bitte beachten Sie die Anpassung der Türöffnung bei Aussenruß.

Der Funktionsablauf ist folgendermaßen:

Im Menü B24 wird die Funktion „Gefahrguttransport: ein-4“ aktiviert. Weiterhin muss der Parameter „B24 Zwangsanhörung: kollektiv, Eingang EA7 (Gefahrgut) eingestellt werden.

In der entsprechenden Etage wird der Aufzug über Außen vorzug-Gefahrgut geholt (Impuls am Eingang EA7/8 am ER2014). Der Schlüsselschalter-Aussen zur Anhörung wird nur als Impuls geschaltet. Der gewählte Aufzug fährt in die Etage und die Türe öffnet sich. Nun befindet sich der Aufzug im Modus „Gefahrguttransport“. Die Kabine wird beladen und es ist keine Rufeingabe möglich. Die Türe bleibt geöffnet. Durch einen weiteren Impuls außen am Schlüsselschalter (Eingang EA7/8) kann der Modus „Gefahrgut abgebrochen werden. Die Türe wird erst geschlossen, wenn über die Funktion E1002 (Gefahrguttransport-Start) im Innentableau ein Impuls gegeben wurde und danach die Lichtschranke unterbrochen war (Verlassen der Kabine).

Nun muss der Aufzug in der Zieletage durch einen Impuls am Eingang EA7/8 im Aussentableau (Außen vorzug-Gefahrguttransport) angeholt werden. Der Aufzug fährt ein, die Türe öffnet sich und die Aufzugskabine kann entladen werden. Nach Ablauf der Zeit B24 Zeit Rufeingabe und nach Unterbrechung der Lichtschranke wird der Modus „Gefahrgut“ beendet und der Aufzug befindet sich wieder im normalen Gruppenbetrieb.

Solange der Modus „Gefahrguttransport“ aktiv ist, wird „SONDERFAHRT“ angezeigt.

Gefahrguttransport-1 über Schlüsselschalter E985 im Innentableau

Der Funktionsablauf ist folgendermaßen:

1. Der Aufzug wird gerufen (über normalen Ruftaster oder Schlüsseltaster im Außentableau der Sonderfahrtsteuerung).
2. Die Sonderfahrt wird durch den Schlüsselschalter "Gefahrguttransport-I1" (E985) im Tableau des Fahrkorbes ausgelöst (Schlüssel einführen, herumschließen, Schlüssel abziehen).
1. Es folgt eine optische Anzeige als Bestätigung der Aktivierung (Anzeige im Außentableau). Der Aufzug steht exklusiv für diesen Transport zur Verfügung (Außenrufe der Aufzugsanlage und die automatischen Türschließfunktionen werden abgeschaltet).
3. Danach kann der Aufzug mit dem Gefahrgut beladen werden.
4. Durch das Betätigen des Tasters Tür zu im Außenruftableau der Sonderfahrtsteuerung der Beladehaltestelle schließt sich die Aufzugstür. Der Taster muss bis zum vollständigen Schließen der Tür betätigt werden (optische Quittierung durch Aufleuchten des Quittierungsring am Taster Tür ZU-Eingang EA7 am ER2014 & Quittierung Ausgang 28h

5. Der Bediener begibt sich in die Zielhaltestelle. In der Zielhaltestelle wird der Schlüsseltaster "Gefahrguttransport" im Außenruftableau betätigt. Erst jetzt fährt der Aufzug die Zieletage an und öffnet nach Erreichen dieser, die Tür automatisch.
6. Der Aufzug kann entladen werden.
7. Durch das Rückschließen des Schlüsselschalters im Fahrkorbtableau wird die Sonderfahrt beendet.
8. Der Aufzug steht für die normale Nutzung wieder zur Verfügung.

Gefahrguttransport-2 über Schlüsselschalter E1001 im Innentableau

Der Funktionsablauf ist folgendermaßen:

1. Der Aufzug wird gerufen (über normalen Ruftaster oder Schlüsseltaster im Außentableau der Sonderfahrtsteuerung).
2. Die Sonderfahrt wird durch den Schlüsselschalter "Gefahrguttransport-I2" (E1001) im Tableau des Fahrkorbes ausgelöst (Schlüssel einführen, Schließimpuls).
1. Es folgt eine optische Anzeige als Bestätigung der Aktivierung (Anzeige im Außentableau). Der Aufzug steht exklusiv für diesen Transport zur Verfügung (Außenrufe der Aufzugsanlage und die automatischen Türschließfunktionen werden abgeschaltet).
3. Danach kann der Aufzug mit dem Gefahrgut beladen werden.
2. Durch das Betätigen des Schlüsselschalters im Außenruftableau (Eingang-EA6) der Sonderfahrtsteuerung der Beladehaltestelle schließt sich die Aufzugstür. Der Schlüsselschalter muss bis zum vollständigen Schließen der Tür betätigt werden (optische Quittierung durch Ausgang 28h am ER2014).
4. Der Bediener begibt sich in die Zielhaltestelle. In der Zielhaltestelle wird der Schlüsseltaster "Gefahrguttransport" (Eingang EA6) im Außenruftableau betätigt. Erst jetzt fährt der Aufzug die Zieletage an und öffnet nach Erreichen dieser die Tür automatisch.
5. Der Aufzug kann entladen werden.
6. Durch einen erneuten Impuls des Schlüsselschalters im Fahrkorbtableau (E1001) wird die Sonderfahrt beendet.
7. Der Aufzug steht für die normale Nutzung wieder zur Verfügung.

B25- Gruppensteuerung

Funktionsprinzip:

Die Gruppensteuerung arbeitet nach dem Prinzip des „flying master“, das bedeutet, dass jeder Zentralrechner (ZR) in der Lage ist, die Gruppensteuerung zu übernehmen. Prinzipiell ist es möglich, maximal 8 Zentralrechner über den Gruppenbus miteinander zu verbinden und dadurch eine 8er-Gruppen zu realisieren. Einer der Zentralrechner übernimmt hierbei die Funktion des Masters, wobei völlig gleichgültig ist, welcher der ZR dies ist. Sollte der ZR, der z. Zt. Der Gruppenmaster ist, ausfallen oder ausgeschaltet werden, übernimmt automatisch ein anderer Zentralrechner diese Funktion.

Über den Gruppenbus werden alle Aussenrufzweige, an denen die Etagenrechner angebunden sind, mit allen Zentralrechnern verbunden. Somit haben alle ZR unabhängig voneinander den vollen Zugriff auf alle Etagenrechner. Der Liftbus basiert physikalisch auf dem Industriestandard RS485, auf den ein selbstentwickeltes, echtzeitfähiges Hochgeschwindigkeitsprotokoll läuft.

Informationsaustausch:

Die anstehenden Aussenrufe werden von dem Gruppenmaster eingelesen und an die zur Verfügung stehenden Zentralrechner (Aufzüge) verteilt. Bei der Verteilung werden Informationen über Türzeiten, Fahrkurven und Etagenabstände der einzelnen Aufzugsanlagen berücksichtigt. Der Master weiß genau, wie lange eine Fahrt von Stockwerk X zu Stockwerk Y dauert, wie lange es dauert, bis sich die Türen in der angefahrenen Zielhaltestelle öffnen und zusätzlich kennt der Master die durchschnittliche Weiterfahrtszeit in dieser Haltestelle. Weiterhin sind dem Master alle anliegenden Innen- und Aussenrufe sowie der Beladungszustand aller Aufzüge bekannt. All diese Informationen ermöglichen eine intelligente, optimale Verkehrsführung.

Rufverteilung:

Wird ein neuer Aussenruf angenommen, wird der Gruppenmaster mit den o. g. Informationen von allen zur Verfügung stehenden Aufzugsanlagen genau abschätzen, welcher Aufzug diesen Aussenruf in der angegebenen Fahrtrichtung am schnellsten bedienen kann und den Aussenruf an diesen Aufzug weiterleiten. Hierbei werden natürlich alle bereits anliegenden Innen- und Aussenrufe der einzelnen Aufzüge berücksichtigt. Ein voll beladener Aufzug wird z.B. keinen Aussenruf anfahren, wenn in dieser Zieletage kein Innenruf anliegt.

Die Aussenrufverteilung sowie der Austausch aller o. g. Informationen über den Status der Gruppenaufzüge wird in Echtzeit ca. 10 x pro Sekunde aktualisiert. Das bedeutet, dass z.B. ein dem Aufzug Nr.1 bereits zugeteilter Aussenruf diesem wieder abgenommen wird und dem Aufzug Nr.2 zugeteilt wird, falls der Aufzug Nr.1 auf Grund einer längeren Weiterfahrtszeit oder neuer Innenrufe länger als ursprünglich berechnet unterwegs sein wird.

Während der Einfahrt, d.h. beim Verzögern in die Zieletage, entscheidet der Aufzug auf Grund der zu diesem Zeitpunkt anliegenden Innen- und Aussenrufe die Weiterfahrtrichtung für die nächste Fahrt.

Die Weiterfahrtrichtung für jede Etage wird für jeden Aufzug am Etagenrechner ausgegeben. Diese sollte unbedingt für jeden Aufzug optisch dargestellt werden, damit sich die Fahrgäste schon vor der Ankunft der Kabine zum richtigen Aufzug begeben können.

Vorteile der Strategie:

Durch eine Direkteinfahrt und eine Schnellstarteinrichtung (Aufmagnetisieren während der Tür-Zu-Bewegung) kann von der Regelungsseite das Gruppenstrategiekonzept unterstützt werden.

Die Vorteile einer optimierten Ruf-Zuteilung unter Berücksichtigung des Zustandmodells der Einzelaufzüge ergeben damit:

- Gleichmäßigere Auslastung aller Aufzüge und ausgeglichene Energiebilanz der einzelnen Aufzugsanlagen.
- Kürzere Wartezeiten in den einzelnen Etagen und dynamische Anpassung an das Rufaufkommen.
- Hohe Verfügbarkeit des Gruppensystems.
- Optimierte Verarbeitung der Außenrufe garantiert kürzeste Fahrwege

Parameter: Türstörung nach

Treten Türbehinderungen in einer Haltestelle der Aufzugsanlage auf, z.B. Photozellenblockierungen, so geht die Anlage nach Verstreichen der eingestellten Zeit aus dem Gruppenbetrieb. Andere Aufzugsanlagen können die Verarbeitung der vorliegenden Rufe übernehmen und die blockierte Haltestelle anfahren.

Parameter: Belegung der Ein- und Ausgänge für den Gruppenbetrieb

Zwei Aufzugsanlagen teilen sich jeweils einen Etagenrechner. Auf den Etagenrechner sind jeweils sechs Ein- und Ausgabekanäle freibelegbar, und zwar:

Klemm	Funktion an der Klemme	Ausgang Menü B71	Eingang Menü B72
2xA	Fest: Außenruf Auf		
2xB	Fest: Außenruf Ab		
2xC	Frei belegbar -> Standardbelegung: Außenruf Türseite 2 Auf	A199 Quit.Aruf-T2 Auf	E248 Aruf-T2 Auf
2xD	Frei belegbar -> Standardbelegung: Außenruf Türseite 2 Ab	A200 Quit.Aruf-T2 Ab	E249 Aruf-T2 Auf
97A	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 1 Auf	A201 ER Pfeil A1 Auf	E00 Keine Funktion
98A	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 1 Ab	A202 ER Pfeil A1 Ab	E00 Keine Funktion
97B	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 2 Auf	A203 ER Pfeil A2 Auf	E00 Keine Funktion
98B	Frei belegbar -> Standardbelegung: Etagenpfeil Türseite 2 Ab	A203 ER Pfeil A2 Ab	E00 Keine Funktion
RJ-12	KW-Bus-Matrixanzeige, freiwählbarer Zeichensatz, Scrollen von Zeichen & Pfeilen, Lauftexte A1		
RJ-12	KW-Bus-Matrixanzeige, freiwählbarer Zeichensatz, Scrollen von Zeichen & Pfeilen, Lauftexte A2		
PZ1	Piezosummer Ansteuerung Türseite 1		
PZ2	Piezosummer Ansteuerung Türseite 2		

Bei Verwendung des Etagenrechners **ER-2014** stehen noch weitere Ein- und Ausgabekanäle zur Verfügung, sowie eine integrierte Etagengangausgabe.

Klemm	Funktion an der Klemme	Ausgang Menü B71	Eingang Menü B72
EA1	Fest: Anholung Anlage A1 Türseite 1		
EA2	Fest: Anholung Anlage A2 Türseite 1		
EA3	Fest: Anzeige Außer Betrieb Anlage A1		
EA4	Fest: Anzeige Außer Betrieb Anlage A2		
EA5	Fest: Anzeige Sonderfahrt Anlage A1		
EA6	Fest: Anzeige Sonderfahrt Anlage A2		
EA7	Fest: Anholung Anlage A1 Türseite 2. Belegung ab 09-2013 Version 1.14g		
EA8	Fest: Anholung Anlage A2 Türseite 2. Belegung ab 09-2013 Version 1.14g		
330-31	Etagengang Anlage A1		
332-33	Etagengang Anlage A2		

Die freibelegbaren Kanäle können bestimmte Gruppenfunktionen, bzw. bestimmte Ein- & Ausgangsfunktionen zugeordnet werden.

G00	Keine Funktion	
G01	Ruf Tür-2 Auf	Selektiver Außenruf Auf für die Türseite 2
G02	Ruf Tür-2 Ab	Selektiver Außenruf Ab für die Türseite 2
G03	Kollektive Zwangsanhörung	Anholung des nächst befindlichen Aufzuges
G04	Zwangsanhörung Aufzug 1	Anholung des Aufzuges 1
G05	Zwangsanhörung Aufzug 2	Anholung des Aufzuges 2
G06	Zwangsanhörung Aufzug 3	Anholung des Aufzuges 3
G07	Zwangsanhörung Aufzug 4	Anholung des Aufzuges 4
G08	Zwangsanhörung Aufzug 5	Anholung des Aufzuges 5
G09	Zwangsanhörung Aufzug 6	Anholung des Aufzuges 6
G10	Zwangsanhörung Aufzug 7	Anholung des Aufzuges 7
G11	Zwangsanhörung Aufzug 8	Anholung des Aufzuges 8
G12	Pfeil Aufzug-1 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 1
G13	Pfeil Aufzug-1 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 1
G14	Pfeil Aufzug-2 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 2
G15	Pfeil Aufzug-2 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 2
G16	Pfeil Aufzug-3 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 3
G17	Pfeil Aufzug-3 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 3
G18	Pfeil Aufzug-4 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 4
G19	Pfeil Aufzug-4 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 4
G20	Pfeil Aufzug-5 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 5
G21	Pfeil Aufzug-5 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 5
G22	Pfeil Aufzug-6 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 6
G23	Pfeil Aufzug-6 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 6
G24	Pfeil Aufzug-7 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 7
G25	Pfeil Aufzug-7 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 7
G26	Pfeil Aufzug-8 Auf	Pfeilausgabe Auf für Aufzug 8
G27	Pfeil Aufzug-8 Ab	Pfeilausgabe Ab für Aufzug 8
G28	Ein-Ausgang Aufzug-1	Freie Funktionswahl bei Aufzug 1
G29	Ein-Ausgang Aufzug-2	Freie Funktionswahl bei Aufzug 2
G30	Ein-Ausgang Aufzug-3	Freie Funktionswahl bei Aufzug 3
G31	Ein-Ausgang Aufzug-4	Freie Funktionswahl bei Aufzug 4
G32	Ein-Ausgang Aufzug-5	Freie Funktionswahl bei Aufzug 5
G33	Ein-Ausgang Aufzug-6	Freie Funktionswahl bei Aufzug 6
G34	Ein-Ausgang Aufzug-7	Freie Funktionswahl bei Aufzug 7
G35	Ein-Ausgang Aufzug-8	Freie Funktionswahl bei Aufzug 8

Parameter Parkzonen

Einstellung: Im Menübereich B25-Gruppensteuerung können bis zu 5 verschiedene Parkzonen eingestellt werden. Für jede Parkzone kann individuell die Priorität eingestellt werden. Die Parkzonen mit der höchsten Priorität (kleinste Zahl) werden bevorzugt besetzt.

- Parkzone-1: aus / ein, Priorität-1/ ein, Priorität-2 ...ein, Priorität-5
- Parkzone-2: aus / ein, Priorität-1/ ein, Priorität-2 ...ein, Priorität-5
- Parkzone-3: aus / ein, Priorität-1/ ein, Priorität-2 ...ein, Priorität-5
- Parkzone-4: aus / ein, Priorität-1/ ein, Priorität-2 ...ein, Priorität-5
- Parkzone-5: aus / ein, Priorität-1/ ein, Priorität-2 ...ein, Priorität-5

Für jede aktivierte Parkzone kann weiterhin eingestellt werden, ob diese immer aktiv ist oder nur zu bestimmten Tagen/Zeiten. Dafür kann jeder Parkzone ein Timer (Timer-01 – 10) zugeordnet werden. Die Timerprogrammierung erfolgt im Menübereich B615-Zeitrelais.

- Parkzone-1: immer aktiv / Timer-01 / Timer-02.... Timer-10
- Parkzone-2: immer aktiv / Timer-01 / Timer-02.... Timer-10
-

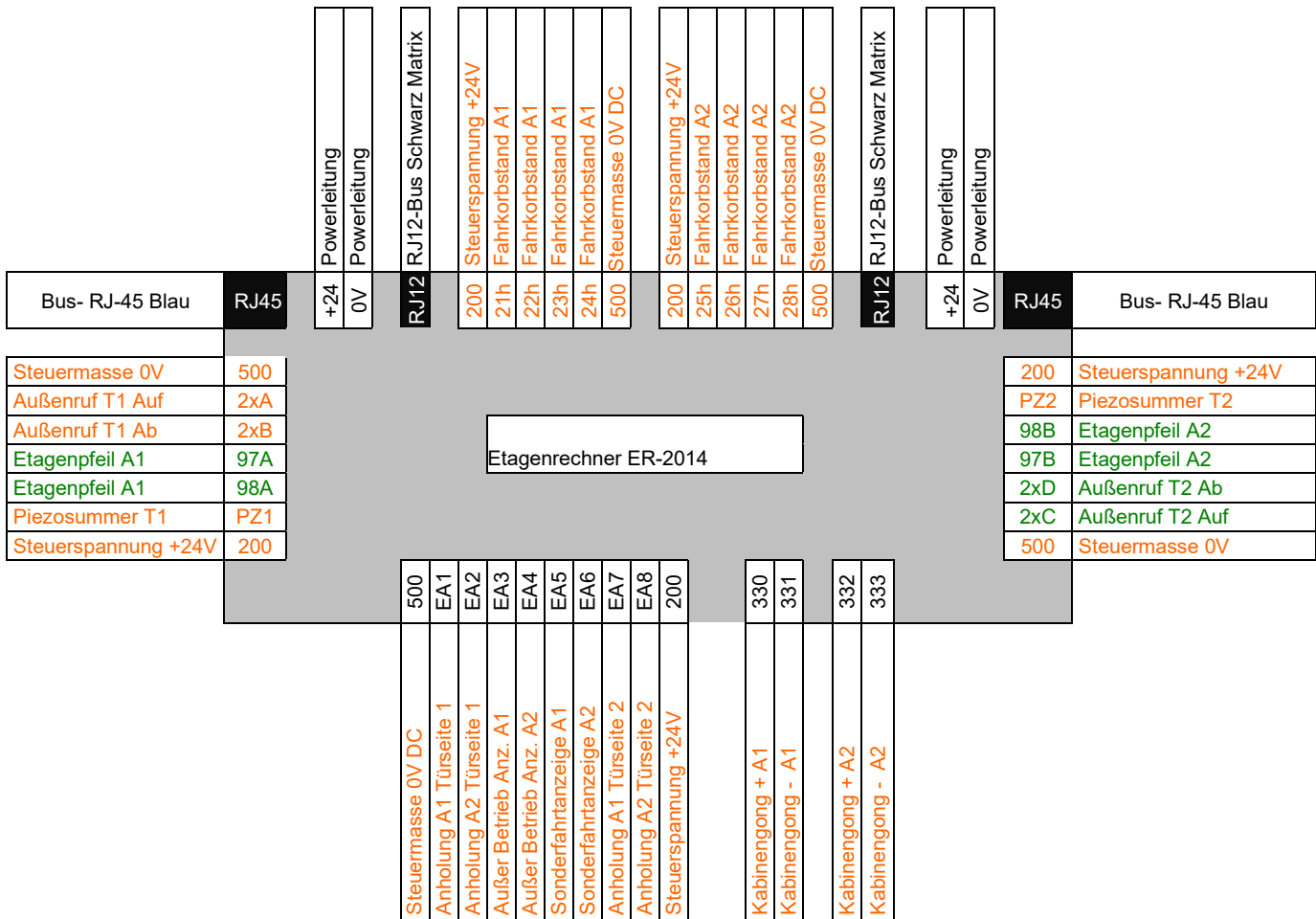
Weiterhin muss jeder aktiven Parkzone die entsprechende Etage oder der Etagenbereich zugeordnet werden. Dies geschieht durch die Zuordnung „untere Etage / obere Etage“. Soll die Parkzone nur auf eine Etage begrenzt werden, muss der Wert für die untere Etage sowie für die obere Etage gleich eingestellt werden. Sinnvollerweise sollen sich die Etagenbereiche der Parkzonen nicht überlappen.

z.B.:

- Parkzone-1: untere Etage: 02
- Parkzone-1: obere Etage: 04
- ...

Funktion: Parkt in einer Parkzone kein Aufzug, so wird ein freier Aufzug der Aufzuggruppe diese Parkzone anfahren und dort warten. Falls bei einem Aufzug die Funktion Parkfahrt im Menü B606 aktiviert ist, so wird dieser Aufzug nicht für die Parkzonenfahrt ausgewählt werden. Dieser Aufzug wird, wenn er frei ist, nur seine eigene, im Menü B606 ausgewählte Parketage anfahren.

Die Türstellung bei allen Parkfahrten wird im Menü B606 eingestellt.



Die Ausgabe des Fahrkorbestandes erfolgt bei Gruppenanlagen codiert. Eine Ausgabe im „1 aus N“-Format ist nicht möglich, aber der Binär-Code und der Gray-Code stehen zur Verfügung. Die Pfeilausgabe ist wählbar zwischen Weiterfahrts- und Fahrtrichtungspfeilen. Die Gongausgabe erfolgt für beide Anlagen getrennt. An den Ausgängen 330 & 331, sowie 332 & 333 wird nur ein Miniaturlautsprecher angeschlossen. Lautstärke und Tonhöhe, sowie Mehrfachgong wird über die Steuerung eingestellt. Jeder Etagenrechner benötigt seine eigene Adresse im System.

Adresseinstellung Etagenrechner 1. Gruppenbus (Für jeweils 2 Aufzugsanlagen)			
Etage	Nummer / Einstellung an den Dip-Schaltern	Etage	Nummer / Einstellung an den Dip-Schaltern
1	000000	9	001000
2	000001	10	001001
3	000010	11	001010
4	000011	12	001011
5	000100	13	001100
6	000101	14	001101
7	000110	15	001110
8	000111	16	001111

Adresseinstellung Etagenrechner 2. Gruppenbus (Für jeweils 2 Aufzugsanlagen)			
Etage	Nummer / Einstellung an den Dip-Schaltern	Etage	Nummer / Einstellung an den Dip-Schaltern
1	010000	9	011000
2	010001	10	011001
3	010010	11	011010
4	010011	12	011011
5	010100	13	011100
6	010101	14	011101
7	010110	15	011110
8	010111	16	011111

Parameter: Gruppendynamik – Fahrzeit Etage

In diesem Parameter wird die durchschnittliche Fahrzeit zwischen zwei Etagen angegeben. Zusammen mit der Haltezeit lässt sich die ungefähre Wegezeit für eine Aufzugsanlage mit den vorliegenden Rufen hochrechnen.

Parameter: Gruppendynamik – Haltezeit Etage


In diesem Parameter wird die durchschnittliche Haltezeit in der Etage angegeben. Die Haltezeit wird jetzt bei stehenden (ruhenden) Aufzügen differenziert bewertet. Falls sich die Tür schließt oder geschlossen ist, verringert sich die Haltezeit.

Parameter: Gruppendynamik – Rufverteilung

Die Bearbeitung der Rufverteilung kann in drei grundlegenden Einstellung erfolgen:

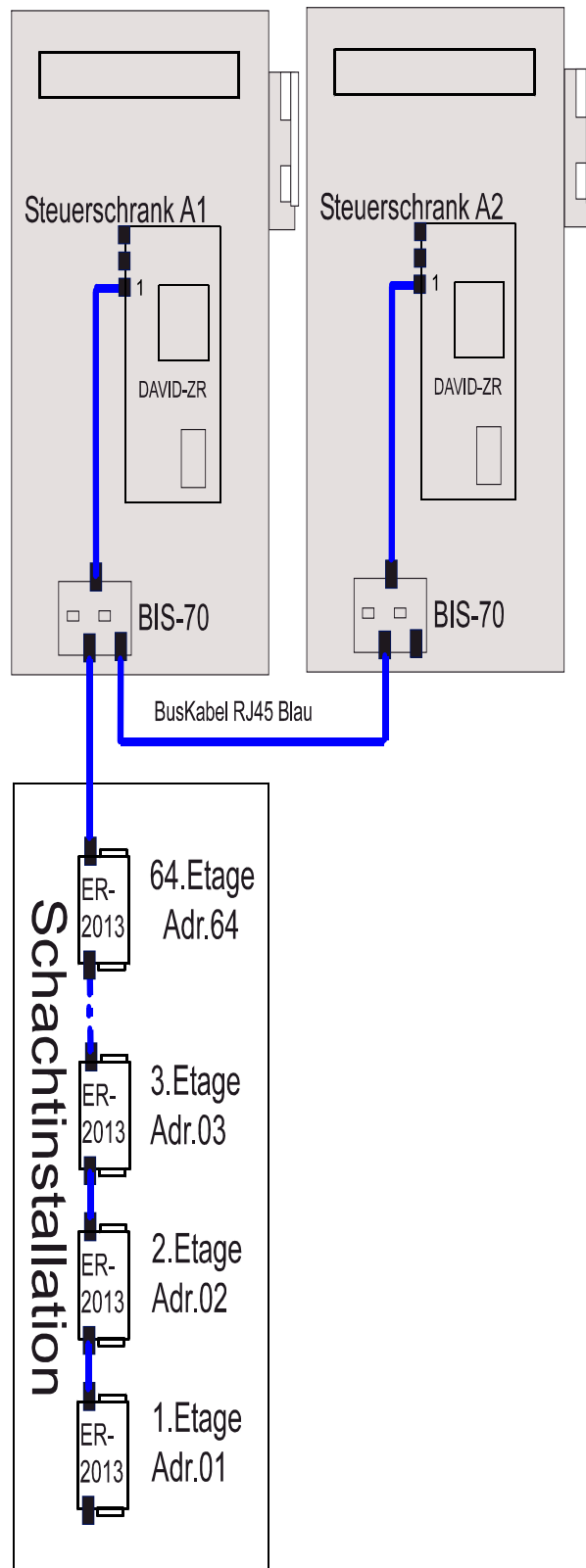
ECO („energiesparend“) - **NORMAL** – **DYN.** („dynamisch“). Die Grundeinstellung ist „Normal“.

Die Einstellungen **ECO** und **DYNAMIK** kann zwischen 1 und 5 gewichtet werden:

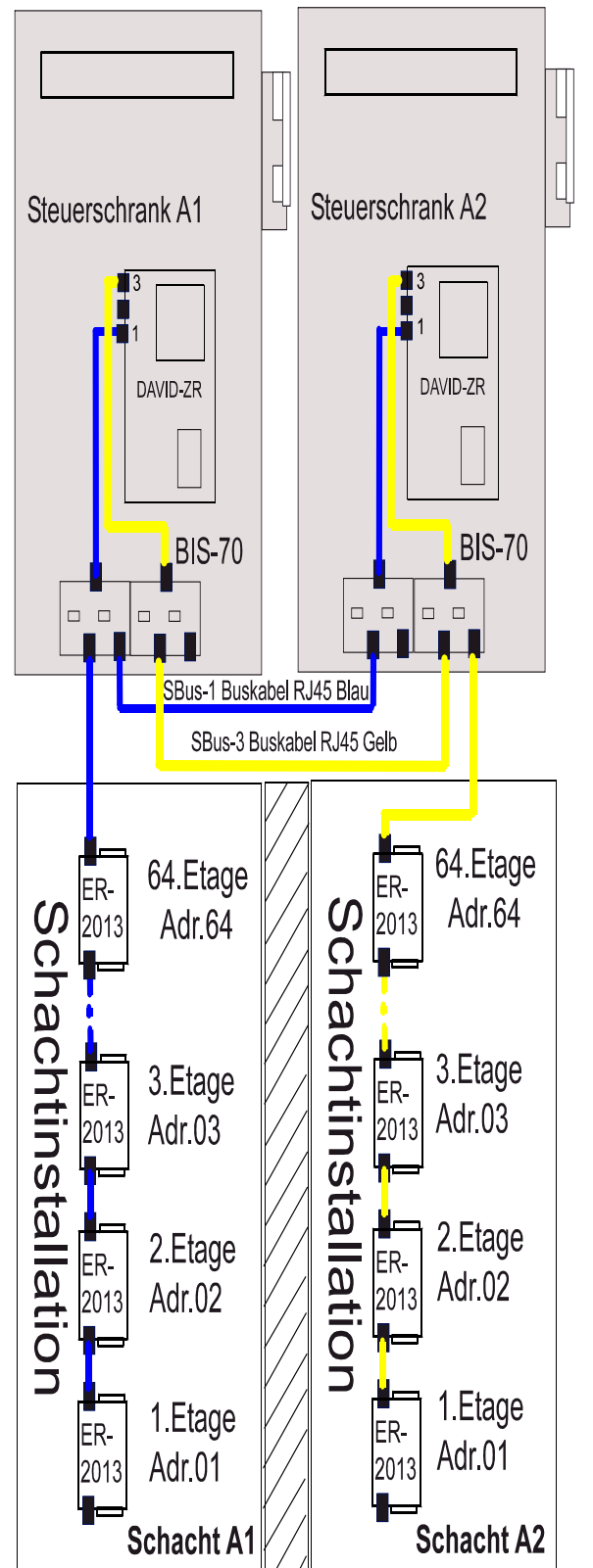
ECO - Mode	Gruppendynamometer	DYNAMIK - Mode
<p>Ist die Einstellung ECO gewählt worden, wird versucht den Ruf an einen bereits fahrenden Aufzug zu verteilen.</p> <p>Je höher der Zahlenwert desto später wird ein entfernt stehender Aufzug eingreifen.</p>		<p>Bei der Einstellung DYNAMIK wird bei der Rufverteilung ein stehender Aufzug bevorzugt.</p> <p>Je höher der Zahlenwert desto schneller wird ein weiter entfernt stehender Aufzug eingreifen.</p>

Gruppenverkabelung bei einer 2er-Gruppe

Schachtbusverdrahtung mit Etagenrechner ER-2013 bei einer 2er Gruppe mit gemeinsamen Schacht:

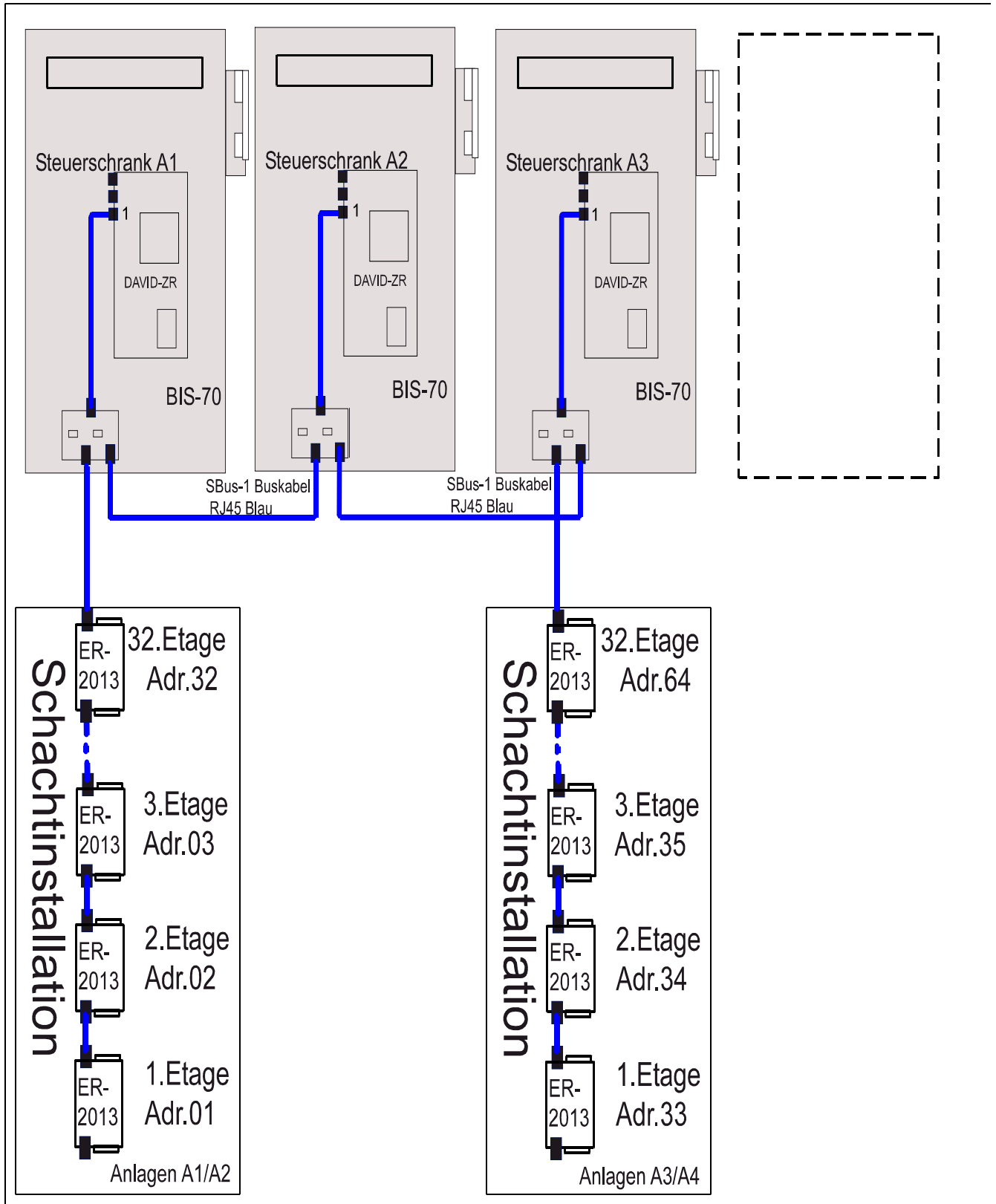


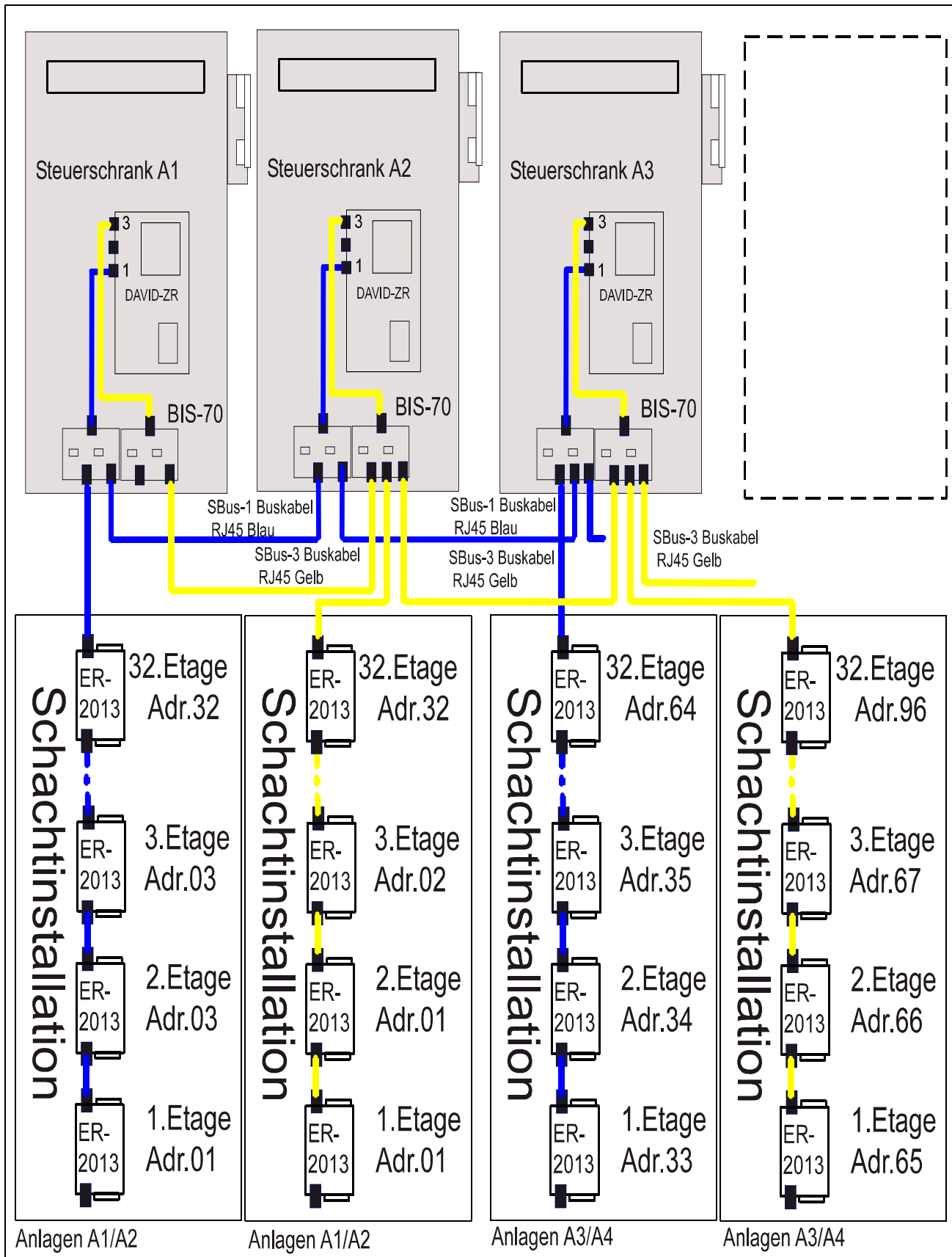
Schachtbusverdrahtung mit Etagenrechner ER-2013 bei einer 2er Gruppe mit getrennten Schächten:



Gruppenverkabelung bei einer 3er-Gruppe

Schachtbusverdrahtung mit Etagenrechner ER-2013 bei einer 3er / 4er Gruppe mit gemeinsamen Schacht bis 32 Haltestellen:





B3- Antrieb

Schützensteuerung und Fahrtafelaufbau Hydraulik

Grundsätzlich genügen der Hydraulikaufzugssteuerung drei Vorsteuersignale, da mit den Richtungen auch die langsame Geschwindigkeit V_0 herausgegeben wird.

Bez.	Vorsteuerung	Hydraulik	Seil Frequenz Geregelt	Seil Ungeregelt
5	K31	K11/K11A Auf-Schütz	K3 Fahrtschütz	K1 Auf-Schütz
3	K32	K2/K2A AB-Schütz	K3 Fahrtschütz	K2 Ab-Schütz
7	K33		K5 Netzschütz	K3 Schnell-Schütz
9	K34	K12/K13 Umschaltung S-D	K7-Bremsschütz	K4 Langsam-Schütz

Tabelle: Vergleich der Vorsteuerung bei verschiedenen Antriebsarten

Bez.	Fahrbeefehle	Hydraulik	Seil Frequenz Geregelt
AB		Richtung AB	Richtung AB
AUF		Richtung AUF	Richtung AUF
Vins		Geschwindigkeit Vi	Geschwindigkeit Vins
Vn		Geschwindigkeit Vn	Geschwindigkeit Vna
V0		Geschwindigkeit V0	Geschwindigkeit V0
V1		Geschwindigkeit V1	Geschwindigkeit V1
V2		Geschwindigkeit V2	Geschwindigkeit V2
V3		Fahrt K73	Geschwindigkeit V3

Tabelle: Vergleich der Fahrbeefehle bei verschiedenen Antriebsarten

B30 – Hydraulik Ungeregelt

Parameter Anlauf

Der Parameter beinhaltet die Wahl zwischen Softstart und Stern-Dreieck-Umschaltung.

Parameter S/D-Umschaltung

Der Parameter stellt die Zeit für die Umschaltung vom Sternschütz zum Dreiecksschütz dar. Die Standardeinstellung steht auf 2 Sekunden.

Parameter Kommando AUF verzögert Ein

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, das Kommando Auf verzögert einzuschalten. Die Standardeinstellung steht auf 100 ms.

Parameter Kommando AUF verzögert Aus

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, das Kommando Auf verzögert auszuschalten. Die Standardeinstellung steht auf 400 ms.

Parameter Start mit Türbewegung

Start der Hydraulikpumpe und das Schließen der Tür kann parallel erfolgen. Standardwert steht auf NEIN.

Parameter Inspektionsgeschwindigkeit

Zwei Einstellungen stehen zur Wahl:

- 1.) Geschwindigkeit LANGSAM
- 2.) Geschwindigkeit SCHNELL.

Parameter Absenkzeit

Der Hydraulikaufzug muss nach spätestens 15 Minuten zur untersten Haltestelle absenken. Die Zeit ist einstellbar durch diesen Parameter.

Parameter Störungseingang

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, wie die Steuerung auf Fehlermeldungen der Regelung zu reagieren hat.

- A) „Nein“ – Regelung hat keinen Störungsausgang.
- B) „Abbruch + Absenken“ – Tritt ein Fehler in der Regelung auf, werden die Fahrbeefehle zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Der Fahrkorb wird in die unterste Haltestelle abgesenkt

Parameter Absenken bei Überlast

Befindet sich im Fahrkorb Überlast, muss nach Ablauf der Absenkzeit entschieden werden, ob abgesenkt wird oder nicht. Der Standardwert steht auf NEIN.

Parameter Signal Hochlauf Ende

Nach Erreichen des „Top Of the Ramp“ des Sanftanlaufgerätes wird dies an die Regelung weiter gemeldet. Bei der Standardeinstellung ist dieser Parameter aktiv.

Parameter Kommando AB verzögert ein

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, die Ab-Richtung verzögert einzuschalten. Benötigt wird dies beim Einsatz eines Rückflußverhinderungs-Ventils (ALGI-S5). Die Standardeinstellung steht auf NEIN.

Parameter Sperrung Endschalter Oben

In diesem Parameter kann gewählt werden, ob nach Verlassen des oberen Endschalters und der anschließenden Notabsenkung, sich der Aufzug sperrt. Der Standardwert steht auf JA.

Parameter Liftbus

Nach der Markteinführung des Softstartgerätes SAG-90, ist es möglich, dass das Regelgerät mit der Steuerung per Bus kommuniziert.

Parameter Aufwärmfahrt

Mit diesem Parameter ist es möglich, dass bei Ansprechen des Temperatureinganges (Belegt mit Funktion E492 Temperatur Aufwärmfahrt) eine Fahrt zum Aufwärmen des Öls erfolgt.

Parameter Aufwärmfahrt nach XX Minuten

In diesem Parameter stellt man die Zeit, ab wann die Aufwärmfahrt beginnen soll. Startzeitpunkt ist immer nach der Absenkfahrt. Die Maximalzeit beträgt 1250 Minuten.

Parameter Entlastungsfahrt Puffer

In diesem Parameter stellt man den Zeitpunkt ein, wie oft die Entlastungsfahrt erfolgen soll. Wählbar AUS, täglich, jeder Woche,..Alle 4 Wochen. Falls wöchlich gewählt wird, kann der Tag eingestellt werden. Zusätzlich kann die Uhrzeit des Starts bestimmt werden.

B31 – Hydraulik Geregelt

Parameter Anlauf

Der Parameter bietet die Möglichkeit, zwischen Softstart und Stern-Dreieck-Umschaltung zu wählen.

Parameter S/D-Umschaltung

Der Parameter stellt die Zeit für die Umschaltung vom Sternschütz zum Dreiecksschütz dar. Die Standardeinstellung steht auf 2 Sekunden.

Parameter Kommando AUF verzögert Ein

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, Das Kommando Auf verzögert einzuschalten. Die Standardeinstellung steht auf 100 ms. Wird benötigt bei Bucher-LRV-Regelkarten.

Parameter Richtung AUF verzögert Ein

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, die Auf-Richtung verzögert einzuschalten. Als Standardwert ist NEIN hinterlegt.

Parameter Kommando AUF verzögert Aus

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, Das Kommando Auf verzögert auszuschalten. Die Standardeinstellung steht auf 400 ms.

Parameter Start mit Türbewegung

Parallelstart der Hydraulikpumpe und dem Türschließen. Standardwert steht auf NEIN.

Parameter Inspektionsgeschwindigkeit

Drei Einstellungen stehen zur Wahl:

- 1.) Geschwindigkeit LANGSAM
- 2.) Geschwindigkeit Vi
- 3.) Geschwindigkeit SCHNELL.

Parameter Absenkezeit

Der Hydraulikaufzug muss nach spätestens 15 Minuten zur untersten Haltestelle absenken. Die Zeit ist einstellbar durch diesen Parameter.

Parameter Störungseingang

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, wie die Steuerung auf Fehlermeldungen der Regelung zu reagieren hat.

- 1.) „Nein“ – Regelung hat keinen Störungsausgang.
- 2.) „Abbruch + Absenken“ – Tritt ein Fehler in der Regelung auf, werden die Fahrbefehle zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Der Fahrkorb wird in die unterste Haltstelle abgesenkt

Parameter Absenken bei Überlast

Befindet sich im Fahrkorb Überlast, muss nach Ablauf der Absenkezeit entschieden werden, ob abgesenkt wird oder nicht. Der Standartwert steht auf NEIN.

Parameter Signal Hochlauf Ende

Nach Erreichen des „Top Of the Ramp“ des Sanftanlaufgerätes wird dies an die Regelung weiter gemeldet. Bei der Standarteinstellung ist dieser Parameter aktiv.

Parameter Kommando AB verzögert ein

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, die Ab-Richtung verzögert einzuschalten. Benötigt wird dies beim Einsatz eines Rückflußverhinderungs Ventils (ALGI-S5). Die Standardeinstellung steht auf NEIN.

Parameter Sperrung Endschalter Oben

In diesem Parameter kann gewählt werden, ob nach Verlassen des oberen Endschalters und der anschließenden Notabsenkung, sich der Aufzug sperrt. Der Standartwert steht auf JA.

Parameter Liftbus

Nach der Markteinführung des Softstartgerätes SAG-90, ist es möglich, dass das Regelgerät mit der Steuerung per Bus kommuniziert.

Parameter Aufwärmfahrt

Mit diesem Parameter ist es möglich, dass bei Ansprechen des Temperatureinganges (Belegt mit Funktion E492 Temperatur Aufwärmfahrt) eine Fahrt zum Aufwärmen des Öls erfolgt.

Parameter Aufwärmfahrt nach XX Minuten

In diesem Parameter stellt man die Zeit, ab wann die Aufwärmfahrt beginnen soll. Startzeitpunkt ist immer nach der Absenkfahrt. Die Maximalzeit beträgt 1250 Minuten.

Parameter Entlastungsfahrt Puffer

In diesem Parameter stellt man den Zeitpunkt ein, wie oft die Entlastungsfahrt erfolgen soll. Wählbar AUS, täglich, jeder Woche,..Alle 4 Wochen. Falls wöchlich gewählt wird, kann der Tag eingestellt werden. Zusätzlich kann die Uhrzeit des Starts bestimmt werden.

Parameter Kommandoausgabe

In diesem Parameter kann gewählt werden zwischen **Standard-**, **Oildynamic NGV-A3-** und der **Bucher iValve** Einstellung. Wenn Oildynamic gewählt, dann wird Vorsteuerung A169 erst ausgegeben, wenn Eingang E494 (RUN-Oildynamik) gesetzt. Wenn ein UCM-Fehler erkannt wird, werden alle Rufe, und auch Zufallsrufe gelöscht und der Aufzug senkt nach Halt in die unterste Haltestelle ab. Achtung! Für den geregelten **BLAIN-Block SEV** ebenfalls die Einstellung Bucher iValve treffen! Bei der Bucher-iValve Einstellung werden **alle Kommandos mit High-Pegel +24V ausgegeben** (-> Einstellung an der **iCon** beachten, nötigenfalls verändern!):

Pin Bucher iCon	BUCHER iValve Funktion	DAVID D613 Ausgangsfunktion	PIN-D613 (Default)
X7.6	Kommando K1 Schnell AUF	A181 AUF Schnell	ZE 2
X7.5	Kommando K2 Langsam AUF	A176 AUF Langsam, AUF Nachholen	ZE 0
X7.4	Kommando K3 Schnell AB	A182 AB Schnell	ZE 4
X7.3	Kommando K4 Langsam AB	A175 AB Langsam, AB Nachholen	ZE 1
X7.2	Kommando K5 Inspektion	A177 Inspektion	ZE 5
X6.4	Kommando K6 Zwischengeschwindigkeit	A180 Zwischengeschwindigkeit	ZE 3
X7.2	0V GND Masse	0V GND Masse	500

Folgende Ausgangsmeldungen der Bucher-iCon werden an den D613 gemeldet (**Alle Meldungen mit High-Pegel +24V**):

Pin Bucher iCon	BUCHER iValve Funktion	DAVID D613 Eingangsfunktion	PIN-D613 (Default)
X2.1	Relais Fehler SIU	E008 Reglerstörung	ZC 3
X2.2	Relais Fehler SIU	Steuerspannung +24V DC	200
X2.5	Relais s1 Überlast	E011 Überlast	ZB 2
X2.6	Relais s1 Überlast	Steuerspannung +24V DC	200
X2.8	Relais s2 Minderdruck	E434 Minderdruck	ZE 7
X2.7	Relais s2 Minderdruck	Steuerspannung +24V DC	200

Folgende Ausgangsmeldungen der Bucher-iCon werden an den D613 gemeldet (**Alle Meldungen mit High-Pegel +24V**):

Pin Bucher iCon	BUCHER iValve Funktion	DAVID D613 Eingangsfunktion	PIN-D613 (Default)
X10 +SMA	Überwachung Nothalt AB UCM	E495 UCM Status	ZE 6
X10 GND	0V GND Masse	0V GND Masse	500

Parameter Vorsteuerung K32 verzögert AUS

Das SAG-90 wird verzögert ausgeschaltet. Der mögliche Zeitbereich geht von 10 bis 3000 ms.

Parameter Kommando Vi (A177) invertiert

Bei Regelelektronik ALGI RZRS 2.0 ist es nötig, die das Kommando Vi zu invertieren.

B32 – Hydraulik Frequenzgeregelt

Parameter V0 verzögert aus

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, die Geschwindigkeit V0 verzögert abzuschalten. Die Standardeinstellung steht auf NEIN.

Parameter Schütz verzögert aus

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, die Hauptschütze verzögert abzuschalten. Die Standardeinstellung steht auf 600 ms.

Parameter Richtung verzögert aus

Die Wegnahme der Fahrtrichtung erfolgt Zeitverzögert, um ein ruckfreies Anhalten zu gewährleisten. Die Verzögerungszeit ist im Menü einstellbar. Als Standardwert sind 1500ms hinterlegt.

Parameter Nachregulierung

Manche Regelungsfabrikate können keine Geschwindigkeit Vn zur Nachregulierung ausgeben. Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, ob die Nachregulierung mit der Geschwindigkeit Vn oder V0 durchgeführt wird.

Parameter Inspektionsgeschwindigkeit

Manche Regelungsfabrikate kennen keine Inspektionsgeschwindigkeit Vi. Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, ob die Inspektionsgeschwindigkeit mit der Geschwindigkeit Vi oder V0 durchgeführt wird.

Parameter Absenkezeit

Der Hydraulikaufzug muss nach spätestens 15 Minuten zur untersten Haltestelle absenken.

Parameter Störungseingang

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, wie die Steuerung auf Fehlermeldungen der Regelung zu reagieren hat.

- 1.) „**Nein**“ – Regelung hat keinen Störungsausgang.
- 2.) „**Abbruch + Absenken**“ – Tritt ein Fehler in der Regelung auf, werden die Fahrbefehle zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Der Fahrkorb wird in die unterste Haltestelle abgesenkt

Parameter Absenken bei Überlast

Befindet sich im Fahrkorb Überlast, muss nach Ablauf der Absenkezeit entschieden werden, ob abgesenkt wird oder nicht. Der Standardwert steht auf NEIN.

Parameter Sperrung Endschalter-OBEN

Befand sich der Fahrkorb im Oberen Endschalter im Normalbetrieb, so wird der Fahrkorb in die unterste Etage abgesenkt und gesperrt. Bei der Standardeinstellung ist dieser Parameter aktiv.

Parameter Kommandoausgabe

Bei diesem Parameter kann eingestellt werden, wie die Kommandoausgabe zur Regelung erfolgt. Es stehen zwei Varianten zur Wahl:

- 1) Mit Hydraulikaggregat Bucher SATURN-Alpha
- 2) Mit Hydraulikaggregat ALGI AZFR

Parameter Kommando AB verzögert ein

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, die Ab-Richtung verzögert einzuschalten. Benötigt wird dies beim Einsatz eines Rückflußverhinderungs Ventils (ALGI-S5). Die Standardeinstellung steht auf NEIN.

Parameter Liftbus

Mit diesem Parameter ist es möglich, dass das Regelgerät mit der Steuerung per Bus kommuniziert. Dies kommt bei frequenzgeregelten Hydraulikern Fabr. ALGI mit Goliath-90 Frequenzumrichter zum Einsatz.

Parameter Aufwärmfahrt

Mit diesem Parameter ist es möglich, dass bei Ansprechen des Temperatureinganges (Belegt mit Funktion E492 Temperatur Aufwärmfahrt) eine Fahrt zum Aufwärmen des Öls erfolgt.

Parameter Aufwärmfahrt nach XX Minuten

In diesem Parameter stellt man die Zeit, ab wann die Aufwärmfahrt beginnen soll. Startzeitpunkt ist immer nach der Absenkefahrt. Die Maximalzeit beträgt 1250 Minuten.

Parameter Entlastungsfahrt Puffer

In diesem Parameter stellt man den Zeitpunkt ein, wie oft die Entlastungsfahrt erfolgen soll. Wählbar AUS, täglich, jeder Woche,..Alle 4 Wochen. Falls wöchlich gewählt wird, kann der Tag eingestellt werden. Zusätzlich kann die Uhrzeit des Starts bestimmt werden.

B33- Seil Ungeregelt

Schützensteuerung

Grundsätzlich benötigt der unregelte Seilaufzug vier Vorsteuersignale.

Bez.	Vorsteuerung		Seil Frequenz Geregelt	Seil Ungeregelt
5	K31		K3 Fahrtschütz	K1 Auf-Schütz
3	K32		K3 Fahrtschütz	K2 Ab-Schütz
7	K33		K5 Netzschütz	K3 Schnell-Schütz
9	K34		K7-Bremsschütz	K4 Langsam-Schütz

Tabelle: Vergleich der Vorsteuerung bei verschiedenen Antriebsarten

1.0 Fahrtablauf

Die Fahrt beginnt mit der Ansteuerung des Schnell-Schützes K3 zum Bestromen der schnellen Wicklung. Zeitverzögert wird der Auf- oder Ab-Schütz aktiviert. Die Verzögerungszeit ist im Menü einstellbar. Als Standardwert ist 100ms zu wählen.

Wird der Verzögerungspunkt erreicht, so fällt der Schnell-Schütz ab, und der Langsam-Schütz wird aktiviert. Beim Erreichen des Bündigsignals werden beide Schütze abgeschaltet.

Parameter Motorfremdbelüftung

Es kann ein freibelegbarer Ausgang der Zentralrecheneinheit für die Motorfremdbelüftung gewählt werden. Die Einstellung der Zeit ist im Menü einstellbar.

Parameter Richtungsschütz verzögert ein

Zeitverzögert wird der Auf- oder Ab-Schütz aktiviert. Die Verzögerungszeit ist im Menü einstellbar. Als Standardwert ist 100ms zu wählen.

Parameter Inspektionsfahrt

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, ob die Inspektionsfahrt mit schneller oder langsamer Geschwindigkeit durchgeführt werden soll.

Parameter Umschaltpause

Die Umschaltpause zwischen der Umschaltung von dem Schnell-Schütz auf den Langsam-Schütz ist einstellbar. Die Werkseinstellung sieht keine Pause vor.

B34- Seil Spannungsgeregelt

Schützensteuerung

Grundsätzlich benötigt der spannungsgeregelte Seilaufzug vier Vorsteuersignale.

Bez	Vorsteuerung	Seil Frequenz Geregelt	Seil Spannungsgeregelt
5	K31	K3 Fahrtschütz	K1 Auf-Schütz
3	K32	K3 Fahrtschütz	K2 Ab-Schütz
7	K33	K5 Netzschütz	K5 Netzschütz
9	K34	K7-Bremsschütz	K7-Bremsschütz

Die Fahrbefehle sind ähnlich zu denen bei frequenzgeregelter Anlagen.

Bez.	Seil Frequenz Geregelt	Seil Spannungsgeregelt
AB	Richtung AB	Richtung AB
AUF	Richtung AUF	Richtung AUF
Vins	Geschwindigkeit Vins	Geschwindigkeit Vins
Vn	Geschwindigkeit Vn	Geschwindigkeit Vn
V0	Geschwindigkeit V0	Geschwindigkeit V0
V1	Geschwindigkeit V1	Geschwindigkeit V1
V2	Geschwindigkeit V2	Geschwindigkeit V2
V3	Geschwindigkeit V3	Geschwindigkeit V3

Parameter Motorfremdbelüftung

Es kann ein freiblegbarer Ausgang der Zentralrecheneinheit für die Motorfremdbelüftung gewählt werden. Die Einstellung der Zeit ist im Menü einstellbar.

Parameter Richtungsschütz verzögert ein

Zeitverzögert wird der Auf- oder Ab-Schütz aktiviert. Die Verzögerungszeit ist im Menü einstellbar. Als Standardwert ist 100ms zu wählen.

Parameter Netz & Richtungsschütz verzögert aus

Um ein ruckfreies Anhalten zu gewährleisten, können die Richtungsschütze und der Netzschütz verzögert abgeschaltet werden. Der Standardwert liegt bei 600 ms.

Parameter Nachregulierung

Manche Regelungsfabrikate können keine Geschwindigkeit Vn zur Nachregulierung ausgeben. Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, ob die Nachregulierungsfahrt mit der Geschwindigkeit Vn oder V0 durchgeführt wird.

Parameter Störungseingang

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, wie die Steuerung auf Fehlermeldungen der Regelung zu reagieren hat.

- 3.) „**Abbruch**“ – Tritt ein Fehler in der Regelung auf, werden die Fahrbefehle zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Werden neue Rufe gesetzt, wird die Regelung wieder angesteuert.
- 4.) „**Sperrung**“ – Tritt ein Fehler in der Regelung auf, werden die Fahrbefehle zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Die Steuerung ist gesperrt und kann nur durch RESET wieder in Betrieb genommen werden.
- 5.) „**Sperrung bei 2.Störung**“ – Tritt eine 2.Störung in Folge auf, wird die Regelung gesperrt. Die Fahrbefehle werden zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Die Steuerung ist gesperrt und kann nur durch RESET wieder in Betrieb genommen werden.
- 6.) „**Sperrung bei 3.Störung**“ – Tritt eine 3.Störung in Folge auf, wird die Regelung gesperrt. Die Fahrbefehle werden zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Die Steuerung ist gesperrt und kann nur durch RESET wieder in Betrieb genommen werden

B35- Seil Frequenzgeregelt

1.0 Schützensteuerung

Grundsätzlich benötigt der frequenzgeregelt Seilaufzug vier Vorsteuersignale.

Bez.	Vorsteuerung	Seil Frequenz Geregelt	Seil Spannungsgeregelt
5	K31	K3 Fahrtschütz	K1 Auf-Schütz
3	K32	K3 Fahrtschütz	K2 Ab-Schütz
7	K33	K5 Netzschütz	K5 Netzschütz
9	K34	K7-Bremsschütz	K7-Bremsschütz, bzw. K7A

Die Fahrbefehle sind ähnlich zu denen bei spannungsgeregelten Anlagen.

Bez.	Seil Frequenz Geregelt	Seil Spannungsgeregelt
AB	Richtung AB	Richtung Ab
AUF	Richtung AUF	Richtung AUF
Vins	Geschwindigkeit Vins	Geschwindigkeit Vins
Vn	Geschwindigkeit Vn	Geschwindigkeit Vn
V0	Geschwindigkeit V0	Geschwindigkeit V0
V1	Geschwindigkeit V1	Geschwindigkeit V1
V2	Geschwindigkeit V2	Geschwindigkeit V2
V3	Geschwindigkeit V3	Geschwindigkeit V3

Parameter Liftbus

Bei Aktivierung des Parameters Liftbus kann das Regelgerät (Frequenzumrichter) über eine RS 485 Verbindung mit der Steuerung kommunizieren. Die Umschaltung zwischen dem Display des Umrichters und der Steuerung erfolgt über eine Tastenkombination am HPG60: Die linke Taste muss gedrückt bleiben und dann wird die unterste Taste gedrückt.

Als wählbare Softwareprotokolle stehen der **KW-Liftbus / DCP-3 / DCP-4 S** Und **CANopen** zur Verfügung.

Folgende Regelgeräte wurden getestet und die Kommunikation für stabil gewertet:

Ziehl-Abegg	Zetadyn 2CF/ 2CS 3BF / 3CS & 4xx	Zulassung DCP-3
Emerson / CT	Commander SP mit DCP-Schnittstelle	Zulassung DCP-3
Liftequip / ThyssenKrupp	MFC 20 bzw. MFC 30/31	Zulassung DCP-3

Parameter Fremdbelüftung

Es kann ein freibeglebarer Ausgang der Zentralrecheneinheit für die Motorfremdbelüftung gewählt werden. Die Einstellung der Zeit ist im Menü einstellbar.

Parameter V0 verzögert aus

Der Parameter beinhaltet die Möglichkeit, die Geschwindigkeit V0 verzögert abzuschalten. Die Standardeinstellung steht auf nein.

Parameter Richtung verzögert aus

Die Wegnahme der Fahrtrichtung erfolgt zeitverzögert, um ein ruckfreies Anhalten zu gewährleisten. Die Verzögerungszeit ist im Menü einstellbar. Als Standardwert sind 2500ms hinterlegt.

Parameter Fahrschütz verzögert aus

Die Fahrschütze müssen verzögert abgeschaltet werden, um den Fahrkorb Drehzahl 0 zu halten, bis der Bremsschütz abfällt. Als Standardwert sind 2500ms hinterlegt.

Parameter Nachregulierung

Manche Regelungsfabrikate können keine Geschwindigkeit Vn zur Nachregulierung ausgeben. Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, ob die Nachregulierungsfahrt mit der Geschwindigkeit Vn oder V0 durchgeführt wird.

Parameter Störungseingang

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, wie die Steuerung auf Fehlermeldungen der Regelung zu reagieren hat:

- 1.) „**Abbruch**“ – Tritt ein Fehler in der Regelung auf, werden die Fahrbefehle zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Werden neue Rufe gesetzt, wird die Regelung wieder angesteuert.
- 2.) „**Sperrung**“ – Tritt ein Fehler in der Regelung auf, werden die Fahrbefehle zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Die Steuerung ist gesperrt und kann nur durch RESET wieder in Betrieb genommen werden.
- 3.) „**Sperrung bei 2.Störung**“ – Tritt eine 2.Störung in Folge auf, wird die Regelung gesperrt. Die Fahrbefehle werden zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Die Steuerung ist gesperrt und kann nur durch RESET wieder in Betrieb genommen werden.
- 4.) „**Sperrung bei 3.Störung**“ – Tritt eine 3.Störung in Folge auf, wird die Regelung gesperrt. Die Fahrbefehle werden zurückgenommen und die Rufe gelöscht. Die Steuerung ist gesperrt und kann nur durch RESET wieder in Betrieb genommen werden

Parameter Kommandoausgabe

Bei diesem Parameter kann eingestellt werden, wie die Kommandoausgabe zur Regelung erfolgt. Es stehen zwei Varianten zur Wahl:

- 1.) Mit Auf- und Ab-Kommando (Standard/ GOLIATH)
- 2.) Mit Freigabe und einem Richtungskommando (DIETZ)

Untermenü Geschwindigkeiten (Nur bei Einstellung CANopen & FU)

Bei diesem Parameter kann eingestellt werden, wie die Kommandoausgabe zur Regelung erfolgt. Es stehen zwei Varianten zur Wahl:

Parameter „Geschwindigkeit Nachhol Vn

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit Vn. Werkseinstellung Vn: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit Inspektion Vi1

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit Vi1. Werkseinstellung Vi1: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit Inspektion Vi2

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit Vi2. Werkseinstellung Vi2: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit Rückhol VR

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit VR. Werkseinstellung VR: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit Evakuierung VE

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit VE. Werkseinstellung VE: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit Einfahrt V0

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit V0. Werkseinstellung V0: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit Zwischen V1

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit V1. Werkseinstellung: V1: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit Zwischen V2

Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit V2. Werkseinstellung: V2: 00,123m/s“

Parameter „Geschwindigkeit End V3

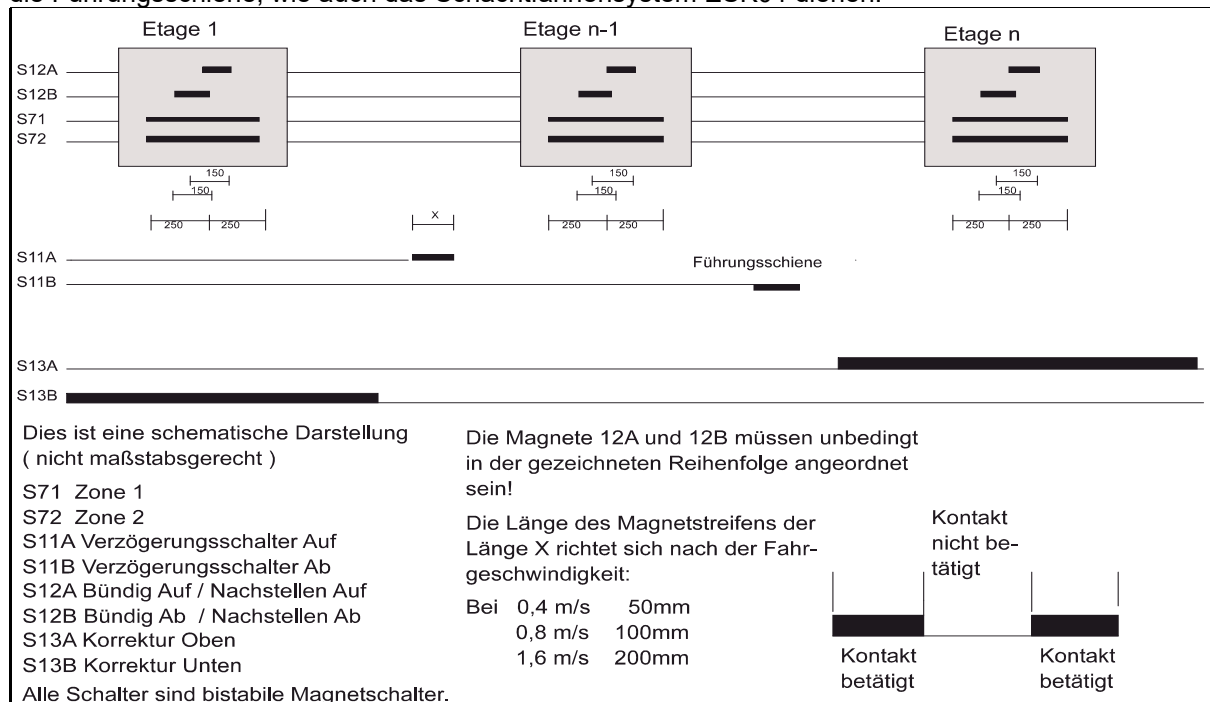
Hier erfolgt die Einstellung der Geschwindigkeit V3. Werkseinstellung: V3: 00,123m/s“

B4 – Schachtkopierung

B41 – Standardkopierung

1.0 Allgemein

Grundsätzlich sind bei der Standardkopierung 6 Magnetschalter nötig. Falls die Anlage eine Nachregulierungsfunktion oder die Einfahrt mit offener Tür hat, sind zusätzlich zwei weitere Magnetschalter, S71 und S72 für die Zonen erforderlich. Die Bündigstellung erfolgt richtungsabhängig. Alle Magnetschalter sind bistabile Blockschalter mit den entsprechenden Rundmagneten. Als Befestigung für die Magnete kann die Führungsschiene, wie auch das Schachtfahnsystem ESK04 dienen.



2.0 Bündig Stellung

Wie bereits oben erwähnt erfolgt die Bündigstellung richtungsabhängig. Bei Seilaufzugsanlagen ohne Einfahrt mit offener Tür oder Nachregulierung erfolgt das Anhalten in Aufwärtsrichtung mit dem Magnetschalter 12B, in Abwärtsrichtung mit dem Magnetschalter 12A.

ACHTUNG!

Es darf bei der Bündigstellung nur eine teilweise Überlappung der Bündigmagnetbereiche erfolgen. Von unten nach oben gesehen muss immer erst der Magnet 12B vor dem 12A kommen. Da die Steuerung daraus die Richtung erkennt, kann es bei Verletzung dieser Regel dazu kommen, dass die Steuerung die Etagen falsch zählt.

Bei Hydraulikaufzugsanlagen und Seilanlagen mit Einfahrt mit offener Tür oder Nachregulierung wird mit dem Anhalten auf den Gegenbündig gewartet. Solange beide Bündigsignale sich überlappen, ist keine Nachregulierung nötig. Sobald der Fahrkorb tiefer sinkt oder höher steigt, geht ein Bündigsignal verloren und der Fahrkorb wird in die Gegenrichtung nachreguliert.

3.0 Verzögerung und Vorendschalter

Die Magnetschalter 11A und 11B stellen die Verzögerungsschalter dar. Mit ihrer Hilfe wird der Fahrkorb verzögert, so dass er in die Haltestelle bündig einfahren kann. Bei der Fahrstrecke 2.Haltestelle zur 1.Haltestelle ist **kein Verzögerungsimpuls** nötig, da der Vorendschalter unten 13B die Verzögerung mit übernimmt!

Ebenso verhält es sich auf der Fahrt von der vorletzten Haltestelle zur letzten Haltestelle. Auch hier ist **kein Verzögerungsimpuls** nötig. Die Verzögerung wird über den Vorendschalter 13A abgewickelt.

Werden trotzdem die Verzögerungsimpulse gesetzt, führt dies zu Kopierwerksfehlern.

Parameter: Impulsenprellzeit

Abhängig von den eingesetzten Magnetschaltern und dem Schaltabstand muss die Impulsenprellzeit gewählt werden. Die Werkseinstellung in Höhe von 30 Millisekunden, stellt einen guten Mittelwert dar.

Parameter: Korrekturfahrt

Falls es in der Schachtkopierung zu Fehlzählungen kommt, wird eine Korrekturfahrt durchgeführt. Der Zeitpunkt der Durchführung kann „Nach Rufeingabe“ erfolgen oder sofort im „Automatik“ Betrieb.

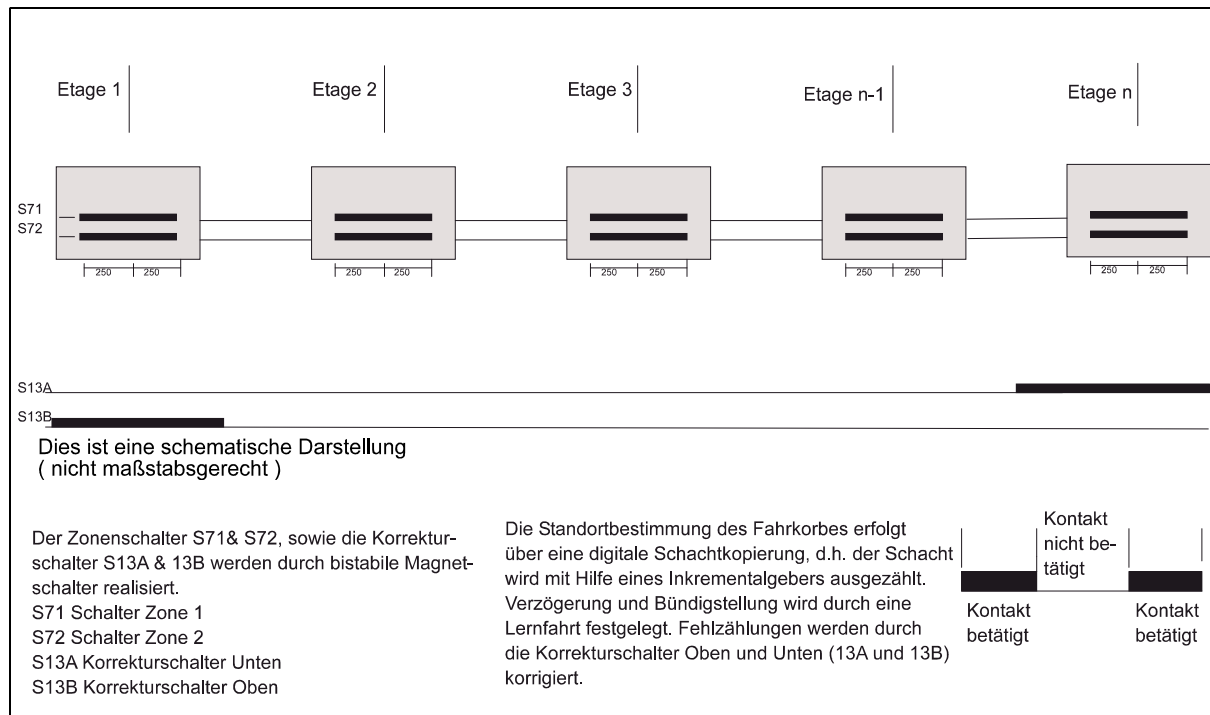
B42 – Relativkopierung

1.0 Allgemein

Die Relativkopierung stellt eine digitale Schachtkopierung dar, die maximal 4 Magnetschalter erforderlich macht.

- S72 Zone 1**
- S72 Zone 2 (Nur erforderlich bei Nachregulieren oder Einfahrt mit offener Tür)**
- S13A Vorendschalter Oben**
- S13B Vorendschalter Unten**

Alle Magnetschalter sind bistabile Blockschalter mit den entsprechenden Rundmagneten. Als Befestigung für die Magnete kann die Führungsschiene, wie auch das Schachtfahnsystem ESK90 dienen. Der erforderliche Inkrementalgeber kann wahlweise am Geschwindigkeitsbegrenzer, oder über ein Noppenband auf dem Fahrkorb installiert werden.



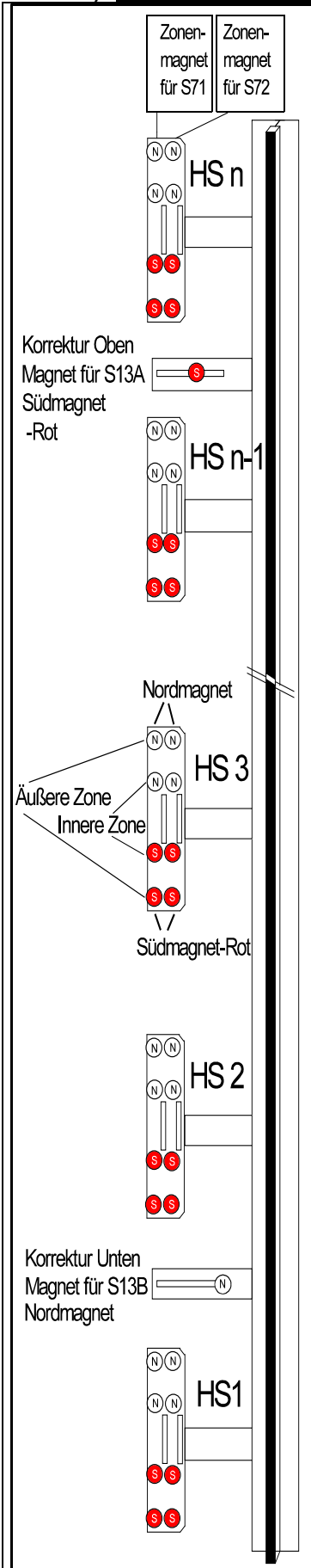
2.0 Bündig Stellung

Nach erfolgter Lernfahrt wird die Mitte des Zonenbereiches als Bündiglinie angenommen. Korrigiert kann dies werden, indem man bei dem Parameter Bündigkorrektur die Differenzwerte einträgt. Eine Veränderung der Position der Zonen darf nach erfolgter Lernfahrt nicht mehr durchgeführt werden. Eine genaue Beschreibung findet man im Kapitel **I01-Inbetriebnahme digitale Kopierung**.

3.0 Verzögerung und Vorendschalter

Die Verzögerung zur Einfahrt in die Haltestelle wird mit Hilfe der digitalen Schachtkopierung bewerkstelligt. Die eingebauten Vorendschalter dienen zur Synchronisation der Aufzugsanlage, aber auch zur sicheren Einfahrt in die unterste, bzw. oberste Haltestelle bei Ausfall der digitalen Kopierung. Im Normalbetrieb werden die Vorendschalter für die Verzögerung des Fahrkorbes nicht ausgewertet, sondern über die digitale Kopierung das Bremsmanöver durchgeführt. Eine Veränderung der Position der Vorendschalter darf nach erfolgter Lernfahrt nicht mehr durchgeführt werden. Eine genaue Beschreibung findet man im Kapitel **I01-Inbetriebnahme digitale Kopierung**.

1.) Einheitsschachtkopierungs-system mit UCM-Zone



HSK-90 / HSK46 System

Das Schachtkopierungs-system HSK-90 besteht aus den Schachtfahren ESF16 und den Schachtfahrenhaltern SFH16 mit den jeweiligen Magneten und Befestigungs-material. Auf der Fahne sind die Nordmagnete immer oben! Jeweils 4 Rundmagnete einer Spur bilden eine Äußere- und eine Innere Zone. Die Äußere Zone ist für die Einfahrt mit offener Tür zuständig, die Innere Zone für das Nachholen / UCM Detektion.



Beim **HSK46-System** werden die Magnete ohne Fahnen direkt auf die Schiene montiert.



Das Schachtkopierungs-panel HSK-90 / 46 wird auf dem Kabinendach mit Hilfe des Montagewinkels montiert.

Der Schaltabstand zwischen Magnet und der HSK-xx beträgt 7- 9mm!

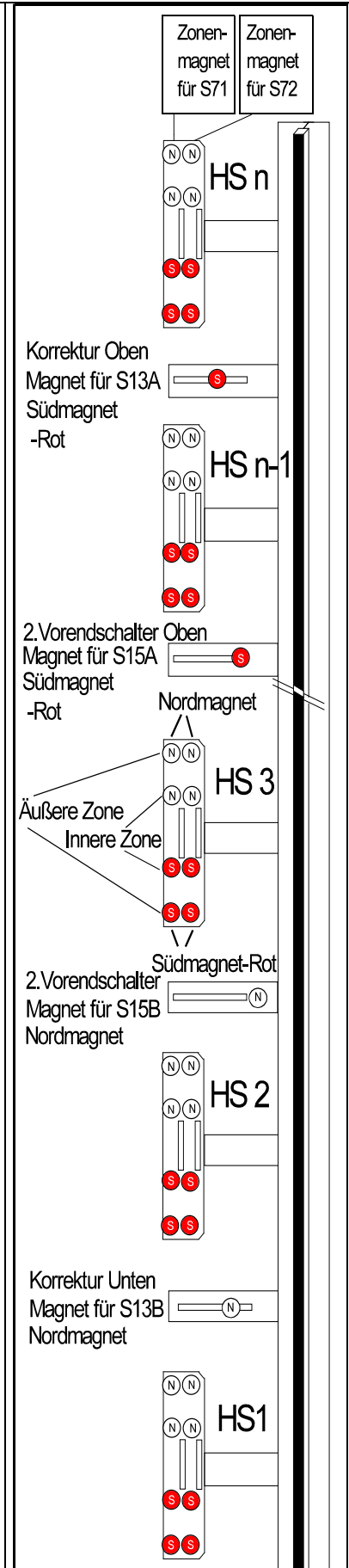
Der **Vorendschalter Oben/ Korrektur Oben S13A** wird über einen Süd-magneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der vorletzten und letzten Etage befinden!

Der **Vorendschalter Unten/ Korrektur Unten S13A** wird über einen Nord-magneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der 2.- und untersten Etage befinden!

Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten als 2,0 m/s, bzw. Kurzfahrthaltestellen, ist jeweils ein zweiter Vorendschalter nötig.

Der **2.Vorendschalter Oben S15A** wird über einen Süd-magneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der Vor-vorletzten und vorletzten Etage befinden.

Der **2.Vorendschalter Unten S15B** wird über einen Nord-magneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der 3.und 2. Etage befinden.



Parameter: Impulsenprellzeit

Abhängig von den eingesetzten Magnetschaltern und dem Schaltabstand muss die Impulsenprellzeit gewählt werden. Die Werkseinstellung in Höhe von 2 Millisekunden ist für KW-Magnetschalter.

Parameter: Korrekturfahrt

Falls es in der Schachtkopierung zu Fehlzählungen kommt, wird eine Korrekturfahrt durchgeführt. Der Zeitpunkt der Durchführung kann „Nach Rufeingabe“ erfolgen oder sofort im „Automatik“ Betrieb.

Parameter: 2.Vorendschalter Unten

Es gibt eine goldene Regel, dass der Vorendschalter Unten sich zwischen der 1. und 2.Haltestelle befinden muss. Ist die 2.Haltestelle eine Kurzfahrt-Haltestelle, so würde der Abstand Vorendschalter Unten zur Zone der 1.Haltestelle bei einer Fehlmessung nicht genügen, den Fahrkorb bündig abzubremesen. Daher kann ein 2. Vorendschalter Unten zwischen der 2. und 3.Haltestelle gesetzt werden.

Parameter: 2.Vorendschalter Oben

Es gibt eine goldene Regel, dass der Vorendschalter Oben sich zwischen der vorletzten und letzten Haltestelle befinden muss. Ist die vorletzte Haltestelle eine Kurzfahrt-Haltestelle, so würde der Abstand Vorendschalter Oben zur Zone der letzten Haltestelle bei einer Fehlmessung nicht genügen, den Fahrkorb bündig abzubremesen. Daher kann ein 2. Vorendschalter Oben zwischen der vorletzten und der vor-vorletzten Haltestelle gesetzt werden.

Parameter: Kurzfahrten

Bei extremen Kurzfahrthaltestellen erstreckt sich die Zone über zwei Haltestellen. Bei diesem Parameter wird eingestellt, ob dieser Fall vorliegt, und wenn ja wie viele dieser Kurzfahrthaltestellen vorhanden sind.

Parameter: Entfernung Vorend – Zone Unten

In diesem Parameter wird die Entfernung Mitte Magnet Vorendschalter Unten zum obersten Magneten der untersten Zone in mm eingetragen. Dieser Wert muss absolut exakt ermittelt werden. Er ist wichtig zum einwandfreien Funktionieren der digitalen Schachtkopierung.

Achtung! Bei Hydraulik-, unregelmäßigen Seil-, und Spannungsgeregelten Seilanlagen erfolgt die Eingabe vom Verzögerungsweg von beiden Richtungen (AUF und AB-Richtung)! Bei Hydraulik- und unregelmäßigen Seilanlagen gibt es allerdings nur V0 und V-Schnell einzustellen!

Parameter: Verzögerung V0 -> 0 (getrennt für Fahrt -AUF & Fahrt-AB)

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert der Einfahrgeschwindigkeit V0 auf den Wert 0 in mm dar. Dieser Wert wird während der Lernfahrt ermittelt. Trotzdem ist er veränderbar.

Parameter: Verzögerung bei V1 (für Fahrt -AUF & Fahrt-AB)

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V1 auf die Einfahrgeschwindigkeit V0 dar. Bei Hydraulikanlagen lässt sich der Wert getrennt für die Fahrtrichtung AUF & AB einstellen. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 500 mm hinterlegt.

Parameter: Verzögerung bei V2 (für nach Fahrt -AUF & Fahrt-AB)

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V2 auf die Einfahrgeschwindigkeit V0 dar. Bei Hydraulikanlagen lässt sich der Wert getrennt für die Fahrtrichtung AUF & AB einstellen. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 1000 mm hinterlegt.

Parameter: Verzögerung bei V3 (für Fahrt -AUF & Fahrt-AB)

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V3 auf die Einfahrgeschwindigkeit V0 dar. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 1500 mm hinterlegt.

Parameter: Fahrt bei V0 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V0** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V1**.

Parameter: Fahrt bei V1 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V1** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V2**.

Parameter: Fahrt bei V2 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V2** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V3**.

Parameter: Lernfahrt mit – Vx - ausführen

Die Lernfahrt kann mit allen drei Hauptgeschwindigkeiten, V1, V2, und V3 ausgeführt werden. In Hinblick auf Kurzfahrthaltestellen sollte immer V1 gewählt werden. Als Standardwert ist hier die Geschwindigkeit V1 gewählt.

Parameter: Zwangsverzögerung AB auf V1

Hier kann die Entfernung des unteren Zwangsverzögerungspunktes zum Bündigpunkt der untersten Haltestelle eingestellt werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 100 bis 15.000 mm. Wird dieser Punkt mit einer schnellen Geschwindigkeit überfahren, **ohne** dass eine Verzögerung eingeleitet worden ist, wird unmittelbar eine Zwangsverzögerung vollzogen.

Parameter: Zwangsverzögerung AUF auf V1

Hier kann die Entfernung des oberen Zwangsverzögerungspunktes zum Bündigpunkt der obersten Haltestelle eingestellt werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 100 bis 15.000 mm. Wird dieser Punkt mit einer schnellen Geschwindigkeit überfahren, **ohne** dass eine Verzögerung eingeleitet worden ist, wird unmittelbar eine Zwangsverzögerung vollzogen.

Parameter: Impulsanschluß

Der Impulsgeber für die Schachtkopierung kann auf dem Fahrkorb (FKR) oder in der Steuerung (ZR) angeschlossen werden. Der Standort ist in diesem Parameter einzutragen. Als Standardwert ist FKR hinterlegt.

Parameter: Lernfahrt aktivieren

Wenn die elektrische Installation abgeschlossen und die Softwareparameter angepasst wurden, kann die Lernfahrt durchgeführt werden. Der Fahrkorb sollte zwischen der ersten und zweiten Haltestelle oberhalb des Vorendschalters positioniert werden. Dann kann die Lernfahrt aktiviert werden. Nähere Einzelheiten findet man im Kapitel **I01-Inbetriebnahme digitale Kopierung**.

Parameter: Hystereseausgleich

Nach erfolgreicher Lernfahrt wird der Wert der Hysterese für die Schachtschalter ermittelt und gespeichert.

Parameter: Bündig-Ebene-XX

Nach erfolgreicher Lernfahrt sind in diesem Parameter die Bündigstände in Millimeter für die einzelnen Ebenen hinterlegt.

B43 – Absolutkopierung

1.0 Allgemein

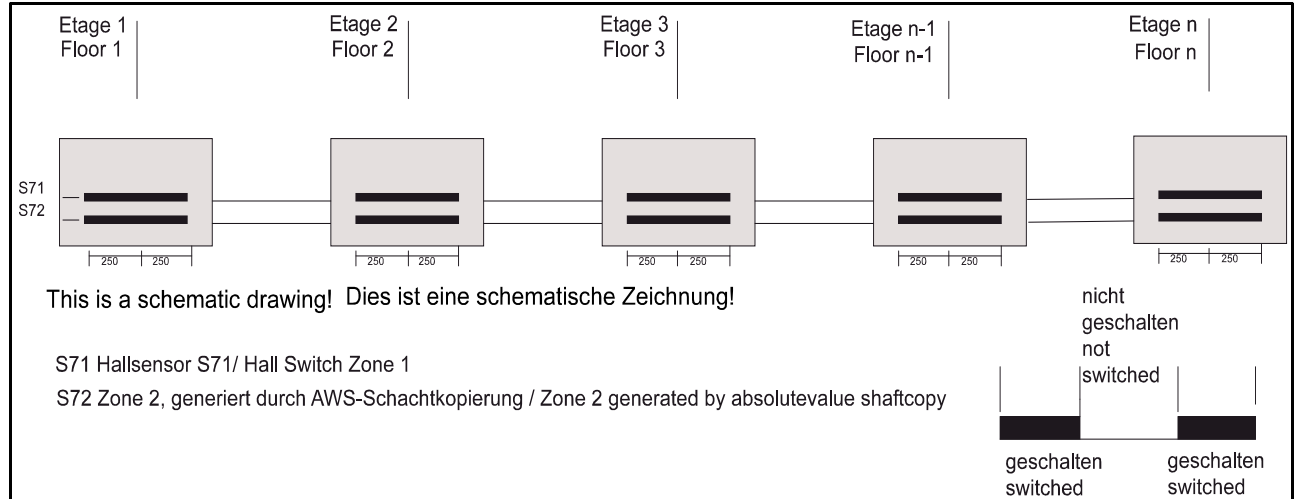
Die Absolutkopierung stellt eine digitale Schachtkopierung dar, welche die Schachthöheninformation bei spannungslosem Zustand behält.

2.0 Variante HSK01 & V-Fahne:

Bei diesem Verfahren wird der Hallschalter HSK01 für die Detektion der Zone 71 benutzt. Die 2. Zone 72 wird über das Absolutwertgebersystem generiert.

Nach Montage der ABS-Geber-Systems wird der Fahrkorb zwischen Etage 1 und 2 abgestellt. Nach dem Start der Lernfahrt, werden Zählrichtung und die Zonen der Etagen gelernt.

Variante: Mit einem Schachtschalter



Nach erfolgter Lernfahrt wird die Mitte des Zonenbereiches als Bündiglinie angenommen. Eine Korrektur kann durchgeführt werden, indem man bei dem Parameter Bündigkorrektur die Differenzwerte einträgt. Eine Veränderung der Position der Zonen darf nach erfolgter Lernfahrt nicht mehr durchgeführt werden. Eine genaue Beschreibung findet man im Kapitel **102-Inbetriebnahme absolute Kopierung des Steuerungshandbuches, bzw. der Montageanleitung**.

Verzögerung und Vorendschalter

Die Verzögerung zur Einfahrt in die Haltestelle wird mit Hilfe der absoluten Schachtkopierung bewerkstelligt.

Gebersystem 1: Anschluss am ZR-613: Schmersal UPS SSI

Stecker	Funktion	USP-30-M24BS SSI-Protokoll
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 91	Clock +	14
Pin 3: 92	Clock -	7
Pin 4: 93	Data +	13
Pin 5: 94	Data -	6
Pin 6: 500	0 V DC	8
Pin 7: 50	+5V DC	
Pin 8 : 200	+24V DC	9

Gebersystem 2: Anschluss am FKR-613: SSI-Drehgeber Typ Wachendorff WDG-SL00 – ALT

Stecker	Funktion	Wachendorff WDG-SL00G-1213
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 91	Clock +	Lila
Pin 3: 92	Clock -	Gelb
Pin 4: 93	Data +	Grau
Pin 5: 94	Data -	Rosa
Pin 6: 500	0 V DC	Weiß
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	Braun

Gebersystem 3: Anschluss am FKR-613: SSI-ELGO-LIMAX-2 SSI – bin

Stecker	Funktion	ELGO-LIMAX-2
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 91	Clock +	Grün
Pin 3: 92	Clock -	Gelb
Pin 6: 83	Data +	Grau
Pin 7: 84	Data -	Rosa
Pin 4: 500	0 V DC	Weiß
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 5: 200	+24V DC	Braun

Gebersystem 4: Anschluss am ZR-613: Windtscheid & Wendel W+W 10EX – SSI –bin

Stecker	Funktion	W&W 10EX – SSI
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 81	Clock +	Grün
Pin 3: 82	Clock -	Gelb
Pin 4: 83	Data +	Schwarz
Pin 5: 84	Data -	Rot
Pin 6: 500	0 V DC	Blau
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	Lila

Gebersystem 5: Anschluss am FKR-613: SSI-Drehgeber Typ Wachendorff WDG-SL00 G

Stecker	Funktion	Wachendorff WDG-SL00G-G
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 81	Clock +	Lila
Pin 3: 82	Clock -	Gelb
Pin 4: 83	Data +	Grau
Pin 5: 84	Data -	Rosa
Pin 6: 500	0 V DC	Weiss
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	Braun

Gebersystem 6: Anschluss am FKR-613: SSI-Drehgeber Typ Wachendorff WDG-MZS 100 G

Stecker	Funktion	Wachendorff WDG-MZS 100 G
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 81	Clock +	Lila
Pin 3: 82	Clock -	Gelb
Pin 4: 83	Data +	Grau
Pin 5: 84	Data -	Rosa
Pin 6: 500	0 V DC	Weiß
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	Braun

Gebersystem 7: Anschluss am FKR-613: SSI-Drehgeber Typ Kübler LM2 LM3 SSI

Stecker	Funktion	Kübler LM2 und LM3
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 81	Clock +	Lila
Pin 3: 82	Clock -	Gelb
Pin 4: 83	Data +	Grau
Pin 5: 84	Data -	Rosa
Pin 6: 500	0 V DC	Weiß
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	Braun

Gebersystem 8: Anschluss am FKR-613: SSI-Drehgeber Typ Wachendorff WDG-MEMN

Stecker	Funktion	Wachendorff WDG-MEMN
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 81	Clock +	Lila
Pin 3: 82	Clock -	Gelb
Pin 4: 83	Data +	Grau
Pin 5: 84	Data -	Rosa
Pin 6: 500	0 V DC	Weiß
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	Braun

Gebersystem 9: Anschluss am FKR-613: SSI-Drehgeber Typ Variotech ANTS SSI-Protokoll

Stecker	Funktion	Variotech ANTS SSI
Pin 1: PE	Erde	Schirm
Pin 2: 91	Clock +	Weiß
Pin 3: 92	Clock -	Gelb
Pin 4: 93	Data +	Grau
Pin 5: 94	Data -	Rosa
Pin 6: 500	0 V DC	Braun
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	Grün

Gebersystem 10: Anschluss am ZR-613: SSI-Seilzuggeber Typ ECN10TL-03 SSI-Protokoll

Stecker	Funktion	ECN10TL-03
Pin 1: PE	Erde	
Pin 2: 91	Clock +	
Pin 3: 92	Clock -	
Pin 4: 93	Data +	
Pin 5: 94	Data -	
Pin 6: 500	0 V DC	
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	

Gebersystem 11: Anschluss am ZR-613: SSI-Seilzuggeber Typ ECN10TL-05 SSI-Protokoll

Stecker	Funktion	ECN10TL-05
Pin 1: PE	Erde	
Pin 2: 91	Clock +	
Pin 3: 92	Clock -	
Pin 4: 93	Data +	
Pin 5: 94	Data -	
Pin 6: 500	0 V DC	
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	

Gebersystem 12: Anschluss am ZR-613: SSI-Seilzuggeber Typ ECN10TL10 SSI-Protokoll

Stecker	Funktion	ECN10TL-10
Pin 1: PE	Erde	
Pin 2: 91	Clock +	
Pin 3: 92	Clock -	
Pin 4: 93	Data +	
Pin 5: 94	Data -	
Pin 6: 500	0 V DC	
Pin 7: 050	+5V DC	
Pin 8: 200	+24V DC	

Gebersystem 13: Anschluss am FKR-613-CAN: CAN- Absolutwertgeber, CanOpen-Protokoll

nur sichtbar, wenn Absolutkopierung (Menü-A3) sowie CAN-Bus+CAN-Geber aktiviert A402/A403)

Gebersystem : Anschluss am FKR-613: CANopen-Schnittstelle Typ Variotech ANTS CANopen-Protokoll

Gebersystem : Anschluss am FKR-613: CANopen-Schnittstelle Typ Variotech ANTS SAFE CANopen-Protokoll

Gebersystem: Anschluss am FKR-613: CANopen-Schnittstelle Typ ELGO LIMAX33CP SAFE CANopen-Protokoll

Gebersystem: Anschluss am FKR-613: CANopen-Schnittstelle Typ --- Drehgeber CANopen-Protokoll

HSK01 – Magnetmontage mit V-Fahne oder auf der Schiene

Das Schachtkopierungssystem HSK01 besteht aus dem Schachtkopierungspanel HSK01, den V-Fahnen und den jeweiligen Magneten.

Auf der V-Fahne oder der Schiene sind die Nordmagnete immer oben, Südmagnete (rot) immer unten!

Jeweils 4 Rundmagnete einer Spur bilden eine Äußere- und eine Innere Zone. Die Äußere Zone ist für die Einfahrt mit offener Tür zuständig, die Innere Zone für das Nachholen / UCM Detektion.

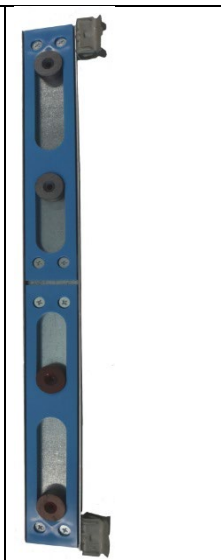
Das Schachtkopierungspanel HSK01 wird auf dem Kabinendach montiert.

Der Schaltabstand zwischen Magnet und der HSK01 beträgt 7- 9mm! Die Einstellung erfolgt durch Lösen der beiden M4-Muttern und kontrolliertes Schieben des Sensors (Siehe Bild unten links).

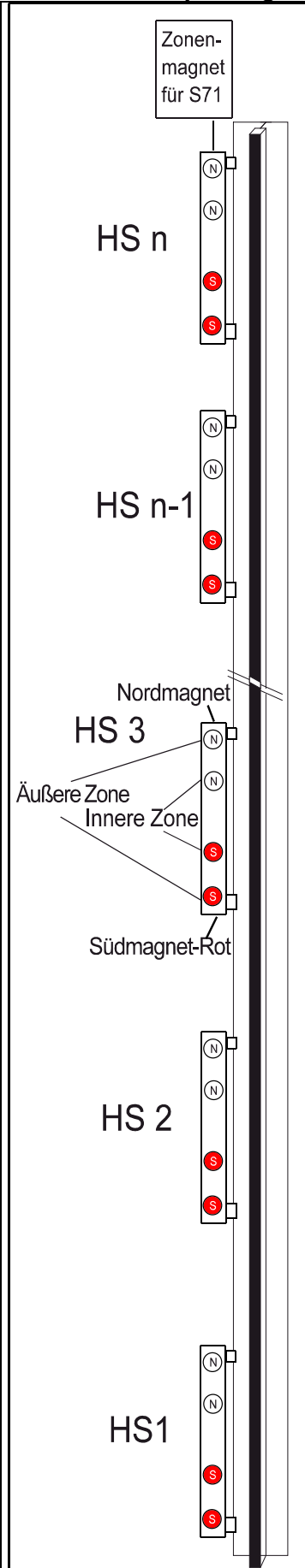
Der elektrische Anschluss der HSK01 erfolgt mit einer vorkonfektionierter Rundleitung, mit Stecker am FKR-613.



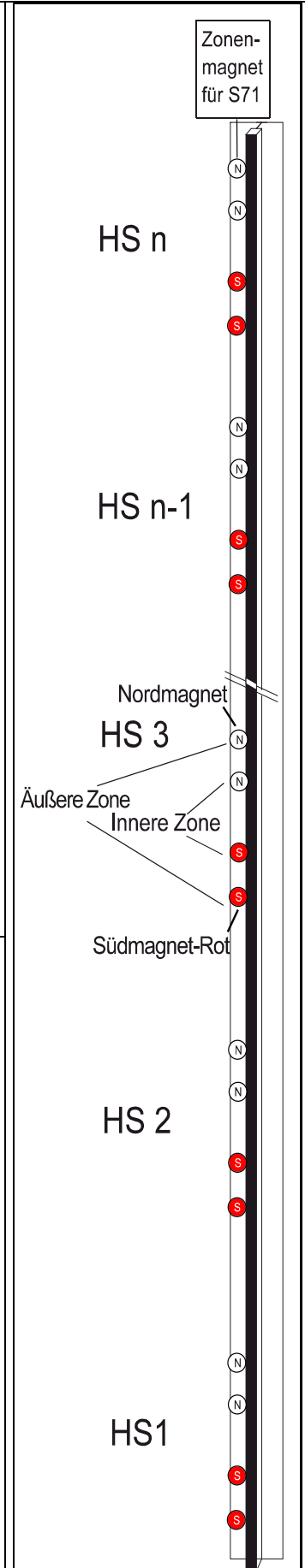
HSK01



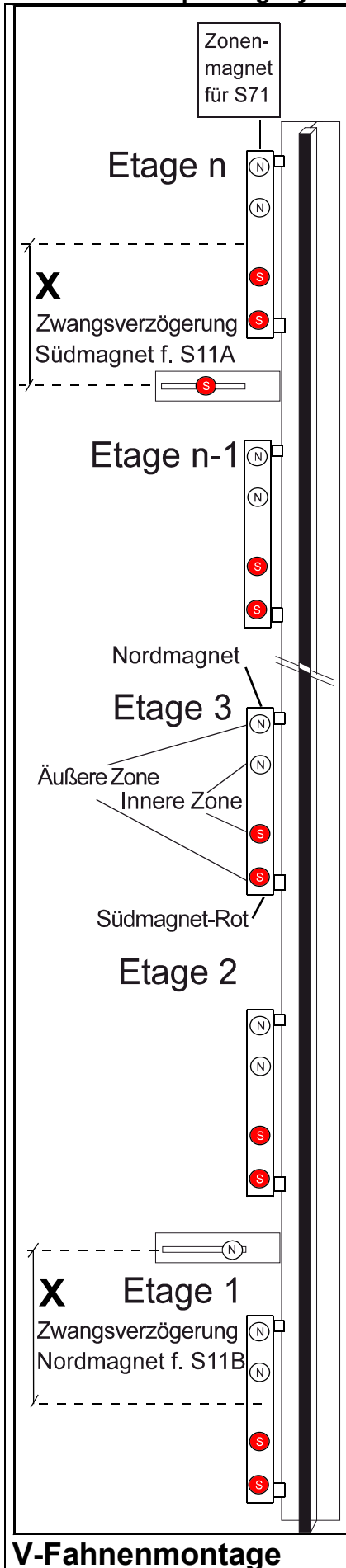
V-Fahne-V101



V-Fahnenmontage



Schienenmontage



HSK01 – Magnetmontage mit V-Fahne oder auf der Schiene – Vnenn $\geq 1,60$ m/s

Das Schachtkopierungssystem HSK01 besteht aus dem Schachtkopierungspanel HSK01, den V-Fahnen und den jeweiligen Magneten. Zusätzlich sind zwei HSK01 für die obere Zwangsverzögerung S11A und die untere Zwangsverzögerung S11B nötig!

Auf der V-Fahne oder der Schiene sind die Nordmagnete immer oben, Südmagnete (rot) immer unten!

Jeweils 4 Rundmagnete einer Spur bilden eine Äußere- und eine Innere Zone.

Die Äußere Zone ist für die Einfahrt mit offener Tür zuständig, die Innere Zone für das Nachholen / UCM Detektion.

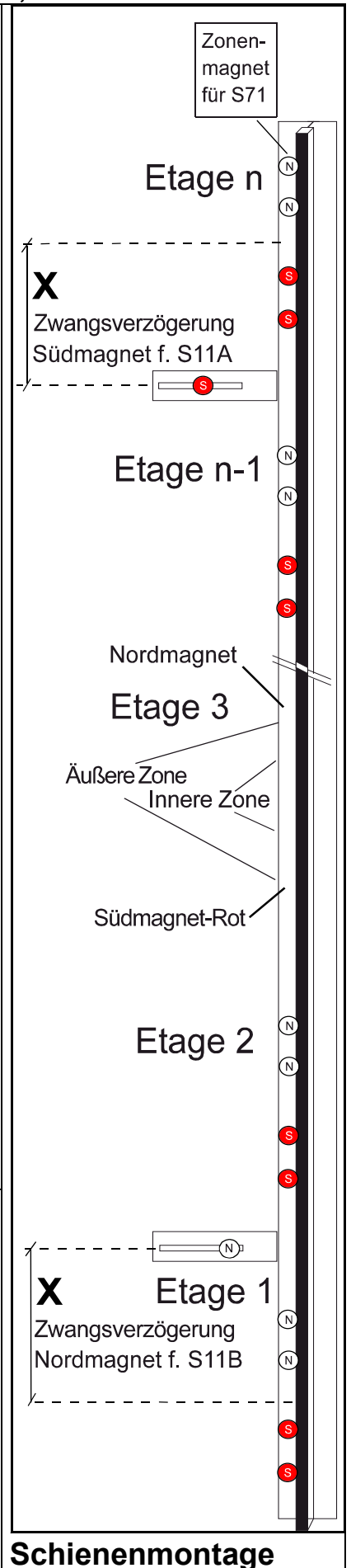
Der Schaltabstand zwischen Magnet und der HSK01 beträgt 7- 9mm! Die Einstellung erfolgt durch Lösen der beiden M4-Muttern und kontrolliertes Schieben des Sensors

Zwangsverzögerungsschalter S11A & S11B links neben dem Zonen-schalter S71 anbringen.

Die Entfernung X ist auf den Verzögerungswert bei der Geschwindigkeit V3 (Menü B4) einzustellen.

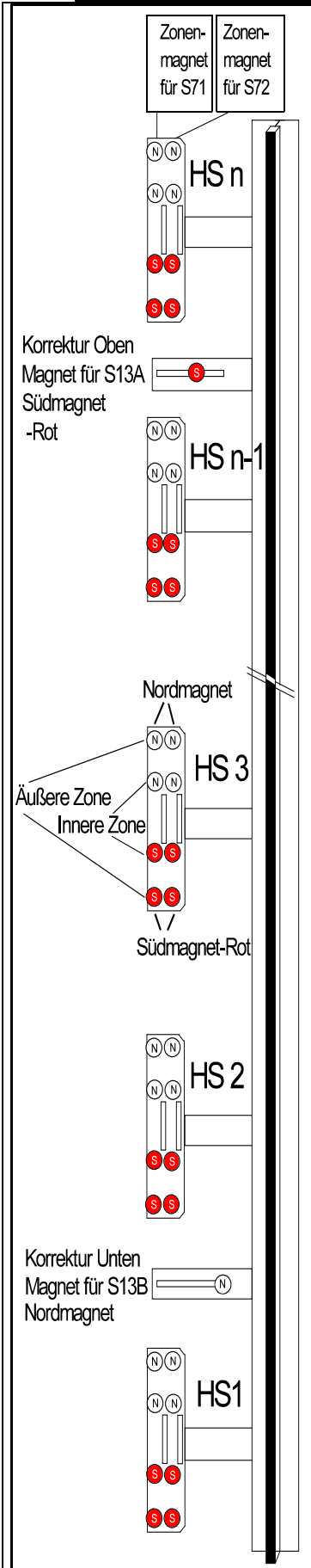
Ungefäher Richtwert X:

- 1,6 m/s -> 3000 mm
- 2,0 m/s -> 3500 mm
- 2,5 m/s -> 4500 mm
- 3,0 m/s -> 5500 mm
- 4,0 m/s -> 7000 mm



Schiennenmontage

Einheitsschachtkopierungssystem



HSK-90 / HSK46 System

Das Schachtkopierungssystem HSK-90 besteht aus den Schachtfahren ESF16 und den Schachtfahrenhaltern SFH16 mit den jeweiligen Magneten und Befestigungs-material. Auf der Fahne sind die Nordmagnete immer oben! Jeweils 4 Rundmagnete einer Spur bilden eine Äußere- und eine Innere Zone. Die Äußere Zone ist für die Einfahrt mit offener Tür zuständig, die Innere Zone für das Nachholen / UCM Detektion.



Beim **HSK46-System** werden die Magnete ohne Fahnen direkt auf die Schiene montiert.



Das Schachtkopierungspanel HSK-90 / 46 wird auf dem Kabinendach mit Hilfe des Montagewinkels montiert.

Der Schaltabstand zwischen Magnet und der HSK-xx beträgt 5- 15mm!

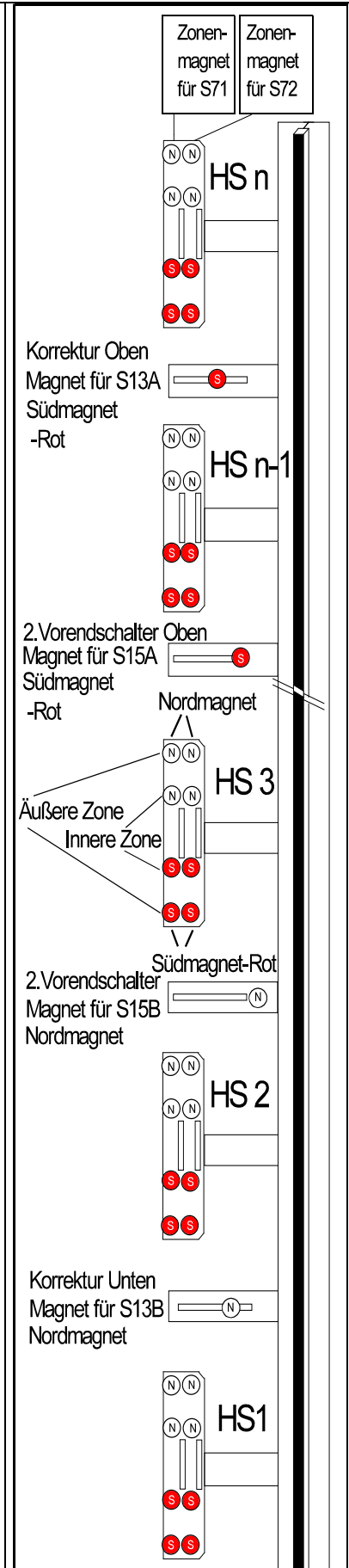
Der **Vorendschalter Oben/ Korrektur Oben S13A** wird über einen Südmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der vorletzten und letzten Etage befinden!

Der **Vorendschalter Unten/ Korrektur Unten S13A** wird über einen Nordmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der 2.- und untersten Etage befinden!

Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten als 2,0 m/s, bzw. Kurzfahrthaltestellen, ist jeweils ein zweiter Vorendschalter nötig.

Der **2.Vorendschalter Oben S15A** wird über einen Südmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der Vor-vorletzten und vorletzten Etage befinden.

Der **2.Vorendschalter Unten S15B** wird über einen Nordmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der 3.und 2. Etage befinden.



3.0 SSI-Gebersysteme oder CANopen-Gebersysteme

Wurde unter dem Menü A402 / A403 eine CANopen Schachtkopierungssystem aktiviert befinden Sie sich im Menü für **CANopen Schachtbussysteme**. Ansonsten befinden Sie sich automatisch bei den **SSI-Schachtbussystemen**, die anschließend folgen:

3.1 SSI-Bussysteme

Parameter: Impulsprellzeit

Abhängig von den eingesetzten Magnetschaltern und dem Schaltabstand muss die Impulsprellzeit gewählt werden. Die Werkseinstellung in Höhe von 2 Millisekunden ist für KW-Magnetschalter.

Parameter: Wegmesssystem

In diesem Parameter kann das verwendete Absolutwertgebersystem ausgewählt werden.

- Wachendorff-MZS100 G
- Wachendorff-SL 00 G
- W+W 10EX SSI – Bin
- ELGO LIMAX2 SSI – Bin
- Wachendorff-SL 00 ALT
- SCMERSAL UPS

Parameter: Schachtschalter

In diesem Parameter kann gewählt werden, ob das ABS-Geber-System ohne weitere Schachtschalter betrieben wird, oder Vorend- & Zonenschalter zum Einsatz kommen. Abhängig davon ist die Vorgehensweise bei der Inbetriebnahme. Wurde die Einstellung „Keine Schachtschalter“ gewählt, so sind die Menüpunkte „Wegerfassung lernen“, Synchronisieren HS01“ und „Bündigeingabe“ vorhanden. Wurde die Einstellung „Vorend- & Zonenschalter gewählt“, sind die Menüpunkte „Lernfahrt mit Vx“ und Lernfahrt aktivieren“ vorhanden.

Achtung! Bei Hydraulik-, unregelmäßigen Seil-, und Spannungsgeregelten Seilanlagen erfolgt die Eingabe des Verzögerungsweges von beiden Richtungen (AUF und AB-Richtung)! Bei Hydraulik- und unregelmäßigen Seilanlagen gibt es allerdings nur V0 und V-Schnell einzustellen!

Parameter: Kurzfahrten

Bei extremen Kurzfahrthaltestellen liegen innerhalb einer Zone zwei Haltestellen. Bei diesem Parameter wird eingestellt, ob dieser Fall vorliegt, und wenn ja wie viele dieser Kurzfahrthaltestellen vorhanden sind.

Parameter: Verzögerung V0 -> 0

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert dar, von der Einfahrtgeschwindigkeit V0 auf den Wert 0 in mm dar. Dieser Wert wird während der Lernfahrt ermittelt. Trotzdem ist er veränderbar.

Parameter: Verzögerung bei V1 (für Fahrt -AUF & Fahrt-AB)

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V1 auf die Einfahrtgeschwindigkeit V0 dar. Bei Hydraulikanlagen lässt sich der Wert getrennt für die Fahrtrichtung AUF & AB einstellen. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 500 mm hinterlegt.

Parameter: Verzögerung bei V2 (für nach Fahrt -AUF & Fahrt-AB)

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V2 auf die Einfahrtgeschwindigkeit V0 dar. Bei Hydraulikanlagen lässt sich der Wert getrennt für die Fahrtrichtung AUF & AB einstellen. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 1000 mm hinterlegt.

Parameter: Verzögerung bei V3 (für nach Fahrt -AUF & Fahrt-AB)

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V3 auf die Einfahrtgeschwindigkeit V0 dar. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 1500 mm hinterlegt.

Parameter: Fahrt bei V0 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V0** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V1**.

Parameter: Fahrt bei V1 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V1** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V2**.

Parameter: Fahrt bei V2 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V2** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V3**.

Parameter: Lernfahrt mit – Vx - ausführen

Die Lernfahrt kann mit allen drei Hauptgeschwindigkeiten, V1, V2, und V3 ausgeführt werden. In Hinblick auf Kurzfahrthaltestellen sollte immer V1 gewählt werden. Als Standardwert ist hier die Geschwindigkeit V1 gewählt.

Parameter: Zwangsverzögerung AB auf V1

Hier kann die Entfernung des unteren Zwangsverzögerungspunktes zum Bündigpunkt der untersten Haltestelle eingestellt werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 100 bis 15.000 mm. Wird dieser Punkt mit einer schnellen Geschwindigkeit überfahren, **ohne** dass eine Verzögerung eingeleitet worden ist, wird unmittelbar eine Zwangsverzögerung vollzogen.

Parameter: Zwangsverzögerung AUF auf V1

Hier kann die Entfernung des oberen Zwangsverzögerungspunktes zum Bündigpunkt der obersten Haltestelle eingestellt werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 100 bis 15.000 mm. Wird dieser Punkt mit einer schnellen Geschwindigkeit überfahren, **ohne** dass eine Verzögerung eingeleitet worden ist, wird unmittelbar eine Zwangsverzögerung vollzogen.

Parameter: Impulsanschluss

Hier wird festgelegt, wo der Absolutwertgeber angeschlossen wird. Zur Wahl stehen „Anschluss ZR“ für Schmersal UPS-System und W&W-EX-Absolutwertgeber, sowie „Anschluss FKR“ für alle Absolutwertgebersystem, welche auf der Kabine installiert werden. Obersten Haltestelle eingestellt werden.

Parameter: Lernfahrt aktivieren (nur bei Einstellung Schachtschalter: Vorend & Zonenschalter)

Wenn die elektrische Installation abgeschlossen und die Softwareparameter angepasst wurden, kann die Lernfahrt durchgeführt werden. Der Fahrkorb sollte zwischen der ersten und zweiten Haltestelle oberhalb des Vorendschalters positioniert werden. Dann kann die Lernfahrt aktiviert werden. Nähere Einzelheiten findet man im Kapitel **102-Inbetriebnahme absoluter Kopierung**.

Parameter: Zählrichtung (nur bei Einstellung Schachtschalter: Ohne Schachtschalter)

Nach montiertem ABS-Geber-System muss die Zählrichtung ermittelt werden. Dazu wird der Parameter auf Start gestellt und mit der Rückhol oder Inspektionsfahrt ein kleines Stück nach unten gefahren.

Parameter: Synchronisieren HS01 (nur bei Einstellung Schachtschalter: Ohne Schachtschalter)

Nach erfolgter Wegeerfassung, wird der Fahrkorb in der untersten Etage bündig gestellt und dieser Parameter aktiviert. Dadurch erkennt die Steuerung den Bündigwert der untersten Haltestelle.

Parameter: Bündigeingabe (nur bei Einstellung Schachtschalter: Ohne Schachtschalter)

In diesem Parameter kann zwischen zwei Eingabeverfahren für die Bündigtabelle entschieden werden. Zum einen die Einstellung „Etagenhöhe“, bei der für jede Etage der Wert im Millimeter eingetragen werden, zum anderen die Einstellung „Bündigkorrektur“, bei der millimeterweise Unbündigkeiten korrigiert werden können.

Parameter: Bündigkorrektur - Kabinentableau

Die Bündigeinstellung über das Kabinen-Innentableau ist möglich bei einer digitalen Kopierung mit Inkrementalgeber oder mit Absolutwertgeber. Voraussetzung ist, dass die Etagen eingelernt sind, der Aufzug fährt alle Etagen über Innen/Aussenrufe an und hält in der jeweiligen Etage immer in der gleichen Position.



B43 Bündigkorrektur

B43 Bündigkorrektur		
Kabinentableau: ja		
Innenvorzug aktiv		
Esc	Enter	Wert

Im Menü B42/43 den Parameter aktivieren: „Bündigkorrektur Kabinentableau: ja“

Nun befindet sich der Aufzug im Sondermodus „Innenvorzug“, die Kabinentüre bleibt geöffnet in der Etage, die Aussenrufe sind deaktiviert, Anzeige „SONDERFAHRT“. Es können jetzt nur Rufe über das Innentableau ausgelöst werden.

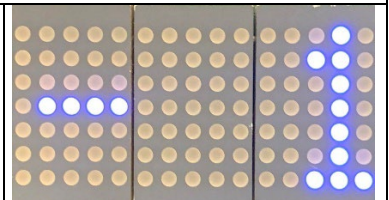



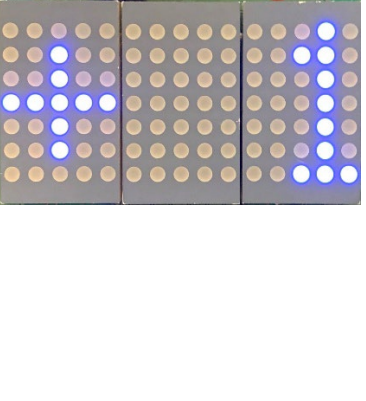

Um mit Hilfe des Innentableaus die Bündigjustage zu aktivieren muss sich die Kabine innerhalb des Zonenbereiches befinden.

Nun den **Taster „TÜR-AUF“** drei Sekunden lang gedrückt halten. Es erfolgt eine doppelte akustische Quittierung. Die beiden Ruftaster „unterste Etage“ sowie „unterste Etage+1“ blinken nun.

Die Anzeige der TFT/LED-Matrix schaltet um in den Justagemodus. Jetzt können keine Innenrufe mehr ausgelöst werden, die blinkenden Ruftaster werden zum Eingeben der Bündigkeit verwendet.

Mit dem **Ruftaster „unterste Etage“** kann jetzt die **Bündigkeit nach unten** korrigiert werden, falls die Kabine zu hochsteht. Mit dem **Ruftaster „unterste Etage+1“** kann die **Bündigkeit nach oben** korrigiert werden, falls die Kabine zu tief steht.



	<p>Jeder Tastendruck verändert den Korrekturwert um 1mm nach oben oder nach unten und wird mit einem akustischen Signal quittiert. Wird der entsprechende Ruftaster länger als 2 Sekunden gedrückt gehalten wird der Korrekturwert um 10mm verändert. Dies wird jeweils mit einem akustischen doppelten Signal quittiert. Im Display erscheint der aktuelle gewählte Wert der Bündigverschiebung.</p>	
	<p>Um den korrigierten Bündigwert abzuspeichern muss die Taster „TÜR-AUF“ für zwei Sekunden gedrückt werden. Die Eingabe wird mit einem längeren akustischen Signal quittiert. Der Wert ist nun gespeichert, die beiden untersten Innenruftaster blinken nicht mehr, das Display wechselt zurück in den normalen Anzeigemodus. Nun kann mit Hilfe der Innenruftaster eine andere Ebene angefahren werden und dort die Bündigkorrektur vorgenommen werden. Die Steuerung befindet sich weiterhin sich weiterhin im Sondermodus „Innenvorzug“. Nachdem die Bündigkeit bei allen Etagen justiert wurde muss die Steuerung wieder zurück in den Normalmodus geschaltet werden. Die geschieht entweder dadurch, dass der Parameter im Menü B42/43 deaktiviert wird: „Bündigkorrektur Kabinentableau: nein“ oder durch kurzes aktivieren des Inspektionsmodus. Nach einer Stunde wird der Parameter automatisch durch die Steuerung deaktiviert.</p>	

Parameter: Bündig-Ebene-XX

Nach erfolgreicher Lernfahrt, bzw. Eingabe der Stände im Menüpunkt Bündigeingabe, sind in diesem Parameter die Bündigstände in Millimeter für die einzelnen Ebenen hinterlegt. Unbündigkeiten können millimeterweise mit Minus und Plus am HPG-60 korrigiert werden. Wurde im Menü Bündigeingabe der Wert Etagenhöhe gewählt, so kann für jede Etage der Wert im Millimeter eingetragen werden (z.B. HS01-0000mm, HS02-3000mm).

3.2 CANopen-Schachtkopierungssysteme Ohne SAFE

Parameter: Wegmesssystem

In diesem Parameter kann das verwendete CANopen-Absolutwertgebersystem ausgewählt werden.

- Variotech-ANTS
- Variotech-ANTS SAFE
- LIMAX-33CP SAFE
- Drehgeber

Parameter: Schachtschalter

Dieser Parameter ist nur sichtbar, falls kein SAFE-System gewählt wurde. Folgende Einstellwerte stehen bereit:

- Kein Schachtschalter
- Vorend- & Zonenschalter
- Nur Zonenschalter

Parameter: Schachtschalter Zonen

Dieser Parameter ist nur sichtbar, falls kein SAFE-System gewählt wurde. Folgende Einstellwerte stehen bereit:

- Zone 71 & 72 extern, d.h. über Zonenschalter im Schacht
- Zone-72 Simulation, d.h. Zone 71 über einen Zonenschalter im Schacht, die Zone 72 wird über das Absolutwertgebersystem erzeugt.

Parameter: Kurzfahrten

Dieser Parameter ist nur sichtbar, falls kein SAFE-System gewählt wurde. Folgende Einstellwerte stehen bereit:

- Keine Kurzfahrthaltestelle
- 1 bis 8 Kurzfahrthaltestellen

Parameter: Verzögerung V0 => 0 – Fahrt AUF

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 100 mm.

Parameter: Verzögerung V0 => 0 – Fahrt AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 100 mm.

Parameter: Verzögerung bei V1 – Fahrt AUF & AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 500 mm.

Parameter: Verzögerung bei V2 – Fahrt AUF & AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 1000 mm.

Parameter: Verzögerung bei V3 – Fahrt AUF & AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 1500 mm.

Parameter: Fahrt bei V0 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V0** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V1**.

Parameter: Fahrt bei V1 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V1** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V2**.

Parameter: Fahrt bei V2 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V2** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V3**.

Parameter: Lernfahrt mit:

Folgende Einstellwerte stehen bereit:

- Mit V1 ausführen (Werkseinstellung)
- Mit V2 ausführen
- Mit V3 ausführen

Parameter: Zwangsverzögerung AB auf V1

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Folgende Einstellungen stehen zur Verfügung:

- AUS, keine Zwangsverzögerung
- Von 100 mm bis 15.000 mm

Parameter: Zwangsverzögerung AUF auf V1

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Folgende Einstellungen stehen zur Verfügung:

- AUS, keine Zwangsverzögerung
- Von 100 mm bis 15.000 mm

3.3 CANopen-Schachtkopierungssystem ANTS SAFE / ELGO LIMAX 33CP**Parameter: Wegmesssystem**

In diesem Parameter kann das verwendete CANopen-Absolutwertgebersystem ausgewählt werden.

- Variotech-ANTS SAFE
- Kübler ANTS SAFE
- LIMAX-33CP SAFE

Parameter: Status der SAFE-Kopierung

Dieser Parameter ist nur sichtbar, falls ein SAFE-System gewählt wurde. Angezeigt wird, ob das gewählte SAFE-System angeschlossen wurde.

Parameter: Verzögerung V0 => 0 – Fahrt AUF

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 100 mm.

Parameter: Verzögerung V0 => 0 – Fahrt AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 100 mm.

Parameter: Verzögerung bei V1 – Fahrt AUF & AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 500 mm.

Parameter: Verzögerung bei V2 – Fahrt AUF & AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 1000 mm.

Parameter: Verzögerung bei V3 – Fahrt AUF & AB

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Die Werkseinstellung beträgt 1500 mm.

Parameter: Fahrt bei V0 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V0** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V1**.

Parameter: Fahrt bei V1 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V1** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V2**.

Parameter: Fahrt bei V2 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V2** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V3**.

Parameter: Zwangsverzögerung AB auf V1

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Folgende Einstellungen stehen zur Verfügung:

- AUS, keine Zwangsverzögerung
- Von 100 mm bis 15.000 mm

Parameter: Zwangsverzögerung AUF auf V1

Der Verzögerungswert wird in mm eingegeben. Folgende Einstellungen stehen zur Verfügung:

- AUS, keine Zwangsverzögerung
- Von 100 mm bis 15.000 mm

Parameter: Endverzögerung V0 > 0

Folgende Einstellwerte stehen zur Verfügung: Nein oder Ja.

Bei Aktivierung des Parameters wird eine kurze Fahrt ausgelöst mit einer ungefähren Länge von 0,5m. Dabei wird die Endverzögerung ermittelt und gespeichert!

Parameter: Etage lernen

In diesem Parameter kann zwischen zwei Lernverfahren für die Festlegung der Bündigwerte entschieden werden. Zum einen die Einstellung „**Manuell Anfahren**“, bei der jede Haltestelle mit der Inspektionsfahrt angefahren wird und bei Erreichen des Bündigwertes dies gespeichert wird. Das andere Verfahren „**Mit Schachttabelle**“ wird für alle Etagen der Bündigwert im Millimeter eingetragen werden und dann in der untersten Etage synchronisiert.

Parameter: Lernen aktiv (nur bei Einstellung „Manuell Anfahren“)

Folgende Einstellwerte stehen bereit:

- Nein -> Kein Lernen!
- Etage-01 lernen
- Etage-n lernen

Parameter: Bündigeingabe (nur bei Einstellung „Manuell Anfahren“)

In diesem Parameter kann zwischen zwei Eingabeverfahren für die Bündigtabelle entschieden werden. Zum einen die Einstellung „**Etagenhöhe**“, bei der für jede Etage der Wert im Millimeter eingetragen werden, zum anderen die Einstellung „**Bündigkorrektur**“, bei der millimeterweise Unbündigkeiten korrigiert werden können.

Parameter: Synchronisieren HS01 (nur bei Einstellung "Mit Schachttabelle")

Nach erfolgter Wegeerfassung, wird der Fahrkorb in der untersten Etage bündig gestellt und dieser Parameter aktiviert. Dadurch erkennt die Steuerung den Bündigwert der untersten Haltestelle.

Parameter: Bündigkorrektur - Kabinentableau

Die Bündigeinstellung über das Kabinen-Innentableau ist möglich bei einer digitalen Kopierung mit Inkrementalgeber oder mit Absolutwertgeber. Voraussetzung ist, dass die Etagen eingelernt sind, der Aufzug fährt alle Etagen über Innen/Aussenrufe an und hält in der jeweiligen Etage immer in der gleichen Position.

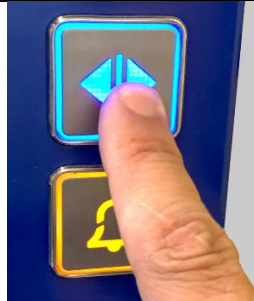


B43 Bündigkorrektur

B43 Bündigkorrektur		
Kabinentableau: ja		
Innenvorzug aktiv		
Esc	Enter	Wert

Im Menü B42/43 den Parameter aktivieren: „Bündigkorrektur Kabinentableau: ja“

Nun befindet sich der Aufzug im Sondermodus „Innenvorzug“, die Kabinentüre bleibt geöffnet in der Etage, die Aussenrufe sind deaktiviert, Anzeige „SONDERFAHRT“. Es können jetzt nur Rufe über das Innentableau ausgelöst werden.



Um mit Hilfe des Innentableaus die Bündigjustage zu aktivieren muss sich die Kabine innerhalb des Zonenbereiches befinden.

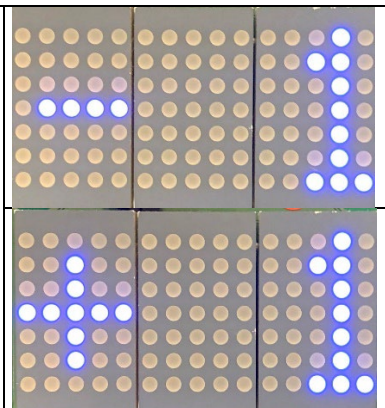
Nun den **Taster „TÜR-AUF“** drei Sekunden lang gedrückt halten. Es erfolgt eine doppelte akustische Quittierung. Die beiden Ruftaster „unterste Etage“ sowie „unterste Etage+1“ blinken nun.

Die Anzeige der TFT/LED-Matrix schaltet um in den Justagemodus. Jetzt können keine Innenrufe mehr ausgelöst werden, die blinkenden Ruftaster werden zum Eingeben der Bündigkeit verwendet.



Mit dem **Ruftaster „unterste Etage“** kann jetzt die **Bündigkeit nach unten** korrigiert werden, falls die Kabine zu hochsteht. Mit dem **Ruftaster „unterste Etage+1“** kann die **Bündigkeit nach oben** korrigiert werden, falls die Kabine zu tief steht.

Jeder Tastendruck verändert den Korrekturwert um 1mm nach oben oder nach unten und wird mit einem akustischen Signal quittiert. Wird der entsprechende Ruftaster länger als 2 Sekunden gedrückt gehalten wird der Korrekturwert um 10mm verändert. Dies wird jeweils mit einem akustischen doppelten Signal quittiert. Im Display erscheint der aktuelle gewählte Wert der Bündigverschiebung.



Um den korrigierten **Bündigwert abzuspeichern** muss die **Taster „TÜR-AUF“ für zwei Sekunden** gedrückt werden. Die Eingabe wird mit einem längeren akustischen Signal quittiert. Der Wert ist nun gespeichert, die beiden untersten Innenruftaster blinken nicht mehr, das Display wechselt zurück in den normalen Anzeigemodus. Nun kann mit Hilfe der Innenruftaster eine andere Ebene angefahren werden und dort die Bündigkorrektur vorgenommen werden.

Die Steuerung befindet sich weiterhin sich weiterhin im Sondermodus „Innenvorzug“. Nachdem die Bündigkeit bei allen Etagen justiert wurde muss die Steuerung wieder zurück in den Normalmodus geschaltet werden. Die geschieht entweder dadurch, dass der Parameter im Menü B42/43 deaktiviert wird: „Bündigkorrektur Kabinentableau: nein“ oder durch kurzes aktivieren des Inspektionsmodus. Nach einer Stunde wird der Parameter automatisch durch die Steuerung deaktiviert.

Parameter: Bündig-Ebene-XX

Nach erfolgreicher Lernfahrt, bzw. Eingabe der Stände im Menüpunkt Bündigeingabe, sind in diesem Parameter die Bündigstände in Millimeter für die einzelnen Ebenen hinterlegt. Unbündigkeiten können millimeterweise mit Minus und Plus am HPG-60 korrigiert werden. Wurde im Menü Bündigeingabe der Wert Etagenhöhe gewählt, so kann für jede Etage der Wert im Millimeter eingetragen werden (z.B. HS01-0000mm, HS02-3000mm).

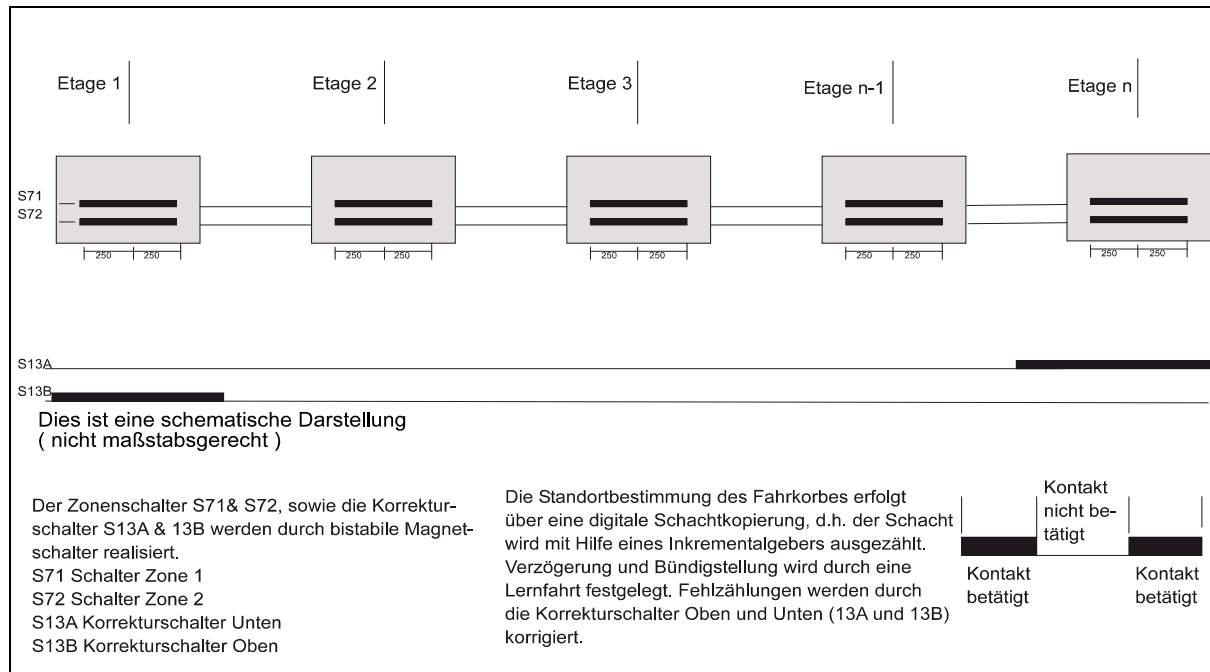
B44 – Motorkopierung

1.0 Allgemein

Die Motorkopierung stellt eine digitale Schachtkopierung dar, die maximal 4 Magnetschalter erforderlich macht.

- S72 Zone 1
- S72 Zone 2 (Nur erforderlich bei Nachregulieren oder Einfahrt mit offener Tür)
- S13A Vorendschalter Oben
- S13B Vorendschalter Unten

Alle Magnetschalter sind bistabile Blockschalter mit den entsprechenden Rundmagneten. Als Befestigung für die Magnete kann die Führungsschiene, wie auch das Schachtfahnsystem ESK90 dienen. Die erforderlichen Impulse für die Schachtkopierung werden vom Antriebsmotor gewonnen.



2.0 Bündigstellung

Nach erfolgter Lernfahrt wird die Mitte des Zonenbereiches als Bündiglinie angenommen. Korrigiert kann dies werden, indem man bei dem Parameter Bündigkorrektur die Differenzwerte einträgt. Eine Veränderung der Position der Zonen darf nach erfolgter Lernfahrt nicht mehr durchgeführt werden. Eine genaue Beschreibung findet man im Kapitel **I01-Inbetriebnahme digitale Kopierung**.

3.0 Verzögerung und Vorendschalter

Die Verzögerung zur Einfahrt in die Haltestelle wird mit Hilfe der digitalen Schachtkopierung bewerkstelligt. Die eingebauten Vorendschalter dienen zur Synchronisation der Aufzugsanlage, aber auch zur sicheren Einfahrt in die unterste, bzw. oberste Haltestelle bei Ausfall der digitalen Kopierung. Im Normalbetrieb werden die Vorendschalter für die Verzögerung des Fahrkorbes nicht ausgewertet, sondern über die digitale Kopierung das Bremsmanöver durchgeführt. Eine Veränderung der Position der Vorendschalter darf nach erfolgter Lernfahrt nicht mehr durchgeführt werden. Eine genaue Beschreibung findet man im Kapitel **I01-Inbetriebnahme digitale Kopierung**.

4.0 Einheitsschachtkopierungssystem

HSK-90 / HSK46 System

Das Schachtkopierungssystem HSK-90 besteht aus den Schachtfahren ESF16 und den Schachtfahrenhaltern SFH16 mit den jeweiligen Magneten und Befestigungs-material. Auf der Fahne sind die Nordmagnete immer oben! Jeweils 4 Rundmagnete einer Spur bilden eine Äußere- und eine Innere Zone. Die Äußere Zone ist für die Einfahrt mit offener Tür zuständig, die Innere Zone für das Nachholen / UCM Detektion.



Beim **HSK46-System** werden die Magnete ohne Fahnen direkt auf die Schiene montiert.



Das Schachtkopierungspanel HSK-90 / 46 wird auf dem Kabinendach mit Hilfe des Montagewinkels montiert.

Der Schaltabstand zwischen Magnet und der HSK-xx beträgt 7- 9mm!

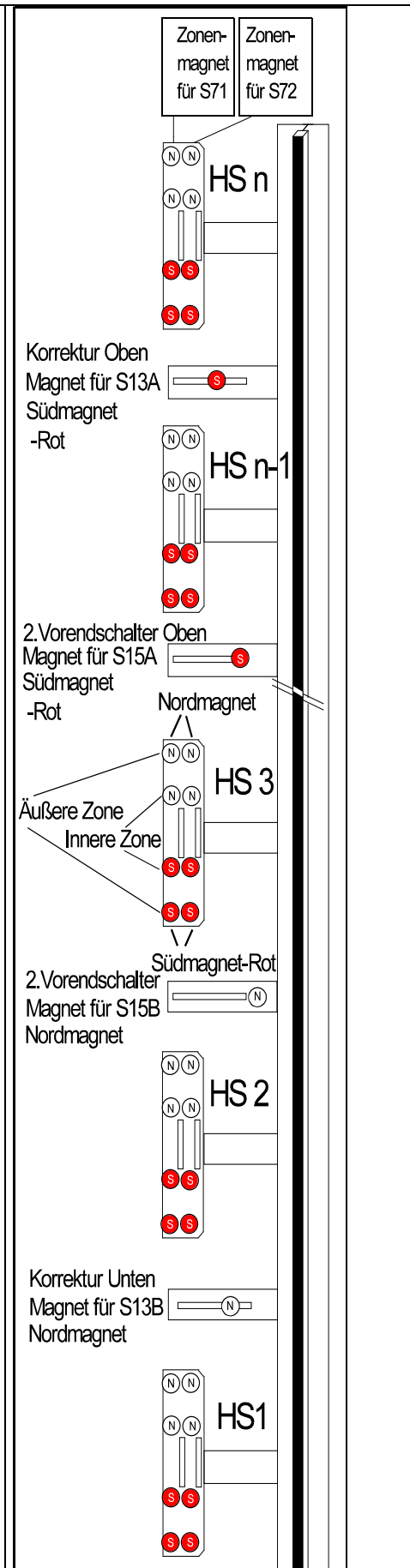
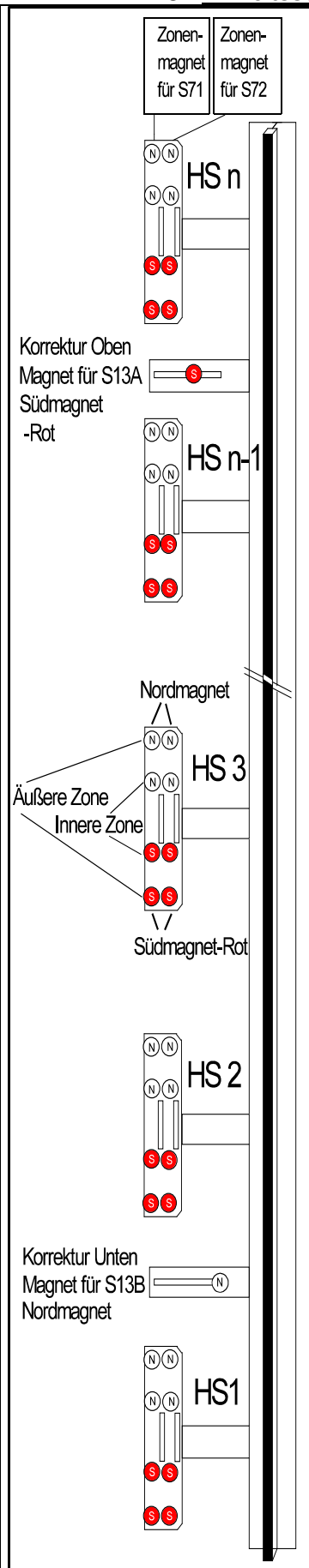
Der **Vorendschalter Oben/ Korrektur Oben S13A** wird über einen Südmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der vorletzten und letzten Etage befinden!

Der **Vorendschalter Unten/ Korrektur Unten S13A** wird über einen Nordmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der 2.- und untersten Etage befinden!

Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten als 2,0 m/s, bzw. Kurzfahrthaltestellen, ist jeweils ein zweiter Vorendschalter nötig.

Der **2.Vorendschalter Oben S15A** wird über einen Südmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der Vor-vorletzten und vorletzten Etage befinden.

Der **2.Vorendschalter Unten S15B** wird über einen Nordmagneten eingeschaltet. Der Magnet muss sich zwischen der 3.und 2. Etage befinden.



Parameter: Impulsenprellzeit

Abhängig von den eingesetzten Magnetschaltern und dem Schaltabstand muss die Impulsenprellzeit gewählt werden. Die Werkseinstellung in Höhe von 2 Millisekunden ist für KW-Magnetschalter.

Parameter: Korrekturfahrt

Falls es in der Schachtkopierung zu Fehlzählungen kommt, wird eine Korrekturfahrt durchgeführt. Der Zeitpunkt der Durchführung kann „Nach Rufeingabe“ erfolgen oder sofort im „Automatik“ Betrieb.

Parameter: 2.Vorendschalter Unten

Es gibt eine goldene Regel, dass der Vorendschalter Unten sich zwischen der 1. und 2.Haltestelle befinden muss. Ist die 2.Haltestelle eine Kurzfahrt-Haltestelle, so würde der Abstand Vorendschalter Unten zur Zone der 1.Haltestelle bei eine Fehlmessung nicht genügen, den Fahrkorb bündig abzubremesen. Daher kann ein 2. Vorendschalter Unten zwischen der 2. und 3.Haltestelle gesetzt werden.

Parameter: 2.Vorendschalter Oben

Es gibt eine goldene Regel, dass der Vorendschalter Oben sich zwischen der vorletzten und letzten Haltestelle befinden muss. Ist die vorletzte Haltestelle eine Kurzfahrt-Haltestelle, so würde der Abstand Vorendschalter Oben zur Zone der letzten Haltestelle bei eine Fehlmessung nicht genügen, den Fahrkorb bündig abzubremesen. Daher kann ein 2. Vorendschalter Oben zwischen der vorletzten und der vor-vorletzten Haltestelle gesetzt werden.

Parameter: Kurzfahrten

Bei extremen Kurzfahrthaltestellen erstreckt sich die Zone über zwei Haltestellen. Bei diesem Parameter wird eingestellt, ob dieser Fall vorliegt, und wenn ja wie viele dieser Kurzfahrthaltestellen vorhanden sind.

Parameter: Entfernung Vorend – Zone Unten

In diesem Parameter wird die Entfernung Mitte Magnet Vorendschalter Unten zum obersten Magneten der untersten Zone in mm eingetragen. Dieser Wert muss absolut exakt ermittelt werden. Er ist wichtig zum einwandfreien Funktionieren der digitalen Schachtkopierung.

Achtung! Bei Hydraulik-, ungeregelten Seil-, und Spannungsgeregelten Seilanlagen erfolgt die Eingabe vom Verzögerungsweg von beiden Richtungen (AUF und AB-Richtung)!

Bei Hydraulik- und ungeregelten Seilanlagen gibt es allerdings nur V0 und V-Schnell einzustellen!

Parameter: Verzögerung V0 -> 0

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert dar, von der Einfahrtgeschwindigkeit V0 auf den Wert 0 in mm dar. Dieser Wert wird während der Lernfahrt ermittelt. Trotzdem ist er veränderbar.

Parameter: Verzögerung bei V1

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V1 auf die Einfahrtgeschwindigkeit V0 dar. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 500 mm hinterlegt.

Parameter: Verzögerung bei V2

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V2 auf die Einfahrtgeschwindigkeit V0 dar. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 1000 mm hinterlegt.

Parameter: Verzögerung bei V3

Dieser Parameter stellt den Abschaltwert (Bremsweg) von der Geschwindigkeit V3 auf die Einfahrtgeschwindigkeit V0 dar. Dieser Wert muss anhand der eingetragenen Geschwindigkeit und dem Verzögerungswert in der Regelung gewählt werden. Als Standardwert sind hier 1500 mm hinterlegt.

Parameter: Fahrt bei V0 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V0** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V1**.

Parameter: Fahrt bei V1 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V1** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V2**.

Parameter: Fahrt bei V2 - wenn der Weg < xxxx mm

Wenn die Entfernung (Weg) zur Zieletage kleiner als der vorgegebene Weg xxxx mm ist, dann wird die **Geschwindigkeit V2** gewählt, unabhängig vom eingestellten Wert im **Parameter Verzögerung bei V3**.

Parameter: Lernfahrt mit

Die Lernfahrt kann mit allen drei Hauptgeschwindigkeiten, V1, V2, und V3 ausgeführt werden. In Hinblick auf Kurzfahrthaltestellen sollte immer V1 gewählt werden. Als Standardwert ist hier die Geschwindigkeit V1 gewählt.

Parameter: Impulsanschluss

Der Impulsgeber für die Schachtkopierung kann auf dem Fahrkorb (FKR) oder in der Steuerung (ZR) angeschlossen werden. Der Standort ist in diesem Parameter einzutragen. Als Standardwert ist ZR hinterlegt.

Parameter: Lernfahrt aktivieren

Wenn die elektrische Installation abgeschlossen und die Softwareparameter angepasst wurden, kann die Lernfahrt durchgeführt werden. Der Fahrkorb sollte zwischen der ersten und zweiten Haltestelle oberhalb des Vorendschalters positioniert werden. Dann kann die Lernfahrt aktiviert werden. Nähere Einzelheiten findet man im Kapitel **I01-Inbetriebnahme digitale Kopierung**.

Parameter: Hystereseausgleich

Nach erfolgreicher Lernfahrt wird der Wert der Hysterese für die Schachtschalter ermittelt und gespeichert.

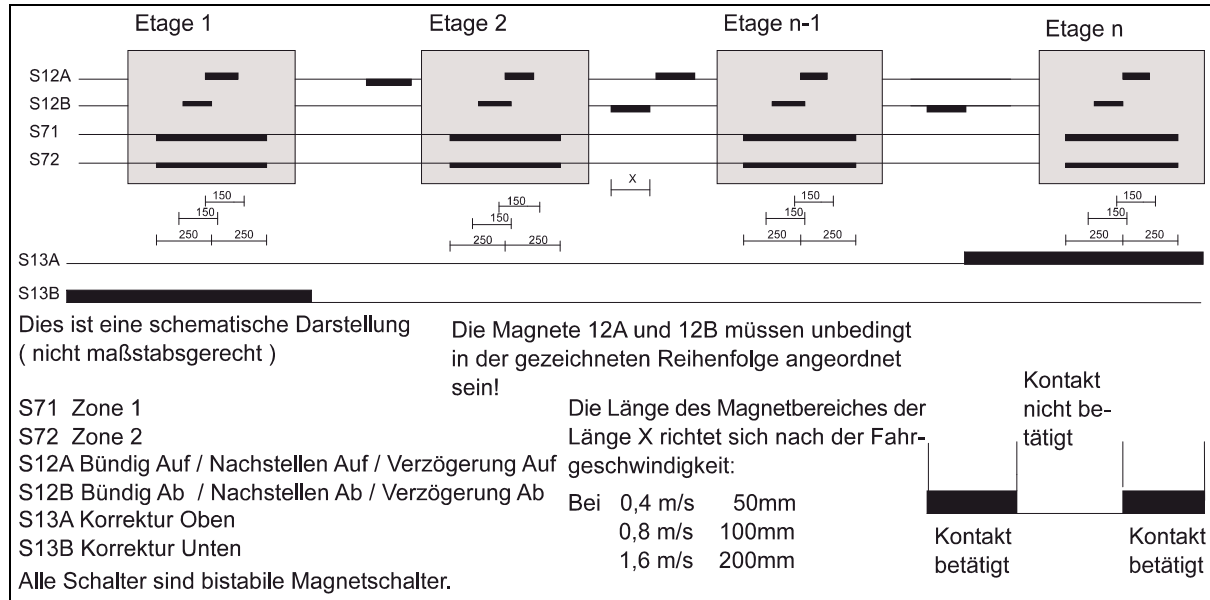
Parameter: Bündig-Ebene-XX

Nach erfolgreicher Lernfahrt sind in diesem Parameter die Bündigstände in Millimeter für die einzelnen Ebenen hinterlegt.

B45 – Minimale Kopierung

Allgemein

Grundsätzlich sind bei der Minimalen Kopierung 6 Magnetschalter nötig. Falls die Anlage keine Nachregulierungsfunktion oder keine Einfahrt mit offener Tür hat, kann ein Magnetschalter, nämlich S72 weggelassen werden. Die Bündigstellung erfolgt richtungsabhängig. Alle Magnetschalter sind bistabile Blockschalter mit den entsprechenden Rundmagneten. Als Befestigung für die Magnete kann die Führungsschiene, wie auch das Schachtfahnsystem ESK04 dienen.



1.0 Bündigstellung

Wie bereits oben erwähnt erfolgt die Bündigstellung richtungsabhängig. Das Anhalten erfolgt in Aufwärtsrichtung mit dem Magnetschalter 12B, in Abwärtsrichtung mit dem Magnetschalter 12A.

ACHTUNG!

Es darf bei der Bündigstellung nur eine teilweise Überlappung der Bündigmagnetbereiche erfolgen. Von unten nach oben gesehen muss immer erst der Magnet 12B vor dem 12A kommen. Da die Steuerung daraus die Richtung erkennt, kann es bei Verletzung dieser Regel dazu kommen, dass die Steuerung die Etagen falsch zählt.

Bei Hydraulikaufzugsanlagen und Seilanlagen mit Einfahrt mit offener Tür oder Nachregulierung wird mit dem Anhalten auf den Gegenbündig gewartet. Solange beide Bündigsignale sich überlappen, ist keine Nachregulierung nötig. Sobald der Fahrkorb tiefer sinkt oder höher steigt, geht ein Bündigsignal verloren und der Fahrkorb wird in die Gegenrichtung nachjustiert.

2.0 Verzögerung und Vorendschalter

Die Magnetschalter 12A und 12B werden auch als Verzögerungsschalter benutzt. Mit ihrer Hilfe wird der Fahrkorb verzögert, so dass er in die Haltestelle bündig einfahren kann. Bei der Fahrstrecke 2.Haltestelle zur 1.Haltestelle ist **kein Verzögerungsimpuls** nötig, da der Vorendschalter unten 13B die Verzögerung mit übernimmt!

Ebenso verhält es sich auf der Fahrt von der vorletzten Haltestelle zur letzten Haltestelle. Auch hier ist **kein Verzögerungsimpuls** nötig. Die Verzögerung wird über den Vorendschalter 13A abgewickelt. Werden trotzdem die Verzögerungsimpulse gesetzt, führt dies zu Kopierwerksfehlern.

Parameter: Impulsenprellzeit

Abhängig von den eingesetzten Magnetschaltern und dem Schaltabstand muss die Impulsenprellzeit gewählt werden. Die Werkseinstellung in Höhe von 30 Millisekunden, stellt einen guten Mittelwert dar.

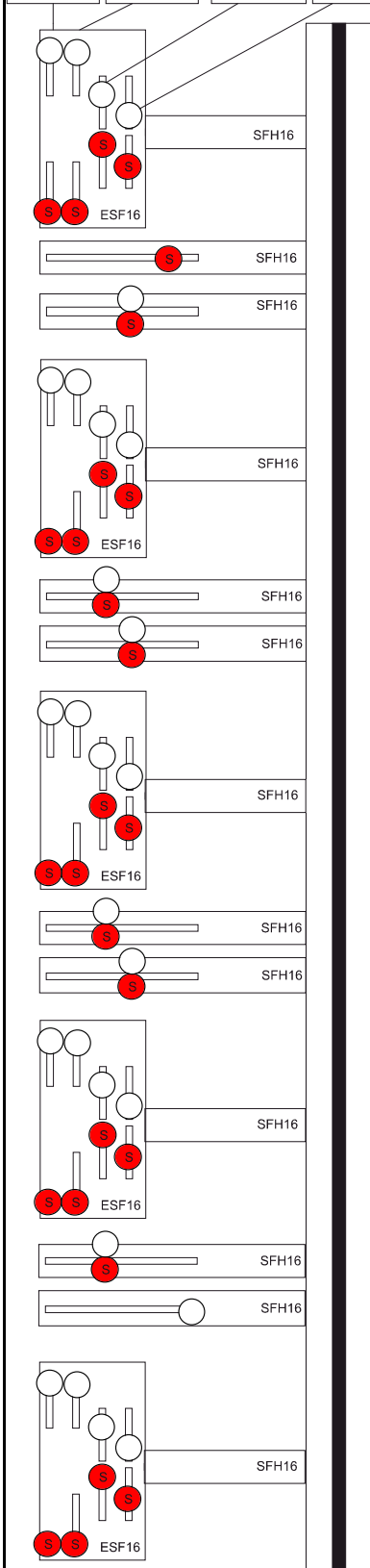
Parameter: Korrekturfahrt

Falls es in der Schachtkopierung zu Fehlzählungen kommt, wird eine Korrekturfahrt durchgeführt. Der Zeitpunkt der Durchführung kann „Nach Rufeingabe“ erfolgen oder sofort im „Automatik“ Betrieb.

Einheitsschachtkopierungssystem

Schachtkopierungssystem ESK04 & 02

Zonenmagnet für S71	Zonenmagnet für S72	Bündigmagnet für S12A	Bündigmagnet für S12B
---------------------	---------------------	-----------------------	-----------------------



HS n

Korrektur Oben
Magnet für S13A
Südmagnet
Verzögerpckt Ab
Magnet für S12B

HS n-1

Verzögerpckt Auf
Magnet für S12A
Verzögerpckt Ab
Magnet für S12B

HS3

Verzögerpckt Auf
Magnet für S12A
Verzögerpckt Ab
Magnet für S12B

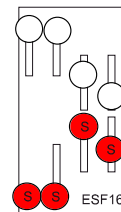
HS2

Verzögerpckt Auf
Magnet für S12A
Korrektur Unten
Magnet für S13B
Nordmagnet

HS1

Die Minimale Schachtkopierung kann mit den Schachtfahnen SFH60 und den Schachtfahnenhaltern SFH16 realisiert werden, oder die Montage der magnet erfolgt direkt auf die Schienen.
Wichtig ist die Ausrichtung der Fahnen, sowie die richtige Anordnung der Magnete.

Der Nordmagnet befindet sich immer oben an der Fahne!



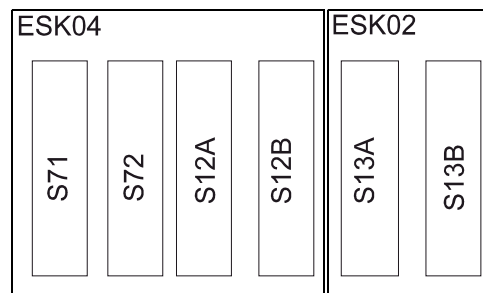
Der Südmagnet ist Rot gekennzeichnet

Das Gegenstück zu den Magneten stellen die Magnetpanels ESK04 und ESK02 dar.

Die Baugruppen sind auf Montagewinkel mit Langlöchern fixiert, welche auf dem Fahrkorbdach montiert werden.

Der typische Schaltabstand beträgt 6 bis 9 mm.

Wird dieser Schaltabstand nicht eingehalten, so kann es zu Mehrfachschaften, und damit zu Kopierwerksfehlern kommen.

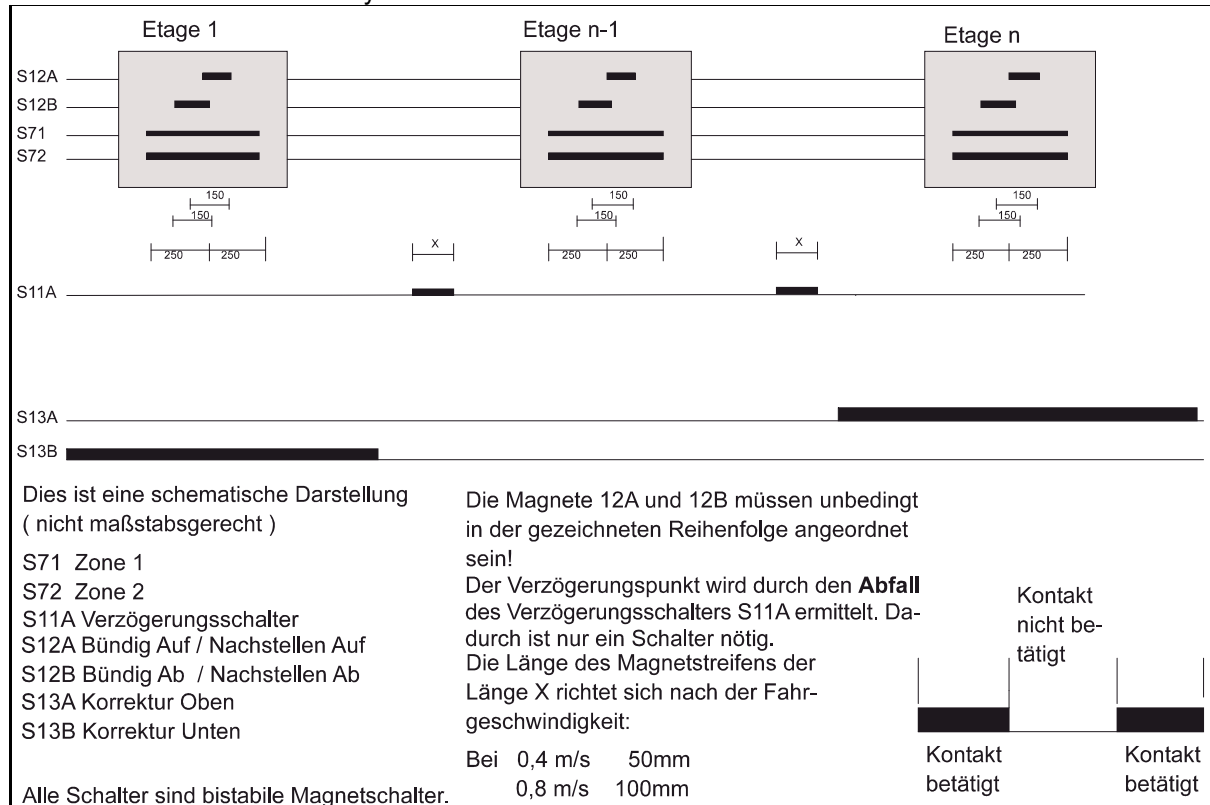


Der elektrische Anschluß erfolgt über PVC-Leitungen am Fahrkorbrechner FKR.

B46 – R&S Kopierung

Allgemein

Grundsätzlich sind bei der R&S Kopierung 5 Magnetschalter nötig. Falls die Anlage keine Nachregulierungsfunktion oder die Einfahrt mit offener Tür hat, können die Magnetschalter, S71 und S72 weggelassen werden. Die Bündigstellung erfolgt richtungsabhängig. Alle Magnetschalter sind bistabile Blockschalter mit den entsprechenden Rundmagneten. Als Befestigung für die Magnete kann die Führungsschiene, wie auch das Schachtfahnsystem ESK16 dienen.



3.0 Bündigstellung

Wie bereits oben erwähnt erfolgt die Bündigstellung richtungsabhängig. Bei Seilaufzugsanlagen ohne Einfahrt mit offener Tür oder Nachregulierung erfolgt das Anhalten in Aufwärtsrichtung mit dem Magnetschalter S12B, in Abwärtsrichtung mit dem Magnetschalter S12A.

ACHTUNG!

Es darf bei der Bündigstellung nur eine teilweise Überlappung der Bündigmagnetbereiche erfolgen. Von unten nach oben gesehen muss immer erst der Magnet 12B vor dem 12A kommen. Da die Steuerung daraus die Richtung erkennt, kann es bei Verletzung dieser Regel dazu kommen, dass die Steuerung die Etagen falsch zählt.

Bei Hydraulikaufzugsanlagen und Seilanlagen mit Einfahrt mit offener Tür oder Nachregulierung wird mit dem Anhalten auf den Gegenbündig gewartet. Solange beide Bündigsignale sich überlappen, ist keine Nachregulierung nötig. Sobald der Fahrkorb tiefer sinkt oder höher steigt, geht ein Bündigsignal verloren und der Fahrkorb wird in die Gegenrichtung nachreguliert.

3.0 Verzögerung und Vorendschalter

Der Magnetschalter S11A stellt den Verzögerungsschalter dar. Mit ihrer Hilfe wird der Fahrkorb verzögert, so dass er in die Haltestelle bündig einfahren kann. Bei der Fahrstrecke 2.Haltestelle zur 1.Haltestelle ist **kein Verzögerungsimpuls** nötig, da der Vorendschalter unten S13B die Verzögerung mit übernimmt! Das gleiche gilt für die Fahrt von der vorletzten zur letzten Haltestelle (S13A).

Das Schaltverhalten von S11A ist die fallende Flanke (Ausschaltvorgang). Dadurch ist nur ein Verzögerungsschalter im Schacht nötig. Die Fahrgeschwindigkeit setzt dieser Methode natürlich eine Grenze in Bezug auf den Verzögerungsweg. Die Hälfte des kleinsten Etagenabstandes ist der größt mögliche Bremsweg.

B5 Visualisierung

B501- Standanzeige

Allgemein

Der Kabinenstand der Aufzugsanlage kann grundsätzlich auf drei Ausgabegeräten visualisiert werden: **Zentralrechner ZR, Innentableauplatine EIT Fahrkorb und Etagenrechner ER**

Auf jeder dieser Recheneinheiten stehen Ausgabekanäle zur Verfügung, wobei der Fahrkorbstand als 1 aus N-Darstellung, Binär-Code, Graycode, 7-Segmentanzeige, selbst definierter Zeichensatz und Binär-0 dargestellt werden kann.

1 aus n Darstellung

Bei der 1 aus N Darstellung wird immer ein Ausgangskanal für den Haltestellenstand aktiviert. Steht der Fahrkorb in der ersten Haltestelle, so ist die Ausgangsfunktion 21h aktiv, d.h. es wird +24V DC ausgegeben. Alle anderen Ausgänge haben 0V DC. Aufzugsanlagen mit einer Haltestellenzahl von bis zu 8 Haltestellen können auf diese Art dargestellt werden. Sind mehr Haltestellen vorhanden, muss auf eine codierte Darstellung umgestellt werden.

Binärcode

Bei der Binärcode Darstellung wird der Haltestellenstand als Kombination von mehreren aktiven Ausgängen dargestellt. „1“ entspricht der Ausgabe von +24V DC.

Haltestelle	25h	24h	23h	22h	21h
1.Ebene	0	0	0	0	1
2.Ebene	0	0	0	1	0
3.Ebene	0	0	0	1	1
4.Ebene	0	0	1	0	0
5.Ebene	0	0	1	0	1
6.Ebene	0	0	1	1	0
7.Ebene	0	0	1	1	1
8.Ebene	0	1	0	0	0
9.Ebene	0	1	0	0	1
10.Ebene	0	1	0	1	0
11.Ebene	0	1	0	1	1
12.Ebene	0	1	1	0	0
13.Ebene	0	1	1	0	1
14.Ebene	0	1	1	1	0
15.Ebene	0	1	1	1	1
16.Ebene	1	0	0	0	0
17.Ebene	1	0	0	0	1

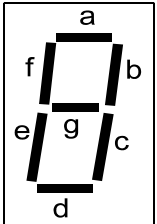
Graycode

Bei der Graycode-Darstellung wird der Haltestellenstand als Kombination von mehreren aktiven Ausgängen dargestellt. „1“ entspricht der Ausgabe von +24V DC.

Haltestelle	25h	24h	23h	22h	21h
1.Ebene	0	0	0	0	1
2.Ebene	0	0	0	1	1
3.Ebene	0	0	0	1	0
4.Ebene	0	0	1	1	0
5.Ebene	0	0	1	1	1
6.Ebene	0	0	1	0	1
7.Ebene	0	0	1	0	0
8.Ebene	0	1	1	0	0
9.Ebene	0	1	1	0	1
10.Ebene	0	1	1	1	1
11.Ebene	0	1	1	1	0
12.Ebene	0	1	0	1	0
13.Ebene	0	1	0	1	1
14.Ebene	0	1	0	0	1
15.Ebene	0	1	0	0	0
16.Ebene	1	1	0	0	0
17.Ebene	1	1	0	0	1

7-Segmentanzeige

Auf den Ausgabekanälen 21h bis 27h kann auch eine 7-Segmentanzeige angesteuert werden. Die Anordnung der Ausgabekanäle gestaltet sich folgendermaßen:

Ausgabe		
21h	Segment a	
22h	Segment b	
23h	Segment c	
24h	Segment d	
25h	Segment e	
26h	Segment f	
27h	Segment g	

Für jede Haltestelle kann eine Bezeichnung gewählt werden. **Der Umfang der Buchstaben und Ziffern ist begrenzt auf:** -> A, b, c, d, E, F, H, U, 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Selbstdefinierter-Zeichensatz

Auf den Ausgabekanälen 21h bis 28h bei ZR und ITR können die aktiven Ausgabekanäle frei bestimmt werden.

Darstellung der Standanzeige im Sonderbetrieb

Bei den Betriebsarten **Inspektion & Rückhol**, **Fehlerfall**, **Sonderfahrt**, und **Begleiterbetrieb**, kann entschieden werden, ob der Fahrkorbstand permanent oder gar nicht ausgegeben wird.

B502- Kabinenpfeile

Darstellung

Die Kabinenpfeile der Aufzugsanlage werden grundsätzlich auf dem Innentableaurechner ITR des Fahrkorbes ausgegeben. Hierbei können folgende Ausgaben eingestellt werden:

- A) Fahrtrichtungspfeile
- B) Weiterfahrtspfeile
- C) Fahrtrichtungs- und Weiterfahrtspfeile (In Fahrt werden die Fahrtrichtungspfeile dargestellt. Befindet sich der Fahrkorb in der Haltestelle, so werden die Weiterfahrtspfeile ausgegeben).

Weiterfahrtspfeile AUS

Die Weiterfahrtspfeile können durch zwei Kriterien in der Haltestelle abgeschaltet werden:

- A) Abschaltung durch Ablauf einer eingestellten Zeit.
- B) Abschaltung durch Schließen der Türen.

Weiterfahrtspfeile bei Tür ZU

Hier kann gewählt werden, ob bei geschlossener Tür die Weiterfahrtspfeile angezeigt werden.

B503- Etagenpfeile

ZR: Darstellung

Die Etagenpfeile der Aufzugsanlage können auf der Zentralrecheneinheit (ZR) ausgegeben werden. Folgende Ausgaben eingestellt werden:

- A) Fahrtrichtungspfeile
- B) Weiterfahrtspfeile
- C) Fahrtrichtungs- und Weiterfahrtspfeile (In Fahrt werden die Fahrtrichtungspfeile dargestellt. Befindet sich der Fahrkorb in der Haltestelle, so werden die Weiterfahrtspfeile ausgegeben).

ZR: Weiterfahrtspfeile AUS

Die Weiterfahrtspfeile können durch zwei Kriterien in der Haltestelle abgeschaltet werden:

- A) Abschaltung durch Ablauf einer eingestellten Zeit.
- B) Abschaltung durch Schließen der Türen.

ER: Darstellung

Die Etagenpfeile der Aufzugsanlage können auf den Etagenrechner (ER) ausgegeben werden. Folgende Ausgaben eingestellt werden:

- A) Fahrtrichtungspfeile
- B) Weiterfahrtspfeile
- C) Fahrtrichtungs- und Weiterfahrtspfeile (In Fahrt werden die Fahrtrichtungspfeile dargestellt. Befindet sich der Fahrkorb in der Haltestelle, so werden die Weiterfahrtspfeile ausgegeben).

ER: Weiterfahrtspfeile AUS

Die Weiterfahrtspfeile können durch zwei Kriterien in der Haltestelle abgeschaltet werden:

- A) Abschaltung durch Ablauf einer eingestellten Zeit.
- B) Abschaltung durch Schließen der Türen.

Weiterfahrtspfeile bei Tür ZU

Hier kann gewählt werden, ob bei geschlossener Tür die Weiterfahrtspfeile angezeigt werden.

B504- Kabinengong

Im ersten Parameter dieses Menüs kann die Kabinengongfunktion aktiviert werden. An den **Klemmen 330 und 331** für die Türseite 1, sowie an den **Klemmen 332 und 333** für die Türseite 2 der FKR-Einheit, kann jeweils ein Miniaturlautsprecher mit einer **Impedanz von 8 Ohm** angeschlossen werden.

Als Klangfunktion kann zwischen **Einklang-, Zweiklang- und Dreiklanggong** ausgewählt werden. Zusätzlich kann für die **Auf- und Abwärtsrichtung** eine unterschiedliche Klangfunktion gewählt werden. Für folgende Fahrtrichtungen lässt sich die Gongfunktion einschalten:

- A) **Innenrufe**
- B) **Aussenrufe**
- C) **Vorzugsrufe**
- D) **Feuerwehrbetrieb**
- E) **Sonderfahrt**

Gongfunktion

Hier kann gewählt werden, ob der Kabinengong auf dem Fahrkorb aktiviert wird.

Innenruf AUF

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Innenruf mit Fahrtrichtung AUF aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Innenruf AB

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Innenruf mit Fahrtrichtung AB aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Aussenruf AUF

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Aussenruf mit Fahrtrichtung AUF aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Aussenruf AB

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Aussenruf mit Fahrtrichtung AB aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Vorzugsruf AUF

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Vorzugsruf mit Fahrtrichtung AUF aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Vorzugsruf AB

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Vorzugsruf mit Fahrtrichtung AB aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Feuerwehrbetrieb

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf eine Feuerwehrfahrt aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Sonderfahrt

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf eine Sonderfahrt aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Gongfunktion - Lautstärke

Hier kann die Lautstärke des Gongs an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Gongfunktion – Tonhöhe

Hier kann die Tonhöhe des Gongs an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

B505- Etagegong

Wie die Fahrkorbeinheit FKR, so bietet auch die Etagenrechner die Möglichkeit, die Gongfunktion zu aktivieren. An den **Klemmen 330 und 331** für die Türseite 1, sowie an den **Klemmen 332 und 333** für die Türseite 2 der FKR-Einheit, kann jeweils ein Miniaturlautsprecher mit einer **Impedanz von 8 Ohm** angeschlossen werden.

Als Klangfunktion kann zwischen **Einklang-, Zweiklang- und Dreiklanggong** ausgewählt werden. Zusätzlich kann für die **Auf- und Abwärtsrichtung** eine unterschiedliche Klangfunktion gewählt werden. Für folgende Fahrtrichtungen lässt sich die Gongfunktion einschalten:

- A) **Innenrufe**
- B) **Aussenrufe**
- C) **Vorzugsrufe**
- D) **Feuerwehrbetrieb**
- E) **Sonderfahrt**

Gongfunktion

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong aktiviert wird.

Innenruf AUF

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Innenruf mit Fahrtrichtung AUF aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Innenruf AB

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Innenruf mit Fahrtrichtung AB aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Aussenruf AUF

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Aussenruf mit Fahrtrichtung AUF aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Aussenruf AB

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Aussenruf mit Fahrtrichtung AB aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Vorzugsruf AUF

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Vorzugsruf mit Fahrtrichtung AUF aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Vorzugsruf AB

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf einen Vorzugsruf mit Fahrtrichtung AB aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Feuerwehrbetrieb

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf eine Feuerwehrfahrt aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Sonderfahrt

Hier kann gewählt werden, ob der Etagegong auf eine Sonderfahrt aktiv wird, und wie oft gegongt wird. Zur Auswahl stehen Einklang, Zweiklang und Dreiklang.

Gongfunktion - Lautstärke

Hier kann die Lautstärke des Gongs an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Gongfunktion – Tonhöhe

Hier kann die Tonhöhe des Gongs an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Ausgang ER Gongimpuls

Impulslänge für Gongimpuls auf ER einstellbar: **Kurzimpuls, 1.10 Sekunden**

B506- LED-Matrix

Die Innentableauplatine EIT und die Etagenrechner ER-2013 & ER-2014 besitzen jeweils 2x RJ-12 Buchsen zur Ansteuerung der Matrixanzeigen ANZ-22, -32, -33, -52 und 53.

Kabine - Pfeilanzeige

Für die Anzeige in der Kabine kann zwischen folgenden Darstellungsmodi gewählt werden:

- Nein (keine Pfeilausgabe)
- Ja (Stehender Pfeil)
- Scroll (Laufender Pfeil)

Kabine – Anzahl Segmente

Je nach gewählter Matrixeinheit kann gewählt werden, ob eine 2- oder 3-segmentige Matrixanzeige durch den FKR angesteuert werden soll.

Etagenrechner - Pfeilanzeige

Für die Anzeige in der Etage kann zwischen folgenden Darstellungsmodi gewählt werden:

- Nein (keine Pfeilausgabe)
- Ja (Stehender Pfeil)
- Scroll (Laufender Pfeil)

Etagenrechner – Leuchtfeld

Je nach gewählter Matrixeinheit ist ein Leuchtfeld vorhanden, das für eine Ausgabemeldung zugeordnet werden kann.

Etagenrechner – Anzahl Segmente

Je nach gewählter Matrixeinheit kann gewählt werden, ob eine 2- oder 3-segmentige Matrixanzeige durch den ER angesteuert werden soll.

Zentralrechner – Anzeige wie Kabine

Für die Anzeige im Display des Zentralrechners kann die Anzeige der Haltestellen folgendermaßen eingestellt werden:

- Anzeige 1 bis 64
- Anzeige wie im Fahrkorb

B507- Etagenstand

In diesem Menü werden die Bezeichnungen für die einzelnen Etagen, von der Ersten bis maximal der 64igsten Etage eingetragen. Es stehen bis zu 3 Stellen und die ganze Breite des ASCII-Zeichensatzes für jede Haltestelle zur Verfügung.

Die Einstellung beginnt in der ersten Haltestelle mit den beiden gelben Editiertasten. Mit der rechten roten Taste werden die drei Stellen der Anzeige angefahren und anschließend auf die nächste Etage übersprungen. Dies endet in der 64. Etage. Mit der linken roten Taste (Escape) kann der Vorgang verlassen werden und zur Etage 1 zurückgesprungen werden.

Diese Einstellung ist bindend für alle Busanzeigen, wie die Matrix- LCD- und TFT-Anzeigen.

	<h3>B507 Etagenstand-Menü</h3> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">B507 Etagenstand</td> </tr> <tr> <td>Etage-01 Anzeige:</td> <td>-2</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">^</td> </tr> <tr> <td>Esc</td> <td>Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Für jede Etage kann eine bis zu dreistellige Bezeichnung eingegeben werden.</p>	B507 Etagenstand		Etage-01 Anzeige:	-2		^	Esc	Enter Wert
B507 Etagenstand									
Etage-01 Anzeige:	-2								
	^								
Esc	Enter Wert								

B508- Meldungen

Beim KW-Anzeigenprotokoll können bis zu 16 Sondermeldungen seriell übertragen werden. In diesem Menü kann für jede Meldung festgelegt werden, ob sie in der Kabinenanzeige oder auf den Etagenanzeigen visualisiert wird.

	<h3>B508 Meldungs-Menü</h3> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">B508 Überlast:</td> </tr> <tr> <td>Kabine:*Etage:-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Menü</td> <td>Wert</td> </tr> </table> <p>In diesem Menü kann für die Kabinenanzeige und Die Etagenstandanzeige gewählt werden, ob die Sondermeldung angezeigt wird. (* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	B508 Überlast:		Kabine:*Etage:-		Menü	Wert	<h3>Meldungen:</h3> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfalleвакуierung -> Notstromeвакуierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
B508 Überlast:								
Kabine:*Etage:-								
Menü	Wert							

B509- TFT/LCD - Kabine

In diesem Menü werden für die Einstellungen für die TFT-Kabinenstandsanzeige getroffen.

Hintergrundbild

Bei der Einstellung „fest“ ist das Hintergrundbild für alle Etagen gleich. Mit der Einstellung „wechseln“ hat jede Etage ihr eigenes Hintergrundbild.

Personenzahl

Hier wird die Angabe der Personenzahl für die Kennzeichnung im Innentableau der Kabine festgelegt.

Traglast

Hier wird die Angabe der Traglast für die Kennzeichnung im Innentableau der Kabine festgelegt.

Text-1 Fabrikat

Hier wird die Angabe des Fabrikates für die Kennzeichnung im Innentableau der Kabine festgelegt.

Text-2 Fabrik-Nr.

Hier wird die Angabe der Fabriknummer für die Kennzeichnung im Innentableau der Kabine festgelegt.

Text-3 Baujahr

Hier wird die Angabe des Baujahres für die Kennzeichnung im Innentableau der Kabine festgelegt.

Text-4 CE-Zeichen

Hier wird die Angabe der CE-Nr., bzw. des Umbaujahres für die Kennzeichnung im Innentableau der Kabine festgelegt.

Etagenstand-Darstellung

Es stehen drei Visualisierungsarten zur Verfügung: Fest, Rollend und als Animation.

Pfeil-Darstellung

Es stehen drei Visualisierungsarten zur Verfügung: Fest, Rollend und als Animation.

Darstellung Text-1

Hier wird festgelegt, ob der Text-1 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Text-2

Hier wird festgelegt, ob der Text-2 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Text-3

Hier wird festgelegt, ob der Text-3 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Text-4

Hier wird festgelegt, ob der Text-4 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Personen

Hier wird festgelegt, ob die Personenanzahl auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Traglast

Hier wird festgelegt, ob die Traglastangabe auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Notlicht

Hier wird festgelegt, ob der das TFT-Display als Notlichtquelle dient. Physikalisch benötigt das TFT-Display die 12V DC Einspeisung (Klemmen 100 & 500).

Meldung Überlast ... Bitte Sprechen

Beim KW-Anzeigenprotokoll können bis zu 16 Sondermeldungen seriell übertragen werden. In diesem Menü kann für jede Meldung folgende Einstellungen festgelegt werden:



B509 Textanzeige

Überlast:
Darstellung: **-*--*
Textanzeige-^
Esc Enter Wert



Wird hier die Textanzeige durch den Stern aktiviert, so erscheint im TFT-Display der Sondertext.

(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)

Meldungen:

- > **Überlast**
- > Evakuierung
- > Brandfallevakuierung
- > Notstromevakuierung
- > Feuerwehrfahrt
- > Sonderfahrt
- > Bettenfahrt
- > Führerbetrieb
- > Ausser Betrieb
- > Wartung
- > Ladezeit Aktiv
- > Türe Öffnet
- > Türe Schliesst
- > Kabine Verlassen
- > Bitte Warten
- > Bitte Sprechen

	<h3>B509 Logo-Anzeige</h3> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>Logo-Anzeige-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Logo-Anzeige durch den Stern aktiviert, so erscheint im TFT-Display das Logo.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*	Logo-Anzeige-^	Esc Enter Wert	<h3>Meldungen:</h3> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
Logo-Anzeige-^					
Esc Enter Wert					
	<h3>B509 fest/blinkend</h3> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>fest/blinkend-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Option „Fest“ durch den Stern aktiviert, so erscheint im TFT-Display der Sondertext als feststehender Balken. Die andere Wahlmöglichkeit besteht im Blinken der Meldung.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*	fest/blinkend-^	Esc Enter Wert	<h3>Meldungen:</h3> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
fest/blinkend-^					
Esc Enter Wert					
	<h3>B509 Summer Kurz</h3> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>.....Summer kurz-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Option „Summer Kurz“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Summer als kurzer Impuls.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*Summer kurz-^	Esc Enter Wert	<h3>Meldungen:</h3> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
.....Summer kurz-^					
Esc Enter Wert					
	<h3>B509 Summer Lang</h3> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>.....Summer lang-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Option „Summer Lang“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Summer als langer, bzw. dauerhafter Impuls.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*Summer lang-^	Esc Enter Wert	<h3>Meldungen:</h3> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
.....Summer lang-^					
Esc Enter Wert					

	<p>B509 Gong</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Überlast: Darstellung: **-*---*Gong-^ Esc Enter Wert</p> </div> <p>Wird hier die Option „Gong“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Gong-Impuls.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	<p>Meldungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
	<p>B509 Sprachansage</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Überlast: Darstellung: **-*---*Sprachansage-^ Esc Enter Wert</p> </div> <p>Wird hier die Option „Sprachansage“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Sprachansagetext, für die entsprechende Meldung.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	<p>Meldungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen

Summer kurz

Hier wird die Pulsdauer des Summer-kurz-Signals festgelegt. Der Wert ist einstellbar zwischen 2 und 255 Millisekunden. Die Werkseinstellung beträgt 100 ms. Die Werkseinstellung beträgt 1 Sekunde.

Summer lang

Hier wird die Pulsdauer des Summer-lang -Signals festgelegt. Der Wert ist einstellbar zwischen 1, 2, 3 Sekunden und dauerhaft EIN. Die Werkseinstellung beträgt 1 Sekunde.

Gong-Signal

Hier wird die Anzahl der Gongsignale festgelegt. Der Wert ist einstellbar zwischen 1, 2 und 3x Gongimpuls. Die Werkseinstellung beträgt 1x Gongimpuls.

Display- Format

- Hier wird die Orientierung des Displays festgelegt:
- Automatisch (Durch Neigungssensor des TFTs)
 - Hochkant
 - Quer

Display-Helligkeit

Hier kann die Helligkeit des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 90%.

Lautstärke Sprache

Hier kann die Lautstärke des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Tonhöhe Sprache

Hier kann die Tonhöhe des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Lautstärke Musik

Hier kann die Lautstärke der Hintergrundmusik des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Hintergrundmusik

Hier kann gewählt werden, ob eine Hintergrundmusik abgespielt wird. Voraussetzung ist, dass die gewünschte Musik in das TFT-Modul geladen wurde.

Sprachausgabe Etage

Hier kann gewählt werden, ob eine Sprachansage für jede abgespielt wird. Voraussetzung ist, dass die Sprachansagetexte für jede Etage in das TFT-Modul geladen wurden.

Uhrzeit darstellen

Hier kann eingestellt werden, ob dem TFT-Modul die Uhrzeit dargestellt wird.

Datum darstellen

Hier kann eingestellt werden, ob dem TFT-Modul das Datum dargestellt wird.

Uhrzeit in Textzeile

Hier kann eingestellt werden, ob und in welcher Textzeile (1 bis 4) die Uhrzeit dargestellt wird.

B510- TFT/LCD – Etage

In diesem Menü werden für die Einstellungen für die TFT-Etagenanzeige getroffen.

Text-1 Fabrikat

Hier wird die Angabe des Fabrikates für die Kennzeichnung in der Etage festgelegt.

Text-2 Fabrik-Nr.

Hier wird die Angabe der Fabriknummer für die Kennzeichnung in der Etage festgelegt.

Text-3 Baujahr

Hier wird die Angabe des Baujahres für die Kennzeichnung in der Etage festgelegt.

Text-4 CE-Zeichen

Hier wird die Angabe der CE-Nr., bzw. des Umbaujahres für die Kennzeichnung in der Etage festgelegt.

Etagenstand-Darstellung

Es stehen drei Visualisierungsarten zur Verfügung: Fest, Rollend und als Animation.

Pfeil-Darstellung

Es stehen drei Visualisierungsarten zur Verfügung: Fest, Rollend und als Animation.

Darstellung Text-1

Hier wird festgelegt, ob der Text-1 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Text-2

Hier wird festgelegt, ob der Text-2 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Text-3

Hier wird festgelegt, ob der Text-3 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Darstellung Text-4

Hier wird festgelegt, ob der Text-4 auf dem TFT-Display angezeigt wird.

Meldung Überlast ... Bitte Sprechen

Beim KW-Anzeigenprotokoll können bis zu 16 Sondermeldungen seriell übertragen werden. In diesem Menü kann für jede Meldung folgende Einstellungen festgelegt werden:



B509 Textanzeige

Überlast:
Darstellung: **-*--*
Textanzeige-^
Esc Enter Wert



Wird hier die Textanzeige durch den Stern aktiviert, so erscheint im TFT-Display der Sondertext.

(* Anzeige EIN,- Anzeige AUS)

Meldungen:

- > Überlast
- > Evakuierung
- > Brandfallevakuierung
- > Notstromevakuierung
- > Feuerwehrfahrt
- > Sonderfahrt
- > Bettenfahrt
- > Führerbetrieb
- > Ausser Betrieb
- > Wartung
- > Ladezeit Aktiv
- > Türe Öffnet
- > Türe Schliesst
- > Kabine Verlassen
- > Bitte Warten
- > Bitte Sprechen

	<p>B509 Logo-Anzeige</p> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>Logo-Anzeige-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Logo-Anzeige durch den Stern aktiviert, so erscheint im TFT-Display das Logo.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*	Logo-Anzeige-^	Esc Enter Wert	<p>Meldungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
Logo-Anzeige-^					
Esc Enter Wert					
	<p>B509 fest/blinkend</p> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>fest/blinkend-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Option „Fest“ durch den Stern aktiviert, so erscheint im TFT-Display der Sondertext als feststehender Balken. Die andere Wahlmöglichkeit besteht im Blinken der Meldung.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*	fest/blinkend-^	Esc Enter Wert	<p>Meldungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
fest/blinkend-^					
Esc Enter Wert					
	<p>B509 Summer Kurz</p> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>.....Summer kurz-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Option „Summer Kurz“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Summer als kurzer Impuls.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*Summer kurz-^	Esc Enter Wert	<p>Meldungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
.....Summer kurz-^					
Esc Enter Wert					
	<p>B509 Summer Lang</p> <table border="1"> <tr> <td>Überlast: Darstellung: **-*---*</td> </tr> <tr> <td>.....Summer lang-^</td> </tr> <tr> <td>Esc Enter Wert</td> </tr> </table> <p>Wird hier die Option „Summer Lang“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Summer als langer, bzw. dauerhafter Impuls.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	Überlast: Darstellung: **-*---*Summer lang-^	Esc Enter Wert	<p>Meldungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
Überlast: Darstellung: **-*---*					
.....Summer lang-^					
Esc Enter Wert					

	<h3>B509 Gong</h3> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Überlast: Darstellung:***-***-***Gong-^ Esc Enter Wert</p> </div> <p>Wird hier die Option „Gong“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Gong-Impuls.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	<h3>Meldungen:</h3> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen
	<h3>B509 Sprachansage</h3> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Überlast: Darstellung:***-***-***Sprachansage-^ Esc Enter Wert</p> </div> <p>Wird hier die Option „Sprachansage“ durch den Stern aktiviert, so ertönt im TFT-Display der Sprachansagetext, für die entsprechende Meldung.</p> <p>(* Anzeige EIN, - Anzeige AUS)</p>	<h3>Meldungen:</h3> <ul style="list-style-type: none"> -> Überlast -> Evakuierung -> Brandfallevakuierung -> Notstromevakuierung -> Feuerwehrfahrt -> Sonderfahrt -> Bettenfahrt -> Führerbetrieb -> Ausser Betrieb -> Wartung -> Ladezeit Aktiv -> Türe Öffnet -> Türe Schliesst -> Kabine Verlassen -> Bitte Warten -> Bitte Sprechen

Summer kurz

Hier wird die Pulsdauer des Summer-kurz-Signals festgelegt. Der Wert ist einstellbar zwischen 2 und 255 Millisekunden. Die Werkseinstellung beträgt 100 ms. Die Werkseinstellung beträgt 1 Sekunde.

Summer lang

Hier wird die Pulsdauer des Summer-lang -Signals festgelegt. Der Wert ist einstellbar zwischen 1, 2, 3 Sekunden und dauerhaft EIN. Die Werkseinstellung beträgt 1 Sekunde.

Gong-Signal

Hier wird die Anzahl der Gongsignale festgelegt. Der Wert ist einstellbar zwischen 1, 2 und 3x Gongimpuls. Die Werkseinstellung beträgt 1x Gongimpuls.

Display- Format

Hier wird die Orientierung des Displays festgelegt: **Automatisch** (Durch Neigungssensor des TFTs),

Hochkant oder Quer

Display-Helligkeit

Hier kann die Helligkeit des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 90%.

Lautstärke Sprache

Hier kann die Lautstärke des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Tonhöhe Sprache

Hier kann die Tonhöhe des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Lautstärke Musik

Hier kann die Lautstärke der Hintergrundmusik des Displays an die Umgebung angepasst werden. Der Wertebereich erstreckt sich von 1% bis 100%. Die Werkseinstellung beträgt 50%.

Hintergrundmusik

Hier kann gewählt werden, ob eine Hintergrundmusik abgespielt wird. Voraussetzung ist, dass die gewünschte Musik in das TFT-Modul geladen wurde.

Uhrzeit darstellen

Hier kann eingestellt werden, ob dem TFT-Modul die Uhrzeit dargestellt wird.

Datum darstellen

Hier kann eingestellt werden, ob dem TFT-Modul das Datum dargestellt wird.

B6 Sonderfunktionen

B600- Überwachungsfunktionen

Parameter: Schütz Überwachung

Ist die Schützüberwachung aktiviert (Defaultwert), werden die Haupt- und Bremsschütze in zweierlei Hinsicht überwacht. Durch Kommandogabe und damit verbundenem Fahrtbeginn werden die Haupt- und Bremsschütze angesteuert. Schalten diese aber nach Verstreichen einer Toleranzzeit, die im Parameter „**Laufzeitüberwachung – Start**“ eingestellt ist, nicht ein, so wird die Anlage **sofort** stillgesetzt. Zeiteinstellbar bis 4000 ms.

Ist die Anlage stillgesetzt, so kann sie nur durch Ein- & Ausschalten der Zentralrecheneinheit im Steuerungsschrank, oder im Parameter **C00 „RESET-STEUERUNG“** wieder aktiviert werden.

Parameter: Schützüberwachung Inspektion / Rückholung

Es kann gewählt werden, ob die Schützüberwachung auch im Inspektions- & Rückholbetrieb aktiv ist.

Parameter: Schützüberwachung Reaktion

Es kann gewählt zwischen Nothalt & Verriegeln oder Nothalt & Rufe löschen.

Parameter: Schützüberwachung Kette

Es kann gewählt zwischen der Version mit Öffner-Kette oder der erweiterten Version mit Öffner- und Schließer-Kette. Dazu werden insgesamt zwei Öffnereingangüberwachungsfunktionen (E14 & E356), sowie eine Schließereingangsfunktion (E474) benötigt.

Parameter: Kabinenlichtüberwachung

Einstellung Aus: Keine Kabinenlichtüberwachung.

Einstellung Stromsensor: Fällt der Sicherungsautomat für die Kabinenbeleuchtung oder werden die Leuchtmittel in der Kabine defekt, d.h. der Stromverbrauch sinkt unter 40W bei 230V AC Versorgung, wird ein Ausfall der Kabinenbeleuchtung ermittelt.

Einstellung Eingang E525: Ein Lichtsensor, der an dem Eingang mit der Funktion E525 verbunden ist, detektiert den Ausfall der Kabinenbeleuchtung.

Reaktion: Bei einer Seilaufzugsanlage erfolgt die Einfahrt in die nächste Haltestelle und der Fahrkorb verbleibt in dieser Haltestelle mit geöffneten Türen, solange wie sich an diesem Fehlerzustand nichts ändert. Bei einem Hydraulikaufzug erfolgt eine Notabsenkung in die unterste Haltestelle und der Fahrkorb verbleibt in dieser Haltestelle mit geöffneten Türen solange, wie sich an diesem Fehlerzustand nichts ändert. Sind die Sonderfahrtmodi „Inspektionsfahrt“ oder „Rückhofahrt“ aktiv, so wird die **Kabinenlichtüberwachung** nicht ausgewertet.

Parameter: Laufzeitüberwachung – Start

Durch Kommandogabe und damit verbundenem Fahrtbeginn werden die Haupt- und Bremsschütze angesteuert. Schalten diese Schütze ein, aber nach Verstreichen einer Toleranzzeit, die im Parameter „**Laufzeitüberwachung – Start**“ eingestellt ist, treten keine Zählimpulse auf oder der Bündigbereich wird nicht verlassen, so wird die Anlage **sofort** stillgesetzt.

Sind die Sonderfahrtmodi „Inspektionsfahrt“ oder „Rückhofahrt“ aktiv, so ist die **Laufzeitüberwachung – Start** deaktiviert.

Parameter: Laufzeitüberwachung – Fahrt

Die eingestellte Zeitdauer für die Laufzeitüberwachung des Fahrtvorganges, d.h. die Zeitdauer zwischen dem Verlassen des Bündig, bzw. der Zone bis zum Erreichen des ersten Verzögerungspunktes, bzw. des nächsten Verzögerungspunktes, wurde überschritten und die Anlage stillgesetzt. Sind die Sonderfahrtmodi „Inspektionsfahrt“ oder „Rückhofahrt“ aktiv, so ist die „**Laufzeitüberwachung – Fahrt**“ deaktiviert. Der Maximalwert beträgt 480 Sekunden.

Parameter: Laufzeitüberwachung – Verzögerung

Die eingestellte Zeitdauer für die Laufzeitüberwachung des Verzögerungsvorganges, d.h. die Zeitdauer zwischen dem Verzögerungspunkt und der Einfahrt in die Zone bzw. des Bündigsignals, wurde überschritten und die Anlage stillgesetzt.

Sind die Sonderfahrtmodi „Inspektionsfahrt“ oder „Rückhofahrt“ aktiv, so ist die „**Laufzeitüberwachung – Verzögerung**“ deaktiviert.

Parameter: Laufzeitüberwachung – Halt

Die eingestellte Zeitdauer für die Laufzeitüberwachung des Anhalte-Vorganges, d.h. die Zeitdauer zwischen dem Einfahren beim Bündigsignal, bzw. der Zone bis zum Stillstand der Anlage, wurde überschritten und die Anlage stillgesetzt. Sind die Sonderfahrtmodi „Inspektionsfahrt“ oder „Rückhofahrt“ aktiv, so ist die „**Laufzeitüberwachung – Halt**“ deaktiviert.

Parameter: Laufzeitüberwachung – Reaktion

Stillsetzen der Anlage bedeutet bei einem Seilaufzug eine Einfahrt in die nächste Haltestelle und Verriegelung der Anlage, bzw. bei einem Hydraulikaufzug die Durchführung einer Notabsenkung in die unterste Haltestelle und anschließende Verriegelung der Anlage.

Ist die Anlage stillgesetzt, so kann sie nur durch Ein- & Ausschalten der Zentralrecheneinheit im Steuerungsschrank, oder im Parameter **C00 „RESET-STEUERUNG“** wieder aktiviert werden.

Sind die Sonderfahrmodi „Inspektionsfahrt“ oder „Rückholfahrt“ aktiv, so ist die „**Laufzeitüberwachung – Halt**“ deaktiviert.

Parameter: Bremsverschleißüberwachung

Wird der Prozessoreingang für die Bremsverschleißüberwachung aktiv, wird bei einer Seilaufzugsanlage eine Einfahrt in die nächste Haltestelle gemacht und der Fahrkorb verbleibt in dieser Haltestelle solange, bis der Fehlerzustand behoben wird.

Sind die Sonderfahrmodi „Inspektionsfahrt“ oder „Rückholfahrt“ aktiv, so wird der Antrieb abgeschaltet und verbleibt in diesem Zustand, bis der Fehlerzustand behoben wird.

Parameter: Bremselementeüberwachung

Für den „Schutz gegen unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes nach EN 81-20 dient die Sicherheitsschaltung SIS16-101 als Erkennung für das Verlassen des Zonenbereiches mit offener Tür, die die Unterbrechung des Sicherheitskreises bewirkt und damit unmittelbar auf die Fahrschütze wirkt (siehe Baumusterprüfbescheinigung für SIS16-101).

Der Vorgang der Bremslüftung kann durch einen Prozessoreingang überwacht werden. Dabei wird für eine geschlossene Bremse ein +24V DC-Pegel erwartet. Wird nun der Bremsschutz aktiviert, so wird nach einer festgesetzten Toleranzzeit erwartet, dass der Prozessoreingang einen 0V DC-Pegel besitzt. Ebenso wird das Schließen der Bremse überwacht. Je Bremselement ist ein Prozessoreingang erforderlich. Bei Hydraulikaufzugsanlagen nach EN81-2 der Fabrikate ALGI AZRS und AZFR wird die Senkfahrt durch zwei in Reihe geschaltete Hydroventile eingeleitet, die mit einer Endlagenüberwachung ausgestattet sind. Die Überwachung erfolgt durch unabhängige Eingänge der Bremselementeüberwachung des Steuerungsrechners, bzw. des Regelgerätes

Bei Seilaufzugsanlagen nach EN81-1 mit zertifizierten Bremseinrichtungen nach EN81-1 A3 wird die Überwachung durch unabhängige Eingänge der Bremselementeüberwachung des Steuerungsrechners, bzw. des Regelgerätes erfolgen.

Ist die Anlage stillgesetzt, so kann sie nur durch Ein- & Ausschalten der Zentralrecheneinheit im Steuerungsschrank, oder im Parameter **C00 „RESET-STEUERUNG“** der Steuerungssysteme DAVID D613 wieder aktiviert werden.

Parameter: Bremselementeüberwachung Reaktion

Die Reaktion ist einstellbar, und zwar ein sofortiger Nothalt mit anschließendem Sperren der Anlage oder nur ein Nothalt mit Löschen der Rufe.

Parameter: Bremselementeüberwachung Eingang

Der Eingang der Bremslüftüberwachung ist umschaltbar zwischen der Funktion eines Schliessers (High aktiv) oder der eines Öffners (low aktiv).

Parameter: Bremselementeüberwachung Verzögerung

Die Zeit für den Vorgang der Bremslüftung kann maximal 2000 Millisekunden Überwachungszeit eingestellt werden.

Parameter: Bremselementeüberwachung Gleichlauf

Der Gesetzgeber schreibt eine Gleichlaufüberwachung der einzelnen Bremselemente vor. Trotzdem kann es zu einem zeitlichen Verzug des Schaltvorgangs kommen. Dieser Parameter bietet die Möglichkeit einer Toleranzzeit für den Gleichlauf. Die Werkseinstellung beträgt 500 ms.

Parameter: Schaltschranktemperatur Max

Die Zentraleinheit ZR besitzt eine elektronische Schaltung zur Erfassung der Temperatur. Die Temperaturschwelle zur Stillsetzung der Anlage kann zwischen 30 Grad Celsius und 100 Grad Celsius eingestellt werden. Bei der Werkseinstellung wurde die Temperaturschwelle auf 60 Grad Celsius eingestellt. Ein Stillsetzen der Anlage bedeutet bei einem Seilaufzug eine Einfahrt in die nächste Haltestelle, bzw. bei einem Hydraulikaufzug die Durchführung einer Notabsenkung in die unterste Haltestelle und Verweigerung der Rufannahme bis die Schaltschranktemperatur unter die Grenzwertschwelle sinkt.

Parameter: Schaltschranktemperatur Min

Auch die minimale Temperatur kann mit dem Schwellenwert ausgewertet werden.

Parameter: Motorkaltleiter

Wird der Motorkaltleitereingang aktiv, wird bei einer Seilaufzugsanlage eine Einfahrt in die nächste Haltestelle gemacht und der Fahrkorb verbleibt in dieser Haltestelle solange, bis der Motorkaltleitereingang deaktiviert ist. Bei einem Hydraulikaufzug erfolgt eine Notabsenkung in die unterste Haltestelle und anschließende Verriegelung der Anlage, bis der Motorkaltleitereingang deaktiviert ist. Es ist einstellbar, ob der Halt in der nächsten Ebene erfolgt, oder sogar ein Fahrtabbruch. Die Einstellung erfolgt durch RECHTS-Klick im entsprechenden Parameter. Der Eingang für den Motorkaltleiter kann folgendermaßen eingestellt werden:

- 1) AUS
- 2) Eingang 1 aktiv
- 3) Eingang 2 aktiv
- 4) Eingang 1 + 2 aktiv

Parameter: Überwachung-Türmotorkaltleiter

Bei aktivierter Funktion wird der PTC-Kaltleiter des Türmotors ausgewertet. Die beiden Eingänge befinden sich am D613-FKR und haben die Bezeichnung 151 und 152.

Parameter: DSK-Impulse

Die Impulse der digitalen Schachtkopierung werden im Normalbetrieb überwacht, d.h. bei fehlenden Impulsen der A- oder B-Spur wird die Aufzugsanlage stillgesetzt und verriegelt. Diese Impulsüberwachung ist abschaltbar.

Parameter: Seildehnung

In diesem Menü ist es möglich, über die Eingangsfunktionen E475 Seildehnung die Fehlermeldung des Henning Lastmesssystems auszuwerten.

Parameter: Batterieüberwachung

In diesem Menü ist es möglich, über die Eingangsfunktionen E507 oder / und E508 die Batterie-OK-Meldungen vom Wittur EOS-System bzw. Überörtlichen Notrufsystemen zu überwachen.

Parameter: Überwachung A3-Fall

In diesem Parameter ist es möglich, Die EN-81 A3 Überwachung ein- und auszuschalten. Die Werkseinstellung ist EIN.

Parameter: AW60-Überwachung

In diesem Parameter wird die Überwachung der Befreiungstaster des AW-60 Aufzugsbefreier-Terminals aktiviert.

Parameter: Überwachung U10 Schachtüre

Laut EN81-20/50 muss detektiert werden, ob die Schachttür fälschlicherweise gebrückt wurde. Falls dies der Fall sein sollte erscheint die Fehlermeldung F34 „U10-Schachttür“ für eine Brückung im Bereich der Schachttür. Die Entprellzeit (Standard 500ms) lässt sich individuell anpassen (Jeweils durch RECHTS-Klick im entsprechenden Parameter).

Parameter: Überwachung-DSK-Richtung

Basierend auf die EM81-20/50 erfolgt eine Überwachung der tatsächlichen Fahrtrichtung der Aufzugskabine in Bezug zur gewählten Richtung der Aufzugssteuerung. Der Toleranzbereich beträgt 100mm. Dies ist nötig, um eine irrtümliche Abschaltung aufgrund des Gegendrehens beim Startvorgang einer suboptimalen Regelungseinstellung zu verhindern. Im Fehlerfall wird die Fehlermeldung F83 „DSK-Richtung“ ausgegeben.

Parameter: Überwachung-Nenngeschwindigkeit

Aufgrund der Erfordernisse der EN81-20/50 wird die Aufzugsanlage auf Einhaltung der Nenngeschwindigkeit überwacht. Ein Überschreiten der Nenngeschwindigkeit um 15% führt zur Abschaltung der Aufzugsanlage und Ausgabe der Fehlermeldung F255 „Übergeschwindigkeit“.

Voraussetzung ist die korrekte Eingabe der Nenngeschwindigkeit der Aufzugsanlage im Parameter A3.6. Der Werkseinstellung muss vor ORT angepasst werden!

Parameter: Überwachung-Türendschalte-ZU

Bei aktivierter Funktion wird der Türendschalte Zu der Türantriebe bzw. der Kabinentüren ausgewertet, unabhängig vom eingestellten Türantrieb. Eine Fahrt mit der Bypass-Funktion nach EN81-20/50 ist nur möglich, bei geschlossener Kabinentür mit angeschlossenem Türendschalte Zu und aktivierter Funktion. In der Einstellung **Bypass** wird der Tür zu-Endschalter nur bei der Bypass-Fahrt eingelesen.

Parameter: Überwachung U11 Kabinentüre

Laut EN81-20/50 muss detektiert werden, ob die Kabinentür fälschlicherweise gebrückt wurde. Falls dies der Fall sein sollte erscheint die Fehlermeldung F35 „U11-Kabinentür“ für eine Brückung im Bereich der Kabinentür. Die Entprellzeit (Standard 500ms) lässt sich individuell anpassen (Jeweils durch RECHTS-Klick im entsprechenden Parameter).

Parameter: Überwachung U12 Riegel

Laut EN81-20/50 muss detektiert werden, ob die Sperrmittelkontakte fälschlicherweise gebrückt wurden. Falls dies der Fall sein sollte erscheint die Fehlermeldung F50 „U12-Riegel“ für eine Brückung im Bereich der Sperrmittelkontakte.

Parameter: Überwachung USV

Bei USV-Geräten mit Power-Good-Ausgang kann dieser durch die STG überwacht werden. Im Fehlerfall wird F82 USV Defekt /Leer ausgegeben.

Parameter: Sperrung F06 U5 Geschwindigkeitsbegrenzer

Bei Auslösung des Geschwindigkeitsbegrenzers mit Fehler F06 Übergeschwindigkeit kann durch die Software eine Sperre festgelegt werden.

Bei aktiven LIMAX CP-33: Überwachung-eFANG

Bei der Verwendung der elektromagnetischen Fangvorrichtung DYNATECH DA-DU in Verbindung mit dem SIL-3 Schachtkopierungssystem LIMAX CP-33 wird in diesem Parameter die 24 Stundentestung eingeschaltet.

Parameter: Überwachung Schaltschranktüre

In diesem Parameter kann bei vorhandenem Schaltschranktürkontaktgeber die Offen-Position der Schranktüre überwacht werden (Einstellung EIN/AUS).

B601- Beschreibung der Inspektions- und Rückholsteuerung

Beschreibung der Ein- & Ausgänge der Inspektionssteuerung

Klemme	Hardware	Funktion
60	24V DC Eingang	Inspektionssteuerung Ein/Aus Fahrkorb – Dieser Eingang dient zum Erkennen, ob die Inspektionssteuerung eingeschaltet wurde. Im Normalbetrieb liegt an diesem Eingang +24V an. Wird die Inspektionssteg. Eingeschaltet, so liegt 0V DC an.
60A	24V DC Eingang	Inspektionsfahrt Auf Fahrkorb - +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Fahrtwunsch Auf anliegt. Dieser Eingang wird gegenseitig Hard- und softwaremäßig mit dem Eingang 60B verriegelt. Werden beide Eingänge aktiviert, hat dies keinen Fahrtwunsch, bzw. sofortige Rücknahme der Fahr- oder Türbefehle zur Folge.
60B	24V DC Eingang	Inspektionsfahrt Ab Fahrkorb - +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Fahrtwunsch Ab anliegt. Dieser Eingang wird gegenseitig hard- und softwaremäßig mit dem Eingang 60A verriegelt. Werden beide Eingänge aktiviert, hat dies keinen Fahrtwunsch, bzw. sofortige Rücknahme der Fahr- oder Türbefehle zur Folge.
60C	24V DC Eingang	Schnelltaste Inspektion Fahrkorb – Nur bei Hydraulikaufzügen – mit der Schnelltaste wird bei Hydraulikaufzügen das Schnellventil (Auf oder Ab) bei Inspektionsbetrieb aktiviert, wenn wir nicht auf einem Vorendschalter in Endhaltestellenrichtung fahren. Taste kann nur in Verbindung mit Inspektion Ein vom Prozessor beachtet werden.
60D	24V DC	Signal zur Aktivierung des Inspektionsschützes K60.

Beschreibung der Ein- & Ausgänge der Rückholsteuerung

Klemmen	Hardware	Funktion
61	24V DC Eingang	Rückholsteuerung Ein/Aus – Dieser Eingang dient zum Erkennen, ob die Rückholsteuerung eingeschaltet wurde. Im Normalbetrieb liegt an diesem Eingang +24V an. Wird die Rückholstg. Eingeschaltet, so liegt 0V DC an.
61A	24V DC Eingang	Rückholfahrt Auf - +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Fahrtwunsch Auf anliegt. Dieser Eingang wird gegenseitig hard- und softwaremäßig mit dem Eingang 61B verriegelt. Werden beide Eingänge aktiviert, hat dies keinen Fahrtwunsch, bzw. sofortige Rücknahme der Fahr- oder Türbefehle zur Folge.
61B	24V DC Eingang	Rückholfahrt Ab - +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Fahrtwunsch Ab anliegt. Dieser Eingang wird gegenseitig hard- und softwaremäßig mit dem Eingang 61A verriegelt. Werden beide Eingänge aktiviert, hat dies keinen Fahrtwunsch, bzw. sofortige Rücknahme der Fahr- oder Türbefehle zur Folge.
61D	24V DC	Signal zur Aktivierung Inspektionsschützes K60

Parameter: Wiederanlaufsperr

Wird dieser Parameter aktiviert, so setzt sich die Aufzugsanlage nach Abschalten der Inspektionssteuerung still. Eine Inbetriebnahme der Steuerung kann entweder durch Aktivierung der Rückholsteuerung erfolgen oder durch RESET der Steuerung.

Parameter: Wiederanlaufsperr Türe

Wird dieser Parameter aktiviert, so setzt sich die Aufzugsanlage nach Abschalten der Inspektionssteuerung nur dann in den Normalbetrieb, falls vor Abschalten der Inspektionssteuerung die Schachttüre geöffnet wurde.

Parameter: Schnelltaste

Wird dieser Parameter aktiviert, so kann der Schnelltester in der Inspektionsbirne genutzt werden. Gemäß EN81-20/50 wird als Werkswert 0,5 m/s eingestellt. Bei nicht aktiver Schnelltaste beträgt die Inspektionsgeschwindigkeit 0,3 m/s. **Der integrierte Totzeitähler schaltet die Fahrbewegung ab, falls die Richtungstaste bei Rückhol / Inspektion länger als 120 Sekunden gedrückt wurde. Taster muss dann erneut gedrückt werden.**

Parameter: Inspektionsstopp Oben

In diesem Parameter wird der Abschaltpunkt für die Inspektionsgeschwindigkeit im Schachtkopf festgelegt. In früheren Softwareversionen war der Abschaltpunkt durch die Lage des oberen Magneten der Zone der obersten Haltestelle festgelegt. In der Version für die EN81-20/50 kann der Abschaltpunkt millimetergenau festgelegt werden. Der Werkswert beträgt - 20mm, d.h. 20mm unter dem Bündigwert der obersten Haltestelle.

Bei verkürzten Schachtköpfen wird eine Werksvoreinstellung von - 500mm gewählt, welche vor Ort angepasst werden muss!

Achtung! Bei einem SAFE Schachtkopierungssystem und einem verringerten Schachtkopf wird automatisch der Inspektionsstopp Oben gesetzt!

Parameter: Inspektions-Verzögerung Oben

Um einen Abstand der Standfläche von 2m im Kopf und Grube zu gewährleisten, muss eine softwaretechnische Zwangsverzögerung der Inspektionsgeschwindigkeit in den Endhaltestellen von 0,3 m/s auf die Schleichgeschwindigkeit V0 erfolgen. Die Werkseinstellung beträgt – 500mm vor dem Bündigwert der obersten Haltestelle. Bei verkürzten Schachtköpfen ist ein Mindestwert von – 1000mm anzugeben, welcher vor Ort angepasst werden muss!

Achtung! Bei einem SAFE Schachtkopierungssystem und einem verringerten Schachtkopf wird die vorhandene Einstellung auf 1400mm neu gesetzt!

Parameter: Inspektionsstopp Unten

In diesem Parameter wird der Abschaltpunkt für die Inspektionsgeschwindigkeit im Schachtkopf festgelegt. In früheren Softwareversionen war der Abschaltpunkt durch die Lage des untersten Magneten der Zone der untersten Haltestelle festgelegt. In der Version für die EN81-20/50 kann der Abschaltpunkt millimetergenau festgelegt werden. Der Werkswert beträgt + 20mm, d.h. 20mm über dem Bündigwert der untersten Haltestelle.

Bei verkürzten Schachtgruben wird eine Werksvoreinstellung von + 500mm gewählt, welche vor Ort angepasst werden muss!

Achtung! Bei einem SAFE Schachtkopierungssystem und einer verringerten Schachtgrube wird automatisch der Inspektionsstopp Unten gesetzt!

Parameter: Inspektions-Verzögerung Unten

Um einen Abstand der Standfläche von 2m im Kopf und Grube zu gewährleisten, muss eine softwaretechnische Zwangsverzögerung der Inspektionsgeschwindigkeit in den Endhaltestellen von 0,3 m/s auf die Schleichgeschwindigkeit V0 erfolgen. Die Werkseinstellung beträgt + 500mm vor dem Bündigwert der untersten Haltestelle. Bei verkürzter Schachtgrube ist ein Mindestwert von + 1000mm anzugeben, welcher vor Ort angepasst werden muss!

Achtung! Bei einem SAFE Schachtkopierungssystem und einer verringerten Schachtgrube wird die vorhandene Einstellung auf 1400mm neu gesetzt!

Parameter: Inspektionsbirne Grube

Kommt in der Schachtgrube eine Inspektionssteuerung zum Einsatz, so wie in der EN 81-20/50 gefordert, muss sie in diesem Parameter aktiviert werden. Die Eingangsfunktionen E528, E529, E530 & E531 können auf freie Eingangskanäle an der Zentraleinheit geroutet werden. Sind beide Inspektionssteuerungen eingeschaltet, so kann nur gefahren werden, wenn S60A & S68A, bzw. S60B & S68B gemeinsam betätigt werden.

Funktion	Hardware	Funktion
E528 -> 68	24V DC Eingang	Inspektionssteuerung Ein/Aus Grube – Dieser Eingang dient zum Erkennen, ob die Inspektionssteuerung Grube eingeschaltet wurde. Im Normalbetrieb liegt an diesem Eingang +24V an. Wird die Inspektionssteuerung eingeschaltet, so liegt 0V DC an.
E529 -> 68A	24V DC Eingang	Inspektionsfahrt Auf Grube - +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Fahrtwunsch Auf anliegt. Dieser Eingang wird gegenseitig hard- und softwaremäßig mit dem Eingang 68B verriegelt. Werden beide Eingänge aktiviert, hat dies keinen Fahrtwunsch, bzw. sofortige Rücknahme der Fahr- oder Türbefehle zur Folge.
E530 -> 68B	24V DC Eingang	Inspektionsfahrt Ab Grube - +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Fahrtwunsch Auf anliegt. Dieser Eingang wird gegenseitig hard- und softwaremäßig mit dem Eingang 68A verriegelt. Werden beide Eingänge aktiviert, hat dies keinen Fahrtwunsch, bzw. sofortige Rücknahme der Fahr- oder Türbefehle zur Folge.
E531 -> 68C	24V DC Eingang	Schnelltaste Inspektion Grube – Nur bei Hydraulikaufzügen – mit der Schnelltaste wird bei Hydraulikaufzügen das Schnellventil (Auf oder Ab) bei Inspektionsbetrieb aktiviert, wenn wir nicht auf einem Vorendschalter in Endhaltestellenrichtung fahren. Taste kann nur in Verbindung mit Inspektion Ein vom Prozessor beachtet werden.

Parameter: Reset Inspektion Grube

Kommt in der Schachtgrube eine Inspektionssteuerung zum Einsatz, so wie in der EN 81-20 / 50 gefordert, so wird nach Abschaltung der Inspektionsbirne Grube (A68) erst in den Normalbetrieb übergegangen, wenn ein Resettaster in der Steuerung betätigt wurde. Die Resetfunktion Inspektion Grube E532 ist eine freie Eingangsfunktion und kann auf einen freien Eingangskanal an der Zentraleinheit geroutet werden.

Parameter: Reset durch 5x Türentriegelung

Eine weitere Möglichkeit zu Reseten besteht in der Möglichkeit, nach Kontrolle der Schachtgrube und dem Schließen der untersten Schachttür diese mit einem Spezialwerkzeug (Dreikant) **5 mal in Folge** die Notentriegelung zu betätigen.

Parameter: Inspektions-Anholung

Dieser Parameter wird aktiviert durch Eingabe eines Absenkwertes der Kabine. Der Vorgang der Anholung der Kabine zur Inspektionsfahrt läuft folgendermaßen ab:

- 1.) Aufzugskabine durch Außenruf anholen.
- 2.) In der Kabine wird der TÜR-AUF-Taster, der INNENRUF-Taster der aktuellen Etage, sowie der INNENRUF-Taster der Etage darunter gleichzeitig gedrückt für 2 Sekunden, bis ein Piezoton zur aktiven Quittierung ertönt.
- 3.) Jetzt muss die Kabine verlassen werden. Nach Beendigung des Piezotones schließt die Aufzugssteuerung die Kabinen- & Schächturen und senkt die Kabine ab.
- 4.) Nach Beendigung des Absenkvorganges ertönt der Piezoton für 30 Sekunden wieder und der Fachmonteur hat die Möglichkeit die Tür zu entriegeln und die Inspektionsfahrt einzuleiten.
- 5.) Verstreicht die 30-Sekunden-Dauer ungenutzt oder befindet sich ein Fahrgast in der Kabine, der ein Innenkommando setzt, fährt die Kabine wieder bündig ein, öffnet die Tür und geht in den Normalbetrieb über.

Parameter: Überwachung Rückholgeschwindigkeit nach EN81-20/50

Laut EN81-20/50 wurde die Rückholgeschwindigkeit von max. 0,63 m/s auf 0,3 m/s verringert und darf nicht überschritten werden. Durch die werkseitige Einstellung der Überwachungsschwelle auf 0,3 m/s wird bei Überschreitung die Fahrt abgebrochen, es erfolgt aber keine Sperrung. Es erscheint die Fehlermeldung F253 „Übergeschwindigkeit Rückholfahrt“.

Voraussetzung ist die korrekte Eingabe der Nenngeschwindigkeit der Aufzugsanlage im Parameter A3.6. Der Werkseinstellung muss vor ORT angepasst werden!

Parameter: Überwachung Inspektionsgeschwindigkeit nach EN81-20/50

Laut EN81-20/50 muss die Inspektionsgeschwindigkeit überwacht werden. Die normale Inspektionsgeschwindigkeit ist auf 0,3 m/s festgelegt. Durch Betätigung der Schnell-Taste bei der Inspektionsbirne kann die Inspektionsgeschwindigkeit auf 0,5 m/s erhöht werden. Dadurch muss die werkseitige Einstellung der Überwachungsschwelle vor Ort korrigiert werden. Bei Überschreitung der Schwelle wird die Fahrt abgebrochen, es erfolgt aber keine Sperrung. Es erscheint die Fehlermeldung F254 „Übergeschwindigkeit Inspektionsfahrt“.

Voraussetzung ist die korrekte Eingabe der Nenngeschwindigkeit der Aufzugsanlage im Parameter A3.6. Der Werkseinstellung muss vor ORT angepasst werden!

Parameter: Grubenmodul ERG

Ist ein Grubenmodul, z.B. ein ERG-2018 vorhanden so muss dieser Parameter aktiviert werden. Bei Ausfall des Grubenmoduls ist automatisch der Inspektionsbetrieb aktiv.

B602- Notstromgerät

Allgemein

Das Notstromgerät ist in der Zentralrecheneinheit bereits integriert und stellt bei 12V einen maximalen Strom von 1,2A zur Verfügung. Dieser Strom dient zum Laden des 12V 1,1 AH Akkus, sowie zur Versorgung der Sprechanlage, des Alarmtasters, des Alarmhorns, der Bündiganzeige und des Notlichtes.

Parameter: Verzögerung Alarmtaster

Die Alarmtasteraktivierung kann im Menüpunkt Verzögerung Alarm von einer bis fünf Sekunden verzögert werden, so dass Missbrauch und irrtümliche Betätigung zum größten Teil unterbunden werden kann. Tritt ein Fehler in der Aufzugsanlage ein, so wird die Alarmverzögerung unwirksam, und die Alarmmeldung wird sofort durchgeschaltet.

Parameter: Alarmtaster Missbrauchschutz

Wenn **AUS**: Alarm wird nach Verzögerungszeit ausgelöst

Wenn **EIN**: Alarm wird unter folgenden Bedingungen nicht ausgelöst:

- Aufzug steht bündig in Etage
- Tür ist offen
- Aufzug steht auf „Normalbetrieb“ (kein INSPEKTION-/RÜCKHOL-Betrieb)
- Es liegt kein Fehler an

Falls eine dieser Bedingungen nicht erfüllt ist, wird der Alarm wie oben beschrieben ausgelöst

B603- Beschreibung der Kabinenlüfterfunktion

Beschreibung der Ein- & Ausgänge der Kabinenlüfterfunktion

Funktion	Hardware	Beschreibung
A24	Relais Com.	Phase L5, zur Versorgung & Ansteuerung des Kabinenlüfters.
E24	24V DC Eingang	Eingang Taster Kabinenlüfter +24V DC an diesem Eingang bedeuten, dass der Kabinenlüfter gestartet wird.
A24	24V DC Ausgang	Quittierung Taster Kabinenlüfter – ist das Kabinenlüfterrelais abgefallen, d.h. der Kabinenlüfter läuft, so wird dieser Ausgang gesetzt und der Quittierungsring des Tasters zum Leuchten gebracht.

Parameter: Aktiv durch

Zum Aktivieren des Kabinenlüfters gibt es zwei Möglichkeiten der Einstellung:

- A) „**Taster**“ – Der Taster des Kabinenlüfters wird betätigt, und das Kabinenlüfterrelais fällt ab und damit läuft der Kabinenlüfter. Der Lüfter läuft bis zum Ende der Nachlaufzeit oder kann durch eine zweite Betätigung des Lüftertasters gestoppt werden.
- B) „**Fahrt**“ – Durch diese Menüeinstellung fällt das Kabinenlüfterrelais ab, sobald eine Normal- oder Sonderfahrt begonnen wird. Der Lüfter läuft bis zum Ende der Nachlaufzeit.

Parameter: Nachlaufzeit

Dieser Parameter bestimmt die Länge der Nachlaufzeit des Kabinenlüfters. Einstellzeit bis max. 30 Minuten.

B604- Lastmesssensor

Allgemein

Grundsätzlich kann zwischen zwei Lastgebersystemen gewählt werden. Zum einen kann der Lastsensor der Firma KW eingesetzt werden, zum anderen sind freibelegbare Eingänge vorhanden, an denen andere Fabrikate von Lastmesssensoren angeschlossen werden können.

Parameter: Eingang Überlastschalter

Die Eingänge der Überlastmeldung sind umschaltbar zwischen der Funktion eines Schliessers (High aktiv) oder der eines Öffners (low aktiv).

Lastmesssensor Typ KW01

Der KW-Lastmesssensor besitzt ein rotes Gehäuse und hat drei farblich markierte Anschlussleitungen. Die Leitungen sind wie folgt aufzulegen:

Farbe der Anschlussleitung	Klemme am Fahrkorbbrechener
Anschlussleitung Grün	Klemme 350
Anschlussleitung Rot	Klemme 351
Anschlussleitung Gelb	Klemme 352

Der Parameter **Eingang FKR** muss dann aktiviert werden. Die Lastverhältnisse werden über zwei Lastpunkte bestimmt. Zum einen wird der Zustand bei leerer Kabine durch Aktivierung des Menüpunktes **Nulllast speichern** erfasst. Zum anderen wird der Lastpunkt Volllast durch die Aktivierung des Menüpunktes **Volllast speichern** aktiviert. Dazu muss allerdings der Fahrkorb mit Prüfgewichten in Höhe der Volllast beladen werden.

Die beiden Lastpunkte 0% und 100% sind nun festgelegt. In den Menüpunkten **Überlast**, **Volllast** und **Minderlast** können nun von 0% bis 150% individuell eingestellt werden.

Freie Eingänge für Lastmesssensoren

Kommen andere Lastmesssensoren zum Einsatz muss der Parameter **Eingang FKR** auf **AUS** gestellt werden. Auf dem Fahrkorbbrechener FKR können nun der freie Eingang **FE0** als **Überlasteingang** und die anderen Eingänge als **Volllasteingang**, bzw. **Minderlasteingang** belegt werden. Das Schaltverhalten (Schließ- oder Öffner) wurde im ersten Menüpunkt festgelegt.

Überlasteingang BIS80

Bei der Verwendung der BIS80 muss der Überlasteingang E63 entweder auf NPN (0V schaltend) oder PNP (+24V schaltend) eingestellt werden.

Minderlastauswertung

Wird dieser Parameter aktiviert, kann eine Rufschwelle von 1 bis 4 Rufen eingestellt werden, bei deren Überschreitung die Innenrufe gelöscht bzw. ignoriert werden. Eine Aktivierung dieses Parameters hat natürlich nur Sinn, falls eine Minderlasterkennung angeschlossen ist.

Volllastauswertung

Wird dieser Parameter aktiviert, werden anstehende Außenrufe ignoriert (Löschung oder Speicherung). Eine Aktivierung dieses Parameters hat natürlich nur Sinn, falls eine Volllasterkennung angeschlossen ist.

B605- Ruhefahrt

Parameter: Ruhefahrt

Durch Aktivierung des Parameters Ruhefahrt kann durch Anlegen von +24V DC an dem Eingang mit der Eingangsfunktion E16 am Zentralrechner, wie auch am Innentableaurechner der Fahrkorb in eine Ruheebene bewegt und die Steuerung und das Fahrkorblicht ausgeschaltet werden. Erfolgt während der Ruhefahrt eine Fahrtreversierung, bleibt die Tür in der Reversierebene geschlossen. Wird statt der Eingangsfunktion E16 die Eingangsfunktion E963-Ruhefahrt-Impulseingang mit Togglefunktion gelegt, so wird die Ruhefahrtfunktion mit einem Impuls aktiviert. Ein erneuter Impuls führt zur Abschaltung. Die Ausgangsfunktion A591 meldet den Zustand „Steuerung-& Licht AUS“ zurück.

Parameter: Ruhefahrt-1 – Etage

Bei Seilaufzugsanlagen kann eine Ruheebene frei gewählt werden. Als Standardwert ist hier die „**Nächste Ebene**“ eingestellt. Das heißt, dass wenn während der Fahrt der +24V DC Eingang für die Steuerungs- und Lichtabschaltung aktiv wird, der Fahrkorb an der nächst möglichen Haltestelle anhält und die Türen öffnet und nach einer gewissen Zeit das Licht ausschaltet. Die Türstellung ist frei wählbar. Befindet sich der Fahrkorb nicht in Fahrt, so verbleibt er in der Haltestelle und führt die vorhin beschriebenen Funktionen aus. Natürlich kann auch eine bestimmte Ruheebene angegeben werden. Hydraulikaufzugsanlagen senken immer in die unterste Ebene ab.

Parameter: Ruhefahrt-1 – Offset

Hier besteht die Möglichkeit, den Fahrkorb um xxx mm in der Etage anzuheben (+) oder abzusenken (-). Die Geschwindigkeitsvorwahl ist die V0.

Parameter: Ruhefahrt-2 – Etage

Äquivalent zur oberen Funktion kann eine zweite Ruheebene eingerichtet werden.

Parameter: Ruhefahrt-2 – Offset

Hier besteht die Möglichkeit, den Fahrkorb um xxx mm in der Etage anzuheben (+) oder abzusenken (-). Die Geschwindigkeitsvorwahl ist die V0.

Parameter: Ruhefahrt – Türstellung

Durch die Menüeinstellung können folgende Türstellungen gewählt werden:

- 1.) Tür 1-2 offen
- 2.) Tür 1+2 auf/zu
- 3.) Tür 1 offen
- 4.) Tür 2 offen
- 5.) Tür 1 auf/zu
- 6.) Tür 2 auf/zu
- 7.) Tür 1+2 immer zu

Parameter: Ruhefahrt – Etagenanzeige

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, ob die Etagenanzeige aktiv oder ausgeschaltet wird.

Parameter: Ruhefahrt – Kabinenanzeige

Durch die Menüeinstellung kann gewählt werden, ob die Kabinenanzeige aktiv oder ausgeschaltet wird.

B606 – Parkfahrt

Allgemein

Die Einrichtung von Parkebenen an einer Aufzugsanlage dient dazu, die oder den Fahrkorb so zu positionieren, dass auf einen örtlich oder zeitlich veränderten Verkehrsfluss besser reagiert, und so die Förderleistung gesteigert werden kann.

Eine Positionierung der Fahrkörbe kann über zwei Kriterien erfolgen:

1) Zeitliche Festlegung von Parkebenen

Bei der Einrichtung einer generellen Parkebene sind folgende Parametereinstellungen zu treffen:

- **Parameter: Parkfahrt** -> Ja
- **Parameter: Etage** -> 1 bis max. Haltestellenanzahl
- **Parameter: Parken nach** -> Einstellbar von 1 bis 15 Minuten, bis zur Abfahrt
- **Parameter: Türstellung** -> Offen / Zu

2) Festlegung der Parkebenen durch Eingangssignale

Im Menü B72 Eingänge kann auf die freibehaltbaren Eingänge Parkhaltefunktionen für gewisse Ebenen festgelegt werden. Wird auf einen mit dieser Funktion belegten Eingang Spannung angelegt wird diese Ebene als Parkhaltefunktion angefahren, solange der Eingang aktiv ist.

- **Parameter: Parkfahrt** -> Dynamisch
- **Parameter: Parken nach** -> Einstellbar von 1 bis 15 Minuten, bis zur Abfahrt
- **Parameter: Türstellung** -> Offen / Zu

Parameter: Türstellung Parken

Ist im Parameter B606 die Parkfahrt aktiviert worden, so kann in diesem Parameter die Türstellung in der Parkebene eingestellt werden. Die Einstellungen „Offen“ und „Geschlossen“ sind vorhanden, wobei „Offen“ den Standardwert darstellt.

Zeitliche Parkanfahrt von Etagen erfolgt mit den Timern aus dem Menü B615.

B607 – Etagensperrung

Allgemein

Um den Verkehrsfluss zu regeln, bzw. eine Zugangskontrolle zu gewährleisten, ist es möglich, bestimmte Ebenen zu sperren.

Sperrung von Etagen durch Parametereinstellung

Die dauerhafte Sperrung von Ebenen, kann durch die Parametereinstellungen getroffen werden, in denen bestimmte Etagen gesperrt werden. Außen- und Innenrufe werden für diese Etage unterdrückt.

Parameter: Etagensperrung

Dieser Parameter wird aktiviert durch Setzen des Zeichens „*“ auf bestimmte Etagen. Diese Etagen sind im weiteren Betrieb gesperrt.

Parameter: Dynamische Sperrung

Wird dieser Parameter aktiviert, muss die normale Außenrufsteuerung über die Etagenrechner ER erfolgen. Dann können die Rufeingänge am ZR für die Etagensperrung benutzt werden. Es existieren folgende Einstellungen:

- **Nur Innenrufe**
- **Nur Außenrufe**
- **Innenrufe und Außenrufe**

Parameter: Dynamische Sperrung Eingang

Zwei Einstellungen stehen zur Wahl:

- 1.) **Normal** Beim Anlegen eines +24V Pegels wird die Etage gesperrt
- 2.) **Invertiert** Beim Anlegen eines 0V Pegels wird die Etage gesperrt

Zeitliche Sperrung von Etagen erfolgt mit den Timern aus dem Menü B615.

B608- Energie Sparen

Parameter: Kabinenlicht Automatisch Aus

Grundsätzlich kann, wenn der Fahrkorb in Ruhe in der Haltstelle steht, ohne dass Rufe anliegen, oder wenn sich der Fahrkorb in der Parkhaltestelle befindet, das Kabinenlicht abgeschaltet werden. Im Parameter **Automatisch Aus** kann dies aktiviert werden.

Parameter: Kabinenlicht Ablaufzeit

Um unnötige Ein- und Ausschaltvorgänge der Kabinenbeleuchtung zu meiden, sollte im Parameter **Ablaufzeit** eine Zeitspanne gewählt werden, von der ausgegangen werden kann, dass keine Rufe mehr vorliegen. Einstellbar ist eine Zeitspanne von 0 bis 6500 Sekunden. Als Standardwert wurde **60 Sekunden** gewählt.

Parameter: Kabinenanzeige Automatisch Aus

Grundsätzlich kann, wenn der Fahrkorb in Ruhe in der Haltstelle steht, ohne dass Rufe anliegen, oder wenn sich der Fahrkorb in der Parkhaltestelle befindet, die Kabinenstandanzeige abgeschaltet werden. Im Parameter **Automatisch Aus** kann dies aktiviert werden.

Parameter: Kabinenanzeige Ablaufzeit

Einstellbar ist eine Zeitspanne von 0 bis 6500 Sekunden. Als Standardwert wurde **120 Sekunden** gewählt.

Parameter: Etagenanzeige Automatisch Aus

Grundsätzlich kann, wenn der Fahrkorb in Ruhe in der Haltstelle steht, ohne dass Rufe anliegen, oder wenn sich der Fahrkorb in der Parkhaltestelle befindet, das Kabinenlicht abgeschaltet werden. Im Parameter **Automatisch Aus** kann dies aktiviert werden.

Parameter: Etagenanzeige Ablaufzeit

Einstellbar ist eine Zeitspanne von 0 bis 6500 Sekunden. Als Standardwert wurde **300 Sekunden** gewählt.

Parameter: Frequenzumrichter Standby

Grundsätzlich kann, wenn der Fahrkorb in Ruhe in der Haltstelle steht, der Frequenzumrichter in den Standby versetzt werde. Die Elektronikbaugruppen werden in den Sleep-Modus versetzt und der Zwischenkreis ist entladen. Im Parameter **Automatisch Aus** kann dies aktiviert werden.

Parameter: Frequenzumrichter Standby Ablaufzeit

Einstellbar ist eine Zeitspanne von 0 bis 6500 Sekunden. Als Standardwert wurde **600 Sekunden** gewählt.

Parameter: Frequenzumrichter Abschaltung

Zusätzlich zum Standby-Modus wird der Umrichter komplett spannungslos. Eingeleitet wird dieser Vorgang über den Liftbus. Im Parameter **Automatisch Aus** kann dies aktiviert werden.

Parameter: Frequenzumrichter Abschaltung Ablaufzeit

Einstellbar ist eine Zeitspanne von 0 bis 6500 Sekunden. Als Standardwert wurde **900 Sekunden** gewählt.

Parameter: Türantrieb Automatisch Aus

Grundsätzlich kann, wenn der Fahrkorb in Ruhe in der Haltstelle steht, ohne dass Rufe anliegen, oder wenn sich der Fahrkorb in der Parkhaltestelle befindet, der Türantrieb abgeschaltet werden. Im Parameter **Automatisch Aus** kann dies aktiviert werden.

Parameter: Türantrieb Ablaufzeit

Einstellbar ist eine Zeitspanne von 0 bis 6500 Sekunden. Als Standardwert wurde **60 Sekunden** gewählt.

Parameter: Modus S1

Der Betriebsmodus S1 (Schlafmodus) ist hier aktivierbar für das Prozessorsystem.

Parameter: Modus S2

Der Betriebsmodus S2 (Tiefschlafmodus) ist hier aktivierbar für das Prozessorsystem.

B609-614 – Sonderfunktionen

Kapitel	Rang	Funktion	Beschreibung
B611	1	Feuerwehrsteuerung	Die Feuerwehrsteuerung gliedert sich in zwei Funktionsblöcke: a) Feuerwehranholung in der 1. Oder 2. Feuerwehrebene b) Feuerwehrfahrt in der Kabine mit Totmann-Türsteuerung
B609	2	Notstromevakuierung	Die Notstromevakuierung ist gegliedert in: a) Notstromevakuierung bei Einzelanlagen ohne Folgeschaltung b) Notstromevakuierung bei einem Anlagenverbund mit Folge c) Evakuierung mit Notstromdieselaggregate d) Evakuierung mit Akkusätzen e) Evakuierung mit temporärer Bremsöffnung f) Evakuierung mit EVA90
B612	3	Rettungsfahrt	Im Stockwerk wird der Rettungseingang aktiv gesetzt. Der Fahrkorb fährt unverzüglich die Haltestelle an. Der Fahrkorb wird mit den VIPs besetzt und die Fahrt zur Sonderebene/en erfolgt. Danach kehrt der Fahrkorb zur Abfahrtsebene, bzw. zur Ebene mit dem nächsten Aussenruf zurück.
B610	4	Brandfallevakuierung	Beim Brandfall evakuieren die Aufzüge gleichzeitig. Die Brandfallevakuierung gliedert sich Philosophie bedingt in zwei Bereiche: a) Ein bis drei Brandfallebenen mit unterschiedlicher Priorität. Anfahrt zu den Ebenen abhängig von den aktiven Brandmeldern. b) Dynamische Brandfallevakuierungen, die den Brandherd nicht durchfahren, und den Fahrkorb über/unter der Brandebene positionieren.
	6	Außensteuerung Aus	Im Fahrkorb wird der Vorzugseingang aktiv gesetzt (Dauer-low). Die Außen- und Innenrufe werden gelöscht, alle Quittierungen der Innenruftaster blinken bis zur Rufeingabe (kein zeitliches Limit). Nach erfolgter Rufeingabe, Anfahrt dieser Haltestelle; danach wieder blinken der Quittierungen bis zur Rufeingabe oder ausschalten des Schlüsselschalters.
B613	7	Führerbetrieb	Im Fahrkorb wird der Eingang für den Führerbetrieb aktiv gesetzt (Dauer-High). Die Außen- und Innenrufe werden gelöscht, Neugesetzte Außenrufe lassen die Quittierungen der Innenruftaster blinken bis zur Rufeingabe. Nach erfolgter Rufeingabe, Anfahrt dieser Haltestelle; Löschen der Quittierung.
B23	8	Vorzugsfahrt Innen	Im Fahrkorb wird der Vorzugseingang aktiv gesetzt (Impuls). Die Außenrufe werden gespeichert, alle Innenrufe gelöscht, alle Quittierungen der Innenruftaster blinken und eine Rufeingabe wird innerhalb 20 Sekunden erwartet. Nach erfolgter Rufeingabe, Anfahrt dieser Haltestelle; danach befindet sich die Anlage wieder im Normalbetrieb
B24	9	Vorzugsfahrt Außen	Im Stockwerk wird der Zwangsanholungseingang aktiv gesetzt (Impuls). Der Fahrkorb fährt unverzüglich die Haltestelle an. Die Außenrufe werden gespeichert, alle Innenrufe gelöscht, alle Quittierungen der Innenruftaster blinken und eine Rufeingabe wird innerhalb 20 Sekunden erwartet. Nach erfolgter Rufeingabe, Anfahrt dieser Haltestelle; danach befindet sich die Anlage wieder im Normalbetrieb
B614	10	Zwangshalt / Hotelfkt.	Es gibt eine Hauptzugangsebene mit Zwangshalt bei Durchfahrt (Wählbar in Auf-, Ab-, & Auf-&Ab-Richtung).
	11	Normalbetrieb	Innen- und Aussensteuerung aktiv, keine Sonderfahrten.

B609 – Notstromevakuierung

Notstromevakuierung bei Einzelfahrern

Ist die Notstromevakuierung für Einzelfahrer aktiviert, so wird nur das 230V Signal am Eingang 401 ausgewertet. 230V AC Pegel bedeutet Normalbetrieb, 0V AC ist der Notstrombetrieb, wobei der Fahrkorb in die eingestellte Notstromebene fährt und die Tür der eingestellten Türseite öffnet. Außen und Innensteuerung ist deaktiviert. Weitere Aktionen nur nach Rangfolge. Kommt am Eingang 401 der 230V AC Pegel wieder an, kehrt die Anlage automatisch in den Normalbetrieb zurück.

Der Eingang 401 wurde standardmäßig mit der Eingangsfunktion E01-Notstrombetrieb vorbelegt. Man kann auch jeden anderen Eingang mit dieser Funktion belegen.

Notstromevakuierung mit Folgeschaltung

Ist die Notstromevakuierung mit Folgeschaltung aktiviert, so wird nur das 230V Signal am Eingang 401 und am Eingang 402 ausgewertet. Eingang 401 stellt wieder die Meldeleitung dar. Eingang 402 ist der Eingang für den Beginn der Notstromfahrt. 230V AC Pegel am Eingang 401 bedeutet Normalbetrieb, 0V AC ist der Notstrombetrieb und erst dann wird der Eingang 402 ausgewertet.

Der 230V AC Pegel am Eingang 402 bedeutet Start der Notstromfahrt, wenn der Eingang 401 spannungslos ist, 0V AC bedeutet Warten auf die Notstromfahrt. Der Notstrombetrieb beginnt, wenn 401 spannungslos wird. Liegt am Eingang 402 dann ein 230V AC Pegel an, so fährt der Fahrkorb in die eingestellte Notstromebene und die Tür der eingestellten Türseite öffnet. Außen und Innensteuerung ist deaktiviert.

Nach Erreichen der Notstromebene schaltet das Relais 403 die Spannung 402 an den nächsten Aufzug weiter, so dass dieser auch die Evakuierungsebene erreichen kann.

Hat unser Aufzug das Signal 402 zum Beginn der Notstromfahrt bekommen, kann aber durch irgendwelche Fehler z.B. die Tür nicht schließen, so wird nach einer einstellbaren Zeit das Relais 403 aktiviert, um den anderen Aufzügen die Chance zu geben, zu evakuieren.

Weitere Aktionen nur nach Rangfolge. Kommt am Eingang 401 der 230V AC Pegel wieder an, kehrt die Anlage automatisch in den Normalbetrieb zurück.

Der Eingang 401 wurde standardmäßig mit der Eingangsfunktion „E01-Notstrombetrieb“, der Eingang 402 mit der Funktion „E02-Notstromfahrt“ und das Ausgangsrelais K307 mit der Funktion „A08-Notstromebene erreicht“ vorbelegt. Man kann auch jeden anderen Eingang und Ausgang mit diesen Funktionen belegen.

Parameter: Notstromevakuierung

In diesem Parameter kann die Art der Notstromevakuierung festgelegt werden. Zur Auswahl stehen:

1. Mit Notstromversorgung (mit Notstromdiesel, bzw. hauseigene USV-Anlage).
2. Mit Akkuversorgung Mit einer Evakuierungseinheit speziell für die Aufzugsanlage)
3. Nur mit Bremsöffnung (USV öffnet die Bremse und schließt sie wieder bei Erreichen der Zone durch den Fahrkorb)
4. EVA90 Fahrt mit Geschwindigkeit V_e , bis zur Zone, dann Umschaltung auf Geschwindigkeit V_0 .

Parameter: Offenen Türseite

In diesem Parameter ist die Türstellung nach Ankunft in der Evakuierungsebene einstellbar. Bei nur einer Türseite ist grundsätzlich die Tür immer geöffnet. Bei zwei vorhandenen Türseiten kann entschieden werden, ob nur die Türseite-1 oder nur die Türseite-2 oder beide Türen offen sind.

Parameter: Folgeschaltung

Ist dieser Parameter aktiv, wird vor Start der Evakuierungsfahrt auf die Eingangsfunktion E02-Notstromfahrt gewartet.

Parameter: Piezosummer

Wird dieser Parameter aktiviert, ertönt während der Evakuierungsfahrt der Piezosummer auf dem In-entableaurechner ITR.

Parameter: Folgeschaltung Totzeit

Die eingestellte Zeit steht dem Aufzug zur Verfügung, die Notstromebene zu erreichen. Gelingt es ihm nicht, wird er verriegelt und der Ausgang 403 (Ausgangsfunktion A08-Notstromebene erreicht) schaltet die Spannung auf den Eingang 402 des nächsten Aufzuges.

B610 – Brandfalleвакуierung

Brandfalleвакуierungsbetrieb

Im Parameter Brandfalleвакуierungsbetrieb sind folgende Betriebsarten hinterlegt:

- A) Brandfalleвакуierung mit einer Brandfallebene (Priorität-1)
- B) Brandfalleвакуierung mit zwei Brandfallebenen (Priorität-2)
- C) Brandfalleвакуierung mit drei Brandfallebenen (Priorität-3)
- D) Dynamische Brandfalleвакуierung mit Durchfahrt des **Brandherdes**
- E) Dynamische Brandfalleвакуierung ohne Durchfahrt des **Brandherdes**

Ein bis drei Brandfallebenen mit unterschiedlicher Priorität

Bei Brandfalleвакуierungen hat sich herausgestellt, dass 3 Brandfallebenen mit unterschiedlicher Priorität bei Anlagen bis zu 32 Haltestellen den Anforderungen genügen.

Ist der erste Brandfalleingang aktiv (+24V DC Pegel), so fährt der Fahrkorb in die eingestellte 1.Brandfallebene und die Tür der eingestellten Türseite öffnet. Außen und Innenrufe werden ignoriert. Nach der Zeit x schliessen die Türen. Durch Betätigung des Tür-Auf-Tasters im Innentableau öffnet die Tür. Bei Betätigung des Außenrufes in der Eva-Etage öffnet ebenfalls die Türe. Weitere Aktionen nur nach Rangfolge. Gehen an allen Brandfalleingängen die +24V DC Pegel weg, so kehrt die Anlage automatisch in den Normalbetrieb zurück.

Ist der 2. Brandfalleingang aktiv, oder der 1. Und der 2., so wird in die 2. Brandfallebene gefahren. Nachdem bei allen Brandfalleingängen die +24V DC Pegel weggehen, kehrt die Anlage automatisch in den Normalbetrieb zurück. Beim 3.Brandfalleingang wird äquivalent gehandelt.

Alle Eingänge für die Brandfalleвакуierung können High aktiv (Schließer) oder als Low aktiv (**Öffner**) eingestellt werden.

Dynamische Brandfalleвакуierung

Bei der dynamischen Brandfalleвакуierung sind in jeder Haltestelle Etagenbrandmelder vorhanden. Es ist eine Haupteвакуierungsetage vorhanden, in die grundsätzlich evakuiert wird. Die Ausnahmen bestehen darin, dass es in der Haupteвакуierungsebene brennt, oder auf der Fahrt zur Haupteвакуierungsebene der Brandherd durchfahren werden müsste. In der Software sind zwei dynamische Brandfalleвакуierungen vorhanden. Die kann den Brandherd durchfahren, die andere stoppt oberhalb des Brandherdes.

Brandfalleвакуierung unter Notstrombedingung

Bei einer Brandfalleвакуierung, bei der der Notstromfall hinzukommt, werden die Brandfall-evakuierungsebenen angefahren, unter Beachtung der Prioritäten. Bei einem Verbund von mehreren Anlagen kann, unter Beachtung der Leistungskapazität des Notstromdiesels, in der Regel nur nacheinander evakuiert werden.

Einen Sonderfall stellen die Notstromeвакуierungen mit USV dar. Bei Hydraulikaufzugsanlagen mit Einphasen-USV kann eine Evakuierung nur in Abwärtsrichtung erfolgen. Befindet sich die Evakuierungsebene nicht in der untersten Ebene, sollte eine Stufenbildung in der Evakuierungsebene vermieden werden durch den Einsatz eines Absinkschutzventils.

Exemplarisch an einer 4 Haltestellen-Hydraulikanlage kann die Reaktion der Anlage im Brandfall unter Notstrombedingung aufgezeigt werden:

HS	Haltestellenfunktion	Aktueller Kabinenstand	Aktive Evakuierungsmeldung	Reaktion
2		2	Haupteва-Ebene	Fahrt in die Hauptebene (0)
			2.Eva-Ebene	Fahrt in die 2.Evakuierungsebene (1)
1	2.Evakuierungsebene	1	Haupteва-Ebene	Fahrt in die Hauptebene (0)
			2.Eva-Ebene	Festsetzen in der 2.Evakuierungsebene (1)
0	Haupteвакуierungsebene	0	Haupteва-Ebene	Festsetzen in der Hauptebene (0)
			2.Eva-Ebene	Festsetzen in der Hauptebene (0)
-1		-1	Haupteва-Ebene	Festsetzen in der Haltestelle -1
			2.Eva-Ebene	Festsetzen in der Haltestelle -1

Parameter: Offenen Türseite

In diesem Parameter ist die Türstellung nach Ankunft in der Evakuierungsebene einstellbar. Bei nur einer Türseite ist grundsätzlich die Tür immer geöffnet. Bei zwei vorhandenen Türseiten kann entschieden werden, ob nur die Türseite-1 oder nur die Türseite-2 oder beide Türen offen sind. Eine geschlossene Tür öffnet nach Aussenruf in der Ebene.

Parameter: Piezosummer

Wird dieser Parameter aktiviert, ertönt während der Evakuierungsfahrt der Piezosummer auf dem In-entablearechner ITR.

Parameter: Brandfallanholung blockiert

Hier lässt sich der Piezosummer im Schacht aktivieren. Falls die Brandfalleвакуierung blockiert wird über aktive Modi wie Inspektion oder Rückholsteuerung oder Wartung ertönt der Piezosummer zur Warnung.

Parameter: Eingang

Die Eingänge der Evakuierungsebenen, bzw. der Etagenbrandmelder sind umschaltbar zwischen der Funktion eines Schliessers (High aktiv) oder der eines Öffners (low aktiv).

Parameter: Brandfalleвакуierung Schweizer-Version

Die Schweizer-Version der Brandfalleвакуierung kann hier aktiviert werden.

Parameter: Brandfalleвакуierung Türzustand

Für die Türstellung in der Brandfallebene nach erfolgreicher Evakuierung gibt es folgende Einstellungen:

- Immer offen
- Schließen nach 1,0 bis 60 Sekunden (einstellbar).

Parameter: Brandfalleвакуierung Schindler ID

Für die Auswertung der Brandfallmeldungen und Weitergabe an die Schindler ID Zielwahlsteuerung kann die Signalcharakteristik festgelegt werden

- Normal
- Invertiert

Parameter: RWA-Schachtrauchung

Bei aktiver RWA-Schachtrauchung kann in diesem Parameter die Evakuierungsebene bei RWA-Betrieb eingestellt werden. Durch einen Rechts-KLICK kommt man in das Sonder-Menü, wo die Möglichkeit besteht, den Ausgabertext zwischen BRANDFALL und EVAKUIERUNG zu wählen.

Aktivierung der RWA Schachtrauchung und Festlegung der Evakuierungshaltestelle. Die Eingangsfunktion E983 "RWA-Schachtrauchung" gibt der Steuerung von der RWA-Anlage die Meldung für den Evakuierungsbetrieb. Diese Funktion ist aktiv bei 0V DC (-> Öffnerbetrieb & Leitungsbruchüberwacht). Die Ausgangsfunktion A624 „Schachtrauchung aktiv“ kann zum Ansteuern einer Ausgangsmeldung herangezogen werden. In diesem Parameter kann die Evakuierungsebene eingestellt werden.

Folgende Einstellmöglichkeiten: Aus, Halt nächste Etage, Evakuierungs-Ebene von 1 bis 64.

Parameter: RWA-Schachtrauchung - Offenen Türseite

In diesem Parameter ist die Türstellung nach Ankunft in der Evakuierungsebene einstellbar. Bei nur einer Türseite ist grundsätzlich die Tür immer geöffnet. Bei zwei vorhandenen Türseiten kann entschieden werden, ob nur die Türseite-1 oder nur die Türseite-2 oder beide Türen offen sind. Eine geschlossene Tür öffnet nach Aussenruf in der Ebene.

B611 Feuerwehrbetrieb

Es stehen die verschiedensten Feuerwehrmodelle zur Verfügung:

Feuerwehr-Steuerungsfunktion Deutsch-TRA200

In Übereinstimmung mit den Anforderungen der TRA200, Abschnitt F266.5, Steuerung von Feuerwehraufzügen.

Hauptzugangsstelle

Durch Betätigen des FW-Schlüsselschalters in die Stellung EIN wird der FW-Aufzug unverzüglich in die Hauptzugangsstelle gerufen. Die Feuerweherebene ist in der Software frei wählbar.

Steht der Aufzug in einer Etage in Ruhe (mit geschlossenen Türen) wird automatisch eine Direktfahrt zur Hauptzugangsstelle eingeleitet.

Steht der Aufzug auf einem Stockwerk mit offenen Türen, schließen die Türen unverzüglich (Türreversiermittel sind, mit Ausnahme des Schließkraftbegrenzers unwirksam) und der Aufzug fährt in Direktfahrt zur Hauptzugangsstelle.

Befindet sich der Aufzug in Fahrt, wird die Fahrt direkt zur Hauptzugangsstelle fortgesetzt. Ist ein Fahrtrichtungswechsel notwendig, erfolgt dies durch Anhalten in der nächstmöglichen Etage ohne Türöffnung. Der Tür-AUF-Taster ist unwirksam.

Nach Ankunft in der Hauptzugangsstelle bleibt der Aufzug mit offener Tür und eingeschaltetem Fahrkorblicht blockiert. Die Annahme von Etagenrufen oder Fahrbefehlen ist gesperrt.

Nach Einschaltung des FW-Schlüsselschalters leuchtet im Fahrkorb die Anzeige „EVAKUIERUNG-BITTE AUFZUG VERLASSEN“, gleichzeitig ertönt ein Summer. Bei Erreichen der Hauptzugangsstelle verstummt der Summer.

Feuerwehrsteuerung im Fahrkorb

Die Betätigung des Feuerwehr-Schlüsselschalters im Fahrkorb in Stellung EIN bewirkt:

- A) Die Anzeige „EVAKUIERUNG – BITTE AUFZUG VERLASSEN“ erlischt
- B) Die Anzeige „FEUERWEHRFAHRT“ leuchtet auf.
- C) Eine ungehinderte Eingabe von Fahrbefehlen ist möglich.
- D) Die Taster „TÜR AUF“ und „TÜR ZU“ werden wieder freigeschaltet.

Eine Fahrt kann durch die Eingabe eines Fahrbefehls eingeleitet werden. Nach Eingabe eines Fahrbefehls wird die Fahrtrichtung bestimmt, die Tür schließt automatisch und die Fahrt wird ausgeführt.

Es wird nur ein Fahrbefehl akzeptiert und ausgeführt. Eine fehlerhafte Fahrbefehlseingabe kann durch AUS / EIN-Schalten des FW-Schlüsselschalters gelöscht werden.

Nach Ankunft in die Zieletage bleibt die Tür geschlossen. Der Ankunfts-gong auf der Kabine ertönt. Das Öffnen der Tür erfolgt durch dauerndes Betätigen des Tür-AUF-Tasters. Beim Loslassen des Tasters bleibt die Tür in ihrer momentanen Position stehen.

Die Tür schließt, solange der Tür-ZU-Taster betätigt wird. Bei Eingabe eines Fahrbefehls schließt die Tür automatisch. Die Umsteuerung der automatisch schließenden Tür ist aufgrund eines registrierten Fahrbefehls nur durch Betätigen des Tür-AUF-Tasters möglich, wobei der registrierte Fahrbefehl gelöscht wird. Wird im Fahrkorb der FW-Schlüssel in die Stellung EIN abgezogen, kann der Fahrkorb durch den FW-Erkundungstrupp in der Zielhaltestelle verlassen und wieder betreten werden.

Der Fahrkorb kann nicht von außen, z.B. der Hauptzugangsstelle beeinflusst werden.

Bei der Rückstellung des FW.-Schlüsselschalters in die Stellung „AUS“ fährt der Fahrkorb automatisch in die Hauptzugangsstelle.

Britisches Feuerwehrmodell

Abweichend zum deutschen Modell, hat das britische Modell nur den Tür Taster „Auf“ in Benutzung. In der Zieletage kann die Tür nur durch Betätigen des „Tür-Auf-Tasters“ aufgefahren werden. Wird während des Öffnens der Tür dieser Taster losgelassen, so fährt die Tür automatisch zu. Dies ist immer der Fall, bis die Tür vollständig aufgefahren ist. Das Zufahren der Tür erfolgt durch Rufeingabe am Innentableau.

Australisches Feuerwehrmodell

Abweichend zum britischen Modell, besitzt das australische Modell ein Feuerweherschloss mit drei Stellungen in der Aufzugskabine.

Die dritte Stellung des Schlosses muss mit einem Eingang verbunden werden, der mit der Funktion E21- „Feuerwehr Befehl“ belegt ist.

EN 81-72:2003 Feuerwehrmodell

Laut Europa-Norm EN81-72:2003.

Gleiche Funktionsweise wie englisches Modell, jedoch folgende Modifikationen:

Wird während der Feuerwehrrfahrt ein neuer Innenruf gedrückt, wird dieser übernommen, der alte gelöscht. Der Aufzug fährt den neuen Ruf an. Wenn die Türe offen ist, dann schliesst die Türe, solange

Tür-ZU-Taster gedrückt oder solange Ruftaster gedrückt ist. Falls der Taster losgelassen wird, bevor Türe geschlossen ist, öffnet die Türe wieder
Verbesserung 19.04.2014

EN 81-72:2003 Frankfurt/Main Feuerwehrmodell

Abgeändert durch die Feuerwehr Frankfurt/Main, Stand 06 / 2011.

Bei der Innensteuerung wird bei offener Tür der Innenruf gespeichert. Bei Änderung des Innenrufes während Fahrt, wird neuer Innenruf gespeichert, bis die Zieletage erreicht ist. Wenn FW-Innen-AUS, aber FW-Anholung weiter aktiv, fährt Aufzug nicht weg. Folge: FW-Anholung muss aus-& eingeschaltet werden. Fällt bei gesetztem Innenruf das Einspeisenetz aus, so wird der Innenruf gespeichert, und bei wieder vorhandenem Netz wieder gesetzt.

Feuerwehrmodell – Light

Wie EN81-72 Frankfurt, aber Türe läuft bei Innenruf automatisch zu wie beim „deutschen Modell“.

EN 81-72:2003 Düsseldorf Feuerwehrmodell

Abgeändert durch die Feuerwehr Düsseldorf, Stand 07 / 2016. Weitere Verbesserung 09 / 2015:

- 1.) Ein Blockieren des Aufzuges durch unterbrechen der Lichtschranke muss verhindert werden, durchakustisches Signal im Fahrkorb
- 2.) Im FW-Betrieb ist die Türansteuerung nur im Totmannbetrieb möglich (durch betätigen der Tasten Tür-ZU bzw. Tür- AUF)
- 3.) Rufeingabe in FW-Modus erfolgt erst nach der kompletten Türschließung
- 4.) Aktivierung des FW-Betriebes in der Kabine (FW-Innen) darf nur beim aktivierten FW-Außen möglich sein.
- 5.) Die Fahrbefehle müssen durch das Betätigen des Tasters „Löschttaster“ möglich sein.
- 6.) Wenn FW-Innen-AUS, aber FW-Anholung weiter aktiv, fährt Aufzug nicht weg

EN 81-72: Frankfurt/Main Feuerwehrmodell – 2

Wie EN81-72 Frankfurt, aber folgende Modifikationen:

- Wenn Türe offen wird Türe durch Innenruf automatisch geschlossen und Fahrt beginnt (wie bei deutschem Modell)

Neu ab Nov.2021:

- Aktivierung des FW-Betriebes in der Kabine (FW-Innen) darf nur beim aktivierten FW-Außen möglich sein. (d.h. ohne FW-Außen funktioniert FW-Innen nicht)

EN 81-72: Flughafen Stuttgart

Wie deutsches Model

- 1.) Die Türansteuerungen sollen automatisch erfolgen (momentan ist nur die Tür-Zu Ansteuerung automatisch. Tür soll in der Zieletage auch automatisch ohne Tür-Auf Taster aufgehen und offen).
- 2.) Wenn FW-Innen aktiv, dann kann man mehrere Innenrufe geben. (Die Rufe werden gespeichert und abgearbeitet)

EN 81-72: München

Wie EN81-72 ab er:

- 1.) Aktivierung des FW-Betriebes in der Kabine (FW-Innen) darf nur beim aktivierten FW-Außen möglich sein.
- 2.) Wenn FW-Innen-AUS, aber FW-Anholung weiter aktiv, fährt der Aufzug nicht weg.

EN 81-72: Niederlande

Wie EN81-72 Frankfurt-2 aber ohne Schlüsselschalter Innen:

Es ist ein Dreikantschalter in einer (Evakuierungs)Etage, zum Aktivieren vom Feuerwehrbetrieb vorhanden. In der Kabine ist **kein** extra Schalter zur Aktivierung von Feuerwehr-Innen vorgesehen.

Aktivierung der FW-Steuerung:

Bei Aktivierung des Dreikantschlüssels in der Etage wird die Kabine in die eingestellte FW-Etage angeholt und bleibt mit offener Tür stehen. Das akustische Signal wird nur beim anholen der Kabine ausgegeben. Nach dem Erreichen der FW-Ebene erlischt das akustische Signal. Die Anholung erfolgt unabhängig davon ob aktuell eine Brandfallmeldung vorliegt oder nicht. Die Lichtschranke (Photozelle) wird überbrückt.

Deaktivierung der FW-Steuerung:

Bei der aktivierten FW-Steuerung über den Dreikantschlüssel kann die FW-Funktion erst in der FW-Ebene deaktiviert werden. Auch wenn die Kabine im FW-Modus in eine anderen Etage steht und der Dreikantschlüssel in der FW-Ebene deaktiviert (ausgeschaltet) wurde, bleibt die Steuerung in Feuerwehrbetrieb bis die Feuerwehrebene über Innenruf angefahren wird.

Innenrufsteuerung in FW-Modus

Wenn die Steuerung im FW-Modus ist, kann man nur einen Innenruf geben. Bei Betätigen von einem weiteren Innenruf wird der anliegende Innenruf überschrieben. Soll der Innenruf nicht in der aktuellen Fahrtrichtung liegen, hält die Kabine in der nächst möglichen Haltestelle und ändert dann die Fahrtrichtung.

Türansteuerung in FW-Modus

Die Türöffnung beim Erreichen der Zieletage über den Innenruf im FW-Modus erfolgt über den Tür-Auf Taster. Der Tür-Auf Taster muss solange betätigt bleiben bis die Tür vollständig geöffnet wurde, dann bleibt die Tür offen bis ein weiterer Innenruf betätigt wird. Soll der Tür-Auf Taster vor der kompletter Öffnung der Tür losgelassen werden, schließt die Tür automatisch und bleibt geschlossen, bis der Tür-Auf Taster wieder betätigt wird.

Die Tür Schließung erfolgt nach Betätigen eines Innenrufes automatisch. Die Lichtschranken bleiben während des FW-Betriebes überbrückt.

EN 81-72: Heidelberg

Wie EN81-72 Frankfurt, Beenden nur wenn Aufzug in FW-Zugangsebene

Phase 1 - Vorrugruf für den Aufzug (außerhalb der Aufzugskabine)

In der Ebene, welche als Feuerwehr-Zugangsebene vorgesehen ist, ist außerhalb der Aufzugskabine ein Schlüsselschalter mit Feuerwehrschießung Heidelberg vorzusehen.

Durch Betätigen des Schalters (360°-Drehung des Schlüssels) wird die Phase 1 eingeleitet:

- Ein in einer Haltestelle stehender Aufzug muss die Türen schließen und ohne Unterbrechung in die Feuerwehr-Zugangsebene fahren.
- Ein Aufzug, der sich von der Feuerwehruzugangsebene entfernt, muss ohne Öffnen seiner Türen in der nächstmöglichen Haltestelle einen normalen Halt ausführen, seine Fahrtrichtung umkehren und zur Feuerwehr-Zugangsebene zurückkehren.
- Nach Ankunft in der Feuerwehr-Zugangsebene muss der Feuerwehraufzug dort mit offenen Fahrkorb- und Schachttüren stehen bleiben.

Phase 2 Vorrangbetrieb (innerhalb der Aufzugskabine)

In der Aufzugskabine ist ein Schlüsselschalter mit „Feuerwehrschießung Heidelberg“ vorzusehen.

Durch Betätigen des Schalters (Position „1“) wird die Phase 2 eingeleitet:

- Es darf nicht möglich sein, mehrere Fahrkorbinnenrufe gleichzeitig anzunehmen.
- Es muss jederzeit möglich sein, einen neuen Befehl aus dem Fahrkorb anzunehmen.
- Ein andauerndes Betätigen eines Fahrbefehlgebers oder des „TÜR ZU“-Tasters muss zum Schließen der Türen führen. Ein Loslassen führt zur Reversierung.
- Steht der Fahrkorb in einer Haltestelle, darf das Öffnen der Türen nur durch dauerndes Drücken des „TÜR-AUF“-Tasters möglich sein. Ein Loslassen führt zum wieder schließen.
- Der Schlüssel darf nur in Stellung „0“ abgezogen werden können.
- Der Aufzug muss auch bei abgezogenem Schlüssel in der Zielhaltestelle verbleiben, bis ein weiterer Ruf angenommen wurde.

Beenden der Vorrangsteuerung

Um die Vorrangsteuerung zu deaktivieren, muss zunächst der Aufzug in die Feuerwehr-Zugangsebene gefahren werden und in der Aufzugskabine die Schalterstellung „0“ eingestellt werden. Anschließend muss außerhalb der Aufzugskabine die Vorrangsteuerung durch Drehen des Schlüssels (360°-Drehung) deaktiviert werden.

Parameter: Piezo bei Bündig

Bei Aktivierung erfolgt eine Piezosummer-Meldung bei Erreichen des Bündiglevels.

Parameter: Piezo bei Anholung

Bei Aktivierung erfolgt eine Piezosummer-Meldung bei Anholung des FW-Aufzuges.

Parameter: Etagensperrung / Rufsperrung deaktivieren bei FW-Betrieb

Bei FW-Betrieb kann es nötig sein, die vorhandenen Etagensperrungen und Innenrufsperrungen aufzuheben.

EN 81-72: Stuttgart

Abweichung zur EN 81-72: Bei deaktivierung des FW-Schlusses Innen, keine Rückkehr zur FW-Hauptebene und variable Rufsetzung Innen.

EN 81-72: Hamburg

Abweichung zur EN 81-72: Änderung der Ablaufphasen und mögliche Rückkehr zur FW-Hauptebene.

B612 Rettungsfahrt EN81-76: 2011

Diese Funktion wird unter anderem zur Rettung von Menschen mit Behinderung im Brandfall eingesetzt. Grundsätzlich kann diese Funktion auch zur Evakuierung von Personen in Gebäuden genutzt werden.

**Es stehen zwei Varianten zur Verfügung:**

- A) In einer festen Sammelebene wird der Aufzug für eine bestimmte Verweildauer bereitgestellt und fährt dann mit den zu evakuierenden Personen in die Rettungsebene. Nach Leerung der Kabine in der Rettungsebene kehrt der Aufzug in die Sammelebene zurück. Dieser Vorgang kann, je nach Einstellung bis zu 10mal wiederholt werden.
- B) In der zweiten Variante wird ohne feste Sammelebene evakuiert, sondern die Rettungsfahrten sind abhängig von den vorhandenen Außenrufen. Bei dieser Einstellung werden die Aussenrufe gespeichert und einzeln angefahren, d.h. nach jedem angefahrenen Außenruf wird die Rettungsebene angefahren und dann die Ebene des nächsten Außenruf angefahren. Beginnend bei den weit entferntesten Außenrufen in Bezug auf die Rettungsebene hin zu den nächst gelegenen Außenrufen wird die Rettungsfahrt durchgeführt. Zusätzlich besteht die Möglichkeit **ein bis drei Sammelebenen mit unterschiedlicher Priorität zu benennen**. Dadurch können Etagen mit Personen mit Behinderung bevorzugt evakuiert werden. Der Rettungsbetrieb wird beendet durch:
- 1.) Aktiver Rauchmelder in der Rettungsebene
 - 2.) Aktiver Rauchmelder in der Aufzugssteuerung

Parameter Rettungsfahrt

In diesem Parameter wird die grundsätzliche Rettungsfahrtfunktion aktiviert.

Parameter Sammel-Ebene

In diesem Parameter können die beiden Varianten der Rettungsfahrt eingestellt werden.

Zum einen die Einstellung **E30-Sammelebene**. In dieser Ebene haben die zu rettenden Personen die Möglichkeit, die Aufzugskabine zu betreten.

Zum anderen ist die Einstellung „**Aussenruf**“ möglich. Hier wird nach jedem angefahrenem Aussenruf die Rettungsebene erreicht und nach Leerung der Kabine der nächste Aussenruf verarbeitet.

Parameter Wartezeit Sammel-Ebene

Diese Zeitdauer ermöglicht das Einsteigen der zu rettenden Personen in die Aufzugskabine. Die Verweildauer ist einstellbar zwischen 1 und bis zu 15 Minuten. Fünf Sekunden vor dem Schließen der Tür, ertönt der Piezosummer auf dem Innentableaurechner EIT / ITR. Die Fotozelle wird nicht beachtet, nur der Reversierkontakt der Tür. Der Defaultwert beträgt 600 Sekunden.

Parameter Rettungs-Ebene

Die Rettungsebene ist meist die Hauptzugangsebene. Hier sollte eine barrierefreie und schnelle Evakuierung der Personen gewährleistet sein.

Parameter Wartezeit Rettungs-Ebene

Diese Zeitdauer ermöglicht das Aussteigen der zu rettenden Personen aus der Aufzugskabine. Die Verweildauer ist einstellbar zwischen 1 und bis zu 15 Minuten. Fünf Sekunden vor dem Schließen der Tür, ertönt der Piezosummer auf dem Innentableaurechner EIT / ITR. Die Fotozelle wird nicht beachtet, nur der Reversierkontakt der Tür. Der Defaultwert beträgt 120 Sekunden.

Parameter Wiederholung Rettungsfahrt (nur bei fester Sammelebene)

Durch Eingabe einer Zahl zwischen 1 und 10 bei diesem Parameter, ist es möglich, den Vorgang der Rettungsfahrt zu wiederholen.

Parameter: Offene Türseite

In diesem Parameter ist die Türstellung nach Ankunft in der Rettungsebene einstellbar. Bei nur einer Türseite ist grundsätzlich die Tür immer geöffnet. Bei zwei vorhandenen Türseiten kann entschieden werden, ob die Türseite-1 oder die Türseite-2 oder die Türseite-3 offen sind.

Parameter: Sammelebene Prio 1

In diesem Parameter wird die Sammelebene mit der Priorität 1 bestimmt.

Parameter: Sammelebene Prio 2

In diesem Parameter wird die Sammelebene mit der Priorität 2 bestimmt.

Parameter: Sammelebene Prio 3

In diesem Parameter wird die Sammelebene mit der Priorität 3 bestimmt.

B613 Führerbetrieb

Durch dauerhaftes Anlegen eines Signals an der Eingangsfunktion E23 wird der Führerbetrieb aktiviert. Gleichzeitig wird an die Ausgangsfunktion A37 die Rückmeldung „Führerbetrieb aktiv“ ausgegeben.

Parameter Führerbetrieb

In diesem Parameter kann der Führerbetrieb aktiviert werden.

Parameter Führerbetrieb – Türsteuerung

Bei diesem Parameter kann außerdem eingestellt werden, ob die Türsteuerung automatisch oder manuell erfolgen soll. Bei automatischer Türsteuerung schließt die Türe selbsttätig nach Eingabe eines Innenrufes, bei manueller Türsteuerung muss nach Eingabe eines Innenrufes der Tür-ZU-Taster bis zum vollständigen Schließen der Türe gedrückt werden. Die Lichtschranke wird hierbei nicht ausgewertet. Wird der Tür-ZU-Taster vor dem vollständigen Schließen der Türe freigegeben, so öffnet die Türe wieder.

Parameter Führerbetrieb – Außenrufe löschen nach

In diesem Menü kann eingestellt werden, ob die Aussenrufanforderungen nach einer bestimmten Zeit (1-60 Minuten) wieder gelöscht werden, falls sie in dieser Zeit nicht angefahren wurden.

Parameter Führerbetrieb – Rufanfrage

Wenn der Führerbetrieb aktiv ist, werden die Aussenrufanforderungen nach der Eingabe blinkend an der Aussenrufquittierung sowie an der entsprechenden Innenrufquittierung angezeigt. Der Blinkmodus, differenziert auf Innen & Außen, kann hier eingestellt werden.

B614 Hotel-Zwangshalt

Parameter Hotel-Zwangshalt

Ist diese Funktion aktiviert, stehen folgende Einstellungen zur Wahl:

Aufwärts

Bei allen Aufwärtsfahrten, die unterhalb der Hauptzugangsebene gestartet wurden, wird ein Zwangshalt in der Hauptzugangsebene betätigt. Nach Ablauf der Weiterfahrtszeit auf Innenruf geht die Fahrt zur Zieletage weiter.

Abwärts

Bei allen Abwärtsfahrten, die oberhalb der Hauptzugangsebene gestartet wurden, wird ein Zwangshalt in der Hauptzugangsebene betätigt. Nach Ablauf der Weiterfahrtszeit auf Innenruf geht die Fahrt zur Zieletage weiter.

Aufwärts und Abwärts Funktion wie bei Aufwärts und Abwärts.

B615 Zeitrelais

Parameter Zeitrelais-1

Durch Einstellung der Betriebsart des Zeitrelais 1 und Festlegung des Aktivierungseinganges **Eingang-Zeitrelais-1** und Schaltausganges **Ausgang-Zeitrelais-1** in den Freiprogrammierbaren Ein- und Ausgängen des Menüs B7, ist es möglich, weitere Zusatzfunktionen an Aufzügen elegant zu lösen. Folgende Betriebsarten des Zeitrelais 1 sind hinterlegt:

- **Anzugverzögert**
Die Anzugsverzögerung ist in ihrer Zeit einstellbar.
- **Abfallverzögert**
Die Abfallverzögerung ist in ihrer Zeit einstellbar.
- **Anzugverzögert mit Impuls**
Die Anzugsverzögerung und die Länge des Impulses sind einstellbar.
- **Abfallverzögert mit Impuls**
Die Abfallverzögerung und die Länge des Impulses sind einstellbar.

Verzögerungszeit Zeitrelais-1

In diesem Parameter kann die Verzögerungszeit vom Anzug bzw. vom Abfall des Zeitrelais 1 eingestellt werden. Der Einstellbereich erstreckt sich von 0,5 bis 600 Sekunden.

Impuls Zeitrelais-1

In diesem Parameter kann die zeitliche Impulsdauer für das Zeitrelais 1 eingestellt werden. Der Einstellbereich erstreckt sich von 0,5 bis 600 Sekunden.

Parameter Zeitrelais-2

Äquivalent zur Funktion unter dem Zeitrelais-1

Verzögerungszeit Zeitrelais-2

Äquivalent zur Funktion unter dem Zeitrelais-1

Impuls Zeitrelais-2

Äquivalent zur Funktion unter dem Zeitrelais-1

Geschwindigkeitsschwelle Vx

In diesem Parameter kann die Geschwindigkeitsschwelle Vx eingestellt werden, bei der eine Ausgangsfunktion aktiv wird.

Geschwindigkeitsschwelle Vy

In diesem Parameter kann die Geschwindigkeitsschwelle Vy eingestellt werden, bei der eine Ausgangsfunktion aktiv wird.

Lüfter Schaltschrank – Lüfternachlauf

In diesem Parameter kann die Temperaturschwelle für das Einschalten des Schaltschranklüfters eingestellt werden. Die Werte für Tein sin von 30 Grad Celcius bis 70 Grad Celsius wählbar. Die Ausgabe erfolgt auf die Ausgangsfunktion A25.

Timer 1-10

Es können bis zu 10 Timer ausgewählt werden.

Timer-1: Einschaltzeit-1	Start-1 um xx:xx Uhr
Ausschaltzeit-1	Stop-1 um xx:xx Uhr
Einschaltzeit-2	Start-2 um xx:xx Uhr
Ausschaltzeit-2	Stop-2 um xx:xx Uhr
Wochentage:	Mo Di Mi Do Fr Sa So

Die Timer werden in bei den entsprechenden Funktionen zugeordnet (z.B. Parkfahrt – Ausgangsfunktionen)

Menü A1 Sommer/Winterzeitumstellung

Zur Wahl steht eine automatische Umstellung oder deren Verzicht. Eine Aktivierung verändert die Einstellungen bei den Timern!

B616 Aufzugswärter

Parameter Durchführung

In diesem Parameter kann eingestellt werden, ob die Aufzugswärterprüfung aktiviert wird und wie / wann sie durchgeführt wird.

- **AUS** -> Die Aufzugswärterprüfung ist deaktiviert
- **Modem-Befehl** -> Die Aufzugswärterprüfung wird über das Modem aus der Ferne gestartet.
- **Jede Woche** -> Die Aufzugswärterprüfung wird jede Woche durchgeführt.
- **Alle 2 Wochen** -> Die Aufzugswärterprüfung wird alle 2 Woche durchgeführt.
- **Alle 3 Wochen** -> Die Aufzugswärterprüfung wird alle 3 Woche durchgeführt.
- **Alle 4 Wochen** -> Die Aufzugswärterprüfung wird alle 4 Woche durchgeführt.

Parameter Wochentag (nur aktiv bei manueller Wocheneinstellung)

In diesem Parameter kann der Wochentag der Durchführung eingestellt werden.

Parameter Uhrzeit (nur aktiv bei manueller Wocheneinstellung)

In diesem Parameter kann die Uhrzeit des Starts der Durchführung eingestellt werden.

Parameter Test –Aktion

Folgende Kriterien können getestet werden:

- 1.) **Bündigkeit**
Der Aufzug fährt nach oben und nach unten alle Haltestellen an und überprüft auf Unbündigkeiten.
- 2.) **Fahrkorblicht**
Ist ein Lichtsensor im Innentableau vorhanden, kann die Leuchtstärke der Kabinenbeleuchtung überprüft werden.
- 3.) **Notruftaster**
Ansteuerung des Elektromagneten des Alarmtasters in Erwartung der Alarmmeldung.
- 4.) **Tür-Auf-Taster**
Ansteuerung des Elektromagneten des Tür-Auf-Tasters in Erwartung der Türöffnung.

Parameter Reaktion

In diesem Parameter wird bei fehlerhaftem Ergebnis der Aufzugswärterprüfung die Folgeaktion bestimmt. Zur Auswahl stehen:


- **Nur Meldung**
Die fehlerhafte Aufzugswärterprüfung wird im Fehler Speicher vermerkt.
- **Meldung & Sperrung**
Aufgrund der fehlerhaften Aufzugswärterprüfung wird die Aufzugsanlage gesperrt.

Parameter Etagensperrung

Bei der Aufzugswärterprüfung werden alle Etagen angefahren und auf Unbündigkeit kontrolliert. In diesem Parameter kann bestimmt werden, ob gesperrte Etagen auch angefahren werden.

Parameter Ergebnis - AW-Kontrolle

In diesem Parameter wird das Ergebnis der letzten durchgeführten Aufzugswärterprüfung angezeigt.

	<p>B616 Ergebnis: AW-Kontrolle</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>B616 Ergebnis: AW-Kontrolle: ----</p> </div> <p>Das Ergebnis der AW-Kontrolle wird jetzt angezeigt: „----“, oder „O.K.“ oder „BLNT“: B=Bündig, L=Kabinenlicht, N=Notruf, T=Tür-Auf-Taster -> Defekt!</p>
---	---

B617 Bolzenverriegelung

Parameter Bolzenverriegelung

Im Parameter Bolzenverriegelung sind folgende Betriebsarten hinterlegt:

- A) Statisch – d.h. die Bolzenverriegelung ist im Schacht montiert und bei Aktivierung können bestimmte Haltestellen unterhalb der Bolzenverriegelung nicht angefahren werden.
- B) Mobil – d.h. die Bolzenverriegelung ist am Fahrkorb angebracht.

Parameter Bolzenverriegelung statisch

Im Parameter Bolzenverriegelung statisch wird die Haltestelle hinterlegt, in der die Bolzenverriegelung wirksam ist.

Parameter Bolzenverriegelung mobil

Im Parameter Bolzenverriegelung mobil werden die Haltestellen eingetragen, in denen die Bolzenverriegelung aktiv sein soll.

Parameter Bolzenverriegelung Nachholen

Im Parameter Bolzenverriegelung Nachholen kann entschieden werden, ob bei aktiver Bolzenverriegelung die Nachregulierung aktiv sein soll (statische Bolzenverriegelung).

Parameter Bolzenverriegelung Anhebung

Im Parameter Bolzenverriegelung Anhebung kann in mm angegeben werden, wie hoch der Fahrkorb angehoben wird, um die Bolzen ein- bzw. auszufahren.

Parameter Bolzenverriegelung Nachlauf Absenken

In diesem Parameter wird der Nachlauf eingestellt, Typ. Wert 1000ms.

Parameter Bolzenverriegelung Drucknachlauf

In diesem Parameter wird der Drucknachlauf eingestellt, Typ. Wert 4000ms.

Parameter Bolzenverriegelung Absenkfahrt

Wahl der Absenkfahrt bei Bolzenverriegelung.

Folgende Funktionen müssen programmiert werden:

Eingangsfunktionen:

- E328: wenn „1“ dann Bolzenverriegelung aktiv
- E329: Rückmeldung „Bolzen ausgefahren“
- E330: Rückmeldung „Bolzen eingefahren“
- E364: Taster – Bolzen manuell einfahren (nur bei Insp/Rückhol + mobiler Bolzenverriegelung)
- E365: Taster – Bolzen manuell ausfahren (nur bei Insp/Rückhol + mobiler Bolzenverriegelung)
- E366: Unterdruck (wenn „0“ Pumpe muss anlaufen und Druck aufbauen, wenn Kabine auf Bolzen aufsitzt bei mobiler Bolzenverriegelung)
- E367: Druckabschaltung beim Absenken auf den Bolzen (mobile Bolzenverriegelung), bei „0“ Abschaltung

Ausgangsfunktionen:

- A286: wenn „1“ dann Bolzen ausfahren
- A287: wenn „1“ dann Bolzen einfahren
- A313: Bolzen bewegen: wenn A286 oder A287 = „1“
- A314: Bolzen Rückmeldung ausgefahren (=Endschalter E329)
- A315: Bolzen Rückmeldung eingefahren (=Endschalter E330)

5.) Statisch:

Die Verriegelungsbolzen befinden sich in einer festen Etage im Schacht. Diese Etage wird im Menü festgelegt. Wird die BV aktiviert, wird als erstes überprüft, ob der Aufzug in einer Etage oberhalb der Bolzen steht. Falls nicht, wird eine Fahrt dorthin ausgelöst und solange gewartet, bis der Aufzug in dieser Etage steht.

Jetzt werden keine weiteren Rufe mehr angenommen. Die Bolzen werden ausgefahren. Danach werden die Rufe wieder angenommen. Alle Etagen unterhalb der Bolzen werden nicht mehr angefahren, das gilt auch für die Absenkfahrt. Bei Inspektion und Rückholbetrieb werden die Fahrkommandos in Fahrtrichtung-AB beim Erreichen der Zonenschalter in der Bolzenetage abgeschaltet, solange die Bolzenverriegelung aktiv ist. Die Bolzenverriegelung kann nur im Normalmodus aktiviert oder deaktiviert werden.

Voraussetzungen:

- Nur mit DSK-Absolut Schachtkopierung!
- Die Zone S71 muss vorhanden sein.

Besonderheiten:

1. Wenn die Bolzenverriegelung aktiv ist, dann ist ein „Einfahren mit o. Türe“ & Nachregulieren nicht möglich.
2. Wenn die Bolzenverriegelung aktiv ist und die Bolzen ausgefahren sind, dann ist keine Absenkfahrt möglich, außer bei Auftreten eines Fehlers.

Mit dem Parameter B617-Nachlauf Absenken kann die Abschaltung nach dem Absenken verzögert werden. Dadurch ist es möglich, dass das Seil leicht entspannt wird, wenn die Kabine auf den Bolzen aufsetzt.

Die Verriegelungsbolzen befinden sich an der Kabine und können in jeder Etage ausgefahren werden. Falls der Aufzug von unten (AUF-Richtung) in die Etage einfährt, hält der Aufzug oberhalb von Bündig am Ende der Zone. Dann werden die Bolzen ausgefahren und der Aufzug senkt mit Nachholgeschwindigkeit in die Etage ab.

Fährt der Aufzug von oben (AB-Richtung) in die Etage ein, hält er oberhalb von Bündig am Beginn der Zone. Dann werden die Bolzen ausgefahren und der Aufzug senkt mit Nachholgeschwindigkeit in die Etage ab.

Bei Hydraulikaufzügen wird die Absenkfahrt beendet, wenn der Bündigpunkt erreicht und die Zeit abgelaufen ist. Wird vorher der Druckabschalteingang „LOW“ (Unterdruck), dann wird auch abgeschaltet. Wird der Druckabschalteingang verwendet, dann sollte die Nachlaufzeit auf ca. 1-2 Sekunden eingestellt sein (fungiert dann nur als Überwachungszeit).

Bei jedem Start, egal ob die Zielhaltestelle ober- oder unterhalb der Etage ist, fährt der Aufzug mit Nachholgeschwindigkeit nach oben bis zum Zonenende, hält dort an und die Bolzen werden eingefahren. Danach wird die Fahrt in die Zieletage gestartet.

Aufzug steht, Ruf liegt an:

1. Wenn die Bolzen in der Haltestelle ausgefahren sind, schließen die Türen und der Fahrkorb fährt 50mm hoch.
2. Die Aufsetzbolzen werden eingefahren.
3. Fahrt zu nächster Etage.

Aufzug fährt in Etage ein:

1. Fahrkorb hält 50mm über Etage an, die Tür(n) bleibt aber geschlossen.
2. Die Bolzen fahren aus.
3. Aufzug senkt bündig ab und die Tür(n) öffnet.

Sicherheitshinweis – Haftungsausschluss

Falls die Kabine im Betriebsmodus „Rückholsteuerung“ oder „Inspektionssteuerung“ steht, können die Bolzen manuell mit Hilfe der beiden programmierbaren Eingangsfunktionen E364 und E365 ein- und ausgefahren werden (siehe Taster auf der Rückholsteuerung).

Wurden die Bolzen manuell ausgefahren und nicht wieder komplett eingefahren, kann es passieren, dass nach dem Zurückschalten in den Normalbetriebsmodus die Bolzenendschalter durch Aus- und Einfahren überprüft werden. Solange der Bolzen nicht komplett eingefahren ist, kann sich die Kabine jedoch nicht bewegen.

B618 Codeschloss Ruf

Innenrufe: Es können 4 Ziffern pro Etage eingegeben werden: **0-1-2-3-4-5-6-7-8-9**

Der Code wird mit den prog. Eingangsfunktionen E334 – E344 eingegeben. Zur Eingabe des Codes wird als letztes die „#“-Taste gedrückt. Falls der Code richtig eingegeben worden ist, wird ein Innenruf zu der entsprechenden Etage ausgelöst und 1x Piezo. Falls der Code falsch eingegeben worden ist wird 3x gepiepst. Pro Tastendruck wird der Stellenzähler erhöht. Falls länger als 5 Sekunden kein Tastendruck erfolgt oder die Eingabetaste gedrückt wird, dann wird der Stellenzähler zurückgesetzt.

Parameter Innenrufe

Bei aktiviertem Parameter kann festgelegt werden für 170ass170iel Etagen eine Codierung erforderlich ist.

Parameter Codeeingabe Etagen 01 bis Max.

Bei aktiviertem Parameter kann für jede Etage ein Zahlencode (4-stellig) für den Innenruf hinterlegt werden.

Folgende Eingangsfunktionen werden benötigt:

E334 Codeschloss Innenrufe 1	Code- Taste-1
E335 Codeschloss Innenrufe 2	Code- Taste-2
E336 Codeschloss Innenrufe 3	Code- Taste-3
E337 Codeschloss Innenrufe 4	Code- Taste-4
E338 Codeschloss Innenrufe 5	Code- Taste-5
E339 Codeschloss Innenrufe 6	Code- Taste-6
E340 Codeschloss Innenrufe 7	Code- Taste-7
E341 Codeschloss Innenrufe 8	Code- Taste-8
E342 Codeschloss Innenrufe 9	Code- Taste-9
E343 Codeschloss Innenrufe 0	Code- Taste-0
E344 Codeschloss Innenrufe #	Eingabe Bestätigen

B619 Begleiter Betrieb

Im Menü B619 kann der Begleiterbetrieb (C&A) freigegeben werden. Außerdem kann die Aktivierungszeit eingestellt werden

Durch einen Impuls an die Eingangsfunktion E463 (Begleiterbetrieb EIN) wird der Modus Begleiterbetrieb aktiviert.

Durch einen Impuls, an die Eingangsfunktion E464 (Begleiterbetrieb AUS) wird der Begleiterbetrieb deaktiviert und alle anliegenden Innenrufe gelöscht. Ansonsten wird der Begleiterbetrieb automatisch nach der im Menü B619 eingestellten Zeit deaktiviert.

Solange der Modus „Begleiterbetrieb“ aktiviert ist, wird die Ausgangsfunktion A371 gesetzt.

Während der Begleiterbetrieb aktiv ist, werden die Photozellen nicht beachtet. Alle Etagensperrungen werden abgeschaltet. Alle Rufe werden nur quittiert, jedoch nicht abgearbeitet.

Wird die Eingangsfunktion E465 (Begleiterbetrieb-AUF) oder E466 (Begleiterbetrieb-AB) gedrückt, läuft die Türe zu, solange dieser Eingang gedrückt wird. Der Aufzug fährt dann in die entsprechende Richtung, falls dort ein Ruf anliegt. Wird der Eingang vor Schließen der Türe nicht mehr gedrückt, öffnet die Türe wieder.

Durch einen Impuls, auf die Eingangsfunktion E467 (Begleiterbetrieb Aussensteuerung-AUS) werden alle Aussenrufe gelöscht und die Aussensteuerung deaktiviert. Gleichzeitig werden die „Ausser-Betrieb“-Anzeigen aktiviert.

Durch nochmaliges Betätigen der Eingangsfunktion E467 wird die Aussensteuerung wieder aktiviert. Solange die Aussensteuerung deaktiviert ist, erfolgt eine Rückmeldung auf die Ausgangsfunktion A372 (Begleiterbetrieb-Aussensteuerung-AUS).

B620 Totmannbetrieb

Grundsätzlich befindet man sich im Totmannbetrieb (Tippbetrieb) nachdem im **Menü A2.2 Steuerungsart** der Parameter „**1K-Totmann**“ gewählt wurde.

Im Menü **B620 Totmannmodus** kann der Totmannmodus auf zwei Verfahrensweisen eingestellt werden, nämlich ob eine „Einhandbedienung“ oder eine „Zweihandbedienung“ erforderlich ist.

Wurde die **Parametereinstellung „Freigabe über Innenrufe“** gewählt, befindet man sich bei der Einhand-Bedienung, d.h. der Innenvorzugsschlüsselschalter ist aktiv und der Innen Ruf muss gedrückt werden, bis zum Erreichen der Haltestelle. Falls während der Fahrt der Innenruftaster nicht mehr gedrückt wird, bleibt der Aufzug stehen und die Rufe werden gelöscht.

Wurde die **Parametereinstellung „Freigabe über E327“** gewählt, befindet man sich bei der Zweihand-Bedienung. Zum Fahren wird mit dem Schlüsselschalter auf Innenvorzug geschaltet, danach wird ein Innenruf gegeben. Die Quittierung des Innenrufes wird abgeschaltet (keine Ausgangsfunktion), gleichzeitig muss der Eingang E327 (Fahrtfreigabe Totmann) betätigt werden. Falls während der Fahrt der Eingang E327 nicht mehr gedrückt wird, bleibt der Aufzug stehen und der Ruf ist gelöscht. Wenn am Fahrtende der Innenvorzug deaktiviert wird, dann wird die Funktion des Innenvorzugs mit einer Zeitverzögerung von max. 10 Sekunden deaktiviert. Wird die Drehtüre geöffnet, so wird die Abschaltverzögerungszeit vorzeitig beendet. Dadurch wird verhindert, dass der Aufzug direkt nach Deaktivierung des Innenvorzugschalters über einen Aussenruf losfährt.

Im Menü **B620 Lichtgitterüberwachung** kann diese aktiviert oder ausgeschaltet werden. Wird die Auswertung aktiviert erfolgt eine Auswertung nur, wenn der Innenvorzug aktiv ist, bzw. in der Kabine mit Innenruf gefahren wird.

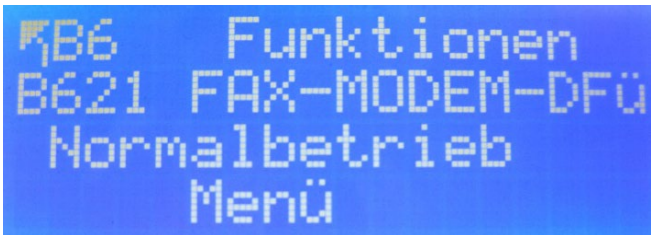
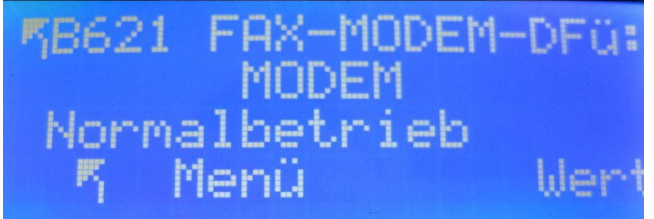

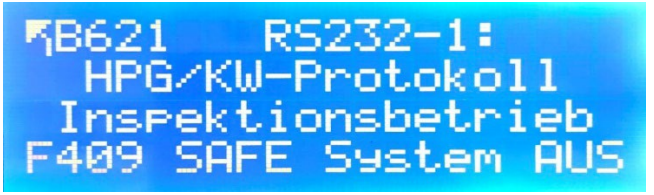
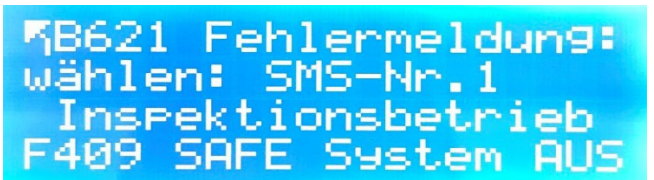
Wird das Lichtgitter unterbrochen, so wird die Fahrt unterbrochen, bzw. die Fahrt nicht begonnen. Die Eingangsfunktionen sind „**E345 Lichtschranke Tür 1**“ und „**E349 Lichtschranke Tür 2**“ zur Auswertung der Lichtgitter. Die Eingangsfunktionen sind meist am FKR programmiert an den Eingängen FE0 und FE4.

Im Menü **B620 Außenruf über Innenruf** können die Außenrufe über die Innenruf-Funktionen abgewickelt werden -> Plattformaufzüge mit Außenruf-Totmannsteuerung.

Im Menü **B620 Totmann Kaminbetrieb** kann die Spezialfunktion für Kaminbefahranlagen aktiviert werden. -> Außenruf-Totmannsteuerung mit temporärer Aktivierung, abhängig von der Position der Kabine.

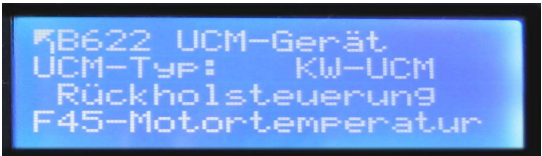
B621 Fax-Modem-DFÜ

In diesem Menü hat man die Möglichkeit, die Art des Monitorings zu bestimmen und die wichtigsten Einstellungen festzulegen.

<p>Steuerungsmenü B621 B621 Einstellung des Gerätetyps</p> <p>Folgende Einstellungen sind möglich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) AUS 2.) REIMANN LTP 3.) FAX 4.) MODEM 5.) FAX + MODEM 6.) GSM-MODEM CT63 7.) SAFELINE SL6 8.) TELEGÄRTNER GSM110 9.) LEITRONIC EA GSM 10.) AMPHITECH GSM AS0300 11.) MS-AG 4104 12.) GSM-MODEM CT63 -NG 13.) KW-Gateway 14.) BASE GSM-13 	
<p>Einstellung MODEM bzw. FAX-Modem</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Einstellung: FAX + MODEM 2.) Die eigene Telefonnummer vor Ort bitte eintragen. 3) Die 1. Telefonnummer des Faxgerätes, welches verständigt werden sollte. 4) Die 2. Telefonnummer des Faxgerätes, welches verständigt werden sollte. 5) Die 1. Telefonnummer des Modems, welches verständigt werden sollte. 6.) Die 2. Telefonnummer des Modems, welches verständigt werden sollte. <p>Die zweite Nummer dient jeweils als Alternativnummer, falls bei der ersten keine Verbindung aufgebaut werden kann.</p>	 <p>Abschließend vergeben Sie bitte ein Codewort für den Modem-Zugriff. Nur bei gültigem Codewort kann ein DFÜ-Zugriff aus der Ferne erfolgen.</p>
<p>Einstellung GSM-MODEM CT63-NG</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Die eigene Telefonnummer vor Ort bitte eintragen. 2) Die 1.SMS-Nummer 3) Die 1. Telefonnummer des Faxgerätes, welches verständigt werden sollte. 4) Die 1. Telefonnummer des Modems, welches verständigt werden sollte. 5.) Die 2. Telefonnummer des Modems, welches verständigt werden sollte. <p>Die zweite Nummer dient jeweils als Alternativnummer, falls bei der ersten keine Verbindung aufgebaut werden kann.</p>	 <p>Abschließend vergeben Sie bitte ein Codewort für den Modem-Zugriff. Nur bei gültigem Codewort kann ein DFÜ-Zugriff aus der Ferne erfolgen.</p>
<p>B621 Einstellung RS 232-1:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) HPG/PC 2.) HPG/PC & REIMANN LTP 3.) REIMANN LTP 4.) HPG/KW-Protokoll 	
<p>B621 Fehlermeldung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) AUS 2.) Modem-Nr.1-> Fehlermeldung wird über Modem übermittelt 3.) SMS-Nr.1 -> Fehlermeldung wird mit SMS übertragen (Nur mit GSM-Modem CT-63-NG). 	

B622 UCM Überwachung

Basierend auf den Forderungen aus der EN 81 1/2-A3 über die unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbes bei offener Tür in der Haltestelle ist das neue Menü B 622 UCM Überwachung entstanden. Darin wird das UCM-Gerät und die daraus resultierende Überwachung eingestellt.

<p>UCM-Gerät In diesem Parameter sind folgende Einstellungen möglich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) AUS 2.) KW-UCM-Schaltung 3.) WITTUR EOS 4.) GB mit Absinkverhinderung 5.) Dynatech-Vega GB 	
---	--

WITTUR EOS-UCM

Signal	Eingang	Ausgang	MenüEinstellung
ACD-Feedback	E495 UCM Staus-3	--	
Batterieüberwachung	E507 Batterieüberwachung	--	→ Menü B600

Reaktion: Falls die ACD-Feedback Meldung kommt und im Sicherheitskreis U5 unterbricht (Geschwindigkeitsbegrenzer) ist der Fall des Wegschleichens des Fahrkorbes mit Offener Tür aus der Haltestelle gegeben. Es kommt zur **Fehlermeldung „F60 A3-Fall“**. Spricht die **Batterieüberwachung** des EOS-Systems an, kommt es zur **Fehlermeldung „F42 Batterieüberwachung“**. Eine Seilanlage hält in der nächsten Haltestelle, ein Hydrauliker senkt in die unterste Haltestelle ab.

GB mit Absinkverhinderung (Bode Componentes, Jungblutt, Dyntec Star, Liftequipe-ThyssenKrupp)


Signal	Eingang	Ausgang	MenüEinstellung
Rücklesekontakt	E495 UCM Staus-3	--	

Reaktion: Falls nach Beendigung der Fahrt die Magnetspule nicht abfällt, wird dies über den Rücklesekontakt gemeldet und die nächste Fahrt verhindert. Es kommt zur **Fehlermeldung „F60 A3-Fall“**.

GB mit Absinkverhinderung – Dynatech-Vega

Signal	Eingang	Ausgang	MenüEinstellung
Rücklesekontakt	E495 UCM Staus-3	A638 UCM-Spule	

Reaktion: Die Ansteuerung der Spule des Magneten erfolgt über die Ausgangsfunktion A638. Beim Startvorgang wird über einen Näherungsschalter (Eingang E495) die ordnungsgemäße Stellung der Wippe überwacht. Bis zu 7 Startversuche sind möglich. Falls die Endposition der Wippe dann nicht erreicht wird, erfolgt die **Fehlermeldung „F60 A3-Fall“**.

<p>UCM-Überwachung In diesem Parameter sind folgende Einstellungen möglich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Keine Überwachung 2.) OILDYNAMIC NGV A3 3.) BUCHER iValve 	
--	--

GMV-Oildynamic: Sicherheitsventil NGV-A3

Signal	Eingang	Ausgang	MenüEinstellung
READY	E493 UCM Staus-1	--	
RUN	E494 UCM Staus-2	--	

Reaktion: Falls die Sequenz falsch ist, ist der Fall des Wegschleichens des Fahrkorbes mit Offener Tür aus der Haltestelle gegeben. Es kommt zur **Fehlermeldung „F30 UCM-Sperrventil“**.

BUCHER iValve – Integriertes Nothalt – Ab- Ventil

Signal	Eingang	Ausgang	MenüEinstellung
+SMA	E493 UCM Staus-1	--	

Reaktion: Falls die Sequenz falsch ist, ist der Fall des Wegschleichens des Fahrkorbes mit Offener Tür aus der Haltestelle gegeben. Es kommt zur **Fehlermeldung „F30 UCM-Sperrventil“**.

Reset des Fehlers F60 A3-Fall durch:

- 1.) Im Menü C0 Steuerung Reset
- 2.) Gleichzeitiges Drücken der drei Taster Wartung-Ruf Oben–Ruf Unten an der Zentraleinheit ZR
- 3.) Stromlosschalten des FKR am Inspektionskasten -> **Schalter**.

B623 OSKAR Schnittstelle

Basierend auf den Vorgaben der FRAPORT AG wurde die sicherheitsrelevante Schnittstelle OSKAR für Aufzugsanlagen am Flughafen Frankfurt/Main entwickelt. Es stellen vier Eingangsfunktionen zur Verfügung, sowie eine Anbindung an das LON-Netz.

Parameter Oskar Schnittstelle AUS / EIN

Im Parameter Oskar Schnittstelle kann die Schnittstelle aktiviert werden. Zusätzlich werden die Ausgangsfunktionen A49-A56 (Fahrkorbstand) und A127-A128 (Kabinenpfeile) abgeschaltet.

Parameter Oskar Ruf-Totzeit

Im Parameter ist die Toleranzzeit für die Rufeingabe einstellbar.

B624 Parkhaus

Die Parkhausfunktion ermöglicht den rationellen Betrieb eines Parkhauses über mehrere Aufzugsanlagen. Einzelnen Aufzugsanlagen kann fest oder temporär der Füllbetrieb, bzw. der Leerbetrieb zu gewiesen werden. Der Rufalgorithmus basiert auf dem FI-FO-Prinzip.

Parameter Parkhaus Funktion

Durch Einschalten der Parkhausfunktion werden die bestehenden Rufverteilungsalgorithmen abgeschaltet. Die Modi Füllbetrieb und Leerbetrieb treten in Aktion und sind wählbar über Eingangsfunktionen E502 & E503.

- 1.) Füllbetrieb: aktiv, wenn die Eingangsfunktion E502 aktiv ist.
- 2.) Leerbetrieb: aktiv, wenn die Eingangsfunktion E503 aktiv ist.
- 3.) Füll- und Leerbetrieb gemeinsam, wenn E502+E503 aktiv sind

Parameter Füllmodus

Der Ruf auf der Türseite-1 in Hauptzugangsebene wird ausgelöst durch Aussenruf Türseite-1 am ER. Die Zielrufeingabe erfolgt durch den Autofahrer an der Codetastatur mit den Eingangsfunktionen E334 E341.

Bei Ankunft des Fahrkorbes und anschließendem Öffnen der Türe und Unterbrechung der Autolichtschranke wird (E440.E442) wird der gewählte Ruf der Zieletage als Innenruf Türseite-2 weitergegeben. Nach Abschluss der Autopositionierung (Lichtschranken E442 aktiv, E440+E441 nicht aktiv) wird nach einer Wartezeit von 5 Sekunden die Türe geschlossen und die Fahrt gestartet. Nach Ende der Fahrt, wenn das Auto die Kabine verlassen hat, wird automatisch wieder die Hauptzugangsebene angefahren.

Parameter Leermodus

Wird der Ruf auf Türseite-2 gegeben, so wird in den entsprechenden Parkebenen der Aussenruf Türseite-2 ausgelöst. Die Kabine fährt die entsprechende Etage an und öffnet Tür-2. Wenn das Auto positioniert ist, wird automatisch die Fahrt in die Ausfahrtsetage ausgelöst (Hauptzugangsebene). Nach Verlassen des Autos wird der nächste Aussenruf bedient. Die Reihenfolge der Bedienung der Aussenrufe wird durch eine FIFO-Funktion bestimmt, d.h. der zuerst ausgelöste Aussenruf wird zuerst bedient, danach der zweite usw.

Füll- und Leerbetrieb:

Falls Leer- und Füllbetrieb gleichzeitig aktiviert sind, wird der Füllbetrieb erst durchgeführt, wenn alle Leerbetriebsfahrten beendet wurden.

Funktion Sonderfahrt:

Falls mindestens 5 Sekunden lang keine Leer- oder Füllbetriebsanforderung besteht (keine Aussenrufe Leer- oder Füllbetrieb, Aufzug wartet), dann kann über die Eingänge Aussenvorzug Türseite-1 (E250) oder Türseite-2 (E251) der Aufzug in die entsprechende Etage geholt werden. Im Anschluss daran kann ein Innenruf durchgeführt werden. Während dieses Vorganges ist der Parkhausfüll- oder Leerbetrieb deaktiviert. Nach Ende der Sonderfahrt wird der Parkhausbetrieb wieder aktiviert.

B625 Verkehrserkennung

Die Verkehrserkennung ermöglicht den energiesenkenden Betrieb einer Aufzugsanlage.

Parameter Verkehrserkennungsfunktion

In diesem Parameter kann die Verkehrserkennungsfunktion aktiviert werden.

Parameter Verkehrsberuhigung EIN

Wird eine Verkehrsberuhigung im Aufzugsbetrieb erkannt, so kann in einen verkehrsberuhigten Modus übergegangen werden. Die einstellbare Valenzzeit beträgt bis zu 60 Minuten. Die Werkseinstellung beträgt 10 Minuten.

Parameter Verkehrsberuhigung AUS

Wird im verkehrsberuhigten Modus eine erhöhte Anforderung an Rufen erkannt, so wird der verkehrsberuhigte Modus aufgegeben und in den Normalbetrieb übergegangen. In diesem Parameter ist die Zahl der Rufe, die als Grenzwert dienen einstellbar.

Parameter Verkehrsberuhigt – Langsam Fahren

Als Reaktion auf die verkehrsberuhigte Zeit kann eine langsamere Fahrgeschwindigkeit gewählt werden.

Parameter Verkehrsberuhigt – Türe Langsam

Als Reaktion auf die verkehrsberuhigte Zeit kann eine langsamere Türgeschwindigkeit gewählt werden.

B626 WLAN

Der D613 ermöglicht den Anschluss eines Access Points zur WLAN Nutzung.

Parameter EIN / AUS

In diesem Parameter kann die Nutzung des Access Points aktiviert werden.

Parameter Access Point Codewort

Hier wird das Codewort für den Access point eingetragen. Es stehen 10 Stellen für ein Codewort zur Verfügung.

Parameter Access Point SSID

In diesem Menüpunkt wird die SSID festgelegt.

Parameter Access Point Kanal

Einstellung des AP-Kanals zwischen 01 und 14. Werkseinstellung ist Kanal 01.

Achtung! Der WLAN Access Point Code wird im Prüffeld einmalig vergeben und ist vor Ort zu ändern, so dass kein unberechtigter Dritter die Möglichkeit hat, die Parametrierung der Aufzugsanlage zu verändern!

B627 Sabbatsteuerung

Der D613 ermöglicht die Umschaltung auf Sabbatbetrieb. Für das Aktivieren der Sabbatsteuerung gibt es zwei Eingangsfunktionen, nämlich „Sabbat Control“ und „Sabbat Clock“. Beide Eingangsfunktionen werden von externer Seite angesteuert.

Bei der Aktivierung des Eingangs „Sabbat Control“ werden die vorhandene Rufe noch abgearbeitet. Es werden allerdings keine neuen Rufe mehr angenommen. Die Kabine fährt in die Hauptzugangsebene und bleibt mit offenen Türen stehen, wenn keine Rufe mehr vorhanden sind.

Nach Setzen des Eingangs „Sabbat Clock“ wird die Sabbatfahrt gestartet. Die Ausgangsfunktion für den Sabbatbetrieb wird aktiv, wenn beide Eingangsfunktionen gesetzt sind.

Parameter EIN / AUS

In diesem Parameter kann die Nutzung Sabbatsteuerung aktiviert werden.

Parameter Weiterfahrtszeit Hauptebene

Die Weiterfahrtszeit für die Hauptebene kann getrennt von den anderen Ebenen eingegeben werden. Der Standardwert beträgt 60 Sekunden.

Parameter Weiterfahrtszeit Etagen

Die Weiterfahrtszeit für die Etagen kann getrennt von der Hauptzugangsebene eingegeben werden. Der Standardwert beträgt 30 Sekunden.

Parameter Haltepunkte Etagen AUF 1 bis 16

In diesem Parameter können die Stopps festgelegt werden, und zwar für die Aufwärtsfahrt im Bereich die Haltestellen 1 bis 16.

Parameter Haltepunkte Etagen AUF 17 bis 32

In diesem Parameter können die Stopps festgelegt werden, und zwar für die Aufwärtsfahrt im Bereich die Haltestellen 17 bis 32.

Parameter Haltepunkte Etagen AB 1 bis 16

In diesem Parameter können die Stopps festgelegt werden, und zwar für die Abwärtsfahrt im Bereich die Haltestellen 1 bis 16.

Parameter Haltepunkte Etagen AB 17 bis 32

In diesem Parameter können die Stopps festgelegt werden, und zwar für die Abwärtsfahrt im Bereich die Haltestellen 17 bis 32.

B628 Penthousesteuerung

Allgemein:

Die Penthousesteuerung im Ausbaustand 11-2019 bedient 10 Penthaus-Wohneinheiten. Alle Meldungen für die Penthousesteuerung werden mit dem Zentralrechner D613 im Maschinenraum ausgewertet. Die Innenrufe für die Penthouseetage werden verschlüsselt (z.B. über einen Kartenleser oder 10-er Tastatur).

Innenrufeingabe Penthaus Wohnung:

Generell ist der Innenruf der Penthouseetage über die Eingangsfunktion E368...E431, E765...E956 (Rufsperrung Innenruf, Einstellung B606: Dynam.Sperrung: nur Innenrufe) gesperrt und wird über einen Schlüsselschalter oder eine Zugangskontrolle (z.B. RFID) von dem Penthausanwohner freigegeben, wenn dieser in seine Wohnung fahren will.

Besuchersteuerung:

Kabine wird nur in HS geschickt werden, wenn leer (E437 = 1)

Anholung in die Wohnung:

Kabine wird nur in die Penthouseebene geschickt, falls die Kabine leer ist -> (E437 = 1)

Im Menü „B628 Penthaussteuerung“ werden alle Einstellungen der Penthaussteuerung vorgenommen. Zurzeit sind maximal 8 Penthauswohnungen vorgesehen (Penthaus-X: 1....10). Für jede Penthauswohnung gibt es folgende Einstellungen:

P628 Penthaus-X: -aus- / Etage: XY

B628 Penthaus-X: Türseite-1/2/3

B628 Penthaus-X: Besucher: Rufeingabe / automatisch

Für jede der vorhandene Penthauswohnung muss zuerst die entsprechende Etage sowie die Türseite eingestellt werden. Weiterhin gibt es die Wahl, ob bei der Besucheranholung der Innenruf in die Penthouseetage manuell (freigegebene Etage blinkt) oder automatisch (durch Unterbrechung der Lichtschranke wird der Innenruf zum Penthaus gesetzt) ausgelöst wird.

Die Innenrufe zu den entsprechenden Penthouseetagen müssen über die Eingangsfunktionen „Rufsperrung Innenrufe TX HSxy“ kodiert sein (Eingangsfunktionen E368 – E399, E765 – E860).

Über einen Schlüsselschalter oder ein Lesegerät kann der entsprechende Innenruf freigegeben werden (bei der Besucheranholung wird der Innenruf durch die Steuerung in der Hauptzugangsebene freigegeben).

Im Menü „B607 Innenruffreigabe Rückmeldung: aus / blinken“ kann gewählt werden, ob der freigegebene Innenruf zur Kennzeichnung blinkt.

Generell gilt, dass sich die Steuerung im Normalbetrieb befinden muss. Durch die Aktivierung einer nachfolgend geschilderten Penthausanholung werden die Aussenrufe gesperrt, die Innenrufe abgefahren (falls vorhanden) und danach die gewählte Penthausanholung durchgeführt. Nach Beenden der Anholung wird entweder eine weitere Penthausanholung durchgeführt (falls diese in einer anderen Penthauswohnung ausgelöst wurde) oder wieder in den Normalbetrieb zurückgeschaltet. Es existiert ein interner FIFO-Speicher, der alle Penthausanforderungen (z.Zt. 10 Penthauswohnungen) intern speichert und der Reihe nach abarbeitet.

Folgende Penthausmodi sind vorgesehen:

1. Penthouse-Anholsteuerung aus der Penthauswohnung

A. Der Wohnungsbesitzer betätigt den Ruf zur Anholung der Kabine in seine Wohnung: Eingangsfunktion E742 – Anholung Penthaus-1

Eingangsfunktion E745 – Anholung Penthaus-2

Eingangsfunktion E748 – Anholung Penthaus-3

Eingangsfunktion E751 – Anholung Penthaus-4

Eingangsfunktion E754 – Anholung Penthaus-5

Eingangsfunktion E757 – Anholung Penthaus-6

Eingangsfunktion E760 – Anholung Penthaus-7

Eingangsfunktion E763 – Anholung Penthaus-8

Eingangsfunktion E990 – Anholung Penthaus-9

Eingangsfunktion E993 – Anholung Penthaus-10

B. Der Ruf wird quittiert über:

Ausgangsfunktion A575 Quit.Anholung Penthaus-1

Ausgangsfunktion A577 Quit.Anholung Penthaus-2

Ausgangsfunktion A579 Quit.Anholung Penthaus-3

Ausgangsfunktion A581 Quit.Anholung Penthaus-4

Ausgangsfunktion A583 Quit.Anholung Penthaus-5
Ausgangsfunktion A585 Quit.Anholung Penthaus-6
Ausgangsfunktion A587 Quit.Anholung Penthaus-7
Ausgangsfunktion A589 Quit.Anholung Penthaus-8
Ausgangsfunktion A628 Quit.Anholung Penthaus-9
Ausgangsfunktion A630 Quit.Anholung Penthaus-10

Es werden keine weiteren Rufe mehr angenommen. Die gespeicherten Außenrufe werden gelöscht und die gespeicherten Innenrufe werden abgearbeitet.

C. Wenn die Kabine leer ist, wird der Aufzug in die Penthausetage geschickt.

D. Nach Erreichen der Penthausetage öffnet die Tür (B628 Penthaus-X: Türseite-Y).

E. Der Besitzer hat jetzt die Möglichkeit einen Exklusivruf zu geben und fährt die Zieletage ohne Zwischenstopp an. Nach dem Erreichen der Zieletage kehrt der Aufzug in den Normalbetrieb zurück. Sollte in der eingestellten Zeit kein Ruf erfolgen (Werkseinstellung 30 Sekunden), so kehrt der Aufzug in den Normalbetrieb zurück.

2. Penthouse-Besuchersteuerung aus der Penthauswohnung

A. Der Besucher meldet sich beim Wohnungsbesitzer per Telefonanruf oder über die Haussprechanlage.

B. Der Wohnungsbesitzer sendet den Aufzug in die Hauptzugangsebene, dies ist jedoch nur bei leerer Kabine möglich. Hierbei werden alle Innen- und Außenrufe gesperrt. Die gespeicherte A-Rufe werden gelöscht und die gespeicherte Innenrufe Abgearbeitet, bevor die Kabine die Hauptebene anfährt. Hierzu betätigt der Wohnungsbesitzer den Ruf zur Besucheranholung:

Eingangsfunktion E741 – Besucheranholung Penthaus-1
Eingangsfunktion E744 – Besucheranholung Penthaus-2
Eingangsfunktion E747 – Besucheranholung Penthaus-3
Eingangsfunktion E750 – Besucheranholung Penthaus-4
Eingangsfunktion E753 – Besucheranholung Penthaus-5
Eingangsfunktion E756 – Besucheranholung Penthaus-6
Eingangsfunktion E759 – Besucheranholung Penthaus-7
Eingangsfunktion E762 – Besucheranholung Penthaus-8
Eingangsfunktion E989 – Besucheranholung Penthaus-9
Eingangsfunktion E992 – Besucheranholung Penthaus-10

C. Der Ruf wird quittiert über:

Ausgangsfunktion A575 Quit.Anholung Penthaus-1
Ausgangsfunktion A577 Quit.Anholung Penthaus-2
Ausgangsfunktion A579 Quit.Anholung Penthaus-3
Ausgangsfunktion A581 Quit.Anholung Penthaus-4
Ausgangsfunktion A583 Quit.Anholung Penthaus-5
Ausgangsfunktion A585 Quit.Anholung Penthaus-6
Ausgangsfunktion A587 Quit.Anholung Penthaus-7
Ausgangsfunktion A589 Quit.Anholung Penthaus-8
Ausgangsfunktion A627 Quit.Anholung Penthaus-9
Ausgangsfunktion A629 Quit.Anholung Penthaus-10

Es werden keine weiteren Rufe mehr angenommen. Die gespeicherten Außenrufe werden gelöscht und die gespeicherten Innenrufe werden abgearbeitet.

D. Wenn die Kabine leer ist, wird der Aufzug in die Penthausetage geschickt.

E. Nach Erreichen der Penthausetage öffnet die Tür (B628 Penthaus-X: Türseite-Y).

F. Der Besitzer hat jetzt die Möglichkeit einen Exklusivruf zu geben und fährt die Zieletage ohne Zwischenstopp an. Nach dem Erreichen der Zieletage kehrt der Aufzug in den Normalbetrieb zurück. Sollte in der eingestellten Zeit kein Ruf erfolgen (z.Zeit fest eingestellt 30 Sekunden), so kehrt der Aufzug in den Normalbetrieb zurück.

B629 Ferndiagnose

Parameter FUNKTION DB / AUS

In diesem Parameter wird die Funktion der Ferndiagnose DB aktiviert.

Parameter Gateway WLAN-Web-Interface

In diesem Parameter kann das WLAN-Web-Interface aktiviert werden, um die Sensorikdaten zu empfangen.

Parameter Referenzfahrt EIN / AUS

Zur Ermittlung der Sensordaten kann eine Referenzfahrt gemacht werden.

Parameter Start Referenzfahrt

Der Startzeitpunkt für die Referenzfahrt kann hier eingegeben werden (Tag – Woche - 2x Woche).

B630 Evakuierung Flüssigkeit Grube

Parameter: Flüssigkeit-Grube

Durch Aktivierung des Parameters Flüssigkeit-Grube kann durch Unterbrechung der +24V DC an dem Eingang mit der Eingangsfunktion E974 am Prozessorsystem eine Evakuierungsfahrt eingeleitet werden. Ein Wassersensor oder Schwimmerschalter ist als Sensor für die Auslösung empfehlenswert. Die Ausgangsfunktion A635 meldet den Zustand des Sensors und die Evakuierung „Flüssigkeit-Grube“ aktiv ist.

Dadurch kann ein entsprechender Text an der TFT geschaltet werden. Beim Erreichen der Evakuierungsetage wird der Fehler-„F258 Hochwasser Grube“ ausgelöst, solange der Fehler besteht. Die Meldung „FLÜSSIGKEIT GRUBE“ wird über die LED-Matrix am FKR (V00.030) ausgegeben, sowie an dem ER2013/14 mit der neuen Software-Version 00.010

Parameter: Flüssigkeit-Grube – Etage

Die Evakuierungsetage ist frei wählbar. Als Standardwert ist hier die zweite Ebene gewählt. Die Option „Halt in nächste Ebene“ ist ebenfalls wählbar. Dies muss an die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

Parameter: Flüssigkeit-Grube – Offenen Türseite

In diesem Parameter ist die Türstellung nach Ankunft in der Evakuierungsetage einstellbar. Bei nur einer Türseite ist grundsätzlich die Tür immer geöffnet. Bei zwei vorhandenen Türseiten kann entschieden werden, ob nur die Türseite-1 oder nur die Türseite-2 oder beide Türen offen sind.

B631 Evakuierung Gasalarm

Parameter: Evakuierung Gasalarm

Durch Aktivierung des Parameters Evakuierung Gasalarm kann durch Unterbrechung der +24V DC an dem Eingang mit der Eingangsfunktion E997 am Prozessorsystem eine Evakuierungsfahrt eingeleitet werden. Ein spezieller Gassensor oder eine zentrale Auslösung ist für die Auslösung empfehlenswert. Die Ausgangsfunktion A636 meldet den Zustand den Zustand, dass die Gas-Evakuierungsfahrt aktiv ist. Durch einen Rechts-KLICK kommt man in das Sonder-Menü, wo die Möglichkeit besteht, den Ausgabetext zwischen BRANDFALL und EVAKUIERUNG zu wählen.

Parameter: Evakuierung Gasalarm – Etage

Die Evakuierungsetage ist frei wählbar. Als Standardwert ist hier die zweite Ebene gewählt. Die Option „Halt in nächste Ebene“ ist ebenfalls wählbar. Dies muss an die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden. Die Ausgangsfunktion A637 meldet den Zustand den Zustand, dass die Gas-Evakuierungsetage erreicht ist.

Parameter: Evakuierung Gasalarm – Offenen Türseite

In diesem Parameter ist die Türstellung nach Ankunft in der Evakuierungsetage einstellbar. Bei nur einer Türseite ist grundsätzlich die Tür immer geöffnet. Bei zwei vorhandenen Türseiten kann entschieden werden, ob nur die Türseite-1 oder nur die Türseite-2 oder beide Türen offen sind.

B632 Evakuierung Erdbeben

Parameter: Evakuierung Erdbeben

Durch Aktivierung des Parameters Evakuierung Erdbeben kann durch Unterbrechung der +24V DC an dem Eingang mit der Eingangsfunktion E999 am Prozessorsystem eine Evakuierungsfahrt eingeleitet werden. Die Ausgangsfunktion A640 meldet den Zustand, dass die Erdbeben-Evakuierungsfahrt aktiv ist.

Parameter: Evakuierung Erdbeben – Etage

Die Evakuierungsebene ist frei wählbar. Als Standardwert ist hier die zweite Ebene gewählt. Die Option „Halt in nächste Ebene“ ist ebenfalls wählbar. Dies muss an die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden. Die Ausgangsfunktion A641 meldet den Zustand, dass die Erdbeben-Evakuierungsebene erreicht ist.

Parameter: Evakuierung Erdbeben – Offenen Türseite

In diesem Parameter ist die Türstellung nach Ankunft in der Evakuierungsebene einstellbar. Bei nur einer Türseite ist grundsätzlich die Tür immer geöffnet. Bei zwei vorhandenen Türseiten kann entschieden werden, ob nur die Türseite-1 oder nur die Türseite-2 oder beide Türen offen sind.

Parameter: Evakuierung Erdbeben - RESET

Eine Rückkehr in den Normalbetrieb kann auf zwei Wegen erfolgen:

Durch Wahl der Parameter-Einstellung „**Nein**“ erfolgt eine automatische Rückkehr in den Normalbetrieb durch Wegfall des Auslösesignals der Erdbeben-Evakuierung.

Bei der Einstellung „**Ja**“ muss eine Rücksetzung der Erdbeben-Evakuierung über die Eingangsfunktion E1000 erfolgen, z.B. durch die Betätigung eines RESET-Schlüsselschalters.

B7 Ein- / Ausgänge

Allgemein

Die Ein- und Ausgabekanäle am Steuerungssystem DAVID-613 sind freiprogrammierbar, d.h. die Ein- und Ausgänge der Rechneinheiten ZR, ZG, FKR, EIT und ITR können frei mit den unterschiedlichsten Ein- und Ausgangsfunktionen belegt werden. Um bei diesem Steuerungssystem mit über 350 Ein- und Ausgänge nicht jeden Kanal einzeln belegen zu müssen, wurden Vorbelegungsrahmen eingeführt, die eine Vorbelegung der Kanäle ermöglichen. Trotzdem kann jeder freibelegbare Ein- und Ausgang mit einer anderen Funktion belegt werden. Im Menü **B73 I/O Vorbelegung** stehen Ihnen Vorbelegungsrahmen zur Verfügung.

Ein grundsätzliches Vorgehen ist folgendermaßen zu planen, dass erst im Menü **B73 I/O Vorbelegung** einen passenden Vorbelegungsrahmen auswählen und danach mit Hilfe der Ein- und Ausgangsfunktion in den **Menüs B71 Belegung Ausgänge** und **B72 Belegung Eingänge**, die Ein- und Ausgänge nach den Steuerungsbedürfnissen angepasst werden.

B71- Belegung Ausgänge

Die Ausgänge der ZR-, ZG-, FKR-, und ITR-Einheit können grundsätzlich mit den unten aufgeführten Funktionen belegt werden:

No.	Display-Darstellung	Funktion
A0	A00-KEINE FUNKTION	Dem Ausgang / Relais wird keine Funktion zugeordnet.
A1	A01-TÜRBEWEGUNG	Das Relais zieht bei einer Türbewegung an.
A2	A02-DRÄNGELN	Das Relais zieht bei aktiver Funktion Drängeln beim Türschliessen an.
A3	A03-EVAKUIERUNG	Das Relais zieht bei Brandfall- od. Notstromevakuierung an.
A4	A04-BRANDFALL-EVAK	Das Relais zieht bei Brandfallevakuierung an.
A5	A05-NOTSTROM-EVAK	Das Relais zieht bei Notstromevakuierung an.
A6	A06-FEUERWEHRANHOL	Das Relais zieht bei der Feuerwehranholung an.
A7	A07-BRANDFALL-EBENE	Das Relais zieht an, wenn die Brandfallebene erreicht ist.
A8	A08-NOTSTROM-EBENE	Das Relais zieht an, wenn die Notstromebene erreicht ist.
A9	A09-FEUERWEHR-EBENE	Das Relais zieht an, wenn die Feuerwehrebene erreicht ist.
A10	A10-TÜRSTÖRUNG	Das Relais fällt ab, wenn eine Türstörung vorliegt.
A11	A11-AUSSER BETRIEB	Das Relais fällt ab, wenn die Anlage Außer Betrieb ist.
A12	A12-SAMMELSTÖRUNG	Das Relais fällt ab, wenn eine Sammelstörmeldung vorliegt.
A13	A13-MOTORTEMPERATUR	Das Relais fällt ab, wenn ein Motortemperaturfehler vorliegt.
A14	A14-INSPEKTION	Ausgabe, bei Inspektionsbetrieb.
A15	A15-RÜCKHOL	Ausgabe bei Rückholbetrieb an.
A16	A16-NORMALBETRIEB	Ausgabe bei Normalbetrieb an.
A17	A17-VOLLAST	Ausgabe bei Vollastmeldung an.
A18	A18-ÜBERLAST	Ausgabe bei Überlastmeldung an.
A19	A19-MINDERLAST	Ausgabe bei Minderlastmeldung an.
A20	A20-VORZUG INNEN	Ausgabe bei Vorzug Betrieb Innen an.
A21	A21-VORZUG AUSSEN	Ausgabe bei Vorzug Betrieb Außen an.
A22	A22-VORZUG GESAMT	Ausgabe bei Vorzug Betrieb Gesamt an.
A23	A23-MOTORLÜFTER	Ausgabe bei aktivierter Fremdbelüftungsfunktion.
A24	A24-KABINENLÜFTER	Ausgabe bei aktivierter Kabinenbelüftungsfunktion.
A25	A25-SCHRANKLÜFTER	Ausgabe bei aktivierter Schaltschrankbelüftungsfunktion.
A26	A26-PFEIL AUF	Pfeilausgabe aufwärts.
A27	A27-PFEIL AB	Pfeilausgabe abwärts.
A28	A28-BESETZTANZEIGE	Ausgabe der Besetztanzeige.
A29	A29-EINFahrtsIGNAL	Ausgabe des Einfahrtssignals (Impuls 500ms).
A30	A30-RIEGELMAGNET	Ausgabe des Riegelschützes.
A31	A31-TÜRANSTEUERUNG 1 Auf	Ausgabe des Türantriebes Tür 1 Auf.
A32	A32-TÜRANSTEUERUNG 1 ZU	Ausgabe des Türantriebes Tür 1 Zu.
A33	A33-TÜRANSTEUERUNG 2 Auf	Ausgabe des Türantriebes Tür 2 Auf.
A34	A34-TÜRANSTEUERUNG 2 ZU	Ausgabe des Türantriebes Tür 2 Zu.
A35	A35-SONDERFAHRT	Ausgabe der Meldung der Sonderfahrt.
A36	A36-RETTUNGSFAHRT	Ausgabe der Meldung der Rettungsfahrt.
A37	A37-FÜHRERBETRIEB	Ausgabe der Meldung des Führerbetriebs.
A38	A38-VORRAUMÜBERW.	Das Relais zieht an, bei Ablauf der eingestellten Zeit im Parameter B12.
A39	A39-Schachttür offen	Das Relais zieht an, wenn bei U10 spannungslos ist (Schachttür offen)
A40	A40-Kabinentür offen	Das Relais zieht an, wenn bei U11 spannungslos ist (Kabinentür offen)

A41	A41-Außerbetrieb Invers	Ausgabe, wenn die Anlage Außer Betrieb ist.
A42	A42-Sammelstör Invers	Ausgabe, wenn die Anlage eine Sammelstörmeldung vorweist.
A43	A43-Nachholen	Ausgabe, zum Ansteuerung der Sicherheitsschaltung.
A44	A44-Parkebene erreicht	Ausgabe, wenn die Parkebene erreicht ist.
A45	A45 Quittierung Kabinenlüfter	Ausgabe der Quittierung bei aktivem Kabinenlüfter
A46	A46 Drängeln Tür 1	Ausgabe des Drängelbefehls an die Tür 1 unter Missachtung Photozelle
A47	A47 Drängeln Tür 2	Ausgabe des Drängelbefehls an die Tür 2 unter Missachtung Photozelle
A48	A48 Kabinenlicht	Ausgabe zum Ansteuern des Kabinenlichtes
A49	A49 Fahrkorbstand ZR1	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 1
A50	A50 Fahrkorbstand ZR2	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 2
A51	A51 Fahrkorbstand ZR3	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 3
A52	A52 Fahrkorbstand ZR4	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 4
A53	A53 Fahrkorbstand ZR5	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 5
A54	A54 Fahrkorbstand ZR6	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 6
A55	A55 Fahrkorbstand ZR7	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 7
A56	A56 Fahrkorbstand ZR8	Ausgabe des Kabinenstandes an der Zentraleinheit ZR Kanal 8
A57	A57 Fahrkorbstand ITR1	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 1
A58	A58 Fahrkorbstand ITR2	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 2
A59	A59 Fahrkorbstand ITR3	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 3
A60	A60 Fahrkorbstand ITR4	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 4
A61	A61 Fahrkorbstand ITR5	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 5
A62	A62 Fahrkorbstand ITR6	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 6
A63	A63 Fahrkorbstand ITR7	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 7
A64	A64 Fahrkorbstand ITR8	Ausgabe des Kabinenstandes am Innentableaurechner ITR Kanal 8
A65	A65 Weiterfahrtspeil Auf HS01	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 01
A66	A66 Weiterfahrtspeil Auf HS02	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 02
A67	A67 Weiterfahrtspeil Auf HS03	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 03
A68	A68 Weiterfahrtspeil Auf HS04	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 04
A69	A69 Weiterfahrtspeil Auf HS05	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 05
A70	A70 Weiterfahrtspeil Auf HS06	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 06
A71	A71 Weiterfahrtspeil Auf HS07	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 07
A72	A72 Weiterfahrtspeil Auf HS08	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 08
A73	A73 Weiterfahrtspeil Auf HS09	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 09
A74	A74 Weiterfahrtspeil Auf HS10	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 10
A75	A75 Weiterfahrtspeil Auf HS11	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 11
A76	A76 Weiterfahrtspeil Auf HS12	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 12
A77	A77 Weiterfahrtspeil Auf HS13	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 13
A78	A78 Weiterfahrtspeil Auf HS14	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 14
A79	A79 Weiterfahrtspeil Auf HS15	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Auf für Haltestelle 15
A80	A80 Weiterfahrtspeil Ab HS02	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 02
A81	A81 Weiterfahrtspeil Ab HS03	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 03
A82	A82 Weiterfahrtspeil Ab HS04	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 04
A83	A83 Weiterfahrtspeil Ab HS05	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 05
A84	A84 Weiterfahrtspeil Ab HS06	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 06
A85	A85 Weiterfahrtspeil Ab HS07	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 07
A86	A86 Weiterfahrtspeil Ab HS08	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 08
A87	A87 Weiterfahrtspeil Ab HS09	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 09
A88	A88 Weiterfahrtspeil Ab HS10	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 10
A89	A89 Weiterfahrtspeil Ab HS11	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 11
A90	A90 Weiterfahrtspeil Ab HS12	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 12
A91	A91 Weiterfahrtspeil Ab HS13	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 13
A92	A92 Weiterfahrtspeil Ab HS14	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 14
A93	A93 Weiterfahrtspeil Ab HS15	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 15
A94	A94 Weiterfahrtspeil Ab HS16	Ausgabe des Weiterfahrtspeils Ab für Haltestelle 16
A95	A95 Quittung Aruf Auf HS01	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 01
A96	A96 Quittung Aruf Auf HS02	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 02
A97	A97 Quittung Aruf Auf HS03	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 03
A98	A98 Quittung Aruf Auf HS04	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 04
A99	A99 Quittung Aruf Auf HS05	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 05
A100	A100 Quittung Aruf Auf HS06	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 06
A101	A101 Quittung Aruf Auf HS07	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 07
A102	A102 Quittung Aruf Auf HS08	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 08
A103	A103 Quittung Aruf Auf HS09	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 09
A104	A104 Quittung Aruf Auf HS10	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 10
A105	A105 Quittung Aruf Auf HS11	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 11
A106	A106 Quittung Aruf Auf HS12	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 12

A107	A107 Quittung Aruf Auf HS13	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 13
A108	A108 Quittung Aruf Auf HS14	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 14
A109	A109 Quittung Aruf Auf HS15	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Auf für Haltestelle 15
A110	A110 Quittung Aruf Ab HS01	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 01
A111	A111 Quittung Aruf Ab HS02	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 02
A112	A112 Quittung Aruf Ab HS03	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 03
A113	A113 Quittung Aruf Ab HS04	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 04
A114	A114 Quittung Aruf Ab HS05	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 05
A115	A115 Quittung Aruf Ab HS06	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 06
A116	A116 Quittung Aruf Ab HS07	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 07
A117	A117 Quittung Aruf Ab HS08	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 08
A118	A118 Quittung Aruf Ab HS09	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 09
A119	A119 Quittung Aruf Ab HS10	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 10
A120	A120 Quittung Aruf Ab HS11	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 11
A121	A121 Quittung Aruf Ab HS12	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 12
A122	A122 Quittung Aruf Ab HS13	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 13
A123	A123 Quittung Aruf Ab HS14	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 14
A124	A124 Quittung Aruf Ab HS15	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 15
A125	A125 Quittung Aruf Ab HS16	Ausgabe der Quittung für den Außenruf Ab für Haltestelle 16
A126	A126 Wartungszähler Türen	Ausgabe der Meldung Wartungszähler Türen
A127	A127 Kabinenpfeil Auf	Ausgabe der Kabinenpfeile Auf (Einstellungen Fahrt-, Weiterf.- F&W)
A128	A128 Kabinenpfeil Ab	Ausgabe der Kabinenpfeile Ab (Einstellungen Fahrt-, Weiterf.- F&W)
A129	A129 Feuerwehrevakuierung	Ausgabe, bis die Feuerwehrebene erreicht ist.
A130	A130 Quittung Aruf Auf T2 HS01	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS01
A131	A131 Quittung Aruf Auf T2 HS02	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS02
A132	A132 Quittung Aruf Auf T2 HS03	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS03
A133	A133 Quittung Aruf Auf T2 HS04	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS04
A134	A134 Quittung Aruf Auf T2 HS05	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS05
A135	A135 Quittung Aruf Auf T2 HS06	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS06
A136	A136 Quittung Aruf Auf T2 HS07	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS07
A137	A137 Quittung Aruf Auf T2 HS08	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS08
A138	A138 Quittung Aruf Auf T2 HS09	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS09
A139	A139 Quittung Aruf Auf T2 HS10	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS10
A140	A140 Quittung Aruf Auf T2 HS11	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS11
A141	A141 Quittung Aruf Auf T2 HS12	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS12
A142	A142 Quittung Aruf Auf T2 HS13	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS13
A143	A143 Quittung Aruf Auf T2 HS14	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS14
A144	A144 Quittung Aruf Auf T2 HS15	Quittung des Außenrufes Auf für die selektive Türseite 2 der HS15
A145	A145 Quittung Aruf Ab T2 HS01	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS01
A146	A146 Quittung Aruf Ab T2 HS02	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS02
A147	A147 Quittung Aruf Ab T2HS03	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS03
A148	A148 Quittung Aruf Ab T2HS04	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS04
A149	A149 Quittung Aruf Ab T2HS05	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS05
A150	A150 Quittung Aruf Ab T2HS06	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS06
A151	A151 Quittung Aruf Ab T2HS07	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS07
A152	A152 Quittung Aruf Ab T2HS08	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS08
A153	A153 Quittung Aruf Ab T2 HS09	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS09
A154	A154 Quittung Aruf Ab T2 HS10	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS10
A155	A155 Quittung Aruf Ab T2 HS11	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS11
A156	A156 Quittung Aruf Ab T2 HS12	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS12
A157	A157 Quittung Aruf Ab T2 HS13	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS13
A158	A158 Quittung Aruf Ab T2 HS14	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS14
A159	A159 Quittung Aruf Ab T2 HS15	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS15
A160	A160 Quittung Aruf Ab T2 HS16	Quittung des Außenrufes Ab für die selektive Türseite 2 der HS16
A161	A161 Universal-Ausgang-1	Ausgang des Universalkanals 1
A162	A162 Universal-Ausgang-2	Ausgang des Universalkanals 2
A163	A163 Universal-Ausgang-3	Ausgang des Universalkanals 3
A164	A164 Universal-Ausgang-4	Ausgang des Universalkanals 4
A165	A166 Ausgang Zeitrelais-1	Schaltausgang des Zeitrelais-1
A166	A166 Ausgang Zeitrelais-2	Schaltausgang des Zeitrelais-2
A167	A167 Quittierung Ladezeittaster 1	Quittung des Ladezeittaster 1 während der aktiven Phase
A168	A168 Quittierung Ladezeittaster 2	Quittung des Ladezeittaster 2 während der aktiven Phase
A169	A169 Vorsteuerung K31	Der Ausgang für das Vorsteuerrelais K31 AUF wird gesetzt
A170	A170 Vorsteuerung K32	Der Ausgang für das Vorsteuerrelais K32 AB wird gesetzt
A171	A171 Vorsteuerung K33	Der Ausgang für das Vorsteuerrelais K33 Schnell/Netzschütz wird gesetzt
A172	A172 Vorsteuerung K34	Der Ausgang für das Vorsteuerrelais K34 Bremse/Langsam/Stern-Dreieck wird gesetzt

A173	A173 V03 von Liftbus	Ausgabe des Signals V<V03 (Einfahrt mit offener Tür) vom Regelgerät
A174	A174 V08 von Liftbus	Ausgabe des Signals V<V08 (Einfahrt mit offener Tür) vom Regelgerät
A175	A175 Fahrkommando Ab	Ausgabe des Fahrkommandos AB
A176	A176 Fahrkommando Auf	Ausgabe des Fahrkommandos AUF
A177	A177 Fahrkommando Vi	Ausgabe des Fahrkommandos Geschwindigkeit Vi
A178	A178 Fahrkommando Vn	Ausgabe des Fahrkommandos Geschwindigkeit Vn
A179	A179 Fahrkommando V0	Ausgabe des Fahrkommandos Geschwindigkeit V0
A180	A180 Fahrkommando V1	Ausgabe des Fahrkommandos Geschwindigkeit V1
A181	A181 Fahrkommando V2	Ausgabe des Fahrkommandos Geschwindigkeit V2
A182	A182 Fahrkommando V3	Ausgabe des Fahrkommandos Geschwindigkeit V3
A183	A183 Normalbetrieb Invertiert	Ausgabe der Statusmeldung Normalbetrieb Invertiert = Außer Betrieb
A184	A184 Vorendschalter Oben	Ausgabe des Eingangs Vorendschalter Oben aktiv
A185	A185 Vorendschalter Unten	Ausgabe des Eingangs Vorendschalter Unten aktiv
A186	A186 Türe Schliesst	Ausgabe der Meldung, dass die Türe schließt
A187	A187 Türe Öffnet	Ausgabe der Meldung, dass die Türe öffnet
A188	A188 Fahrkorbbewegung Auf	Ausgabe der Meldung, dass der Fahrkorb sich nach Oben bewegt
A189	A189 Fahrkorbbewegung Ab	Ausgabe der Meldung, dass der Fahrkorb sich nach Unten bewegt
A190	A190 Fahrtenzähler Impuls	Ausgabe eines Impulses für den Fahrtenzähler
A191	A191 Fahrt	Ausgabe der Meldung, 184 dass der Aufzug in Fahrt ist
A192	A192 Zwangsschliessen Tür 1	Ausgabe des Türbefehls zum Zwangsschliessen der Tür 1
A193	A193 Zwangsschliessen Tür 2	Ausgabe des Türbefehls zum Zwangsschliessen der Tür 2
A194	A194 Betriebsbereit	Betriebsbereit bedeutet, dass keine Sperrung vorliegt
A195	A195 Rufe liegen an	Innen- oder Außenrufe liegen an und werden bearbeitet
A196	A196 Fahrt ohne Türöffnung	Korrektur- oder Parkfahrt liegt vor
A197	A197 Tür+Sperrmittel aktiv	Die Sicherheitskontakte Kabinen- & Schachttür, Sperrmittel (U10,11&12) sind geschlossen
A198	A198 Sicherheitskreis Aktiv	Die Sicherheitskontakte Kabinen- & Schachttür, Sperrmittel (U2 bis U9) sind geschlossen
A199	A199 ER Quittierung Aruf-Auf-T2	Ausgabe auf dem Etagenrechner; Quittierung des Außenrufes Auf an T2
A200	A200 ER Quittierung Aruf –Ab- T2	Ausgabe auf dem Etagenrechner; Quittierung des Außenrufes Ab an T2
A201	A201 ER Pfeil Auf T1	Ausgabe des Auf-Pfeils auf dem Etagenrechner für Türseite T1
A202	A202 ER Pfeil Ab T1	Ausgabe des Ab-Pfeils auf dem Etagenrechner für Türseite T1
A203	A203 ER Pfeil Auf T2	Ausgabe des Auf-Pfeils auf dem Etagenrechner für Türseite T2
A204	A204 ER Pfeil Ab T2	Ausgabe des Ab-Pfeils auf dem Etagenrechner für Türseite T2
A205	A205 Lichtschranke blockiert	Ausgabe der Meldung, dass die Lichtschranke blockiert ist
A206	A206 Test Si. Lichtgitter	Ausgangsfunktion zum Test des Cedes LI-Sicherheitslichtgitter
A207	A207 Si-Lichtgitterunterbrechung	Ausgangsfunktion zur Ausgabe einer Unterbrechung beim Cedes LI-Sicherheitslichtgitter
A208	A208 DSK Übergeschwindigkeit	Ausgangsfunktion für die Übergeschwindigkeit (Nur funktionsfähig bei digitaler Schachtkopierung)
A209	A209 DSK V> 0,2m/s	Ausgangsfunktion für die Geschwindigkeitsschwelle V=0,2 m/s (Nur funktionsfähig bei digitaler Schachtkopierung)
A210	A210 DSK V<Vx (m/s)	Ausgangsfunktion für die einstellbare Geschwindigkeitsschwelle Vx (Nur funktionsfähig bei digitaler Schachtkopierung)
A211	A211 Aufzugswärter: Taster Türe-AUF	Ausgangsfunktion zur Aktivierung des Elektromagneten im Alarmtaster
A212	A212 Aufzugswärter: Taster Alarm	Ausgangsfunktion zur Aktivierung des Elektromagneten im Tür-Auf-Taster
A213	A213 Aufzugswärter: Kontrolle OK	Ausgangsfunktion Aufzugswärterprüfung in Ordnung
A214	A214 Aufzugswärter Kontrolle Fehler	Ausgangsfunktion Aufzugswärterprüfung fehlerhaft
A215	A215 Fernauslöser Kabine	Ausgangsfunktion zur Auslösung des Fernauslösers der Kabine
A216	A216 Rücksetzung Fernausl.Kabine	Ausgangsfunktion zum Rücksetzen des Fernauslösers der Kabine
A217	A217 Fernauslöser Gegengewicht	Ausgangsfunktion zur Auslösung des Fernauslösers des Gegengewichts
A218	A218 Rücksetzung Fernausl.Ggw.	Ausgangsfunktion zum Rücksetzen des Fernausl. Des Gegengewichts
A219	A219 Quit. Iruf-T1 HS01	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 1
A220	A220 Quit. Iruf-T1 HS02	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 2
A221	A221 Quit. Iruf-T1 HS03	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 3
A222	A222 Quit. Iruf-T1 HS04	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 4
A223	A223 Quit. Iruf-T1 HS05	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 5
A224	A224 Quit. Iruf-T1 HS06	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 6
A225	A225 Quit. Iruf-T1 HS07	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 7
A226	A226 Quit. Iruf-T1 HS08	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 8
A227	A227 Quit. Iruf-T1 HS09	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 9

A228	A228 Quit. Iruf-T1 HS10	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 10
A229	A229 Quit. Iruf-T1 HS11	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 11
A230	A230 Quit. Iruf-T1 HS12	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 12
A231	A231 Quit. Iruf-T1 HS13	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 13
A232	A232 Quit. Iruf-T1 HS14	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 14
A233	A233 Quit. Iruf-T1 HS15	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 15
A234	A234 Quit. Iruf-T1 HS16	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 16
A235	A235 Quit. Iruf-T1 HS17	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 17
A236	A236 Quit. Iruf-T1 HS18	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 18
A237	A237 Quit. Iruf-T1 HS19	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 19
A238	A238 Quit. Iruf-T1 HS20	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 20
A239	A239 Quit. Iruf-T1 HS21	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 21
A240	A240 Quit. Iruf-T1 HS22	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 22
A241	A241 Quit. Iruf-T1 HS23	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 23
A242	A242 Quit. Iruf-T1 HS24	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 24
A243	A243 Quit. Iruf-T1 HS25	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 25
A244	A244 Quit. Iruf-T1 HS26	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 26
A245	A245 Quit. Iruf-T1 HS27	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 27
A246	A246 Quit. Iruf-T1 HS28	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 28
A247	A247 Quit. Iruf-T1 HS29	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 29
A248	A248 Quit. Iruf-T1 HS30	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 30
A249	A249 Quit. Iruf-T1 HS31	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 31
A250	A250 Quit. Iruf-T1 HS32	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 1 Haltestelle 32
A251	A251 Quit. Iruf-T2 HS01	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 1
A252	A252 Quit. Iruf-T2 HS02	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 2
A253	A253 Quit. Iruf-T2 HS03	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 3
A254	A254 Quit. Iruf-T2 HS04	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 4
A255	A255 Quit. Iruf-T2 HS05	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 5
A256	A256 Quit. Iruf-T2 HS06	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 6
A257	A257 Quit. Iruf-T2 HS07	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 7
A258	A258 Quit. Iruf-T2 HS08	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 8
A259	A259 Quit. Iruf-T2 HS09	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 9
A260	A260 Quit. Iruf-T2 HS10	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 10
A261	A261 Quit. Iruf-T2 HS11	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 11
A262	A262 Quit. Iruf-T2 HS12	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 12
A263	A263 Quit. Iruf-T2 HS13	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 13
A264	A264 Quit. Iruf-T2 HS14	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 14
A265	A265 Quit. Iruf-T2 HS15	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 15
A266	A266 Quit. Iruf-T2 HS16	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 16
A267	A267 Quit. Iruf-T2 HS17	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 17
A268	A268 Quit. Iruf-T2 HS18	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 18
A269	A269 Quit. Iruf-T2 HS19	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 19
A270	A270 Quit. Iruf-T2 HS20	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 20
A271	A271 Quit. Iruf-T2 HS21	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 21
A272	A272 Quit. Iruf-T2 HS22	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 22
A273	A273 Quit. Iruf-T2 HS23	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 23
A274	A274 Quit. Iruf-T2 HS24	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 24
A275	A275 Quit. Iruf-T2 HS25	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 25
A276	A276 Quit. Iruf-T2 HS26	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 26
A277	A277 Quit. Iruf-T2 HS27	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 27
A278	A278 Quit. Iruf-T2 HS28	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 28
A279	A279 Quit. Iruf-T2 HS29	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 29
A280	A280 Quit. Iruf-T2 HS30	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 30
A281	A281 Quit. Iruf-T2 HS31	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 31
A282	A282 Quit. Iruf-T2 HS32	Ausgangsfunktion Quittierung Innenruf Türseite 2 Haltestelle 32
A283	A283 Feinnachholen Auf	Zur Ansteuerung eines Feinnachholaggregates, Fahrtrichtung Auf
A284	A284 Feinnachholen Ab	Zur Ansteuerung eines Feinnachholaggregates, Fahrtrichtung Ab
A285	A285 Bremslüftüberwachung	Aktiv wenn Fehler anliegt
A286	A286 Bolzen ausfahren	Bolzenverriegelung
A287	A287 Bolzen einfahren	Bolzenverriegelung
A288	A288 Aufzug in unterster Etage	Aktiv wenn Aufzug in unterster Etage steht
A289	A289 Aufzug fährt in unterste Etage	Aktiv bei Fahrt in unterste Etage
A290	A290 Absenkfahrt	Ausgang „1“ wenn Absenkfahrt (Z_BETRIEB=7/8)
A291	A291 Türe-2 schliesst	OTIS-REM 5.0
A292	A292 Türe-2 öffnet	OTIS-REM 5.0
A293	A293 Fahrkorbstand ZR9	Fahrkorbstandausgabe HS09 für 1ausN
A294	A294 Fahrkorbstand ZR10	Fahrkorbstandausgabe HS10 für 1ausN
A295	A295 Fahrkorbstand ZR11	Fahrkorbstandausgabe HS11 für 1ausN

A296	A296 Fahrkorbstand ZR12	Fahrkorbstandausgabe HS12 für 1ausN
A297	A297 Stellmotor zufahr. (Hyd-OTIS)	Ausgang wird gesetzt wenn schnelle Geschwindigkeit weg und gelöscht, wenn E355="1"
A298	A298 Bündig	Wenn Bündig dann „1“
A299	A299 Ampel innen Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen
A300	A300 Ampel innen Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen
A301	A301 Ampel aussen E01 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A302	A302 Ampel aussen E01 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A303	A303 Ampel aussen E02 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A304	A304 Ampel aussen E02 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A305	A305 Ampel aussen E03 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A306	A306 Ampel aussen E03 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A307	A307 Ampel aussen E04 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A308	A308 Ampel aussen E04 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A309	⊙ A309 Türe-1 schliesst IMPULS	Sprachausgabe
A310	⊙ A310 Türe-1 öffnet IMPULS	Sprachausgabe
A311	⊙ A311 Türe-2 schliesst IMPULS	Sprachausgabe
A312	⊙ A312 Türe-2 öffnet IMPULS	Sprachausgabe
A313	A313 Bolzen bewegen	Pumpenmotorschütz
A314	A314 Bolzen ausgefahren	Rückmeldung
A315	A315 Bolzen eingefahren	Rückmeldung
A316	A316 Timer-1	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A317	A317 Timer-2	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A318	A318 Timer-3	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A319	A319 Timer-4	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A320	A320 Timer-5	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A321	A321 Timer-6	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A322	A322 Timer-7	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A323	A323 Timer-8	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A324	A324 Timer-9	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A325	A325 Timer-10	Zeitschaltuhr mit 2 Schwellen
A326	A326 Fangauslösung	
A327	A327 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 13
A328	A328 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 14
A329	A329 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 15
A330	A330 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 16
A331	A331 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 17
A332	A332 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 18
A333	A333 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 19
A334	A334 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 20
A335	A335 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 21
A336	A336 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 22
A337	A337 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 23
A338	A338 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 24
A339	A339 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 25
A340	A340 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 26
A341	A341 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 27
A342	A342 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 28
A343	A343 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 29
A344	A344 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 30
A345	A345 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 31
A346	A346 Stockwerksausgabe 1ausN	Etage 32
A347	A347 Laufzeitüberwachung	Ausgabe der Meldung bei aktivem Fehler Laufzeitüberwachung
A348	A348 Nothalt U9	Ausgabe der Meldung bei aktivem Nothalt
A349	A349 NBS	Fahrtssignal zur Ansteuerung der NBS-TSBremse mit 1 Sek. Abfallverzögerung
A350	A350 Taster-Tür-Auf	Ausgabe des aktiven Tür-Auf-Tasters während des Türspiels
A351	A351 Impuls Codeschloss	2 Sekunden-Impuls bei Coderuf Etage-32
A352	A352 Tür+Fahrtbefehl	„1“ wenn Türbefehl-ZU+danach FAHRT
A353	A353 Hydr.Insp.-AB	Inspektion-AB bei ALGI AZFR
A354	A354 Missbrauch aktiv	Rückmeldung Missbrauchschutz aktiv
A355	A355 Autoaufzug T1 VOR	Leuchtfeld VOR Türseite-1
A356	A356 Autoaufzug T1 STOP	Leuchtfeld STOP Türseite-1
A357	A357 Autoaufzug T1 ZURÜCK	Leuchtfeld ZURÜCK Türseite-1
A358	A358 Autoaufzug T2 VOR	Leuchtfeld VOR Türseite-2
A359	A359 Autoaufzug T2 STOP	Leuchtfeld STOP Türseite-2
A360	A360 Autoaufzug T2 ZURÜCK	Leuchtfeld ZURÜCK Türseite-2
A361	A361 Absinkverhinderung	Geschwindigkeitsbegrenzer auf Kabine, Immer"1", ausser TÜV-Test

A362	A362 Schaltschranklicht	Schaltschranklicht, E459, E460
A363	A363 Ampel aussen E05 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A364	A364 Ampel aussen E05 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A365	A365 Ampel aussen E06 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A366	A366 Ampel aussen E06 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A367	A367 Ampel aussen E07 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A368	A368 Ampel aussen E07 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A369	A369 Ampel aussen E08 Tür-1	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A370	A370 Ampel aussen E08 Tür-2	Grün=1 wenn Türe offen + Kabine leer
A371	A371 Begleiterbetrieb aktiv	„1“ wenn Begleiterbetrieb aktiv
A372	A372 Begleiterbetrieb Aussensteuerung AUS	„1“ wenn Begleiterbetrieb Aussensteuerung AUS
A371	A371 Begleiterbetrieb aktiv	„1“ wenn Begleiterbetrieb aktiv
A372	A372 Begleiterbetrieb Aussensteuerung-AUS	„1“ wenn Begleiterbetrieb und Aussensteuerung-AUS
A372	A372 Begleiterbetrieb AussenAUF	„1“ wenn Aussenrufe in Etage oberhalb der Kabine anliegen
A373	A373 Begleiterbetrieb Aussenrufe AB	„1“ wenn Aussenrufe in Etage unterhalb der Kabine anliegen
A374	A374 Begleiterbetrieb Aussenrufe AB	„1“ wenn Aussenrufe in Etage unterhalb der Kabine anliegen
A375	A375 Bolzen in Vorbereitung	Rückmeldung: nächste Aktion: Bolzen werden ausgefahren
A376	A376 Aufzug verzögert	Meldung, dass der Aufzug verzögert
A377	A377 Blinkausgang	Blinken durch setzen der Eingangsfunktion E471
A378	A378 Kabinenlicht Aus	Meldung, dass das Kabinenlicht aus ist
A379	A379 Klappe Innentableau	Ausgang Haltemagnet Innentableauklappe
A380	A380 DSK V < Vy (m/s)	2. Geschwindigkeitsschwelle
A381	A381 Standby: Frequenz. Aus	Abschaltung des Frequenzumrichters nach einer Zeit x
A382	A382 Türantrieb Aus	Energiesparfunktion Abschaltung des Türantriebs
A383	A383 Universal-5	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A384	A384 Universal-6	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A385	A385 Universal-7	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A386	A386 Universal-8	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A387	A387 Universal-9	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A388	A388 Universal-10	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A389	A389 Universal-11	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A390	A390 Universal-12	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A391	A391 Universal-13	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A392	A392 Universal-14	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A393	A393 Universal-15	Wird angesteuert von zugewiesenem Eingang
A394	A394 Lichtschranke Tür 1	Meldung, dass die Lichtschranke von Tür 1 aktiv ist.
A395	A395 Reversierkontakt Tür 1	Meldung, dass der Reversierkontakt von Tür 1 aktiv ist.
A396	A396 Lichtschranke Tür 2	Meldung, dass die Lichtschranke von Tür 2 aktiv ist.
A397	A397 Reversierkontakt Tür 2	Meldung, dass der Reversierkontakt von Tür 2 aktiv ist.
A398	A398 Wegfahrsperr	Ausgangsfunktion für die EN81-A3 Funktion
A399	A399 S2 FKR Aus	Energiesparmodus S2 zur Abschaltung des FKR
A400	A400 Tür-2 öffnet	Anzeigen Funktion, bereits aktiv beim Einfahren
A401	A401 Schnellstart Türbrücke	Ausgangsfunktion für Schnellstart / Vorzeitige Aufmagnetisierung
A402	A402 Quittier. Aruf AUF T1 HS16	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS16
A403	A403 Quittier. Aruf AUF T1 HS17	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS17
A404	A404 Quittier. Aruf AUF T1 HS18	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS18
A405	A405 Quittier. Aruf AUF T1 HS19	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS19
A406	A406 Quittier. Aruf AUF T1 HS20	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS20
A407	A407 Quittier. Aruf AUF T1 HS21	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS21
A408	A408 Quittier. Aruf AUF T1 HS22	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS22
A409	A409 Quittier. Aruf AUF T1 HS23	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS23
A410	A410 Quittier. Aruf AUF T1 HS24	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS24
A411	A411 Quittier. Aruf AUF T1 HS25	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS25
A412	A412 Quittier. Aruf AUF T1 HS26	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS26
A413	A413 Quittier. Aruf AUF T1 HS27	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS27
A414	A414 Quittier. Aruf AUF T1 HS28	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS28
A415	A415 Quittier. Aruf AUF T1 HS29	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS29
A416	A416 Quittier. Aruf AUF T1 HS30	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS30
A417	A417 Quittier. Aruf AUF T1 HS31	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T1 HS31
A418	A418 Quittier. Aruf AB T1 HS17	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS17
A419	A419 Quittier. Aruf AB T1 HS18	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS18
A420	A420 Quittier. Aruf AB T1 HS19	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS19
A421	A421 Quittier. Aruf AB T1 HS20	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS20
A422	A422 Quittier. Aruf AB T1 HS21	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS21
A423	A423 Quittier. Aruf AB T1 HS22	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS22
A424	A424 Quittier. Aruf AB T1 HS23	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS23

A425	A425 Quittier. Aruf AB T1 HS24	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS24
A426	A426 Quittier. Aruf AB T1 HS25	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS25
A427	A427 Quittier. Aruf AB T1 HS26	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS26
A428	A428 Quittier. Aruf AB T1 HS27	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS27
A429	A429 Quittier. Aruf AB T1 HS28	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS28
A430	A430 Quittier. Aruf AB T1 HS29	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS29
A431	A431 Quittier. Aruf AB T1 HS30	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS30
A432	A432 Quittier. Aruf AB T1 HS31	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS31
A433	A433 Quittier. Aruf AB T1 HS32	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T1 HS32
A434	A434 Quittier. Aruf AUF T2 HS16	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS16
A435	A435 Quittier. Aruf AUF T2 HS17	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS17
A436	A436 Quittier. Aruf AUF T2 HS18	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS18
A437	A437 Quittier. Aruf AUF T2 HS19	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS19
A438	A438 Quittier. Aruf AUF T2 HS20	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS20
A439	A439 Quittier. Aruf AUF T2 HS21	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS21
A440	A440 Quittier. Aruf AUF T2 HS22	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS22
A441	A441 Quittier. Aruf AUF T2 HS23	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS23
A442	A442 Quittier. Aruf AUF T2 HS24	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS24
A443	A443 Quittier. Aruf AUF T2 HS25	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS25
A444	A444 Quittier. Aruf AUF T2 HS26	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS26
A445	A445 Quittier. Aruf AUF T2 HS27	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS27
A446	A446 Quittier. Aruf AUF T2 HS28	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS28
A447	A447 Quittier. Aruf AUF T2 HS29	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS29
A448	A448 Quittier. Aruf AUF T2 HS30	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS30
A449	A449 Quittier. Aruf AUF T2 HS31	Führerbetrieb Quittierung Aruf AUF T2 HS31
A450	A450 Quittier. Aruf AB T2 HS17	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS17
A451	A451 Quittier. Aruf AB T2 HS18	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS18
A452	A452 Quittier. Aruf AB T2 HS19	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS19
A453	A453 Quittier. Aruf AB T2 HS20	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS20
A454	A454 Quittier. Aruf AB T2 HS21	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS21
A455	A455 Quittier. Aruf AB T2 HS22	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS22
A456	A456 Quittier. Aruf AB T2 HS23	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS23
A457	A457 Quittier. Aruf AB T2 HS24	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS24
A458	A458 Quittier. Aruf AB T2 HS25	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS25
A459	A459 Quittier. Aruf AB T2 HS26	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS26
A460	A460 Quittier. Aruf AB T2 HS27	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS27
A461	A461 Quittier. Aruf AB T2 HS28	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS28
A462	A462 Quittier. Aruf AB T2 HS29	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS29
A463	A463 Quittier. Aruf AB T2 HS30	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS30
A464	A464 Quittier. Aruf AB T2 HS31	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS31
A465	A465 Quittier. Aruf AB T2 HS32	Führerbetrieb Quittierung Aruf AB T2 HS32
A466	A466 Aussenampel blinkt	Funktion für Autoaufzüge Lödige Machine
A467	A467 A3-Fall	Aktiv wenn A3-Fall F60
A468	A468 Piezo Feuerwehranholung	Aktiv bei FW-Anholung und Inspektion oder Türe blockiert nach 2Min
A469	A469 OSCAR aktiv	Wenn „1“, dann aktiv
A470	A470 Bremse offen	Wenn „1“, dann Bremse offen (abhängig von E25 invertierung).
A471	A471 Fehler Schwellenheizung	
A472	A472 Impuls Netzstundenzähler	Impulslänge 1 Sek.
A473	A473 Impuls Betriebsstundenzähler	Impulslänge 1 Sek.
A474	A474 Impuls Türzähler-1	Impulslänge 1 Sek
A475	A475 Impuls Türzähler-2	Impulslänge 1 Sek
A476	A476 Fehler Lüfterüberwachung	
A477	A477 Fehler Lichtüberwachung	
A478	A478 Fehler Notendschalter OBEN	
A479	A479 Fehl. Notendschalter UNTEN	
A480	A480 FehlerHalteungenauigkeit	
A481	A481 Fehler Steckdosenüberw.	
A482	A482 Standby	Wenn „1“ dann Standby-Betrieb (Rückmeldung)
A483	A483 Wartung	Wenn „1“ dann E258 gesetzt (Rückmeldung)
A484	A484 Verkehrsberuhigter Betrieb	Wenn „1“ dann Verkehrsberuhigt (Rückmeldung)
A485	A485 Quittier. Innenruf HS33 T1	
A486	A485 Quittier. Innenruf HS34 T1	
A487	A485 Quittier. Innenruf HS35 T1	
A488	A485 Quittier. Innenruf HS36 T1	
A489	A485 Quittier. Innenruf HS37 T1	
A490	A485 Quittier. Innenruf HS38 T1	
A491	A485 Quittier. Innenruf HS39 T1	
A492	A485 Quittier. Innenruf HS40 T1	

A493	A485 Quittier. Innenruf HS41 T1	
A494	A485 Quittier. Innenruf HS42 T1	
A495	A485 Quittier. Innenruf HS43 T1	
A496	A485 Quittier. Innenruf HS44 T1	
A497	A485 Quittier. Innenruf HS45 T1	
A498	A485 Quittier. Innenruf HS46 T1	
A499	A485 Quittier. Innenruf HS47 T1	
A500	A485 Quittier. Innenruf HS48 T1	
A501	A485 Quittier. Innenruf HS49 T1	
A502	A485 Quittier. Innenruf HS50 T1	
A503	A485 Quittier. Innenruf HS51 T1	
A504	A485 Quittier. Innenruf HS52 T1	
A505	A485 Quittier. Innenruf HS53 T1	
A506	A485 Quittier. Innenruf HS54 T1	
A507	A485 Quittier. Innenruf HS55 T1	
A508	A485 Quittier. Innenruf HS56 T1	
A509	A485 Quittier. Innenruf HS57 T1	
A510	A485 Quittier. Innenruf HS58 T1	
A511	A485 Quittier. Innenruf HS59 T1	
A512	A485 Quittier. Innenruf HS60 T1	
A513	A485 Quittier. Innenruf HS61 T1	
A514	A485 Quittier. Innenruf HS62 T1	
A515	A485 Quittier. Innenruf HS63 T1	
A516	A485 Quittier. Innenruf HS64 T1	
A517	A485 Quittier. Innenruf HS33 T2	
A518	A485 Quittier. Innenruf HS34 T2	
A519	A485 Quittier. Innenruf HS35 T2	
A520	A485 Quittier. Innenruf HS36 T2	
A521	A485 Quittier. Innenruf HS37 T2	
A522	A485 Quittier. Innenruf HS38 T2	
A523	A485 Quittier. Innenruf HS39 T2	
A524	A485 Quittier. Innenruf HS40 T2	
A525	A485 Quittier. Innenruf HS41 T2	
A526	A485 Quittier. Innenruf HS42 T2	
A527	A485 Quittier. Innenruf HS43 T2	
A528	A485 Quittier. Innenruf HS44 T2	
A529	A485 Quittier. Innenruf HS45 T2	
A530	A485 Quittier. Innenruf HS46 T2	
A531	A485 Quittier. Innenruf HS47 T2	
A532	A485 Quittier. Innenruf HS48 T2	
A533	A485 Quittier. Innenruf HS49 T2	
A534	A485 Quittier. Innenruf HS50 T2	
A535	A485 Quittier. Innenruf HS51 T2	
A536	A485 Quittier. Innenruf HS52 T2	
A537	A485 Quittier. Innenruf HS53 T2	
A538	A485 Quittier. Innenruf HS54 T2	
A539	A485 Quittier. Innenruf HS55 T2	
A540	A485 Quittier. Innenruf HS56 T2	
A541	A485 Quittier. Innenruf HS57 T2	
A542	A485 Quittier. Innenruf HS58 T2	
A543	A485 Quittier. Innenruf HS59 T2	
A544	A485 Quittier. Innenruf HS60 T2	
A545	A485 Quittier. Innenruf HS61 T2	
A546	A485 Quittier. Innenruf HS62 T2	
A547	A485 Quittier. Innenruf HS63 T2	
A548	A485 Quittier. Innenruf HS64 T2	
A549	A549 FW-Bündig	Bündiganzeige bei FW-Innensteuerung
A550	A550 Bypass aktiv	
A551	A551 Zone-72	Simulierte Zone, nur bei ABS-Kopierung
A552	A552 Start SIS16	
A553	A553 Sabbatsteuerung aktiv	„1“ wenn Eingang E720 + E721 (Timer) aktiv
A554	A554 Rampe öffnen	Scanclimber
A555	A555 Rampe schliessen	Scanclimber
A556	A556 Rampe Überlaufventil	Scanclimber
A557	A557 Rampe offen	Scanclimber
A558	A558 Rampe geschlossen	Scanclimber
A559	A559 Motorschutz aktiv	Scanclimber
A560	A560 Piezo FW-Betrieb	Aktiv wenn Piezo aktiv

A561	A561 Öleransteuerung	Für Scanclimber
A562	A562 Blinkausgang-2	0,41 Hz, Wenn Eingang 471 „1“ dann blinkt Ausgang
A563	A563 Türansteuerung Türe-3 AUF	Türbefehl AUF
A564	A564 Türansteuerung Türe-3 ZU	Türbefehl ZU
A565	A565 Drängeln Türe-3	
A566	A566 Quittierung Ladezeit Türe-3	
A567	A567 Türe-3 schliesst (Zustand)	Zustandsmeldung
A568	A568 Türe-3 öffnet (Zustand)	Zustandsmeldung
A569	A569 Türe-3 schliesst Impuls	
A570	A570 Türe-3 öffnet Impuls	
A571	A571 Lichtschranke Türe-3 aktiv	
A572	A572 Reversierkontakt Türe-3 aktiv	
A573	A573 Impuls Türzähler-3	
A574	A574-Penthaus-1 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.1 Anholung Besucher (Quittierung)
A575	A575-Penthaus-1 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.1 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A576	A576-Penthaus-2 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.2 Anholung Besucher (Quittierung)
A577	A577-Penthaus-2 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.2 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A578	A578-Penthaus-3 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.3 Anholung Besucher (Quittierung)
A579	A579-Penthaus-3 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.3 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A580	A580-Penthaus-4 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.4 Anholung Besucher (Quittierung)
A581	A581-Penthaus-4 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.4 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A582	A582-Penthaus-5 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.5 Anholung Besucher (Quittierung)
A583	A583-Penthaus-5 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.5 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A584	A584-Penthaus-6 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.6 Anholung Besucher (Quittierung)
A585	A585-Penthaus-6 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.6 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A586	A586-Penthaus-7 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.7 Anholung Besucher (Quittierung)
A587	A587-Penthaus-7 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.7 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A588	A588-Penthaus-8 Anholung Besucher	Penthaus -Nr.8 Anholung Besucher (Quittierung)
A589	A589-Penthaus-8 Anholung Penthaus	Penthaus -Nr.8 Anholung Penthaus Bewohner (Quittierung)
A590	A590-Türe blockiert	Aktiv, wenn Außenruf betätigt & Drehtüre od. Lichtschranke blockiert
A591	A591-Steuerung-AUS	Quittierung, wenn Fkt. Steuerung & Licht Aus (Ruhefahrt) aktiv ist
A592	A592 Portalbeleuchtung HS01	Wird aktiv, wenn Aufzug in E01 einfährt oder Türe in E01 offen
A593	A593 Portalbeleuchtung HS02	Wird aktiv, wenn Aufzug in E02 einfährt oder Türe in E02 offen
A594	A594 Portalbeleuchtung HS03	Wird aktiv, wenn Aufzug in E03 einfährt oder Türe in E03 offen
A595	A595 Portalbeleuchtung HS04	Wird aktiv, wenn Aufzug in E04 einfährt oder Türe in E04 offen
A596	A596 Portalbeleuchtung HS05	Wird aktiv, wenn Aufzug in E05 einfährt oder Türe in E05 offen
A597	A597 Portalbeleuchtung HS06	Wird aktiv, wenn Aufzug in E06 einfährt oder Türe in E06 offen
A598	A598 Portalbeleuchtung HS07	Wird aktiv, wenn Aufzug in E07 einfährt oder Türe in E07 offen
A599	A599 Portalbeleuchtung HS08	Wird aktiv, wenn Aufzug in E08 einfährt oder Türe in E08 offen
A600	A600 Portalbeleuchtung HS09	Wird aktiv, wenn Aufzug in E09 einfährt oder Türe in E09 offen
A601	A601 Portalbeleuchtung HS10	Wird aktiv, wenn Aufzug in E10 einfährt oder Türe in E10 offen
A602	A602 Portalbeleuchtung HS11	Wird aktiv, wenn Aufzug in E11 einfährt oder Türe in E11 offen
A603	A603 Portalbeleuchtung HS12	Wird aktiv, wenn Aufzug in E12 einfährt oder Türe in E12 offen
A604	A604 Portalbeleuchtung HS13	Wird aktiv, wenn Aufzug in E13 einfährt oder Türe in E13 offen
A605	A605 Portalbeleuchtung HS14	Wird aktiv, wenn Aufzug in E14 einfährt oder Türe in E14 offen
A606	A606 Portalbeleuchtung HS15	Wird aktiv, wenn Aufzug in E15 einfährt oder Türe in E15 offen
A607	A607 Portalbeleuchtung HS16	Wird aktiv, wenn Aufzug in E16 einfährt oder Türe in E16 offen
A608	A608 Riegelansteuerung Tür-1	Wird aktiv, wenn Tür-1 öffnet, Türbefehl Tür-1-AUF wird 1 S. verz.
A609	A609 Riegelansteuerung Tür-2	Wird aktiv, wenn Tür-2 öffnet, Türbefehl Tür-2-AUF wird 1 S. verz.
A610	A610 Riegelansteuerung Tür-3	Wird aktiv, wenn Tür-3 öffnet, Türbefehl Tür-3-AUF wird 1 S. verz.
A611	A611 Reset Safekopierung	Wenn „1“ dann Versorgungsspannung weg
A612	A612 Türe-1 offen	Wenn „1“ dann Endschalter offen bzw. offen ohne Endschalter
A613	A613 Türe-2 offen	Wenn „1“ dann Endschalter offen bzw. offen ohne Endschalter
A614	A614 Türe-3 offen	Wenn „1“ dann Endschalter offen bzw. offen ohne Endschalter
A615	A615 Türe-1 zu	Wenn „1“ dann Endschalter zu bzw. zu ohne Endschalter
A616	A616 Türe-2 zu	Wenn „1“ dann Endschalter zu bzw. zu ohne Endschalter
A617	A617 Türe-3 zu	Wenn „1“ dann Endschalter zu bzw. zu ohne Endschalter
A618	A618 Impuls Fahrt-AUF	Impuls 2 Sek für Sprachausgabe
A619	A619 Impuls Fahrt-AB	Impuls 2 Sek für Sprachausgabe
A620	A620 Taster Tür-AUF n. Absenkfahrt	Signal bleibt EIN bis Türe wieder ZU
A621	A621 Ruf bei Etagensperrung	„1“ wenn Innenruf gedrückt aber Etagensperrung in dieser Etage
A622	A622 Bremslüftüberwachung-2	Aktiv wenn Fehler anliegt
A623	A623 Schacht ½	„0“=Schacht-1, „1“=Schacht-2
A624	A624 Schachentrauchung RWA aktiv	Wenn „1“ dann ist die Schachentrauchung aktiv
A625	A625 Gefahrguttransport	Wenn „1“ dann ist der Gefahrguttransport aktiv
A626	A626 Reset GB-Vorabschaltung	Bei GB mit Vorabschaltungskontakt können diese mit der Ausgangs-Fkt. resetet werden
A627	A627-Penthaus-9 Anholung Besucher	Quittierung

A628	A628 Penthaus-9 Anholung Penthaus	Quittierung
A629	A629-Penthaus-10 Anholung Besucher	Quittierung
A630	A630 Penthaus-10 Anholung Penthaus	Quittierung
A631	A631 Ampel Rot Kabine Schutzraum	Ansteuerung der Schutzraum-Ampel Rot auf der Kabine
A632	A632 Ampel Grün Kabine Schutzraum	Ansteuerung der Schutzraum-Ampel Grün auf der Kabine
A633	A633 Rückmeldung Schachtlicht AUS/EIN	Ausgangsfunktion gesetzt, wenn Schachtlicht EIN ist.
A634	A634 PIEZO-FKR-BRANDFALL	Aktiv wenn BRANDFALL aber INSP/RÜCKHOL/WARTUNG aktiv
A635	A635 Hochwasser/Flüssigkeit-Grube	Aktiv wenn die Evakuierungsfahrt aktiv ist
A636	A636 Gasalarm Evakuierung	Aktiv wenn die Evakuierungsfahrt aktiv ist
A637	A637 Gasalarm Evakuierungsebene err.	Ausgangsfunktion meldet, dass die Evakuierungsebene erreicht
A638	A638 UCM Spule	Ausgangsfunktion zur Ansteuerung der Magnetspule am Dynatec-Vega GB mit Absink-UCM
A639	A639 Kabinentüre geschlossen	Wenn die SiKr-Abgriffe U10 UND U11 high, dann Kabinentür geschlossen
A640	A640 Erdbebenevakuierung	Ausgabe der Meldung Erdbebenevakuierung
A641	A641 Erdbebenevak.-Ebene erreicht	Ausgabe der Meldung Erdbebenevakuierung – Zielebene erreicht
A642	A642 Notfallfahrt	Ausgangsfunktion zur Anzeige der Notfallfahrt
A643	A643 Reset eFANG	Ansteuerung der Reset Funktion an der elektromag.Fangvorrichtung
A644	A644 FTS-Betrieb	Ausgangsfunktion zur Anzeige des FTS-Betriebes

B72- Belegung Eingänge

Die Ausgänge der ZR-, ZG-, FKR-, und ITR-Einheit können grundsätzlich mit den unten aufgeführten Funktionen belegt werden:

No.	Display-Darstellung	Funktion
E0	E00-KEINE FUNKTION	Dem Eingang wird keine Funktion zugeordnet.
E1	E01-NOTSTOMBETRIEB	Eingang für die Meldung des Notstrombetriebes
E2	E02-NOTSTROMFAHRT	Eingang für den Beginn der Notstromfahrt
E3	E03-STARTVERRIEGELUNG	Eingang zur Sperre des Wiederanlaufes
E4	E04-WIEDERINBETRIEB	Eingang für die Wiederinbetriebnahme der Anlage
E5	E05-KABINENLICHTAUS	Eingang für die Abschaltung des Kabinenlichtes
E6	E06-Freigabe Regelung	Eingang für die Reglermeldung Freigabe
E7	E07-Halt Regelung	Eingang für die Reglermeldung Halt
E8	E08-Störung Regelung	Eingang für die Reglermeldung Störung
E9	E09-Si-Schaltung Zone	Eingang Meldung der Sicherheitsschaltung, dass die Zone aktiv ist
E10	E10-Si-Schaltung Status	Eingang für die Meldung der Sicherheitsschaltung über Ihren Status
E11	E11-Überlast	Eingang für die Überlastmeldung
E12	E12-Volllast	Eingang für die Volllastmeldung
E13	E13-Minderlast	Eingang für die Minderlastmeldung
E14	E14-Schützüberwachung	Eingang für die Schützrückmeldung
E15	E15-Außensteuerung Aus	Eingang zum Abschalten der Außensteuerung
E16	E16-/Steuerung & Licht Aus/	Eingang zum Abschalten der Steuerung und des Kabinenlichtes
E17	E17-Feuerwehr Außen 1.Priorität	Eingang für das FW-Schloß zur Anholung in der 1. Wunschetage
E18	E18-Feuerwehr Außen 2.Priorität	Eingang für das FW-Schloß zur Anholung in der 2. Wunschetage
E19	E19-Feuerwehr Außen 3.Priorität	Eingang für das FW-Schloß zur Anholung in der 3. Wunschetage
E20	E20-Feuerwehr Innen	Eingang für das FW-Schloß in der Kabine
E21	E21-Feuerwehrbefehl	Eingang für die FW-Steuerung nach australischem Vorbild
E22	E22-Rampenfahrt	Eingang für die Rampenfahrt
E23	E23-Führerbetrieb	Eingang für den Schalter für den Führerbetrieb
E24	E24-Taster Lüfter	Eingang für den Taster zur Aktivierung des Kabinenlüfters
E25	E25-Bremslüftüberwachung	Eingang Bremslüftüberwachung, d.h. Öffnen & Schließen Bremse
E26	E26-Bremsverschleißüberw.	Eingang zur Überwachung des Bremsbelages
E27	E27-Wartung Türen Zu	Eingang zur Aktivierung des Verschlusses der Türen für 15 Minuten
E28	E28-Ruf Unterste HS	Eingang für den Ruf der untersten Etage
E29	E29-Ruf Oberste HS	Eingang für den Ruf der obersten Etage
E30	E30-Rettungsfahrt	Eingang für die Rettungsfahrt
E31	E31-Vorraumüberwachung T1	Eingang der Vorraumüberwachung der Tür 1
E32	E32-Vorraumüberwachung T2	Eingang der Vorraumüberwachung der Tür 2
E33	E33-Taster Tür 1 Auf	Eingang für den Taster Tür 1 Auf
E34	E34-Taster Tür 1 Zu	Eingang für den Taster Tür 1 Zu
E35	E35-Taster Tür 2 Auf	Eingang für den Taster Tür 2 Auf
E36	E36-Taster Tür 2 zu	Eingang für den Taster Tür 2 Zu
E37	E37-Ladezeittaster Tür 1	Eingang für den Ladezeittaster der Tür 1
E38	E38-Ladezeittaster Tür 2	Eingang für den Ladezeittaster der Tür 2
E39	E39-Abschaltung Gruppe	Eingang Herauslösen eines Aufzuges aus d. Gruppe > eigene Arufe
E40	E40-Brandfallebene Prior.1	Eingang für die Brandfalleвакуierung in die erste Evakuierungsebene
E41	E42-Brandfallebene Prior.2	Eingang für die Brandfalleвакуierung in die zweite Evakuierungsebene
E42	E42-Brandfallebene Prior.3	Eingang für die Brandfalleвакуierung in die dritte Evakuierungsebene
E43	E43-Brandmelder HS01	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 01
E44	E44-Brandmelder HS02	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 02
E45	E45-Brandmelder HS03	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 03
E46	E46-Brandmelder HS04	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 04
E47	E47-Brandmelder HS05	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 05
E48	E48-Brandmelder HS06	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 06
E49	E49-Brandmelder HS07	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 07
E50	E50-Brandmelder HS08	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 08
E51	E51-Brandmelder HS09	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 09
E52	E52-Brandmelder HS10	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 10
E53	E53-Brandmelder HS11	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 11
E54	E54-Brandmelder HS12	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 12
E55	E55-Brandmelder HS13	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 13
E56	E56-Brandmelder HS14	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 14
E57	E57-Brandmelder HS15	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 15
E58	E58-Brandmelder HS16	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 16
E59	E59-Brandmelder HS17	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 17
E60	E60-Brandmelder HS18	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 18

E61	E61-Brandmelder HS19	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 19
E62	E62-Brandmelder HS20	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 20
E63	E63-Brandmelder HS21	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 21
E64	E64-Brandmelder HS22	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 22
E65	E65-Brandmelder HS23	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 23
E66	E66-Brandmelder HS24	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 24
E67	E67-Brandmelder HS25	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 25
E68	E68-Brandmelder HS26	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 26
E69	E69-Brandmelder HS27	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 27
E70	E70-Brandmelder HS28	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 28
E71	E71-Brandmelder HS29	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 29
E72	E72-Brandmelder HS30	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 30
E73	E73-Brandmelder HS31	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 31
E74	E74-Brandmelder HS32	Eingang für Etagenbrandmelder der Haltestelle 32
E75	E75-Etagensperrung HS01	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 01
E76	E76- Etagensperrung HS02	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 02
E77	E77- Etagensperrung HS03	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 03
E78	E78- Etagensperrung HS04	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 04
E79	E79- Etagensperrung HS05	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 05
E80	E80- Etagensperrung HS06	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 06
E81	E81- Etagensperrung HS07	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 07
E82	E82- Etagensperrung HS08	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 08
E83	E83- Etagensperrung HS09	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 09
E84	E84- Etagensperrung HS10	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 10
E85	E85- Etagensperrung HS11	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 11
E86	E86- Etagensperrung HS12	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 12
E87	E87- Etagensperrung HS13	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 13
E88	E88- Etagensperrung HS14	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 14
E89	E89- Etagensperrung HS15	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 15
E90	E90- Etagensperrung HS16	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 16
E91	E91- Etagensperrung HS17	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 17
E92	E92- Etagensperrung HS18	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 18
E93	E93- Etagensperrung HS19	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 19
E94	E94- Etagensperrung HS20	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 20
E95	E95- Etagensperrung HS21	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 21
E96	E96- Etagensperrung HS22	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 22
E97	E97- Etagensperrung HS23	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 23
E98	E98- Etagensperrung HS24	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 24
E99	E99- Etagensperrung HS25	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 25
E100	E100-Etagensperrung HS26	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 26
E101	E101-Etagensperrung HS27	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 27
E102	E102-Etagensperrung HS28	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 28
E103	E103-Etagensperrung HS29	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 29
E104	E104-Etagensperrung HS30	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 30
E105	E105-Etagensperrung HS31	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 31
E106	E106-Etagensperrung HS32	Eingang für die Etagensperrung der Haltestelle 32
E107	E107-Parkhaltestelle HS01	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 01
E108	E108-Parkhaltestelle HS02	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 02
E109	E109-Parkhaltestelle HS03	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 03
E110	E110-Parkhaltestelle HS04	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 04
E111	E111-Parkhaltestelle HS05	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 05
E112	E112-Parkhaltestelle HS06	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 06
E113	E113-Parkhaltestelle HS07	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 07
E114	E114-Parkhaltestelle HS08	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 08
E115	E115-Parkhaltestelle HS09	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 09
E116	E116-Parkhaltestelle HS10	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 10
E117	E117-Parkhaltestelle HS11	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 11
E118	E118-Parkhaltestelle HS12	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 12
E119	E119-Parkhaltestelle HS13	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 13
E120	E120-Parkhaltestelle HS14	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 14
E121	E121-Parkhaltestelle HS15	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 15
E122	E122-Parkhaltestelle HS16	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 16
E123	E123-Parkhaltestelle HS17	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 17
E124	E124-Parkhaltestelle HS18	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 18
E125	E125-Parkhaltestelle HS19	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 19
E126	E126-Parkhaltestelle HS20	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 20
E127	E127-Parkhaltestelle HS21	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 21
E128	E128-Parkhaltestelle HS22	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 22

E129	E129-Parkhaltestelle HS23	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 23
E130	E130-Parkhaltestelle HS24	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 24
E131	E131-Parkhaltestelle HS25	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 25
E132	E132-Parkhaltestelle HS26	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 26
E133	E133-Parkhaltestelle HS27	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 27
E134	E134-Parkhaltestelle HS28	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 28
E135	E135-Parkhaltestelle HS29	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 29
E136	E136-Parkhaltestelle HS30	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 30
E137	E137-Parkhaltestelle HS31	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 31
E138	E138-Parkhaltestelle HS32	Eingang für die Anfahrt zur Parkhaltestelle 32
E139	E139-Zwangsanholung HS01	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 01
E140	E140-Zwangsanholung HS02	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 02
E141	E141-Zwangsanholung HS03	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 03
E142	E142-Zwangsanholung HS04	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 04
E143	E143-Zwangsanholung HS05	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 05
E144	E144-Zwangsanholung HS06	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 06
E145	E145-Zwangsanholung HS07	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 07
E146	E146-Zwangsanholung HS08	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 08
E147	E147-Zwangsanholung HS09	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 09
E148	E148-Zwangsanholung HS10	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 10
E149	E149-Zwangsanholung HS11	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 11
E150	E150-Zwangsanholung HS12	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 12
E151	E151-Zwangsanholung HS13	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 13
E152	E152-Zwangsanholung HS14	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 14
E153	E153-Zwangsanholung HS15	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 15
E154	E154-Zwangsanholung HS16	Eingang für die Zwangsanholung in der Haltestelle 16
E155	E155-Außenruf Auf HS01	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 01
E156	E156-Außenruf Auf HS02	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 02
E157	E157-Außenruf Auf HS03	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 03
E158	E158-Außenruf Auf HS04	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 04
E159	E159-Außenruf Auf HS05	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 05
E160	E160-Außenruf Auf HS06	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 06
E161	E161-Außenruf Auf HS07	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 07
E162	E162-Außenruf Auf HS08	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 08
E163	E163-Außenruf Auf HS09	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 09
E164	E164-Außenruf Auf HS10	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 10
E165	E165-Außenruf Auf HS11	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 11
E166	E166-Außenruf Auf HS12	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 12
E167	E167-Außenruf Auf HS13	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 13
E168	E168-Außenruf Auf HS14	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 14
E169	E169-Außenruf Auf HS15	Eingang für den Außenruf Auf in der Haltestelle 15
E170	E170-Außenruf Ab HS01	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 01
E171	E171-Außenruf Ab HS02	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 02
E172	E172-Außenruf Ab HS03	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 03
E173	E173-Außenruf Ab HS04	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 04
E174	E174-Außenruf Ab HS05	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 05
E175	E175-Außenruf Ab HS06	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 06
E176	E176-Außenruf Ab HS07	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 07
E177	E177-Außenruf Ab HS08	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 08
E178	E178-Außenruf Ab HS09	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 09
E179	E179-Außenruf Ab HS10	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 10
E180	E180-Außenruf Ab HS11	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 11
E181	E181-Außenruf Ab HS12	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 12
E182	E182-Außenruf Ab HS13	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 13
E183	E183-Außenruf Ab HS14	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 14
E184	E184-Außenruf Ab HS15	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 15
E185	E185-Außenruf Ab HS16	Eingang für den Außenruf Ab in der Haltestelle 16
E186	E186 /Innenvorzug/	Eingang für den Innenvorzug
E187	E187 Sicherheitslichtgitter	Eingang für Lichtgitter in spezieller Verschaltung
E188	E188-Zwangsanholung T2 HS01	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 01
E189	E189-Zwangsanholung T2 HS02	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 02
E190	E190-Zwangsanholung T2 HS03	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 03
E191	E191-Zwangsanholung T2 HS04	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 04
E192	E192-Zwangsanholung T2 HS05	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 05
E193	E193-Zwangsanholung T2 HS06	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 06
E194	E194-Zwangsanholung T2 HS07	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 07
E195	E195-Zwangsanholung T2 HS08	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 08
E196	E196-Zwangsanholung T2 HS09	Eingang Zwangsanholung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 09

E197	E197-Zwangsanhörung T2 HS10	Eingang Zwangsanhörung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 10
E198	E198-Zwangsanhörung T2 HS11	Eingang Zwangsanhörung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 11
E199	E199-Zwangsanhörung T2 HS12	Eingang Zwangsanhörung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 12
E200	E200-Zwangsanhörung T2 HS13	Eingang Zwangsanhörung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 13
E201	E201-Zwangsanhörung T2 HS14	Eingang Zwangsanhörung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 14
E202	E202-Zwangsanhörung T2 HS15	Eingang Zwangsanhörung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 15
E203	E203-Zwangsanhörung T2 HS16	Eingang Zwangsanhörung an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 16
E204	E204-Außenruf Auf T2 HS01	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 01
E205	E205-Außenruf Auf T2 HS02	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 02
E206	E206-Außenruf Auf T2 HS03	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 03
E207	E207-Außenruf Auf T2 HS04	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 04
E208	E208-Außenruf Auf T2 HS05	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 05
E209	E209-Außenruf Auf T2 HS06	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 06
E210	E210-Außenruf Auf T2 HS07	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 07
E211	E211-Außenruf Auf T2 HS08	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 08
E212	E212-Außenruf Auf T2 HS09	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 09
E213	E213-Außenruf Auf T2 HS10	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 10
E214	E214-Außenruf Auf T2 HS11	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 11
E215	E215-Außenruf Auf T2 HS12	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 12
E216	E216-Außenruf Auf T2 HS13	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 13
E217	E217-Außenruf Auf T2 HS14	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 14
E218	E218-Außenruf Auf T2 HS15	Eingang Außenruf Auf an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 15
E219	E219-Außenruf Ab T2 HS01	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 01
E220	E220-Außenruf Ab T2 HS02	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 01
E221	E221-Außenruf Ab T2 HS03	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 02
E222	E222-Außenruf Ab T2 HS04	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 03
E223	E223-Außenruf Ab T2 HS05	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 04
E224	E224-Außenruf Ab T2 HS06	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 05
E225	E225-Außenruf Ab T2 HS07	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 06
E226	E226-Außenruf Ab T2 HS08	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 07
E227	E227-Außenruf Ab T2 HS09	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 08
E228	E228-Außenruf Ab T2 HS10	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 09
E229	E229-Außenruf Ab T2 HS11	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 10
E230	E230-Außenruf Ab T2 HS12	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 11
E231	E231-Außenruf Ab T2 HS13	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 12
E232	E232-Außenruf Ab T2 HS14	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 13
E233	E233-Außenruf Ab T2 HS15	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 14
E234	E234-Außenruf Ab T2 HS16	Eingang Außenruf Ab an der selektiven Tür 2 in der Haltestelle 15
E235	E235 Universaleingang-1	Eingang des universalen Übertragungskanal 1
E236	E236 Universaleingang-2	Eingang des universalen Übertragungskanal 2
E237	E237 Universaleingang-3	Eingang des universalen Übertragungskanal 3
E238	E238 Universaleingang-4	Eingang des universalen Übertragungskanal 4
E239	E239 Eingang Zeitrelais-1	Aktivierungseingang das Zeitrelais 1
E240	E240 Eingang Zeitrelais-2	Aktivierungseingang das Zeitrelais 2
E241	E241-Zwangsverzögerung V1 Auf	Öffner-Kontakt unterbrochen, Geschwindigkeit V1 Auf weggenommen
E242	E242-Zwangsverzögerung V2 Auf	Öffner-Kontakt unterbrochen, Geschwindigkeit V2 Auf weggenommen
E243	E243-Zwangsverzögerung V3 Auf	Öffner-Kontakt unterbrochen, Geschwindigkeit V3 Auf weggenommen
E244	E244-Zwangsverzögerung V1 Ab	Öffner-Kontakt unterbrochen, Geschwindigkeit V1 Ab weggenommen
E245	E245-Zwangsverzögerung V2 Ab	Öffner-Kontakt unterbrochen, Geschwindigkeit V2 Ab weggenommen
E246	E246-Zwangsverzögerung V3 Ab	Öffner-Kontakt unterbrochen, Geschwindigkeit V3 Ab weggenommen
E247	E247-Trenntüre	Öffner-Kontakt unterbrochen, Halt nächste Etage, falls in Fahrt
E248	E248-ER Außenruf Auf T2	Eingangsfunktion am Etagenrechner; Außenruf Auf Türseite 2
E249	E249-ER Außenruf Ab T2	Eingangsfunktion am Etagenrechner; Außenruf Ab Türseite 2
E250	E250-Zwangsanhörung Türseite 1	Eingangsfunktion am Etagenrechner; Zwangsanhörung an der T11
E251	E251-Zwangsanhörung Türseite 2	Eingangsfunktion am Etagenrechner; Zwangsanhörung an der T2
E252	E252 Sperrung Türseite 1	Bei Aktivierung des Eingangs -> Türseite 1 nicht geöffnet. (Brandfalltor)
E253	E253 Sperrung Türseite 2	Bei Aktivierung des Eingangs -> Türseite 2 nicht geöffnet. (Brandfalltor)
E254	E254 Resettaster SI-Lichtgitter	Eingangsfunktion für den Resettaster beim CEDES LI-SI-Lichtgitter.
E255	E255 Überwachung Si-Lichtgitter	Eingangsfunktion Schützüberwachung bei CEDES LI-SI-Lichtgitter.
E256	E256 HYD Hochlauf Ende	Bei Aktivierung beginnt die Ausgabe der Auf-Kommandos bei Anlegen eines +24V Pegels. Erfolgt kein +24V-Pegel, -> Ausgabe nach 7 Sek.
E257	E257 AW Notruf-Funktion	Eingangsfunktion für die Aktivierung der Alarmhupe
E258	E258 Wartungsschalter	Ausgangsmeldungen werden unterdrückt:
E259	E259 Klappschürze	Wenn Klappschürze umgeklappt dann „1“
E260	E260 Taster Fernauslöser	Wenn „1“ und entsprechende TÜV-Funktion aktiv, dann entsprechender Ausgang aktiv
E261	E261 Innenrufbereich	Aufspaltung der Innenruf in zwei Bereiche
E262	E262 Innenruf-T1 HS01	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 1

E263	E263 Innenruf-T1 HS02	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 2
E264	E264 Innenruf-T1 HS03	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 3
E265	E265 Innenruf-T1 HS04	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 4
E266	E266 Innenruf-T1 HS05	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 5
E267	E267 Innenruf-T1 HS06	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 6
E268	E268 Innenruf-T1 HS07	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 7
E269	E269 Innenruf-T1 HS08	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 8
E270	E270 Innenruf-T1 HS09	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 9
E271	E271 Innenruf-T1 HS10	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 10
E272	E272 Innenruf-T1 HS11	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 11
E273	E273 Innenruf-T1 HS12	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 12
E274	E274 Innenruf-T1 HS13	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 13
E275	E275 Innenruf-T1 HS14	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 14
E276	E276 Innenruf-T1 HS15	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 15
E277	E277 Innenruf-T1 HS16	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 16
E278	E278 Innenruf-T1 HS17	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 17
E279	E279 Innenruf-T1 HS18	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 18
E280	E280 Innenruf-T1 HS19	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 19
E281	E281 Innenruf-T1 HS20	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 20
E282	E282 Innenruf-T1 HS21	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 21
E283	E283 Innenruf-T1 HS22	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 22
E284	E284 Innenruf-T1 HS23	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 23
E285	E285 Innenruf-T1 HS24	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 24
E286	E286 Innenruf-T1 HS25	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 25
E287	E287 Innenruf-T1 HS26	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 26
E288	E288 Innenruf-T1 HS27	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 27
E289	E289 Innenruf-T1 HS28	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 28
E290	E290 Innenruf-T1 HS29	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 29
E291	E291 Innenruf-T1 HS30	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 30
E292	E292 Innenruf-T1 HS31	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 31
E293	E293 Innenruf-T1 HS32	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 1 Haltestelle 32
E294	E294 Innenruf-T2 HS01	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 1
E295	E295 Innenruf-T2 HS02	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 2
E296	E296 Innenruf-T2 HS03	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 3
E297	E297 Innenruf-T2 HS04	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 4
E298	E298 Innenruf-T2 HS05	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 5
E299	E299 Innenruf-T2 HS06	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 6
E300	E300 Innenruf-T2 HS07	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 7
E301	E301 Innenruf-T2 HS08	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 8
E302	E302 Innenruf-T2 HS09	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 9
E303	E303 Innenruf-T2 HS10	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 10
E304	E304 Innenruf-T2 HS11	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 11
E305	E305 Innenruf-T2 HS12	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 12
E306	E306 Innenruf-T2 HS13	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 13
E307	E307 Innenruf-T2 HS14	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 14
E308	E308 Innenruf-T2 HS15	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 15
E309	E309 Innenruf-T2 HS16	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 16
E310	E310 Innenruf-T2 HS17	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 17
E311	E311 Innenruf-T2 HS18	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 18
E312	E312 Innenruf-T2 HS19	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 19
E313	E313 Innenruf-T2 HS20	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 20
E314	E314 Innenruf-T2 HS21	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 21
E315	E315 Innenruf-T2 HS22	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 22
E316	E316 Innenruf-T2 HS23	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 23
E317	E317 Innenruf-T2 HS24	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 24
E318	E318 Innenruf-T2 HS25	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 25
E319	E319 Innenruf-T2 HS26	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 26
E320	E320 Innenruf-T2 HS27	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 27
E321	E321 Innenruf-T2 HS28	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 28
E322	E322 Innenruf-T2 HS29	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 29
E323	E323 Innenruf-T2 HS30	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 30
E324	E324 Innenruf-T2 HS31	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 31
E325	E325 Innenruf-T2 HS32	Eingangsfunktion Innenruf Türseite 2 Haltestelle 32
E326	E326 Etagensperrung aufheben	Eingangsfunktion zur Aufhebung der Etagensperrung
E327	E327 Totmann IR-Freigabe	Eingangsfunktion zur Freigabe der Innenrufe bei d.Totmannsteuerung
E328	E328 Bolzenverriegelung aktivieren	Eingang für Bolzenverriegelung
E329	E329 Bolzen ausgefahren	Rückmeldung, dass die Bolzen ausgefahren sind
E330	E330 Bolzen eingefahren	Rückmeldung, dass die Bolzen eingefahren sind

E331	E331 Rückholsteuerung E/A	Wenn „0“ dann Rückholbetrieb
E332	E332 Rückholsteuerung AUF	Wenn „1“ dann AUF
E333	E333 Rückholsteuerung AB	Wenn „1“ dann AB
E334	E334 Codeschloss Innenrufe 1	Code-Taste-1
E335	E335 Codeschloss Innenrufe 2	Code- Taste-2
E336	E336 Codeschloss Innenrufe 3	Code- Taste-3
E337	E337 Codeschloss Innenrufe 4	Code- Taste-4
E338	E338 Codeschloss Innenrufe 5	Code- Taste-5
E339	E339 Codeschloss Innenrufe 6	Code- Taste-6
E340	E340 Codeschloss Innenrufe 7	Code- Taste-7
E341	E341 Codeschloss Innenrufe 8	Code- Taste-8
E342	E342 Codeschloss Innenrufe 9	Code- Taste-9
E343	E343 Codeschloss Innenrufe 0	Code- Taste-0
E344	E344 Codeschloss Innenrufe #	Eingabe Bestätigen
E345	E345 Lichtschanke Tür-1	Eingangsfunktion Lichtschanke Tür 1
E346	E346 Reversierkontakt Tür-1	Eingangsfunktion Reversierkontakt Tür 1
E347	E347 Endschalte-AUF Tür-1	Eingangsfunktion Endschalte-AUF Tür 1
E348	E348 Endschalte-ZU Tür-1	Eingangsfunktion Endschalte-ZU Tür 1
E349	E349 Lichtschanke Tür-2	Eingangsfunktion Lichtschanke Tür 2
E350	E350 Reversierkontakt Tür-2	Eingangsfunktion Reversierkontakt Tür 2
E351	E351 Endschalte-AUF Tür-2	Eingangsfunktion Endschalte-AUF Tür 2
E352	E352 Endschalte-ZU Tür-2	Eingangsfunktion Endschalte-ZU Tür 2
E353	E353 Brandfall Reset	Funktion der schweizerischen Brandfalleвакуierung, BF->Normalbetrieb
E354	E354 Etagengong Aus	Funktion zum externen Abschalten des Etagengongs, High – Gong Aus
E355	E355 Stellmotor AUS (Hydr OTIS)	
E356	E356-Schützüberwachung-2	Wird verUNDet mit E14
E357	E357 Gruppe abschalten	Bei 2er-Gruppe bis 16 Etagen werden zwei Rufstränge benötigt
E358	E358 Motorübertemperatur	Wenn „1“ dann OK
E359	E359 Tür-1 offen	Wenn „1“ dann Türe offen (Zusatzeingang für Ampelschaltung)
E360	E360 Tür-2 offen	Wenn „1“ dann Türe offen (Zusatzeingang für Ampelschaltung)
E361	E361 Langsamfahrt V1	wenn „1“ dann fährt Aufzug nur mit V1
E362	E362-Steuerung & Licht Aus #2	Ruhefahrt, wie E16
E363	E363 Gasfahrt	Wenn „1“ dann Gasfahrt, wie Innenvorzug, warten bis Lichtschanke
E364	E364 Bolzen manuell einfahren	Nur bei Insp/Rückhol + mobiler Bolzenverr.
E365	E365 Bolzen manuell ausfahren	Nur bei Insp/Rückhol + mobiler Bolzenverr.
E366	E366 Bolzenv. Unterdruck	Wenn „0“ dann Unterdruck
E367	E367 Bolzenv. Druckabschaltung	Wenn „0“ dann Unterdruck
E368	E368 Rufsperrung Innen T1 HS01	
E369	E369 Rufsperrung Innen T1 HS02	
E370	E370 Rufsperrung Innen T1 HS03	
E371	E371 Rufsperrung Innen T1 HS04	
E372	E372 Rufsperrung Innen T1 HS05	
E373	E373 Rufsperrung Innen T1 HS06	
E374	E374 Rufsperrung Innen T1 HS07	
E375	E375 Rufsperrung Innen T1 HS08	
E376	E376 Rufsperrung Innen T1 HS09	
E377	E377 Rufsperrung Innen T1 HS10	
E378	E378 Rufsperrung Innen T1 HS11	
E379	E379 Rufsperrung Innen T1 HS12	
E380	E380 Rufsperrung Innen T1 HS13	
E381	E381 Rufsperrung Innen T1 HS14	
E382	E382 Rufsperrung Innen T1 HS15	
E383	E383 Rufsperrung Innen T1 HS16	
E384	E384 Rufsperrung Innen T2 HS01	
E385	E385 Rufsperrung Innen T2 HS02	
E386	E386 Rufsperrung Innen T2 HS03	
E387	E387 Rufsperrung Innen T2 HS04	
E388	E388 Rufsperrung Innen T2 HS05	
E389	E389 Rufsperrung Innen T2 HS06	
E390	E390 Rufsperrung Innen T2 HS07	
E391	E391 Rufsperrung Innen T2 HS08	
E392	E392 Rufsperrung Innen T2 HS09	
E393	E393 Rufsperrung Innen T2 HS10	
E394	E394 Rufsperrung Innen T2 HS11	
E395	E395 Rufsperrung Innen T2 HS12	
E396	E396 Rufsperrung Innen T2 HS13	
E397	E397 Rufsperrung Innen T2 HS14	

E398	E398 Rufsperrung Innen T2 HS15	
E399	E399 Rufsperrung Innen T2 HS16	
E400	E400 Rufsperrung Aussen T1 HS01	
E401	E401 Rufsperrung Aussen T1 HS02	
E402	E402 Rufsperrung Aussen T1 HS03	
E403	E403 Rufsperrung Aussen T1 HS04	
E404	E404 Rufsperrung Aussen T1 HS05	
E405	E405 Rufsperrung Aussen T1 HS06	
E406	E406 Rufsperrung Aussen T1 HS07	
E407	E407 Rufsperrung Aussen T1 HS08	
E408	E408 Rufsperrung Aussen T1 HS09	
E409	E409 Rufsperrung Aussen T1 HS10	
E410	E410 Rufsperrung Aussen T1 HS11	
E411	E411 Rufsperrung Aussen T1 HS12	
E412	E412 Rufsperrung Aussen T1 HS13	
E413	E413 Rufsperrung Aussen T1 HS14	
E414	E414 Rufsperrung Aussen T1 HS15	
E415	E415 Rufsperrung Aussen T1 HS16	
E416	E416 Rufsperrung Aussen T2 HS01	
E417	E417 Rufsperrung Aussen T2 HS02	
E418	E418 Rufsperrung Aussen T2 HS03	
E419	E419 Rufsperrung Aussen T2 HS04	
E420	E420 Rufsperrung Aussen T2 HS05	
E421	E421 Rufsperrung Aussen T2 HS06	
E422	E422 Rufsperrung Aussen T2 HS07	
E423	E423 Rufsperrung Aussen T2 HS08	
E424	E424 Rufsperrung Aussen T2 HS09	
E425	E425 Rufsperrung Aussen T2 HS10	
E426	E426 Rufsperrung Aussen T2 HS11	
E427	E427 Rufsperrung Aussen T2 HS12	
E428	E428 Rufsperrung Aussen T2 HS13	
E429	E429 Rufsperrung Aussen T2 HS14	
E430	E430 Rufsperrung Aussen T2 HS15	
E431	E431 Rufsperrung Aussen T2 HS16	
E432	E432 Phasenumkehrüberwachung	Wenn „1“ dann OK, wenn „0“ dann Fehler
E433	E433 Brems+Riegelspannung	Wenn „1“ dann OK, wenn „0“ dann Fehler
E434	E433 Minderdruck	Wenn „1“ dann OK, wenn „0“ dann Fehler
E435	E435 Außensteuerung Aus	Bei aktivem Eingang am ER wird Außensteuerung ausgeschaltet
E436	E436 LED Matrix Außer Betrieb	Bei aktivem Eingang wird LED Matrix am ER ausgeschaltet
E437	E437 Kabinenpräsenzmelder	Wenn „1“ dann keine Ruhefahrt
E438	☉ E438-Bremslüftüberwachung-E2	
E439	☉ E439-Bremslüftüberwachung-E3	
E440	E440 Auto Photozelle T1	Autoaufzug Photozelle in Kabine für Autoposition
E441	E441 Auto Photozelle T2	Autoaufzug Photozelle in Kabine für Autoposition
E442	E442 Auto Photozelle TM mitte	Autoaufzug Photozelle in Kabine für Autoposition
E443	E443-Vorraumüberwachung T1-E01	
E444	E444-Vorraumüberwachung T1-E02	
E445	E445-Vorraumüberwachung T1-E03	
E446	E446-Vorraumüberwachung T1-E04	
E447	E447-Vorraumüberwachung T1-E05	
E448	E448-Vorraumüberwachung T1-E06	
E449	E449-Vorraumüberwachung T1-E07	
E450	E450-Vorraumüberwachung T1-E08	
E451	E451-Vorraumüberwachung T2-E01	
E452	E452-Vorraumüberwachung T2-E02	
E453	E453-Vorraumüberwachung T2-E03	
E454	E454-Vorraumüberwachung T2-E04	
E455	E455-Vorraumüberwachung T2-E05	
E456	E456-Vorraumüberwachung T2-E06	
E457	E457-Vorraumüberwachung T2-E07	
E458	E458-Vorraumüberwachung T2-E08	
E459	E459-Schalterschranktüre offen	Wenn „1“ dann Türe offen
E460	E460 Schalterschranktüre offen invers	Wenn „0“ dann Türe offen
E461	E461 Startverzögerung-AUF	Wenn „1“ dann warten (Tür-AUF-Befehl)
E462	E462 Batterie Evakuierung	Ermöglicht Normalfahrten mit Batterie / USV
E463	E463 Begleiterbetrieb ein	Wenn Impuls dann EIN
E464	E464 Begleiterbetrieb aus	Wenn Impuls dann AUS
E465	E465 Begleiterbetrieb AUF	Solange „1“ läuft Türe zu, danach startet Aufzug

E466	E466 Begleiterbetrieb AB	Solange „1“ läuft Türe zu, danach startet Aufzug
E467	E467 Begleiterbetrieb Aussenstg-AUS	Toggle-Eingang zum Abschalten der Aussensteuerung
E468	E468 Sendesteuerung	Wenn „1“ dann wird in Modus Sendesteuerung geschaltet
E469	E469 Rufe löschen	Wenn „1“ dann werden alle anliegenden Rufe gelöscht
E470	E470 Türschleuse-AUS	Wenn „1“ dann wird die Türschleusenfunktion abgeschaltet, falls aktiv
E471	E471 Blinkausgang	Highsignal setzt den Blinkausgang
E472	E472 Freigabe Tür	Wenn „1“ dann öffnet/schliesst Türe nur mit Tür-AUF/Tür-ZU-Taster
E473	E473Klappe Innentableau	Wenn „1“ dann klappe geöffnet
E474	E474 Schützüberwachung Schließer	Zusätzliche Schützüberwachungskette über Schließerkontakte
E475	E475 Seildehnungsüberwachung	Beim Einsatz des Lastmesssystems Henning Weight Watcher kann die Fehlermeldung Seildehnung durch die Steuerung ausgewertet werden.
E476	Startverzögerung Auf & AB	Funktion für die Anfahrverzögerung
E477	Totmannbetrieb	Bei aktiven Eingang geht die Steuerung in den Totmannbetrieb über.
E478	E478 Universal-5	Eingang für Universal-Ausgang-5
E479	E479 Universal-6	Eingang für Universal-Ausgang-6
E480	E480 Universal-7	Eingang für Universal-Ausgang-7
E481	E481 Universal-8	Eingang für Universal-Ausgang-8
E482	E482 Universal-9	Eingang für Universal-Ausgang-9
E483	E483 Universal-10	Eingang für Universal-Ausgang-10
E484	E484 Universal-11	Eingang für Universal-Ausgang-11
E485	E485 Universal-12	Eingang für Universal-Ausgang-12
E486	E486 Universal-13	Eingang für Universal-Ausgang-13
E487	E487 Universal-14	Eingang für Universal-Ausgang-14
E488	E488 Universal-15	Eingang für Universal-Ausgang-15
E489	E489 Zeitrelais 1 Reset	Eingang zum Zurücksetzen des Zeitrelais 1
E490	E490 Zeitrelais 2 Reset	Eingang zum Zurücksetzen des Zeitrelais 2
E491	E491 Aussenrufe Aus	Außenrufe werden nicht angenommen
E492	E492 Aufwärmfahrt	Thermostateingang für die Aufwärmfunktion
E493	E493 UCM-Status 1	Eingangsfunktion für die EN81-A3 Funktion für UCM-Status 1
E494	E494 UCM-Status 2	Eingangsfunktion für die EN81-A3 Funktion für UCM-Status 2
E495	E495 UCM-Status 3	Eingangsfunktion für die EN81-A3 Funktion für UCM-Status 3
E496	E496 TV60-1	Gleichlaufüberwachung Kanal 1 der TV60-1
E497	E497 TV60-2	Gleichlaufüberwachung Kanal 2 der TV60-1
E498	E498 OSKAR Freigabe	FRAPORT – Sicherheitssystem OSKAR
E499	E498 OSKAR Warten	FRAPORT – Sicherheitssystem OSKAR
E500	E500 OSKAR Blockade	FRAPORT – Sicherheitssystem OSKAR
E501	E501 OSKAR Aus	FRAPORT – Sicherheitssystem OSKAR
E502	Parkhaus Füllbetrieb	Wenn „1“ dann wird im Modus „Füllbetrieb“ die Rufzuteilung gemacht
E503	Parkhaus Leerbetrieb	Wenn „1“ dann wird im Modus „Leerbetrieb“ die Rufzuteilung gemacht
E504	E504 TV60-3	Gleichlaufüberwachung Kanal 1 der TV60-2
E505	E505 TV60-4	Gleichlaufüberwachung Kanal 2 der TV60-2
E506	E506 RESET Bremselament	Externen Reset bei Bremsenelementüberwachung und A3-Fall.
E507	E507 Batterieüberwachung 1	Funktion zur Überwachung der Batteriemeldungen von EOS & Überört.
E508	E508 Batterieüberwachung 2	Funktion zur Überwachung der Batteriemeldungen von EOS & Überört
E509	E509 Klappschürze Überwachung	Überwachung der Klappschürze, kein Normalbetr., nur Insp. & Rückhol
E510	E510-Brandmelder HS01 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 01
E511	E511-Brandmelder HS02 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 02
E512	E512-Brandmelder HS03 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 03
E513	E513-Brandmelder HS04 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 04
E514	E514-Brandmelder HS05 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 05
E515	E515-Brandmelder HS06 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 06
E516	E516-Brandmelder HS07 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 07
E517	E517-Brandmelder HS08 Tür2	Selektiver Brandmelder Eingang auf der 2. Türseite in der HS 08
E518	E518-Tür-1 manuell AUF	Eingang zur Ansteuerung der Schachttür Türseite 1 -> Öffnen der Tür
E519	E519-Tür-1 manuell ZU	Eingang zur Ansteuerung der Schachttür Türseite 1 -> Schließen Tür
E520	E520-Tür-2 manuell AUF	Eingang zur Ansteuerung der Schachttür Türseite 2 -> Öffnen der Tür
E521	E521-Tür-2 manuell ZU	Eingang zur Ansteuerung der Schachttür Türseite 2 -> Schließen Tür
E522	E522 Gefahrguttransport aus	Eingang zum Ausschalten der Gefahrguttransportfunktion
E523	E523 Reset Türbereit	
E524	E524 Schnellstart Rückmeldung	Rückmeldung vom Relais für den Schnellstartvorgang
E525	E525 Kabinenlichtsensor	Eingang zum Anschluss des Kabinenlichtsensors
E526	E527 Innenvorzug Impuls	
E527	E527 Innenvorzug Freigabe	
E528	E528 Inspektion E-A 68	Inspektion Ein- Aus in der Grube, „0“=ein / „1“ = aus
E529	E529 Inspektion AUF 68A	Inspektion Auf in der Grube, „1“ = AUF
E530	E531 Inspektion AB 68B	Inspektion Ab in der Grube, „1“ = AB
E531	E532 Inspektion Schnell 68C	Inspektion Schnelltaster in der Grube, „1“ = schnell

E532	E532 Inspektion Grube: Reset	Reset erforderlich für EN81-20/50, „1“ = Reset
E533	E533 Automatischer Innenruf	Wenn „1“ dann, wird „automatischer Innenruf“ im Menü B21 deaktiviert, falls vorher aktiv.
E534	E534 Impuls Energiebezug	Zählerstand Energiezähler wird um 1 KWh erhöht
E535	E535 Impuls Energierückspeisung	Zählerstand Energierückspeisung wird um 1KWh erhöht
E536	E536 Überspannungsschutz	Wenn „1“ dann Überspannungsmeldung von Überwachung
E537	E537 Lüfterüberwachung	Wenn „0“ dann Fehlermeldung von Lüfter
E538	E538 Lichtüberwachung	Wenn „0“ dann Fehlermeldung von Überwachung (1 Leuchtmittel defekt)
E539	E539 Schwellenheizung-1	Wenn „0“ dann Fehler
E540	E540 Schwellenheizung-2	Wenn „0“ dann Fehler
E541	E541 Schwellenheizung-3	Wenn „0“ dann Fehler
E542	E542 Schwellenheizung-4	Wenn „0“ dann Fehler
E543	E543 Steckdosenüberwachung	Wenn „0“ dann Fehler
E544	E444 Lüfterüberwachung aktiv	Wenn „1“ dann Überwachung E537
E545	E545 Kabinenlüfterüberwachung	Wenn „0“ dann Fehler
E546	E546 Kab-Lüfterüberwachung aktiv	Wenn „1“ dann Überwachung E545 aktiv
E547	E547-Steuerung & Licht Aus-3	Wie Ruhefahrt E16, aber danach Fehlermeldung
E548	E548-Steuerung & Licht Aus-4	Wie Ruhefahrt E362, aber danach Fehlermeldung
E549	E549-USV-System	Wenn „1“ dann ok
E550	E550-USV Akku	Wenn „1“ dann ok
E551	E551 Rufe löschen FW	Innenrufe werden gelöscht bei FW-Düsseldorf
E552	E552 Innenruf T1-HS33	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 33
E553	E553 Innenruf T1-HS34	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 34
E554	E554 Innenruf T1-HS35	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 35
E555	E555 Innenruf T1-HS36	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 36
E556	E556 Innenruf T1-HS37	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 37
E557	E557 Innenruf T1-HS38	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 38
E558	E558 Innenruf T1-HS39	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 39
E559	E559 Innenruf T1-HS40	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 40
E560	E560 Innenruf T1-HS41	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 41
E561	E561 Innenruf T1-HS42	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 42
E562	E562 Innenruf T1-HS43	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 43
E563	E563 Innenruf T1-HS44	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 44
E564	E564 Innenruf T1-HS45	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 45
E565	E565 Innenruf T1-HS46	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 46
E566	E566 Innenruf T1-HS47	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 47
E567	E567 Innenruf T1-HS48	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 48
E568	E568 Innenruf T1-HS49	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 49
E569	E569 Innenruf T1-HS50	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 50
E570	E570 Innenruf T1-HS51	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 51
E571	E571 Innenruf T1-HS52	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 52
E572	E572 Innenruf T1-HS53	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 53
E573	E573 Innenruf T1-HS54	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 54
E574	E574 Innenruf T1-HS55	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 55
E575	E575 Innenruf T1-HS56	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 56
E576	E576 Innenruf T1-HS57	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 57
E577	E577 Innenruf T1-HS58	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 58
E578	E578 Innenruf T1-HS59	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 59
E579	E579 Innenruf T1-HS60	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 60
E580	E580 Innenruf T1-HS61	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 61
E581	E581 Innenruf T1-HS62	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 62
E582	E582 Innenruf T1-HS63	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 63
E583	E583 Innenruf T1-HS64	Innenruf Eingang Türseite 1 Haltestelle 64
E584	E584 Innenruf T2-HS33	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 33
E585	E585 Innenruf T2-HS34	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 34
E586	E586 Innenruf T2-HS35	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 35
E587	E587 Innenruf T2-HS36	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 36
E588	E588 Innenruf T2-HS37	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 37
E589	E589 Innenruf T2-HS38	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 38
E590	E590 Innenruf T2-HS39	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 39
E591	E591 Innenruf T2-HS40	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 40
E592	E592 Innenruf T2-HS41	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 41
E593	E593 Innenruf T2-HS42	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 42
E594	E594 Innenruf T2-HS43	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 43
E595	E595 Innenruf T2-HS44	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 44
E596	E596 Innenruf T2-HS45	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 45
E597	E597 Innenruf T2-HS46	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 46

E598	E598 Innenruf T2-HS47	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 47
E599	E599 Innenruf T2-HS48	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 48
E600	E560 Innenruf T2-HS49	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 49
E601	E601 Innenruf T2-HS50	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 50
E602	E602 Innenruf T2-HS51	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 51
E603	E603 Innenruf T2-HS52	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 52
E604	E604 Innenruf T2-HS53	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 53
E605	E605 Innenruf T2-HS54	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 54
E606	E606 Innenruf T2-HS55	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 55
E607	E607 Innenruf T2-HS56	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 56
E608	E608 Innenruf T2-HS57	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 57
E609	E609 Innenruf T2-HS58	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 58
E610	E610 Innenruf T2-HS59	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 59
E611	E611 Innenruf T2-HS60	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 60
E612	E612 Innenruf T2-HS61	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 61
E613	E613 Innenruf T2-HS62	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 62
E614	E614 Innenruf T2-HS63	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 63
E615	E615 Innenruf T2-HS64	Innenruf Eingang Türseite 2 Haltestelle 64
E616	E616 Brandmelder HS33	Eingang für Brandmelder Haltestelle 33
E617	E617 Brandmelder HS34	Eingang für Brandmelder Haltestelle 34
E618	E618 Brandmelder HS35	Eingang für Brandmelder Haltestelle 35
E619	E619 Brandmelder HS36	Eingang für Brandmelder Haltestelle 36
E620	E620 Brandmelder HS37	Eingang für Brandmelder Haltestelle 37
E621	E621 Brandmelder HS38	Eingang für Brandmelder Haltestelle 38
E622	E622 Brandmelder HS39	Eingang für Brandmelder Haltestelle 39
E623	E623 Brandmelder HS40	Eingang für Brandmelder Haltestelle 40
E624	E624 Brandmelder HS41	Eingang für Brandmelder Haltestelle 41
E625	E625 Brandmelder HS42	Eingang für Brandmelder Haltestelle 42
E626	E626 Brandmelder HS43	Eingang für Brandmelder Haltestelle 43
E627	E627 Brandmelder HS44	Eingang für Brandmelder Haltestelle 44
E628	E628 Brandmelder HS45	Eingang für Brandmelder Haltestelle 45
E629	E629 Brandmelder HS46	Eingang für Brandmelder Haltestelle 46
E630	E630 Brandmelder HS47	Eingang für Brandmelder Haltestelle 47
E631	E631 Brandmelder HS48	Eingang für Brandmelder Haltestelle 48
E632	E632 Brandmelder HS49	Eingang für Brandmelder Haltestelle 49
E633	E633 Brandmelder HS50	Eingang für Brandmelder Haltestelle 50
E634	E634 Brandmelder HS51	Eingang für Brandmelder Haltestelle 51
E635	E635 Brandmelder HS52	Eingang für Brandmelder Haltestelle 52
E636	E636 Brandmelder HS53	Eingang für Brandmelder Haltestelle 53
E637	E637 Brandmelder HS54	Eingang für Brandmelder Haltestelle 54
E638	E638 Brandmelder HS55	Eingang für Brandmelder Haltestelle 55
E639	E639 Brandmelder HS56	Eingang für Brandmelder Haltestelle 56
E640	E640 Brandmelder HS57	Eingang für Brandmelder Haltestelle 57
E641	E641 Brandmelder HS58	Eingang für Brandmelder Haltestelle 58
E642	E642 Brandmelder HS59	Eingang für Brandmelder Haltestelle 59
E643	E643 Brandmelder HS60	Eingang für Brandmelder Haltestelle 60
E644	E644 Brandmelder HS61	Eingang für Brandmelder Haltestelle 61
E645	E645 Brandmelder HS62	Eingang für Brandmelder Haltestelle 62
E646	E646 Brandmelder HS63	Eingang für Brandmelder Haltestelle 63
E647	E647 Brandmelder HS64	Eingang für Brandmelder Haltestelle 64
E648	E648 Etagensperrung HS33	
E649	E649 Etagensperrung HS34	
E650	E650 Etagensperrung HS35	
E651	E651 Etagensperrung HS36	
E652	E652 Etagensperrung HS37	
E653	E653 Etagensperrung HS38	
E654	E654 Etagensperrung HS39	
E655	E655 Etagensperrung HS40	
E656	E656 Etagensperrung HS41	
E657	E657 Etagensperrung HS42	
E658	E658 Etagensperrung HS43	
E659	E659 Etagensperrung HS44	
E660	E660 Etagensperrung HS45	
E661	E661 Etagensperrung HS46	
E662	E662 Etagensperrung HS47	
E663	E663 Etagensperrung HS48	
E664	E664 Etagensperrung HS49	
E665	E665 Etagensperrung HS50	

E666	E666 Etagensperrung HS51	
E667	E667 Etagensperrung HS52	
E668	E668 Etagensperrung HS53	
E669	E669 Etagensperrung HS54	
E670	E677 Etagensperrung HS55	
E671	E671 Etagensperrung HS56	
E672	E672 Etagensperrung HS57	
E673	E673 Etagensperrung HS58	
E674	E674 Etagensperrung HS59	
E675	E675 Etagensperrung HS60	
E676	E676 Etagensperrung HS61	
E677	E677 Etagensperrung HS62	
E678	E678 Etagensperrung HS63	
E679	E679 Etagensperrung HS64	
E680	E680 Parkhaltestelle HS33	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 33
E681	E681 Parkhaltestelle HS34	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 34
E682	E682 Parkhaltestelle HS35	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 35
E683	E683 Parkhaltestelle HS36	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 36
E684	E684 Parkhaltestelle HS37	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 37
E685	E685 Parkhaltestelle HS38	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 38
E686	E686 Parkhaltestelle HS39	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 39
E687	E687 Parkhaltestelle HS40	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 40
E688	E688 Parkhaltestelle HS41	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 41
E689	E689 Parkhaltestelle HS42	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 42
E690	E690 Parkhaltestelle HS43	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 43
E691	E691 Parkhaltestelle HS44	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 44
E692	E692 Parkhaltestelle HS45	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 45
E693	E693 Parkhaltestelle HS46	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 46
E694	E694 Parkhaltestelle HS47	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 47
E695	E695 Parkhaltestelle HS48	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 48
E696	E696 Parkhaltestelle HS49	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 49
E697	E697 Parkhaltestelle HS50	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 50
E698	E698 Parkhaltestelle HS51	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 51
E699	E699 Parkhaltestelle HS52	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 52
E700	E700 Parkhaltestelle HS53	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 53
E701	E701 Parkhaltestelle HS54	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 54
E702	E702 Parkhaltestelle HS55	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 55
E703	E703 Parkhaltestelle HS56	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 56
E704	E704 Parkhaltestelle HS57	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 57
E705	E705 Parkhaltestelle HS58	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 58
E706	E706 Parkhaltestelle HS59	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 59
E707	E707 Parkhaltestelle HS60	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 60
E708	E708 Parkhaltestelle HS61	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 61
E709	E709 Parkhaltestelle HS62	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 62
E710	E710 Parkhaltestelle HS63	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 63
E711	E711 Parkhaltestelle HS64	Eingang Parkhaltestelle Haltestelle 64
E712	E712 Vmax-AUF = V1	Wenn „0“ dann wird Geschwindigkeit auf V1 reduziert
E713	E713 Vmax-AB = V1	Wenn „0“ dann wird Geschwindigkeit auf V1 reduziert
E714	E714 Hotelzwangshalt-aus	Wenn „1“ dann wird Funktion „Hotelzwangshalt“ deaktiviert, falls aktiv
E715	E715 AW60-Überwachung	Wenn „0“ dann Fehler
E716	E716 S69 Bypass aktiv	Wenn „0“ dann aktiv
E717	E717 Überdruck	Wenn „0“ dann Fehler
E718	E718 Notrufüberwachung	Wenn „0“ dann Fehler
E719	E719 Bettenfahrt	Wenn „1“ dann Ausgangsmeldung „Bettenfahrt“ anstatt „Sonderfahrt“ bei Innenvorzug. Aktiv, solange Innenvorzug aktiv, auch wenn E719 nicht mehr anliegt
E720	E720 Sabbatsteuerung	Wenn „1“ dann Vorbereitung Sabbatsteuerung
E721	E721 Sabbattimer	Wenn „1“ dann Sabbatsteuerung aktiv
E722	E722 Rampe 30° offen	Scanclimber
E723	E723 Rampe offen	Scanclimber
E724	E724 Rampe geschlossen	Scanclimber
E725	E725 Rampe manueller Betrieb	Scanclimber
E726	E726 Rampe manuell öffnen	Scanclimber
E727	E727 Rampe manuell schliessen	Scanclimber
E728	E728 Stopp nächster Halt	Scanclimber
E729	E729 Motorschutzüberwachung	Scanclimber
E730	E730 Inspektionsfreigabe	Es besteht die Möglichkeit bei der Unterbrechung der Inspektionsfahrt eine Rampenfahrt-0 einzuleiten.

E731	E731 Vorraumüberwachung Türe-3	Eingang Vorraumüberwachung Türe 3 Über Kabinentüre
E732	E732 Taster Türe-3 AUF	Eingang für Taster AUF Tür 3
E733	E733 Taster Türe-3 ZU	Eingang für Taster ZU Tür 3
E734	E734 Ladezeitaster Türe-3	Eingang für Taster Ladezeit Tür 3
E735	E735 Lichtschranke Türe-3	Eingang für Lichtschranke Tür 3
E736	E736 Reversierkontakt Türe-3	Eingang für Reversierkontakt Tür 3
E737	E737 Endschalter AUF Türe-3	Eingang für Endschalter Tür AUF Tür 3
E738	E738 Endschalter ZU Türe-3	Eingang für Endschalter Tür ZU Tür 3
E739	E739-Tür-3 manuell AUF	Eingang für Taster Tür AUF Manuel Tür 3
E740	E740-Tür-3 manuell ZU	Eingang für Taster Tür ZU Manuel Tür 3
E741	E741-Penthaus-1 Anholung Besucher	
E742	E742-Penthaus-1 Anholung Penthaus	
E743	E743-Penthaus-1 Anholung Aussen	
E744	E744-Penthaus-2 Anholung Besucher	
E745	E745-Penthaus-2 Anholung Penthaus	
E746	E746-Penthaus-2 Anholung Aussen	
E747	E747-Penthaus-3 Anholung Besucher	
E748	E748-Penthaus-3 Anholung Penthaus	
E749	E749-Penthaus-3 Anholung Aussen	
E750	E750-Penthaus-4 Anholung Besucher	
E751	E751-Penthaus-4 Anholung Penthaus	
E752	E752-Penthaus-4 Anholung Aussen	
E753	E753-Penthaus-5 Anholung Besucher	
E754	E754-Penthaus-5 Anholung Penthaus	
E755	E755-Penthaus-5 Anholung Aussen	
E756	E756-Penthaus-6 Anholung Besucher	
E757	E757-Penthaus-6 Anholung Penthaus	
E758	E758-Penthaus-6 Anholung Aussen	
E759	E759-Penthaus-7 Anholung Besucher	
E760	E760-Penthaus-7 Anholung Penthaus	
E761	E761-Penthaus-7 Anholung Aussen	
E762	E762-Penthaus-8 Anholung Besucher	
E763	E763-Penthaus-8 Anholung Penthaus	
E764	E764-Penthaus-8 Anholung Aussen	
E765	E765-Rufsperrung Innenruf T1 HS17	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 17
E766	E766-Rufsperrung Innenruf T1 HS18	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 18
E767	E767-Rufsperrung Innenruf T1 HS19	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 19
E768	E768-Rufsperrung Innenruf T1 HS20	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 20
E769	E769-Rufsperrung Innenruf T1 HS21	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 21
E770	E770-Rufsperrung Innenruf T1 HS22	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 22
E771	E771-Rufsperrung Innenruf T1 HS23	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 23
E772	E772-Rufsperrung Innenruf T1 HS24	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 24
E773	E773-Rufsperrung Innenruf T1 HS25	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 25
E774	E774-Rufsperrung Innenruf T1 HS26	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 26
E775	E775-Rufsperrung Innenruf T1 HS27	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 27
E776	E776-Rufsperrung Innenruf T1 HS28	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 28
E777	E777-Rufsperrung Innenruf T1 HS29	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 29
E778	E778-Rufsperrung Innenruf T1 HS30	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 30
E779	E779-Rufsperrung Innenruf T1 HS31	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 31
E780	E780-Rufsperrung Innenruf T1 HS32	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 32
E781	E781-Rufsperrung Innenruf T1 HS33	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 33
E782	E782-Rufsperrung Innenruf T1 HS34	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 34
E783	E783-Rufsperrung Innenruf T1 HS35	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 35
E784	E784-Rufsperrung Innenruf T1 HS36	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 36
E785	E785-Rufsperrung Innenruf T1 HS37	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 37
E786	E786-Rufsperrung Innenruf T1 HS38	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 38
E787	E787-Rufsperrung Innenruf T1 HS39	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 39
E788	E788-Rufsperrung Innenruf T1 HS40	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 40
E789	E789-Rufsperrung Innenruf T1 HS41	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 41
E790	E790-Rufsperrung Innenruf T1 HS42	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 42
E791	E791-Rufsperrung Innenruf T1 HS43	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 43
E792	E792-Rufsperrung Innenruf T1 HS44	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 44
E793	E793-Rufsperrung Innenruf T1 HS45	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 45
E794	E794-Rufsperrung Innenruf T1 HS46	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 46
E795	E795-Rufsperrung Innenruf T1 HS47	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 47
E796	E796-Rufsperrung Innenruf T1 HS48	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 48
E797	E797-Rufsperrung Innenruf T1 HS49	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 49
E798	E798-Rufsperrung Innenruf T1 HS50	Sperrung des Innenrufes der Türseite-1 – Haltestelle 50

E935	E935-Rufsperrung Außenruf T2 HS43	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 43
E936	E936-Rufsperrung Außenruf T2 HS44	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 44
E937	E937-Rufsperrung Außenruf T2 HS45	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 45
E938	E938-Rufsperrung Außenruf T2 HS46	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 46
E939	E939-Rufsperrung Außenruf T2 HS47	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 47
E940	E940-Rufsperrung Außenruf T2 HS48	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 48
E941	E941-Rufsperrung Außenruf T2 HS49	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 49
E942	E942-Rufsperrung Außenruf T2 HS50	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 50
E943	E943-Rufsperrung Außenruf T2 HS51	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 51
E944	E944-Rufsperrung Außenruf T2 HS52	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 52
E945	E945-Rufsperrung Außenruf T2 HS53	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 53
E946	E946-Rufsperrung Außenruf T2 HS54	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 54
E947	E947-Rufsperrung Außenruf T2 HS55	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 55
E948	E948-Rufsperrung Außenruf T2 HS56	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 56
E949	E949-Rufsperrung Außenruf T2 HS57	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 57
E950	E950-Rufsperrung Außenruf T2 HS58	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 58
E951	E951-Rufsperrung Außenruf T2 HS59	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 59
E952	E952-Rufsperrung Außenruf T2 HS60	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 60
E953	E953-Rufsperrung Außenruf T2 HS61	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 61
E954	E954-Rufsperrung Außenruf T2 HS62	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 62
E955	E955-Rufsperrung Außenruf T2 HS63	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 63
E956	E956-Rufsperrung Außenruf T2 HS64	Sperrung des Außenrufes der Türseite-2 – Haltestelle 64
E957	E957-Überwachung Lichtgitter-1	Überwachung des Lichtgitters an Türseite 1
E958	E958-Überwachung Lichtgitter-2	Überwachung des Lichtgitters an Türseite 2
E959	E959-Überwachung Lichtgitter-3	Überwachung des Lichtgitters an Türseite 3
E960	E960-Bremstest Bremse 1	Eingangsfunktion für die Bremsspule 1 beim TÜV-Bremstest
E961	E961-Bremstest Bremse 2	Eingangsfunktion für die Bremsspule 2 beim TÜV-Bremstest
E962	E962-Bremstest Bremse 3	Eingangsfunktion für die Bremsspule 3 beim TÜV-Bremstest
E963	E963-Steuerung & Licht Aus	Impulsbetrieb zum Aktivieren von Steuerung & Licht Aus (Ruhefahrt)
E964	E964 UCM-Zone-1	Überwachung UCM-Zusatzrelais Zone-71
E965	E965 UCM-Zone-2	Überwachung UCM-Zusatzrelais Zone-72
E966	E966 Reset Fahrtzähler	
E967	E967 Reset Fahrtzähler AUF	
E968	E968 Reset Fahrtzähler AB	
E969	E969 Reset Etagenzählerzähler	
E970	E970 Reset Betriebsstundenzähler	
E971	E971 Reset Ausfallstundenzähler	
E972	E972 Reset Türbewegungszähler	
E973	E973 Reset Energiezähler	
E974	E974 Hochwasserfahrt	Aktiv wenn „0“. Wenn aktiv dann Fahrt in die Ebene-02. Danach Türe-AUF + Fehlermeldung-F258
E975	E975 Rufsperrung OBEN	Wenn „1“ dann wird kein neuer Ruf oberhalb der aktuellen Etage mehr angenommen
E976	E976 Innenvorzug mit Innenrufsperrung	Wie E186, aber es wird kein Innenruf angenommen
E977	☉ E977-Bremslüftüberwachung-E1	Eingänge für 2. Hydraulikaggregat mit Bremsselementüberwachung E1
E978	☉ E978-Bremslüftüberwachung-E2	Eingänge für 2. Hydraulikaggregat mit Bremsselementüberwachung E2
E979	☉ E979-Bremslüftüberwachung-E3	Eingänge für 2. Hydraulikaggregat mit Bremsselementüberwachung E3
E980	E980 USV-Überwachung	Wenn „1“ dann kein Fehler, wenn „0“ dann Fehler F82 USV defekt
E981	E981 Glasbruchsensor Kabine	Wenn „0“ dann Fehler
E982	E982 Glasbruchsensor Schacht	Wenn „0“ dann Fehler
E983	E983 RWA-Schachtrauchung	Wenn „0“ dann aktiv => Evakuierungsfahrt
E984	E984 Außenrufverschlüsselung AUS	Durch Anlegen einer Steuerspannung von +24V DC an einem Eingang mit der Eingangsfunktion E984 „Außenrufverschlüsselung AUS“ kann die Außenrufverschlüsselung aufgehoben werden.
E985	E985 Gefahrenguttransport	Wird die Fkt.=„1“, dann wird die Fkt. „Gefahrenguttransport“ aktiv
E986	E986 Tür-1 Notstopp	Wird die Fkt.=„1“, dann erfolgt eine Wegnahme aller Türbefehle an Tür1
E987	E987 Tür-2 Notstopp	Wird die Fkt.=„1“, dann erfolgt eine Wegnahme aller Türbefehle an Tür2
E988	E988 Tür-3 Notstopp	Wird die Fkt.=„1“, dann erfolgt eine Wegnahme aller Türbefehle an Tür3
E989	E989-Penthaus-9 Anholung Besucher	Aufzug fährt in HZ-Ebene danach in Penthausebene
E990	E990 Penthaus-9 Anholung Penthaus	Aufzug fährt in Penthausebene
E991	E991 Penthaus-9 Anholung Aussen	Aufzug fährt in HZ-Ebene, danach Ruffreigabe in Penthausebene
E992	E992-Penthaus-10 Anh. Besucher	Aufzug fährt in HZ-Ebene danach in Penthausebene
E993	E993 Penthaus-10 Anh. Penthaus	Aufzug fährt in Penthausebene
E994	E994 Penthaus-10 Anh. Aussen	Aufzug fährt in HZ-Ebene, danach Ruffreigabe in Penthausebene
E995	E995 Klappgeländer	Die Stellung des Klappgeländers auf der Kabine wird gemeldet
E996	E996 Evakuierung Flüssigkeit Grube	Wenn Eingang aktiv, dann wird eine Evakuierungsfahrt gemacht
E997	E997-Evakuierung Gasalarm	Wenn Eingang aktiv, dann wird eine Evakuierungsfahrt gemacht
E998	E998-Ausenvorzug Zielruf	Wenn Eingang aktiv, dann erfolgt die Fahrt in die Zielebene

E999	E999 Erdbebenevakuierung	Wenn der Eingang „0“ ist, dann erfolgt die Eva-Fahrt in die Zielebene
E1000	E1000 Reset Erdbebenevak.	Durch Highpegel am Eingang erfolgt der RESET der Erdbebenevakuierung
E1001	E1001 Gefahrguttransport-I2 ein	Durch Highpegel am Eingang erfolgt der Toggle-Betrieb
E1002	E1002 Gefahrguttransport-Start	Durch Highpegel am Eingang & Lichtgitterunterbrechung erfolgt der Start
E1003	E1003 NOTFALLFAHRT	Auslöseeingangsfunktion für die Notfallfahrt
E1004	E1004 eFANG Rückmeldung	Zustands-Rückmeldeeingang der elektromag.Fangvorrichtung
E1005	E1005 FTS-Betrieb	Abschaltung der EIT-Innenrufe, Ausgabe „FTS-Betrieb“
E1006	E1006	

B73- Belegung ER - EAx

In diesem Menübereich lassen sich verschiedene Funktionen den beiden Eingänge EA1 und EA2 des Etagenrechners ER-2014, sowie an den seriellen Außentableau-Rechnern SAT601 und SAT602. Die Zuordnung der Funktionen funktioniert nur in der Konfiguration als Einzelfahrer. Folgende Funktionen stehen zur Auswahl:

Funktion	Beschreibung
Außenrufvorzug Tür 1 oder/ & 2	Die im Menüpunkt B24 beschriebenen und eingestellten Zwangsanhaltungsarten, wie Einzel , Kollektiv , Einzel Weich und Einzel Entleerung stehen zur Verfügung.
Rufverschlüsselung	Rufverschlüsselung, d.h. durch Betätigen des Außenruftasters erfolgt kein Außenruf, sondern erst durch zusätzlichen Betätigung des Schlüsseltasters. Durch Anlegen einer Steuerspannung von +24V DC an einem Eingang mit der Eingangsfunktion E984 „Außenrufverschlüsselung AUS“ kann die Außenrufverschlüsselung aufgehoben werden.
Steuerung & Licht AUS	Durch Aktivierung des Parameters Ruhefahrt im Menü B608 und Wahl der entsprechenden Einstellungen kann durch Betätigung des Schlüsselschalters am Eingang EAx der Fahrkorb in eine Ruheebene bewegt und die Steuerung und das Fahrkorblicht ausgeschaltet werden.
RESET Schachtgrube	Nach Verlassen der Schachtgrube und Schließen der untersten Schachttür kann durch Betätigung des Reset Schlüsseltasters eine Verriegelung der Steuerung resetet werden, d.h. der Normalbetrieb ist wieder möglich.

B74- Entprellung Eingänge

In diesem Menübereich lassen sich die Zeiten für die Entprellung der Eingänge verändern. Folgende vier Bereiche stehen zur Verfügung:

- 1.) Entprellzeit ZR. Der Standardwert für die Zentraleinheit beträgt 30 ms.
- 2.) Entprellzeit FKR. Der Standardwert für den Fahrkorbrechner beträgt 30 ms.
- 3.) Entprellzeit ER. Der Standardwert für die Etagenrechner betragen 30 ms.
- 4.) Entprellzeit ZG. Der Standardwert für die Zusatzgruppe beträgt 30 ms.

5.0 Diagnose und Fehlerbeschreibung

Istwert-Menü

Das Istwert-Menü ist die schnellste Möglichkeit, sich über die Aufzugsanlage zu informieren. Die Menüumschaltung vom Normalmenü in das Istwert-Menü erfolgt durch den **Tastendruck der linken Taste (QUIT-Rot) länger als 1,0 Sekunden**. Die **Navigation erfolgt über die gelben Tasten**. Der **Rücksprung** in das Normalmenü erfolgt durch einen kurzen Tastendruck wiederum mit der **linken Taste (QUIT-Rot)**.



I1-Istwert-Menü Rufe für Etagen 1 bis 16

I1	1.....Rufe....16
I:	-----
A:	-----
Etage:01	^ ^ZZ

In diesem Istwert-Menü werden die Innen- und Außenrufe für die Etagen 1 bis 16 angezeigt. In der 4. Zeile wird die aktuelle HS, die Fahrtrichtung und die Kopierwerksmeldungen für Bündig Auf/Ab und die beiden Zonen angezeigt.



I2-Istwert-Menü Rufe für Etagen 17 bis 32

I1	17.....Rufe... 32
I:	-----
A:	-----
Etage:01	^ ^ZZ

In diesem Istwert-Menü werden die Innen- und Außenrufe für die Etagen 17 bis 32 angezeigt. In der 4. Zeile wird die aktuelle HS, die Fahrtrichtung und die Kopierwerksmeldungen für Bündig Auf/Ab und die beiden Zonen angezeigt.



I3-Istwert-Menü Rufe für Etagen 33 bis 48

I1	33.....Rufe... 48
I:	-----
A:	-----
Etage:01	^ ^ZZ

In diesem Istwert-Menü werden die Innen- und Außenrufe für die Etagen 33 bis 48 angezeigt. In der 4. Zeile wird die aktuelle HS, die Fahrtrichtung und die Kopierwerksmeldungen für Bündig Auf/Ab und die beiden Zonen angezeigt.



I4-Istwert-Menü Rufe für Etagen 49 bis 64

I1	49.....Rufe... 64
I:	-----
A:	-----
Etage:01	^ ^ZZ

In diesem Istwert-Menü werden die Innen- und Außenrufe für die Etagen 49 bis 64 angezeigt. In der 4. Zeile wird die aktuelle HS, die Fahrtrichtung und die Kopierwerksmeldungen für Bündig Auf/Ab und die beiden Zonen angezeigt.



I5-Istwert-Menü Kabinenposition

I5 Kabine: +xxxxxxmm Bündig: +xxxxxxmm <I> Etage:01 Fahrt:V
--

In diesem Istwert-Menü wird die aktuelle Kabinenposition in mm angegeben. Der zweite Wert zeigt den gelernten Bündigwert in mm an.
In der 4. Zeile wird die aktuelle HS, sowie die Fahrtrichtung Auf oder Ab an.



I6-Istwert-Menü Türen & SiKr

I6 Tür1:<> LRV AZ az Tür2:<> LRV AZ az U10:- U11:- U12:- Etage:01
--

1./2.Zeile: L: Lichtgitter Tür1/2/3
R: Reversierkontakt Tür1/2/3
V: Vorfeldüberwachung Tür1/2/3
A: Türbefehl-AUF Tür1/2/3
Z: Türbefehl ZU Tür1/2/3
a: Endschalter auf Tür1/2/3
z: Endschalter zu Tür1/2/3
3.Zeile: Sicherheitskreis Zusatznd Türe: U10/U11/U12



I7-Istwert-Menü Sicherheitskreis

I7 Sicherheitskreis U1.....U12 ----- Etage:01
--

In diesem Istwert-Menü wird der Status der 12 Sicherheitskreisabgriffe angezeigt.



I8-Istwert-Menü Kommandos

I8 Kommandos VAin01234 K31 K32 K33 K34 Etage:01
--

2.Zeile: Fahrbefehle
3.Zeile: Vorsteuerung K31.K34



I9-Istwert-Menü Modem; aktiv, vorhanden, Signalstärke

I9 Modem: suche/bereit Sig:050% T-Mobile D Etage:01

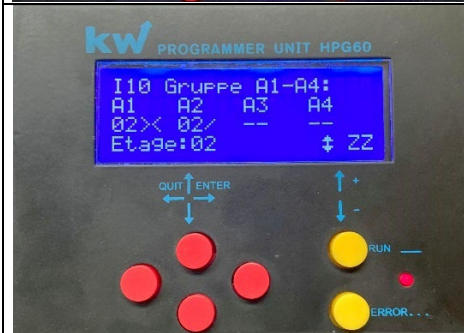
1.Zeile: Zustand Modem (aus/bereit/suche/online/Verbindungsaufbau)
2.Zeile (nur GSM-Modem): Empfangsstärke - Netzanbieter



I9-Istwert-Menü Gateway; aktiv, Karte online, Signalstärke.

I9 Gateway:	aktiv
Online:*	Signal:022%
Etagel:01	

- 1.Zeile:Zustand Gateway (aus/aktive)
- 2.Zeile Karte ist online:* Signalstärke - Netzanbieter



I10-Istwert-Menü Gruppe A1 – A4.

I10 Gruppe	A1 - A4:		
A1	A2	A3	A4
----	----	----	----
Etagel:01			

- 1.Zeile: Überschrift Gruppenmitglieder
- 2.Zeile: A1 A2 A3 A4
- 3.Zeile: Jeweils Etagenstand -Türbewegung/Fahrtrichtung



I11-Istwert-Menü Gruppe A5 – A8.

I11 Gruppe	A5 - A8:		
A5	A6	A7	A8
----	----	----	----
Etagel:01			

- 1.Zeile: Überschrift Gruppenmitglieder
- 2.Zeile: A5 A6 A7 A8
- 3.Zeile: Jeweils Etagenstand -Türbewegung/Fahrtrichtung

C0 Steuerungsreset über das Handprogrammiergerät

Im **Untermenü C0 RESET** ist es möglich die Steuerungsrechner zurückzusetzen. Falls es während des Montagebetriebes oder Fehlersuche zu einem Zustand kommen sollte in der sich die Steuerung verriegelt, kann über das HPG60 ein Steuerungsreset ausgelöst werden. Zum Beispiel ist es durch Setzen von Innenrufen möglich, den Fahrkorb wieder zu bewegen.

C1 Rufeingabe über das Handprogrammiergerät

Im **Untermenü C1 Rufeingabe** ist es möglich den Punkt **C10 Innenrufe** aufzurufen. Mit Hilfe der beiden rechten Tasten und der Enter-Taste können Innenrufe gesetzt werden, die dann von der Steuerung abgearbeitet werden.

Dadurch, dass das HPG60 am Zentralrechner, Fahrkorbrechner und Innentableaurechner eingesteckt werden kann, Hat man die Möglichkeit, Von verschiedenen Stellen aus Innenkommandos zugeben. Der Menüpunkt **C11 Außenrufe** ist zurzeit nicht aktivierbar.

Im Menüpunkt **C12 Zufallsrufe Innen** kann der Zufallsgenerator für Innenrufe aktiviert werden. Die Funktion kann zeitlich terminiert werden durch Eingabe einer zeitlichen Obergrenze von bis zu 48 Stunden.

Im Menüpunkt **C13 Zufallsrufe Außen** kann der Zufallsgenerator für Außenrufe aktiviert werden. Die Funktion kann ebenfalls zeitlich terminiert werden durch Eingabe einer zeitlichen Obergrenze von bis zu 48,0 Stunden

C2 Ein- und Ausgangssignale

Im **Untermenü C2 Ein- und Ausgangssignale** ist es möglich, die anstehenden Signale zu betrachten, sowie die programmierten Ausgangs- und Eingangsfunktionen auf dieser Klemme zu erkennen!



Mit der oberen und der unteren roten Taste kann der gewünschte Stecker gewählt werden, z.B. **ZA**. Mit den beiden rechten gelben Tasten kann das Bit gewählt werden, z.B. wie hier **ZA0**.

In abwechselnder Darstellung wird das Bit und die hinterlegte Ausgangs- und Eingangsfunktion dargestellt, z.B. befindet sich an der Klemme ZA0 keine Ausgangsfkt., dafür aber die Eingangsfkt. „Sicherheitsschaltung-Status“. An der Klemme liegt keine Spannung an!

Stecker	Gerät	Bit 0 bis 7	Zeichenerklärung:
ZA	ZR	ZA0 bis ZA7	
ZB	ZR	ZB0 bis ZB7	„*“ Es liegt eine +24V Spannung an der Klemme an
ZC	ZR	ZC0 bis ZC7	
ZD	ZR	ZD0 bis ZD7	
FE	FKR	FE0 bis FE7	
FF	FKR	FF0 bis FF7	
IC	EIT	IC0 bis IC7	
ID	EIT	ID0 bis ID7	
IE	EIT	IE0 bis IE7	

C3 Fehlerspeicher

Im **Untermenü C3** ist der Fehlerspeicher bei C31 untergebracht. Der Fehlerspeicher besitzt eine Tiefe von **200** möglichen Fehlereinträgen. Der aktuellste Eintrag steht immer auf Position Eins und verschiebt alle nachfolgenden Einträge auf eine tiefere Position. Nach Rückkehr zur obersten Fehlerposition besteht die Möglichkeit im Menü C30 den Fehlerspeicher zu löschen.

Der Fehlerspeicher ist im Akku-RAM des Uhrenbausteines abgelegt und ist so gegen Netzausfall gesichert.

Wählt man einen bestimmten Fehler an, so kann durch **Drücken der gelben Taste aufwärts**, folgende zusätzliche Informationen zur Fehlersituation abgerufen werden:

Zeile Oben	Etagenstand und Fahrtrichtung	Schachtschalter (Vorend Oben & Unten, Bündig Auf & Ab, Zone 1 & Zone 2)
Zeile Unten	Ausgabe der Kommandos (Auf, Ab, Vi, Vn, V0, V1, V2, V3)	Ausgabe der Schützensteuerung (Auf, Ab, K5, K7)

C4 TÜV-Abnahme

In diesem Kapitel werden die einzelnen TÜV-Funktionen genannt und deren Funktion kurz erläutert. Eine genaue Beschreibung und die Durchführung der Funktion finden sie im Kapitel: „**I04 -Durchführung der TÜV-Funktionen C41 bis C418**“.

Im **Untermenü C40 Laufzeittest** ist es möglich, alle Laufzeiten für die nächste Fahrt auf 1,0 Sekunden zu begrenzen.

Im **Untermenü C41 Pufferfahrt Kabine** ist es möglich, mit der Rückholsteuerung abwärts ohne Zwangsverzögerung durch den Vorendschalter 13B auf den Kabinen-Puffer zu fahren, wenn der Endschalter Unten durch Fachpersonal an der Klemmleiste X1 vorübergehend gebrückt wurde. Die Geschwindigkeit V3 wird für diese Fahrt gewählt.

Im **Untermenü C42 Pufferfahrt Gegengewicht** ist es möglich, mit der Rückholsteuerung aufwärts ohne Zwangsverzögerung durch den Vorendschalter 13A auf den Gegengewichts-Puffer zu fahren, wenn der Endschalter Oben durch Fachpersonal an der Klemmleiste X1 vorübergehend gebrückt wurde. Die Geschwindigkeit V3 wird für diese Fahrt gewählt.

Im **Untermenü C43 Fangprobe** ist es möglich, den Kurzschlusschutz und die Überwachungsfunktion $V < 0,2$ m/s zu deaktivieren.

Im **Untermenü C44 Treibfähigkeit** wird die Geschwindigkeit des Fahrkorbes, sowie die Drehzahl des Antriebes ausgegeben.

Im **Untermenü C45 Bremstest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, bei eingeschalteter Rückholsteuerung den Kurzschluss-Schutz und die Überwachungsfunktion $V < 0,2$ m/s zu deaktivieren. Zur Sicherheit wird die Überwachungsfunktion $V > V_n$ wenn aktiviert, die den Bremstest bei Überschreiten der Nenngeschwindigkeit beendet (Beide Bremsspulen werden spannungslos).

Im **Untermenü C46 Fernauslöser Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion des Fernauslösers für die Kabine über den Taster S50 zu betätigen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

Im **Untermenü C47 Reset Fernauslöser Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbaren Fernauslösern für die Kabine mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen Zurückzusetzen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

Im **Untermenü C48 Fernauslöser Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion des Fernauslösers für das Gegengewicht über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

Im **Untermenü C49 Reset Fernauslöser Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbaren Fernauslösern für das Gegengewicht mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen Zurückzusetzen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

Im **Untermenü C410 Endschaltefahrt Oben** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den oberen Bündig zu überfahren und so auf den oberen Endschalte zu fahren.

Im **Untermenü C411 Endschaltefahrt Unten** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den unteren Bündig zu überfahren und so auf den unteren Endschalte zu fahren.

Im **Untermenü C412 Schaltschranktemperaturtest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den Schwellwert der Temperaturüberwachung so abzusenken, dass sofort ein Fehlereintrag erfolgt. Dies ist allerdings nur möglich bei aktiver Funktion der Temperaturüberwachung.

Im **Untermenü C413 Motorkaltleitertest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Motorkaltleiter softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Voraussetzung ist natürlich, dass im Menü B600 Überwachungsfunktionen die Motorkaltleiterüberwachung aktiv ist.

Im **Untermenü C414 DSK-Impulsgebertest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Impulsgeber der Schachtkopierung softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Voraussetzung ist natürlich, dass im Menü B600 Überwachungsfunktionen die DSK-Überwachung aktiv ist.

Im **Untermenü C415 Test Absinkverhinderung Aus** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion die Absinkverhinderung für die Kabine über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

Im **Untermenü C416 Test UCM-Zonenfahrt** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Rückholsteuerung und der Funktion UCM-Zonenfahrt, das Verlassen der Türzone bei geöffneter Tür nach EN 81-1/2 A3 - 9.13.2 zu simulieren.

Im **Untermenü C417 Test Bremsenbremse-1** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt die Überwachung des Bremsenbremse-1 softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Dies entspricht einer physikalischen Unterbrechung der Leitung des jeweiligen Bremsenbremse-1. Dies wird benötigt bei überwachungspflichtigen Bremsenbremse-1, um so ein Versagen eines Bremsenbremse-1 nach EN 81-20 zu simulieren.

Im **Untermenü C418 Test Bremsstest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Bremsstest zu aktivieren. Nach Betätigung der entsprechenden Schlüsseltaster S82A oder S82B wird nach Anhalten der Aufzugskabine der Bremsweg in mm angezeigt. Diese Funktion ist nur im Zusammenwirken mit einem GOLIATH-90 Umrichter anwendbar.

Im **Untermenü C419 Test Richtungswechselzähler** ist es möglich, durch Test-Aktivierung eine Auslösung des Richtungswechselzählers für die Tragseile / Tragriemen zu simulieren.

Im **Untermenü C420 Test Seilverschleisszähler** ist es möglich, durch Test-Aktivierung eine Auslösung des Seilverschleisszählers für die Tragseile / Tragriemen zu simulieren.

Im **Untermenü C421 Test Bremsenbremse-2** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt die Überwachung des Bremsenbremse-2 softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Dies entspricht einer physikalischen Unterbrechung der Leitung des jeweiligen Bremsenbremse-2. Dies wird benötigt bei überwachungspflichtigen Bremsenbremse-2, um so ein Versagen eines Bremsenbremse-2 nach EN 81-20 zu simulieren.

Im **Untermenü C422 Test Reset GB-Vorabschaltung** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbarer Vorabschaltung des Gb für die Kabine mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen Zurückzusetzen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

**SAFE-Schachtkopierungssysteme:**

Bei Verwendung einer SAFE-Schachtkopierung können die Einstellungen im Menü D9 betrachtet werden.

Im **Untermenü C423 Test Rohrbruch Hydraulik** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei der Nächsten Fahrt mit der Rückholsteuerung in Abwärtsrichtung die schnelle Geschwindigkeit (V2) auszugeben. Dadurch kann die Funktion des Rohrbruchventils getestet werden. Die Fehlermeldung „Übergeschwindigkeit“ wird ignoriert und es erfolgt kein Fahrabbruch.

Im **Untermenü C425 Test eFANG (elektromagnetische Fangvorrichtung)** kann durch das Prozessorsystems DAVID-613 die **elektromagnetische Fangvorrichtung** softwaretechnisch ausgelöst werden.

Im **Untermenü C426 Reset eFANG (elektromagnetische Fangvorrichtung)** kann durch das Prozessorsystems DAVID-613 ein Reset an der **elektromagnetische Fangvorrichtung** softwaretechnisch ausgelöst werden.

C5 Bündigkeitskontrolle



Im **Untermenü C5 Bündigkeitskontrolle** wird die aktuelle Position des Fahrkorbes zum absoluten Bündigwert in mm ausgegeben.
Steht der Fahrkorb zu hoch in der Haltestelle, wird ein Zahlenwert mit einem + Vorzeichen ausgegeben.
Ein Minus bedeutet, dass der Fahrkorb in Bezug zur ausgemessenen Position zu niedrig steht.

C6 Gerätekontrolle



Im **Menü C60 Gerätekontrolle** wird im **Unterpunkt ER 00 bis 16 und ER16 bis 32** der Zustand aller Geräte am Schachtbus, d.h. alle Etagenrechner und Zusatzgruppen, ausgegeben.

Zeichenerklärung:

- „- „ Es ist kein Etagenrechner an dieser Adresse vorhanden
- „* “ Etagenrechner an dieser Adresse ist in Ordnung
- „? “ Etagenrechner an dieser Adresse hat einen Defekt

Außerdem kann der **Impulsstand bei digitaler Schachtkopierung** betrachtet werden. Für ein ordnungsgemäßes Zählen ist es erforderlich, dass der Impulsstand in die eine Richtung zunimmt und in die andere Richtung abnimmt.

Außerdem findet man dort die **Revisionsnummer** der einzelnen Betriebssystemblöcke.

Zur Programmierung der Etagenrechner ER-2007 dient der **Parameter Etagenrechner Adresse programmieren**.

Der zu programmierende Etagenrechner ER-2007 wird mit dem RJ-45 Kabel mit der Zentraleinheit verbunden. Alle anderen Etagenrechner dürfen nicht verbunden sein. Die Programmierbrücke am ER-2007 muss gesetzt sein.

Durch Wahl der Etagennummer (01 bis 32) bekommt der ER-2007 seine Adresse. Danach wird der ER-2007 in die entsprechende Etage montiert.

C7 Montagefahrt



Im **Untermenü C7, Punkt C70 Montagefahrt** kann bei aktiver Rückholsteuerung dieser Parameter aktiviert werden. Bei der Montage einer Aufzugsanlage sind am Anfang die Schalter des Sicherheitskreises noch nicht gesetzt. Diese Funktion ermöglicht, obwohl die Sicherheitseingänge U3 bis U12 ohne Spannung sind, eine Fahrbewegung mit der Rückholsteuerung. Voraussetzung ist, dass an U1 und U2 Spannung anliegt.
Dies wird automatisch erreicht durch Verwendung einer KW-Montagebirne.

C8 Ereignisspeicher



Im Untermenü C8, Punkt C81 Ereignisspeicher




Ereignisspeicher mit den 200 letzten Ereignissen.

- Meldung-00: Netz-EIN
- Meldung-10: Brandfall-EIN
- Meldung-11: Brandfallebene erreicht
- Meldung-12: Brandfall-AUS
-
- Meldung-95: Modem-externer Anruf

Ereignisspeicher

	Ereignisname	M55 Schachtlicht-EIN
	M00 Netz ein	M56 Schachtlicht-AUS
	M01 Inspektion ein	M57 Erdbebenevakuierung ein
	M02 Inspektion aus	M58 Erdbebenevakuierungsebene
	M03 Rückhol ein	M59 Erdbebenevakuierung aus
	M04 Rückhol ein	M60 Entlastungsfahrt START
	M05 Ruhefahrt ein	M61 Entlastungsfahrt ENDE
	M06 Ruhefahrt aus	
	M07 Notstrom ein	
	M08 Notstromebene erreicht	
	M09 Notstrom aus	
	M10 Brandfall ein	
	M11 Brandfallebene erreicht	
	M12 Brandfall aus	
	M13 Feuerwehranholung ein	
	M14 Feuerwehrrinnen ein	
	M15 Feuerwehr aus	
	M16 Rettungsfahrt ein	
	M17 Rettungsebene	
	M18 Rettungsfahrt aus	
	M19 Aufzugswärter ein	
	M20 Aufzugswärter aus	
	M21 Begleitemodus ein	
	M22 Begleitemodus aus	
	M23 Totmannbetrieb ein	
	M24 Totmannbetrieb aus	
	M25 WLAN-Verbindung ein	
	M26 WLAN-Verbindung aus	
	M27 Sabbatsteuerung ein	
	M28 Sabbatsteuerung aus	
	M29 Innenvorzug ein	
	M30 Innenvorzug aus	
	M31 Aussenvorzug ein	
	M32 Aussenvorzug ein	
	M33 Aussenrufsperrung ein	
	M34 Aussenrufsperrung aus	
	M35 Revision-Tür-Zu ein	
	M36 Revision-Tür-ZU aus	
	M37 Führerbetrieb ein	
	M38 Führerbetrieb aus	
	M39 Fehlerspeicher löschen	
	M40 Wartungsschalter ein	
	M41 Wartungsschalter aus	
	M42 Hochwasserfahrt EIN	
	M43 Hochwasserfahrt AUS	
	M44 Richtungswechselzähler ein	
	M45 Richtungswechselzähler aus	
	M46 Richtungswechselzähler Warnung	M95 Modem ext. Anruf
	M47 Richtungswechselzähler Reset	M96 SAFEKOPIERUNG Relaiatest
	M48 Seilverschleißzähler ein	M97 Test eFang OK
	M49 Seilverschleißzähler aus	
	M50 Seilverschleißzähler Warnung	
	M51 Seilverschleißzähler Reset	
	M52-Gasalarm-EIN	
	M53-Gasalarm-Evakuierungsebene erreicht	
	M54-Gasalarm-AUS	

C9 Türsteuerung manuell

	<p>Im Untermenü C9, Punkt C90 Tür 1 AUF / ZU</p> <p>Die Türen können nur im Inspektionsbetrieb mit den beiden gelben Taster P-AUF (Tür 1 -AUF) und P-AB (Tür 1 -ZU) manuell angesteuert werden.</p>
	<p>Im Untermenü C9, Punkt C91 Tür 2 AUF / ZU</p> <p>Die Türen können nur im Inspektionsbetrieb mit den beiden gelben Taster P-AUF (Tür 2 -AUF) und P-AB (Tür 2 -ZU) manuell angesteuert werden.</p>
	<p>Im Untermenü C9, Punkt C92 Tür 3 AUF / ZU</p> <p>Die Türen können nur im Inspektionsbetrieb mit den beiden gelben Taster P-AUF (Tür 3 -AUF) und P-AB (Tür 3 -ZU) manuell angesteuert werden.</p>

F01 Fehlerbeschreibung

Fehlernr	Fehlereintrag	Fehlerbeschreibung
F00	F00-Phase Notstrom	Die Phase für die Kabinenlichtversorgung, bzw. das Notstromgerät fehlt. Entweder ist die Sicherung F5 gefallen oder bei der Einspeisung fehlt die Phase L2.
F01	F01-Überspannungsschutz	
F02	F02-Sicherheitskreis U1	Die Sicherheitskreisspannung fehlt. Entweder ist die Sicherung F7 für den Sicherheitskreis gefallen oder bei der Einspeisung fehlt die Phase L1.
F03	F03-Sicherheitskreis U2	Der Nothalt in der Schachtgrube wurde betätigt und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F04	F04-Sicherheitskreis U3	Die Grubentür wurde geöffnet oder der Kontakt des Regler Spannunggewichtes betätigt und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F05	F05-Sicherheitskreis U4	Die Wartungstür wurde geöffnet oder der Kontakt des Schließseilschalters im Schacht betätigt und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F06	F06-Sicherheitskreis U5	Der Kontakt des Geschwindigkeitsbegrenzers hat ausgelöst und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F07	F07-Sicherheitskreis U6	Der Notendschalter Oben oder Unten hat ausgelöst und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F08	F08-Sicherheitskreis U7	Ein Pufferkontakt hat ausgelöst und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F09	F09-Sicherheitskreis U8	Der Fangkontakt Kabine hat ausgelöst und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F10	F10-Sicherheitskreis U9	Der Kontakt des Schließseilschalters Kabine, oder der Lukenkontakt, oder der Nothalt Kabine hat ausgelöst und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F11	F11-Sicherheitskreis U10	Eine Schachttür wurde während der Fahrt geöffnet und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F12	F12-Sicherheitskreis U11	Eine Kabinentür wurde während der Fahrt geöffnet und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F13	F13-Sicherheitskreis U12	Ein Sperrmittelkontakt hat während der Fahrt geöffnet und damit den Sicherheitskreis unterbrochen.
F14	F14-Spannung-24V-ZR	Die Spannungsausgabe +24V DC des Zentralrechners ist überlastet, bzw. es liegt ein Kurzschluss vor.
F15	F15-Brücke U10-U11	
F16	F16-Spannung-24V-FKR	Die Spannungsausgabe +24V DC des Fahrkorbrechners ist überlastet, bzw. es liegt ein Kurzschluss vor
F17	F17-Türmotortemperatur	Die PTC-Überwachung des Türmotors hat ausgelöst.
F18	F18-Kabinenlicht defekt	Das Kabinenlicht im Fahrkorb ist defekt.
F19	F19-Zonenschalter (Scanclimber)	Nur Scanclimber: Defekt am Zonenschalter
F20	F20-Vorendschalter oben+unten aktiv	Beide Vorendschalter sind aktiv. Entweder ist einer der beiden Schalter defekt oder falsch montiert. Die Anlage wird gesperrt.
F21	F21-Vorendschalter oben defekt	Der Vorendschalter Oben S13A schaltet nicht, obwohl die oberste Haltestelle erreicht ist.
F22	F22-Vorendschalter unten defekt	Der Vorendschalter Unten S13B schaltet nicht, obwohl die unterste Haltestelle erreicht ist.
F23	F23-Vorendschalter oben+unten defekt	Der Vorendschalter Oben S13A und Unten S13B schaltet nicht, obwohl beide Endetagen angefahren wurden.
F24	F24-Vorendschalter-2 oben+unten aktiv	Beide 2.Vorendschalter sind aktiv. Entweder ist einer der beiden Schalter defekt oder falsch montiert. Die Anlage wird gesperrt.
F25	F25-Vorendschalter-2 oben defekt	Der 2.Vorendschalter Oben S15A schaltet nicht, obwohl die oberste Haltestelle erreicht ist.
F26	F26-Vorendschalter-2 unten defekt	Der 2.Vorendschalter Unten S15B schaltet nicht, obwohl die unterste Haltestelle erreicht ist.
F27	F27-Vorendschalter-2 oben+unten defekt	Der 2.Vorendschalter Oben S15A und Unten S15B schaltet nicht, obwohl beide Endetagen angefahren wurden.

F28	F28-Bolzen Endschalter aus	Bei der Bolzenaufsetzvorrichtung wird erwartet, dass die (der) Endschalter deaktiv sind
F29	F29-Bolzen Endschalter ein	Bei der Bolzenaufsetzvorrichtung wird erwartet, dass die (der) Endschalter betätigt sind.
F30	F30-UCM-Sperrventil	Bei den Hydraulikblöcken Bucher iValve/ Oildynamic NGV-A3 hat ein Wegschleichen aus der Haltestelle stattgefunden -> A3 Fall -> Sperrung der Anlage.
F31	F31-UCM-KW	Beim Verlassen der Inneren Zone mit offener Tür-> A3 Fall -> Sperrung der Anlage.
F32	F32-UCM-Überwachung	Beim Verlassen der Inneren Zone mit offener Tür-> A3 Fall -> Sperrung der Anlage.
F33	F33-GB-Absinkschutz	Beim Verlassen der Inneren Zone mit offener Tür-> A3 Fall am GB mit Absinkschutz -> Sperrung der Anlage.
F34	F34-U10-Schachtüre	Die Fehlermeldung F34 „U10-Schachtür“ deutet auf eine gefährliche Brückung im Bereich der Schachtüren hin. Kontrollieren Sie an der Klemmliste X6 Schachtgrube und X1 Schachtschrank, sowie die Schachtürkontakte auf Brückungen!
F35	F35-U11-Kabinentüre	Die Fehlermeldung F35 „U11-Kabinentür“ deutet auf eine gefährliche Brückung im Bereich der Kabinentüren hin. Kontrollieren Sie an der Klemmliste X11 Inspektionskasten und X1 Schachtschrank, sowie die Kabinentürkontakte auf Brückungen!
F36	F36-Nachregulieren Bereich	Bei der Nachregulierung wurde der Nachregulierbereich verlassen.
F37	F37-Nachregulieren Zeit	Bei der Nachregulierung wurde die maximale Nachregulierungszeit überschritten.
F38	F38-Nachregulieren Versuche	Bei der Nachregulierung wurde die maximale Anzahl der Versuche überschritten.
F39	F39-Schnellstart	Diese Meldung wird eingetragen, wenn beim Schnellstart die Rückmeldung E524 nicht richtig ist. Nur Fehlereintrag, kein Fahrtabbruch. Die Fahrt wird im Fehlerfall ohne Schnellstart gestartet
F40	F40-Türendschalter-ZU	Bei der Betätigung des Bypassschalters ist es erforderlich, dass der Tür-Zu-Endschalter mit ausgewertet wird, um die Funktion des Bypasses einzuleiten. Ein fehlender Türendschalter-Zu oder eine fehlende Aktivierung im Menü B600 führt zum Fehler und damit zur Fehlermeldung!
F41	F41-Reglerstörung	Die Regelung meldet eine Störung.
F42	F42-Batterieüberwachung	Das EOS-system oder ein Überörtliches Notrufsystem hat eine schlechte Batteriekapazität gemeldet.
F43	F43-Schaltschranktemperatur-2	Die Schaltschranktemperatur wurde, bezogen auf die eingestellte Schwelle, unterschritten. -> zu Kalt!
F44	F44-Schaltschranktemperatur-1	Die Schaltschranktemperatur wurde, bezogen auf die eingestellte Schwelle, überschritten. -> zu Heiß!
F45	F45-Motortemperatur	Der Kaltleiter des Hubmotors hat ausgelöst.
F46	F46-Laufzeit-Start	Die eingestellte Zeitdauer für die Laufzeitüberwachung des Startvorganges wurde überschritten. Nach einer einstellbaren Anzahl von Versuchen muss sich die Anlage sperren.
F47	F47-Laufzeit-Fahrt	Die eingestellte Zeitdauer für die Laufzeitüberwachung des Fahrtvorganges wurde überschritten.
F48	F48-Laufzeit-Verzögerung	Die eingestellte Zeitdauer für die Laufzeitüberwachung des Verzögerungsvorganges wurde überschritten.
F49	F49-Laufzeit-Halt	Die eingestellte Zeitdauer für die Laufzeitüberwachung des Anhaltevorganges wurde überschritten.
F50	F50-U12-Riegel	Am Abgriff U12 des SiKr ist ein Fehler aufgetreten – Irrtümliche Brückung des Sperrmittelkreises.
F51	F51-Bremslüftüberwachung	Die Überwachung der Bremsenlemente auf ihren Funktionsablauf.
F52	F52-Bremsverschleissberwachung	Die Überwachung der Bremsbeläge des Hubmotors hat angesprochen.
F53	F53-Schützüberwachung Stopp	Die Überwachung der Haupt- und Bremsschütze hat angesprochen. Die Schütze fallen nicht ab.

F54	F54-Bremselement Gleichlauf	Die Kanäle der Bremselementeüberwachung werden auf Gleichlauf kontrolliert.
F55	F55-Schützüberwachung Fahrt	Die Überwachung der Haupt- und Bremsschütze hat während der Fahrt angesprochen.
F56	F56-Phasenumkehrung	Die Phasenumkehrüberwachung hat angesprochen-Phasenfolge U – V – W ist falsch!
F57	F57-Brems+Riegelspannung	Die Spannungsüberwachung der Brems- und Riegelspannung hat angesprochen. -> Spannungsausfall!
F58	F58-Minderdruck	Die Minderdrucküberwachung hat angesprochen. -> Druckabfall im Hydraulikkreis!
F59	F59-Seildehnung	Fehlermeldung des Lastmesssystemes über eine ungleichmäßige Dehnung eines Seiles
F60	F60-A3-Fall	Der Fahrkorb hat die Haltestelle mit offener Tür verlassen und die Anlage wurde gesperrt. (Auch bei Simulation) Reset des Fehlers durch: 1.) Im Menü C0 Steuerung Reset 2.) Gleichzeitiges Drücken der drei Taster Wartung-RufOben -RufUnten an der Zentraleinheit ZR 3.) Stromlosschalten des FKR im Inspektionskasten.
F61	F61-Tür Schließen	Die Tür konnte in dem angegebenen Zeitlimit nicht geschlossen werden.
F62	F62 Trenntüre offen"	Die Trenntür ist offen.
F63	F63-Klappschürze	Die Klappschürze fährt nicht wieder aus, obwohl die unterste Haltestelle verlassen wurde.
F64	F64-Überdruck	Überdruckfehler durch Eingangsfunktion E717. Wenn E717=0 dann Fehler
F65	F65-Taster Aussenruf-1	Taster Außenruf Auf klemmt.
F66	F66-Taster Aussenruf-2	Taster Außenruf Ab klemmt.
F67	F67-Taster Tür-AUF defekt	Es erfolgt ein Eintrag, wenn der Taster länger als 45 Sekunden im Stillstand, bzw. im Normalbetrieb betätigt ist.
F68	F68-Lichtschanke blockiert	Es erfolgt ein Eintrag, wenn die Lichtschanke länger als 45 Sekunden im Stillstand, bzw. im Normalbetrieb betätigt ist.
F69	F69-Reversierkontakt	Es erfolgt ein Eintrag, wenn der Kontakt länger als 45 Sekunden im Stillstand, bzw. im Normalbetrieb betätigt ist.
F70	F70-Gesperrt-Notendschalter	Der Hydraulikaufzug ist in den Notendschalter gefahren und hat nach dessen Verlassen notabgesenkt.
F71	F71-Gesperrt-Laufzeitüberwachung	Der Hydraulikaufzug hat nach dem Auftreten eines Laufzeitfehlers abgesenkt.
F72	F72-Gesperrt-TV60-1	Zwei Eingänge der TV60-1 werden auf Gleichlauf überwacht.
F73	F73-Gesperrt-TV60-2	Zwei Eingänge der TV60-2 werden auf Gleichlauf überwacht.
F74	F74-AW60-Überwachung	Die Öffner-Überwachungskette der Notbefreiungsschalter arbeitet nicht ordnungsgemäß.
F75	F75-Notrufüberwachung	Die Überwachung des Notrufgerätes hat angesprochen
F76	F76-Motorschutzüberwachung	Die Überwachung des Motorschutzschalters hat angesprochen.
F77	F77-Hydraulikrampe (Scanclimber)	Nur für Scanclimber: Fehler am Ablauf der Hydraulikrampe-Rampe öffnet sich nicht oder Rampe lässt sich nicht schließen (kein Erreichen des Endschalters).
F78	F78-DSK 2.Vorendschalter unten	Die digitale Schachtkopierung hat festgestellt, dass der gezählte Impulsstand nicht mit dem Impulsstand am Vorendschalter Unten übereinstimmt. Eine Korrektur wurde ausgeführt.
F79	F79-DSK 2.Vorendschalter oben	Die digitale Schachtkopierung hat festgestellt, dass der gezählte Impulsstand nicht mit dem Impulsstand am Vorendschalter Oben übereinstimmt. Eine Korrektur wurde ausgeführt.
F80	F80-Kommunikation I/O-CPU"	Die Zentralrecheneinheit ist intern gestört. Bitte Kundendienst verständigen.
F81	F81-Kommunikation FKR	Die Kommunikation zum Fahrkorbrechner ist gestört. Ist das 15 pol. D-Sub-Kabel richtig gesteckt oder beschädigt?

F82	F82-USV Defekt / Leer	Die USV zur Notbefreiung ist defekt, bzw. der Ladezustand ist leer.
F83	F83-DSK Richtung	Normalbetrieb: Dies bedeutet, dass die Kabine sich in die andere Richtung bewegt, als die gewünschte Fahrtrichtung! → Arbeitet die Regelung ordnungsgemäß? Montagebetrieb: Hier kann die Ursache darin liegen, dass die Impulsgeberspuren getauscht werden müssen.
F84	F84-DSK keine Impulse	Aus dem Impulsgeber der digitalen Schachtkopierung kommen keine Impulse. Ist der Geber und der Impulseingang in Ordnung?
F85	F85-DSK Etagenzahl	Die durch die Lernfahrt ermittelte Etagenzahl stimmt nicht mit der eingetragenen überein. Bitte Eintragung in der Software und Zonenschalter auf Schaltabstand & Funktion überprüfen.
F86	F86-Korrektur ZONE	Korrekturfahrt wurde ausgelöst durch Zählerabweichung an der Zone.
F87	F87-Korrektur Vorendschalter unten	Korrekturfahrt wurde ausgelöst durch Zählerabweichung Vorendschalter unten.
F88	F88-Korrektur Vorendschalter oben	Korrekturfahrt wurde ausgelöst durch Zählerabweichung Vorendschalter oben.
F90	F90 Watchdog-Reset	Interner Reset durch Watchdog.
F91	F91 Reset-Gruppenbus	Interner Reset durch Fehler auf dem Gruppenbus.
F92	F92 Sicherheitsschaltung	Die Sicherheitsschaltung hat sich gesperrt. Ursache sind eine fehlende, oder verzögerte Zone.
F93	F93 Liftbuskommunikation	Auf dem Liftbus (Kommunikation Regelung-STG) ist ein Fehler aufgetreten.
F94	F94 Test-Sicherheits-Lichtgitter	Es wurde ein Fehler vom Sicherheitslichtgitter gemeldet, welcher beim Selbsttest ermittelt wurde.
F95	F95-Unterbrechung Sicherheitslichtgitter	Es wurde ein Fehler vom Sicherheitslichtgitter gemeldet, nämlich eine Unterbrechung während der Fahrt.
F96	F96 Bremsentest	Wird ausgegeben, wenn E960/961/962 aktiviert wurde, aber Parameter BREMSENTEST im Menü C418 nicht aktiviert wurde
F97	F97 ZONE prellt	Abstand zwischen Zonenmagnetschalter (S71 oder S72) und Magnet zu klein oder Magnetschalter defekt.
F98	F98 Vorendschalter unten prellt	Abstand zwischen Vorendmagnetschalter Oben (S13A) und Magnet zu klein oder Magnetschalter defekt.
F99	F99 Vorendschalter oben prellt	Abstand zwischen Vorendmagnetschalter Unten (S13B) und Magnet zu klein oder Magnetschalter defekt.
F101	Überstrom - IPM	Frequenzumrichtermeldung – Überstrom im Leistungs-half-leiter.
F102	Überstrom - U	Frequenzumrichtermeldung – Überstrom in der Motorphase U.
F103	Überstrom - V	Frequenzumrichtermeldung – Überstrom in der Motorphase V.
F104	Überstrom - W	Frequenzumrichtermeldung – Überstrom in der Motorphase W.
F105	Kühlkörpertemperatur	Frequenzumrichtermeldung – Die Kühlkörpertemperatur ist zu hoch.
F106	ZK - Überspannung	Frequenzumrichtermeldung – die Zwischenkreisspannung ist zu hoch.
F107	ZK - Unterspannung	Frequenzumrichtermeldung – die Zwischenkreisspannung ist zu niedrig.
F108	Fahrschutz Start	Frequenzumrichtermeldung – Die Fahrschütze fallen beim Start ab.
F109	Fahrschutz Fahrt	Frequenzumrichtermeldung – Die Fahrschütze fallen während der Fahrt ab.
F110	Freigabe fehlt	Frequenzumrichtermeldung – Die Freigabe fehlt, d.h. es liegt keine Fahrtrichtung an.
F111	Freigabe Auf & Ab	Frequenzumrichtermeldung – Die Fahrtrichtungen Auf und Ab liegen beide an.

F112	Richtung falsch	Frequenzumrichtertermeldung – Die Fahrtrichtung ist falsch in Beziehung zu den Tachospuren – A & B tauschen.
F113	Soll / Ist Differenz	Frequenzumrichtertermeldung – Die Regeldifferenz ist zu hoch – Stimmt die eingestellte Impulszahl, öffnet die Bremse ordnungsgemäß?
F114	Keine Tacho-Impulse	Frequenzumrichtertermeldung – Es kommen keine Tacho-impulse – Ist der Impulsgeber angeschlossen, stimmt die eingestellte Impulszahl, öffnet die Bremse ordnungsgemäß?
F115	ZK - Vorladung	Frequenzumrichtertermeldung – Erdschluss – Ist der Bremswiderstand ordnungsgemäß angeschlossen?
F116	Freigabe Auf=Ab	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler bei der Fahrtrichtungswahl.
F118	SSI-Kommunikation	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler SSI-Absolutwertgeber
F119	EnDAT-Kommunikation	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler EnDat-Absolutwertgeber
F120	Hiperface-Kommunikation	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler Hiperface-Absolutwertgeber
F121	Sin/Cos-Kommunikation	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler Sin/Cos-Absolutwertgeber
F122	Winkelabweichung	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Absolutwertgeber -> Winkelabweichung
F123	Geberspannung	Frequenzumrichtertermeldung – Impulsgeberspannung zu niedrig
F124	Motortemperatur	Frequenzumrichtertermeldung – Motortemperatur zu hoch
F125	Kommandospannung	Frequenzumrichtertermeldung – +24V Steuerspannung wird heruntergezogen -> Kurzschluss oder Überlast
F126	Ausgangstreiber	Frequenzumrichtertermeldung – +24V Ausgabespannung wird heruntergezogen -> Kurzschluss oder Überlast
F127	Relaisüberwachung-1	Frequenzumrichtertermeldung – Relais-1 klebt oder ist defekt
F128	Relaisüberwachung-2	Frequenzumrichtertermeldung – Relais-2 klebt oder ist defekt
F129	Relaisüberwachung-3	Frequenzumrichtertermeldung – Relais-3 klebt oder ist defekt
F130	Bremselementüberwachung-1	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Lüften der Bremse an Wicklung 1
F131	Bremselementüberwachung-2	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Lüften der Bremse an Wicklung 2
F132	Bremselementüberwachung-3	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Lüften der Bremse an Wicklung 3
F133	Bremselementüberwachung-4	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Lüften der Bremse an Wicklung 4
F134	Schützüberwachung	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler bei der Überwachung der Fahrt- und Bremsschütze
F135	ADC1-Nullpunkt	Frequenzumrichtertermeldung – Interner Fehler im Umrichter
F136	ADC2-Nullpunkt	Frequenzumrichtertermeldung – Interner Fehler im Umrichter
F137	ADC1-Offset	Frequenzumrichtertermeldung – Interner Fehler im Umrichter
F138	ADC2-Offset	Frequenzumrichtertermeldung – Interner Fehler im Umrichter
F139	Erdschluss	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Anschluss des Motorkabels oder des Bremswiderstandes
F140	IPM-Fehler	Frequenzumrichtertermeldung – Interner Fehler im Umrichter
F141	Lageregelung	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Start -> Lageregler notfalls abschalten.
F142	Kühlkörper-Temperaturfühler	Frequenzumrichtertermeldung – Kühlkörpertemperatur zu hoch.
F143	Zwischenkreis-Batteriespannung	Frequenzumrichtertermeldung – Bei der Akku- bzw. USV Evakuierung ist die Batteriespannung zu niedrig.
F144	Watchdog-Reset	Frequenzumrichtertermeldung – Interner Fehler im Umrichter
F145	Bremsverschleissüberwachung-1	Frequenzumrichtertermeldung – Mindestbremsbelagsstärke an Bremse-1 unterschritten.
F146	Bremsverschleissüberwachung-2	Frequenzumrichtertermeldung – Mindestbremsbelagsstärke an Bremse-2 unterschritten.
F147	Bremsverschleissüberwachung-3	Frequenzumrichtertermeldung – Mindestbremsbelagsstärke an Bremse-3 unterschritten.

F148	Bremsverschleissüberwachung-4	Frequenzumrichtertermeldung – Mindestbremsbelagsstärke an Bremse-4 unterschritten.
F149	Offsetmessung Polzahl	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler bei der Offsetmessung, Angegebene Polzahl falsch.
F150	Offsetmessung Bremse	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler bei der Offsetmessung, Bremse öffnet nicht.
F151	Offsetmessung ungültig	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler bei der Offsetmessung, Messung ungültig.
F152	Bremswiderstand	Frequenzumrichtertermeldung – Bremswiderstand defekt, Innenwiderstand zu gering
F153	Hydraulik-Drucksensor	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Hydraulik-aggregat, Drucksensor defekt.
F154	Hydraulik-Turbine	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Hydraulik-aggregat, Turbine defekt.
F155	Hydraulik Minderdruck	Frequenzumrichtertermeldung – Fehler beim Hydraulik-aggregat, Öldruck zu gering oder falsch eingestellter Wert.
F156	Resolver Fehler	Fehler am Resolver bei Antriebsmaschinen mit Resolvergeber
F157	SAS Gesperrt	Die SAS Baugruppe des Frequenzumrichters G90 hat sich gesperrt.
F158	SAS Fehler	Die SAS Baugruppe des Frequenzumrichters G90 gibt einen Fehler aus. Türkontakte überprüfen!
F159	$V > 0,2 \text{ m/s}$	Die Geschwindigkeitsschwelle $V > 0,2$ bei der UCM (Wegschleichen mit offener Tür in der HS) wurde überschritten!
F160	BISS-C Kommunikation	Der Absolutwertgeber mit dem Protokoll BISS-C hat einen Fehler. Anschluss & nötigenfalls Pin-Kontrolle nötig
F161	IPM-Modulschutz	Stromwert wird überschritten. Sicherheitsabschaltung des Moduls.
F162	Geber-Nullimpuls	Bei Synchronantrieben mit normalen Impulsgeber ist ein Synchronisationsmagnet erforderlich. Falls dies Information fehlt wird eine Fehlermeldung erzeugt.
F201	Netzfrequenz Synchronisation	Softstartgerät SAG-90 – Die eingestellte Netzfrequenz entspricht nicht der vorhandenen Netzfrequenz.
F202	Phasenausfall	Softstartgerät SAG-90 – Eine der drei Phasen am Netzeingang fehlt.
F203	Phasenfolge	Softstartgerät SAG-90 – Die Phasenfolge U – V - W entspricht nicht der Wirklichkeit.
F204	Drehfeld	Softstartgerät SAG-90 – Es ist kein Rechtsdrehfeld vorhanden.
F205	Kühlkörpertemperatur	Softstartgerät SAG-90 – Die Kühlkörpertemperatur ist zu hoch.
F206	Motortemperatur	Softstartgerät SAG-90 – Die Motortemperatur des Hydraulikaggregates ist zu hoch.
F207	Relais-1 defekt	Softstartgerät SAG-90 – Das Relais–1 klebt, bzw. ist defekt
F208	Relais-2 defekt	Softstartgerät SAG-90 – Das Relais–2 klebt, bzw. ist defekt.
F209	Schützüberwachung	Softstartgerät SAG-90 – Die Schützüberwachung zeigt einen Fehler an.
F210	Liftbus-Kommunikation unterbrochen	Falsche Liftbus Parameter! Oder falsches Liftbuskabel oder der Schirm ist nicht angeschlossen!
F240	F240 Lüfter Schaltschrank	Der Rückmeldeeingang der Lüfters Schaltschrank hat ausgelöst. Keine Drehzahl, trotz Ansteuerung des Lüfters.
F241	F241 Leuchtmittel	Der Kabinenlichtsensor hat ausgelöst- Ausfall einer oder mehrerer Lampen!
F242	F242 Halteungenaugigkeit	
F243	F243 Schwellenheizung-1	Sicherung oder Fi-Schutzschalter des Stromkreises Schwellenheizung-1 hat ausgelöst!
F244	F244 Schwellenheizung-2	Sicherung oder Fi-Schutzschalter des Stromkreises Schwellenheizung-2 hat ausgelöst!
F245	F245 Schwellenheizung-3	Sicherung oder Fi-Schutzschalter des Stromkreises Schwellenheizung-3 hat ausgelöst!
F246	F246 Schwellenheizung-4	Sicherung oder Fi-Schutzschalter des Stromkreises Schwellenheizung-4 hat ausgelöst!

F247	F247 Lüfter Kabine	Der Rückmeldeeingang der Lüfters Kabine hat ausgelöst. Keine Drehzahl, trotz Ansteuerung des Lüfters.
F248	F248 Steckdose	Sicherung oder Fi-Schutzschalter des Steckdosenstromkreises hat ausgelöst!
F249	F249 Schranktüre offen	Falls im Menü B600 die Überwachung der Schranktür aktiv ist und diese offen, so erfolgt ein Fehlereintrag.
F250	F250 Lichtgitter-Tür-1	Lichtgitter der Türseite-1 gibt Fehlermeldung aus und ist daher defekt.
F251	F251 Lichtgitter-Tür-2	Lichtgitter der Türseite-2 gibt Fehlermeldung aus und ist daher defekt.
F252	F252 Lichtgitter-Tür-3	Lichtgitter der Türseite-3 gibt Fehlermeldung aus und ist daher defekt.
F253	F253 Übergeschwindigkeit Rückholfahrt	Bei Überschreitung der Rückholfahrt von 0,3 m/s wird die Fahrt abgebrochen. Mögliche Ursachen: 1.) Falsche Einstellung der Rückholgeschwindigkeit im Regelgerät. 2.) Falsche Einstellung der Nenngeschwindigkeit im Menü A3.6. 3.) Falsche Einstellung der Rückholgeschwindigkeit im Menü B601.

F254	F254 Übergeschwindigkeit Inspektionsfahrt	Bei Überschreitung der Inspektionsfahrt von 0,5 m/s wird die Fahrt abgebrochen. Mögliche Ursachen: 1.) Falsche Einstellung der Inspektionsgeschwindigkeit im Regelgerät. 2.) Falsche Einstellung der Nenngeschwindigkeit im Menü A3.6. 3.) Falsche Einstellung der Inspektionsgeschwindigkeit im Menü B601.
F255	Übergeschwindigkeit	Bei Überschreitung der Nennfahrt von 15% wird die Fahrt abgebrochen. Mögliche Ursachen: 1.) Falsche Einstellung der Nenngeschwindigkeit im Regelgerät. 2.) Falsche Einstellung der Nenngeschwindigkeit im Menü A3.6.
F256	F256 UCM-Zone-1	Relais-Kontakt der UCM-Zone-1 klebt oder schaltet nicht
F257	F257 UCM-Zone-2	Relais-Kontakt der UCM-Zone-2 klebt oder schaltet nicht
F258	F258 Hochwasser Grube	Wasserstandssenor aktiv, Wasser in der Schachtgrube
F259	F259 Richtungswechselzähler	Bei Überschreitung der eingetragenen Biegewechsel der Tragseile erscheint dieser Fehler
F260	F260 Seilverschleißzähler	Bei Überschreitung der eingetragenen Biegewechsel der Tragseile erscheint dieser Fehler
F261	F261 Bremslüftüberwachung-2	Das Bremselüft-2 zeigt einen Fehler / Ausfall eines Kanals / Nichtschalten
F262	F262 Bremselüft-2 Gleichlauf	Das Bremselüft-2 zeigt einen Fehler in Bezug auf die Gleichlaufeigenschaften.
F263	F263 Glasbruchsensor Kabine	Die / Der Glasbruchsensor(en) haben einen Vorfall gemeldet (Kabine).
F264	F263 Glasbruchsensor Schacht	Die / Der Glasbruchsensor(en) haben einen Vorfall gemeldet (Kabine).
F265	F265 eFANG Reset	Der eFANG (Elektromagnetische Fang) konnte nach dem Reset nicht zurückgesetzt werden bzw. fehlt das Rückmeldesignal am Eingang E1004.
F266	F265 eFANG Test	Der Rückmeldeeingang E1004 von eFANG (Elektromagnetische Fang) schaltetet nicht wie vorgesehen während Testsequenz und dies führt zur Sperrung!
F300	CAN1-Bus – REC Warning	

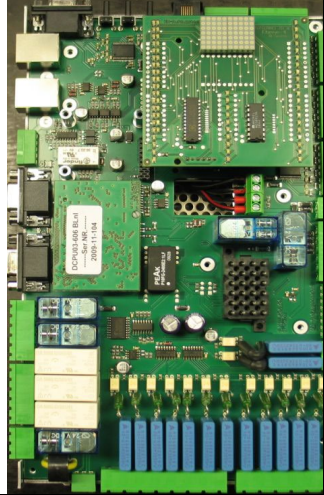
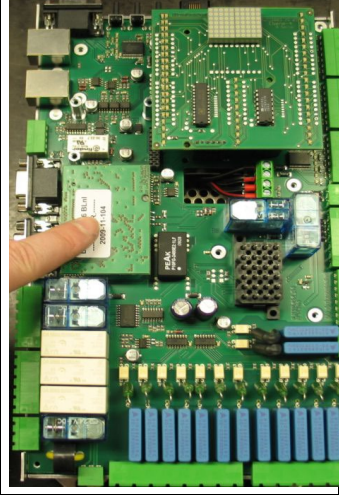
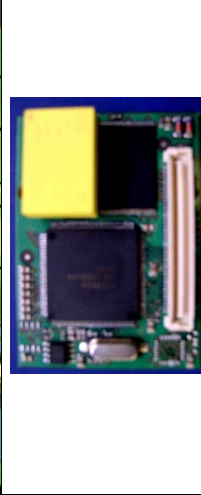
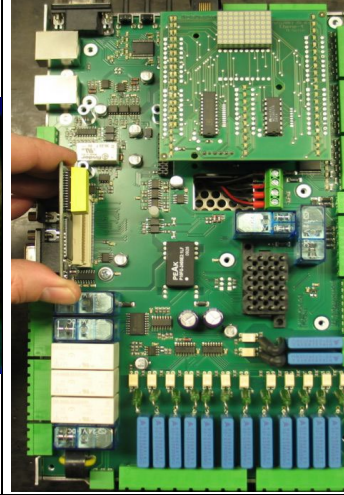
F301	CAN1-Bus – TEC Warning	
F302	CAN1-Bus – REC Passiv	
F303	CAN1-Bus – TEC Passiv	
F304	CAN1-Bus – Bus-Off	Der CAN1-Bus ist abgeschaltet!
F305	CAN1-Bus – ID02 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID02 fehlt das Heartbeat-Signal
F306	CAN1-Bus – ID04 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID04 fehlt das Heartbeat-Signal
F307	CAN1-Bus – ID07 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID07 fehlt das Heartbeat-Signal
F308	CAN1-Bus – ID08 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID08 fehlt das Heartbeat-Signal
F309	CAN1-Bus – ID09 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID09 fehlt das Heartbeat-Signal
F310	CAN1-Bus – ID13 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID13 fehlt das Heartbeat-Signal
F311	CAN1-Bus – ID16 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID16 fehlt das Heartbeat-Signal
F312	CAN1-Bus – ID17 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID17 fehlt das Heartbeat-Signal
F313	CAN1-Bus – ID18 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID18 fehlt das Heartbeat-Signal
F314	CAN1-Bus – ID19 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID19 fehlt das Heartbeat-Signal
F315	CAN1-Bus – ID20 -Heartbeat fehlt	Vom CANbus Gerät ID20 fehlt das Heartbeat-Signal
F400	F400 SAFE Endschalter oben	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Die Position des Endschalters Oben wurde erreicht.
F401	F401 SAFE Endschalter unten	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Die Position des Endschalters Oben wurde erreicht.
F402	F402 SAFE UCM	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Ein Verlassen des Fahrkorbes mit offener Tür wurde am Zonenende erkannt und unterbunden.
F403	F403 SAFE Endschalter oben Inspektion	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Die Position des Endschalters Oben für den Inspektionsbetrieb bei verkürztem Schachtkopf wurde erreicht. Nur Inspektionsbetrieb nach unten möglich.
F404	F404 SAFE Endschalter unten Inspektion	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Die Position des Endschalters Unten für den Inspektionsbetrieb bei verkürzter Schachtgrube wurde erreicht. Nur Inspektionsbetrieb nach oben möglich.
F405	F405 SAFE Verzögerungskontrolle	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Am Kontrollpunkt für die Verzögerungskontrolle war die Geschwindigkeit zu hoch. -> Abbruch der Fahrt.
F406	F406 SAFE Übergeschwindigkeit	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Der Geschwindigkeitswert der Nachholgeschwindigkeit wurde überschritten.
F407	F407 SAFE Inspektionsgeschwindigkeit	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Der Geschwindigkeitswert der Nachholgeschwindigkeit wurde überschritten.
F408	F408 SAFE System	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen, weil ein Systemfehler aufgetreten ist.
F409	F409 SAFE System AUS	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen, weil das System ausgeschaltet ist.
F410	F410 SAFE Übergeschwindigkeit Nachholen	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Der Geschwindigkeitswert der Nachholgeschwindigkeit wurde überschritten.

F411	F411 SAFE Übergeschwindigkeit Einfahren	SAFE Schachtkopierung hat den SiKr unterbrochen – Der Geschwindigkeitswert der Nachholgeschwindigkeit wurde überschritten.
F412	F412 SAFE Hardware	Ist die eSGC aktiv und der Anschluss offen , d.h. die elektromagnetische Fangvorrichtung ist nicht angeschlossen kommt es zu dieser Fehlermeldung



W01 Austausch der Prozessorkarte

Bevor Sie zum Austausch der CPU-Karte schreiten, sollten alle Sicherungen und Schalter ausgeschaltet werden. Stellen Sie den Fahrkorb in der untersten Ebene bündig ab, bei aktivierter Rückholsteuerung (Fahrkorbtüren geschlossen).

			
<p>Zum Austausch der CPU-Karte muss der Deckel der ZR-Einheit geöffnet werden. Die Karte befindet sich links unten im Gehäuse.</p>	<p>Berühren Sie keine anderen Teile auf der großen Leiterplatte. Mit zwei Fingern können Sie die Leiterplatte lösen.</p>	<p>Nehmen Sie die neue CPU-Karte aus der ESD-Schutzfolie und legen Sie die alte hinein.</p>	<p>Setzen Sie die neue CPU-Karte vorsichtig ein. Überzeugen Sie sich, dass die Karte richtig sitzt. Schließen Sie anschließend den Deckel wieder.</p>

6.0 Information

D1 Zustandsmeldungen

Das Untermenü D1 ist noch nicht realisiert.

D2 Fahrtenzähler

Im Untermenü D2 ist der **Fahrtenzähler** realisiert. Es stehen zwei Fahrtenzähler zur Verfügung:

Gesamtfahrtenzähler	nicht löschar
Fahrtenzähler löschar	löschar, für die Statistikauswertung
Fahrtenzähler löschen?	Nein – Ja
Fahrtenzähler Auf löschar	löschar, für die Statistikauswertung
Fahrtenzähler Auf löschen?	Nein – Ja
Fahrtenzähler Ab löschar	löschar, für die Statistikauswertung
Fahrtenzähler Ab löschen?	Nein – Ja
Richtungswechselzähler	Siehe Unten
Seilverschleisszähler	Siehe Unten
Etagenfahrtenzähler für jede Etage	löschar, für die Statistikauswertung
Etagenfahrtenzähler löschen?	Nein – Ja

Menü D2 Richtungswechselzähler

Untermenü Passwort

Um am Richtungswechselzähler Eingaben zu tätigen oder verändern ist eine Passwordeingabe nötig.

Untermenü Richtungswechsel AUS / EIN“

Hier kann der Richtungswechselzähler ein- oder ausgeschaltet werden.

Untermenü Richtungswechsel Wert setzen: NEIN / JA

Aufgrund der Wichtigkeit des Zählers ist eine weitere Abfrage implementiert, vor Setzen eines neuen Wertes.

Untermenü Resetwert

Anhand der Unterlagen des Seilherstellers kann der Endwert in Fahrten eingetragen werden.

Untermenü Warnschwelle

Um die Möglichkeit der Reaktion zu haben, kann eine Vorwarnschwelle eingerichtet werden. Sie sollte so bemessen sein, dass es zu keinem Stillstand der Anlage kommt.

Menü D2 Seilverschleißzähler

Untermenü Passwort

Um am Seilverschleißzähler Eingaben zu tätigen oder verändern ist eine Passworteingabe nötig.

Untermenü Seilverschleiß AUS / EIN

Hier kann der Seilverschleißzähler ein- oder ausgeschaltet werden.

Untermenü Seilverschleiß Wert setzen: NEIN / JA

Aufgrund der Wichtigkeit des Zählers ist eine weitere Abfrage implementiert, vor Setzen eines neuen Wertes.

Untermenü Resetwert

Anhand der Unterlagen des Seilherstellers kann der Endwert in Fahrten eingetragen werden.

Untermenü Warnschwelle

Um die Möglichkeit der Reaktion zu haben, kann eine Vorwarnschwelle eingerichtet werden. Sie sollte so bemessen sein, dass es zu keinem Stillstand der Anlage kommt.

D3 Betriebsstundenzähler

Im **Untermenü D3** ist der **Betriebsstundenzähler** realisiert. Es stehen zwei Betriebsstundenzähler zur Verfügung:

Netzstundenzähler
Betriebsstundenzähler
Betriebsstundenzähler löschar
Betriebsstundenzähler löschen?
Ausfallstunden löschar
Ausfallstunden löschen?
Störungszähler löschar
Störungszähler löschen?
Betriebszeit
Betriebszeit löschen
Ausfallstundenzähler
Ausfallstundenzähler löschen
Normalfahrzeit
Normalfahrzeit löschen
Sonderfahrzeit
Sonderfahrzeit löschen
Ruhezeit
Ruhezeit löschen

D4 Türbewegungszähler

Im **Untermenü D4** ist der **Türbewegungszähler** realisiert. Es stehen zwei Türbewegungszähler für 3 Türseiten zur Verfügung:

Anzeige der Türbewegungen Tür 1	Tür-1-Bewegungszählung, löschar
Anzeige der Türbewegungen Tür 2	Tür-2-Bewegungszählung, löschar
Anzeige der Türbewegungen Tür 3	Tür-3-Bewegungszählung, löschar
Türbewegungszähler löschen?	Nein – Ja
Anzeige Türwartung	Nein- Ja-Einstellen der Zahl der Türbewegungen, ab der eine Meldung erfolgt. Einstellbereich von 100 bis 100.000

D5 Energiezähler

Im **Untermenü D5** ist der **Energiezähler** implementiert. Es stehen zwei Energiezähler für den Bezug von Energie, sowie für die Rückspeisung zur Verfügung:

Anzeige des Energiebezugs	Löschbar, Anzeige der bezogenen Energie
Anzeige der Energierückspeisung	Löschbar, Anzeige der gelieferten Energie
Energiezähler löschen?	Nein – Ja
Energiebezug Impulszahl pro KWh	000x Impulse / KWh
Energierückspeisung Impulszahl pro KWh	000x Impulse / KWh

D6 Umweltbedingungen

Im **Untermenü D6** werden Parameter der Umweltbedingungen angezeigt.

Temperatur ZR aktuell	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur ZR max	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur ZR min	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur FKR aktuell	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur FKR max	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur FKRf min	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schaltschrank aktuell	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schaltschrank max	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schaltschrank min	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schachtkopf aktuell	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schachtkopf max	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schachtkopf min	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schachtgrube aktuell	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schachtgrube max	Temperatur in Grad Celsius
Temperatur Schachtgrube min	Temperatur in Grad Celsius
Luftfeuchtigkeit Schaltschrank aktuell	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schaltschrank max	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schaltschrank min	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schachtkopf aktuell	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schachtkopf max	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schachtkopf min	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schachtgrube aktuell	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schachtgrube max	Von 20% bis 80%
Luftfeuchtigkeit Schachtgrube min	Von 20% bis 80%

Zur Zurückstellung mit einem Taster der resetbaren Zählerfunktionen existieren Eingangsfunktionen:

- Exxx - Reset Fahrtenzähler
- Exxx - Reset Fahrtenzähler Auf
- Exxx - Reset Fahrtenzähler Ab
- Exxx - Reset Etagenfahrtzähler
- Exxx - Reset Betriebsstundenzähler
- Exxx - Reset Ausfallstundenzähler
- Exxx - Reset Störungszähler
- Exxx - Reset Motorstundenzähler
- Exxx - Reset Türbewegungszähler
- Exxx - Reset Energiezähler

Wartungsmenü D7

Allgemein

Die Aufzugsteuerung ermittelt für die Aufzugsanlage den Zeitpunkt für die Wartung, um präventive Instandhaltung zu gewährleisten. Auf der Grundlage der statistischen Wartungsintervallberechnung wird der Verschleiß der Anlagenkomponenten, welcher über die Sensorik erfasst wird, gegengerechnet zum statistischen Wert, um den optimalen Wartungszeitpunkt zu generieren.

Parameter: Wartungszähler

Ist im Parameter Wartungszähler kann die Generierung des Wartungsintervalles aktiviert. Durch die Berechnung der Nutzungshäufigkeit einer Aufzugsanlage anhand der EN 13015, TRBS1312 & VDI3810 kann eine Nutzungskategorie (NK) ermittelt werden, die zur theoretischen Berechnung der jährlichen Wartungsintervalle dient.

$$\text{Nutzungskategorie NK} = A + B + C + D + E$$

Parameter: Wartung nach xxx Tagen

In diesem Parameter wird das Ergebnis der Nutzungskategorie umgesetzt mit Hilfe einer Matrix zur Gewinnung des jährlichen Wartungsintervalles. Die Ausgabe des Wartungszeitpunktes erfolgt in Tagen.

Prioritäten NK	1	2	3	4
NK 1 – 2	4	3	2	1
NK 3 – 4	6	4	3	2
NK 5 – 6	8	6	4	-
NK > 6	12	8	-	-

Parameter: Wartungszähler löschen

Ein Zurücksetzen des Wartungszählers nach erfolgter Wartung erfolgt in diesem Menü.

Parameter: Fahrten pro Monat

Als Startwert wird eine Einschätzung der **Fahrtzahl pro Monat** der Aufzugsanlage benötigt. Der Wert wird im Laufe der Lebenszeit der Anlage durch die gewonnenen Daten verfeinert.

Summand A	1	2	3	4	5
Anzahl der Fahrten pro Monat	< 500	501 - 3000	3001 - 6000	6001 - 40000	> 40000
Durchschnittliche Laufzeiten pro 24 Stunden	< 1	1 - 2	3	5	6

Parameter: Besondere Umweltbedingungen

Besondere **Umweltbedingungen** von Schacht & Maschinenraum (Steuerung), wie Nässe, Staub und Verschmutzung, Glasschacht, Maschinenraumposition erhöhen den Wartungsaufwand. In diesem Parameter können sie gewichtet werden.

Summand B	0	1
Besondere Umweltbedingungen	Keine	Ja

Parameter: Besondere Nutzungsbedingungen

Besondere **Nutzungsbedingungen** wie öffentlicher Verkehr, Vandalismus und Problemgegenden erhöhen den Wartungsaufwand. In diesem Parameter können sie gewichtet werden.

Summand C	0	1
Besondere Nutzungsbedingungen	Keine	Ja

Parameter: Verfügbarkeit

Die **Verfügbarkeit** der Aufzugsanlage kann in der Berechnung der Nutzungskategorie gewichtet werden:

Summand D	0	1
Verfügbarkeit der Anlage	Weniger Wichtig	Sehr Wichtig

Parameter: Alter der Anlage

Das **Alter der Aufzugsanlage** spielt ebenfalls für die Berechnung der Nutzungskategorie eine wichtige Rolle:

Summand E	0	1
Alter der Aufzugsanlage	< 10 Jahre	>= 10 Jahre

Parameter: Einsatzort

Um die gewonnene Nutzungskategorie gewichten zu können, ist die Eingabe des **Einsatzortes** der Aufzugsanlage wichtig:

Prioritäten	1	2	3	4
Einsatzort	Krankenhaus Pflegeeinrichtung Industrie	Geschäftshaus Öffentlicher Bereich Hotel > 4 HS Wohnhaus >5HS	Verwaltung <=4HS Hotel <= 4 HS Wohnhaus <=5HS	Privatbereich, eingeschränkter Nutzerkreis

Parameter: Wartungsdisplay – Zeile-01

In diesem Parameter wird der Inhalt der ersten Displayzeile festgelegt. In der folgenden Tabelle sind die zur Verfügung stehenden Meldungen aufgelistet:

- Fahrtenzähler	- Min. Temperatur Schaltschrank
- Fahrtenzähler löschtbar	- Temperatur Schachtkopf
- Fahrtenzähler AUF	- Max. Temperatur Schachtkopf
- Fahrtenzähler AB	- Min. Temperatur Schachtkopf
- Richtungswechselzähler	- Temperatur Schachtgrube
- Netzstundenzähler	- Max. Temperatur Schachtgrube
- Betriebsstundenzähler	- Min. Temperatur Schachtgrube
- Betriebsstundenzähler löschtbar	- Luftfeuchtigkeit Schaltschrank
- Ausfallstundenzähler	- Max. Luftfeuchtigkeit Schaltschrank
- Türzähler T1	- Min. Luftfeuchtigkeit Schaltschrank
- Türzähler T2	- Luftfeuchtigkeit Schachtkopf
- Türzähler T3	- Max. Luftfeuchtigkeit Schachtkopf
- Energiebezugszähler	- Min. Luftfeuchtigkeit Schachtkopf
- Energierückspeisezähler	- Luftfeuchtigkeit Schachtgrube
- Temperatur D613-ZR	- Max. Luftfeuchtigkeit Schachtgrube
- Max. Temperatur D613-ZR	- Min. Luftfeuchtigkeit Schachtgrube
- Min. Temperatur D613-ZR	-

- Temperatur D613-FKR	- Seilverschleisszähler
- Max. Temperatur D613-FKR	- Fehleranzahl im Fehlerspeicher
- Min. Temperatur D613-FKR	-
- Temperatur Schaltschrank	-
- Max. Temperatur Schaltschrank	-

Parameter: Wartungsdisplay – Zeile-02

In diesem Parameter wird der Inhalt der 2. Displayzeile festgelegt. Meldungen sie Displayzeil-01.

Parameter: Wartungsdisplay – Zeile-03

In diesem Parameter wird der Inhalt der 3. Displayzeile festgelegt. Meldungen sie Displayzeil-01.

Parameter: Wartungsdisplay – Zeile-04

In diesem Parameter wird der Inhalt der 4. Displayzeile festgelegt. Meldungen sie Displayzeil-01.

Parameter: Wartungsdisplay – Zeile-21

In diesem Parameter wird der Inhalt der 21. Displayzeile festgelegt. Meldungen sie Displayzeil-01.

A2 Berechnung der zusätzlichen Verschleißereignisse

1. Zustand der Türen

Die Türführungen und die Türführungsschienen sind dem Verschleiß bzw. der Verschmutzung unterworfen. Bei einer hohen Zahl von Türreversierungen in Verbindung mit einer hohen Verschmutzung, kann die Wartung vorzeitig erforderlich sein, nämlich vor dem Erreichen des Türbewegungsgrenzwertes. Vier Kriterien stehen zur Verfügung:

- Messung der Türlaufzeiten und Ermittlung einer Tendenz.
- Türreversierungen
Die Türreversierung führt aufgrund des zwangsweisen Richtungswechsels unter hohem Abbremsmoment (Trägheit durch die Masse des Türflügels) zu erhöhtem Verschleiß der Türführung. Eine Fahrt der Aufzugskabine hat generell 4 Türbewegungen ohne Ansprechen der Überwachungseinrichtungen (Lichtgitter, Vorraumüberwachung und Schließkraftbegrenzer). Treten bei 10 Aufzugsfahrten 5 Reversierungen auf, so stellt dies einen Grenzwert dar.

Formel für Türbewegung OK: **1 Fahrt <= 5 Türbewegungen** Beobachtungszeitraum 30 Tage

- Türfehler
Treten pro Tag mindestens 1x der Türfehler „Türöffnen – Zeitüberwachung“ bei einem Beobachtungszeitraum von 7 Tagen auf, ist es Zeit für die Überprüfung der Tür, und wahrscheinlich für die Wartung.
- Bewertung der Türbewegung durch den Beschleunigungssensor am FKR
Eine kontinuierliche Aufnahme der Beschleunigungswerte (Erschütterungen) beim Tür-Zu-Lauf kann eine Verschlechterung des Türlaufes anzeigen.

Bei Überschreitung des Grenzwertes erfolgt die Ausgabe der Meldung „Wartung-Türen“.

2. Zustand der Tragseile

Tragseile sind dem Verschleiß unterworfen und erreichen nach einer Fahrtenzahl x die Ablegereife. Die Variablengröße „Fahrtenzahl“ definiert sich bei den Tragseilen über den Fahrtrichtungswechsel. Eine Aufwärtsfahrt von E nach 1 und anschließend von 1 nach 2 führt nur zu einer Erhöhung des Zählerstandes um 1. Ein anschließender Richtungswechsel, d.h. eine Fahrt von 2 nach E führt zur weiteren Zählerstandserhöhung.

Programmtechnisch ist der Eintrag des Lebenszyklusstandes des Tragseils mit einer Codewortabfrage zu verbinden. Auch sollte hierbei das Datum des Eintrages abgespeichert werden. Der Zähler selber ist als Abwärtszähler programmiert. Beim Erreichen des Standes „0“ ist in die Hauptzugangsebene zu fahren und die Anlage stillzusetzen. Bei indirekten Hydraulikaufzügen ist die unterste Ebene anzufahren! Ausgabe der entsprechenden Fehlermeldung.
30 Tage vor Erreichen der Ablegereife ist eine Warnmeldung „**Wartung-Seile**“ auszugeben.

3. Zustand der Schienenführung

Bei den Schienenführungen unterscheiden wir Rollen- und Gleitführungen. Die Gleitführungen wiederum unterteilen sich in geschmierte und ungeschmierte Ausführung. Uns stehen 2 Kriterien zur Verfügung:

- Stromwerte des Frequenzumrichters
Hohe Reibungswerte in der Kabinenführung (Gleitführungen) führen zum „Losreisen“ der Kabine beim Startvorgang und erhöhten Stromwerten während der Fahrt.
- Bewertung der Kabinenbewegung durch den Beschleunigungssensor am FKR
Eine kontinuierliche Aufnahme der Beschleunigungswerte (Erschütterungen) beim Beschleunigen der Kabine kann eine Verschlechterung Kabinenführung anzeigen.

Bei Überschreitung des Grenzwertes erfolgt die Ausgabe der Meldung „**Wartung Schienenführung**“.

4. Temperaturverlauf im Schaltschrankinneren

Ein erhöhter Temperaturverlauf im Schaltschrankinneren kann mehrere Ursachen haben.

- A.) Die Umgebungstemperatur im Umfeld des Schaltschranks lässt keine Temperatursenke zu
- B.) Die Grenztemperaturschwelle der Schaltschranklüfter ist zu hoch eingestellt.
- C.) Die Eintrittsfiltermatten des Schaltschrankfilters sind verschmutzt und der Filterdurchlass gehemmt.

Die Temperaturüberwachung der David-Zentraleinheiten lässt eine indirekte Temperaturüberwachung des Schaltschranks zu. Als Grenzwert ist 45 Grad Celsius anzusehen. Als Überwachungszeitraum ist die Hauptverkehrszeit über 7 Tage eingestellt. Bei Überschreitung des Grenzwertes wird die Meldung „**Wartung-Schaltschrank**“ ausgegeben.

5. Temperaturverlauf des Frequenzumrichters

Ein erhöhter Temperaturverlauf im Frequenzumrichter kann mehrere Ursachen haben.

- A.) Die Umgebungstemperatur im Umfeld des Frequenzumrichters lässt keine Temperatursenke zu
- B.) Der Umrichter ist zu klein dimensioniert.
- C.) Die Rippen des Kühlkörpers sind verschmutzt und der Luftdurchlass gehemmt.

Die Kühlkörpertemperaturüberwachung des Frequenzumrichters lässt eine indirekte Temperaturüberwachung zu. Als Grenzwert ist 70 Grad Celsius anzunehmen. Als Überwachungszeitraum ist die Hauptverkehrszeit über 7 Tage festgelegt.

Bei Überschreitung des Grenzwertes wird die Meldung „**Wartung-Frequenzumrichter**“ ausgegeben.

6. Zustand der Türkontakte

Im Detail geht es hier um die Schachtür-, Kabinentür-, und Sperrmittelkontakte. Treten pro Tag mindestens 1x einer der oben genannten Türkontaktfehler auf, bei einem Beobachtungszeitraum von 7 Tagen, ist es Zeit für die Überprüfung der Türkontakte, und wahrscheinlich für die Wartung. Bei Überschreitung des Grenzwertes wird die Meldung „**Wartung-Türkontakte**“ ausgegeben.

A3 Ausgabe des Anlagenzustandes

Schlussfolgerungen:

Der errechnete Wartungszyklus kann sich aufgrund der tatsächlichen Fahrtenzahl verlängern oder verkürzen. Außerdem können durch Auftreten weiterer Ereignisse, der Zustand der Aufzugsanlage verschlechtert werden. Die Zeit zur nächsten Wartung kann daher verkürzt werden.

Im Wartungsmenü wird das errechnete Wartungsintervall sichtbar ausgegeben werden.

Außerdem ist die Restdauer in Tagen bis zum nächsten Wartungstermin angezeigt. Wird die Wartung nicht ausgeführt, läuft die Zeit weiter, aber mit negativem Vorzeichen.

Nach erfolgter Wartung wird dieser Zähler zurückgesetzt. Es beginnt eine neue Zeitrechnung mit Abwärtszählung der Tage.

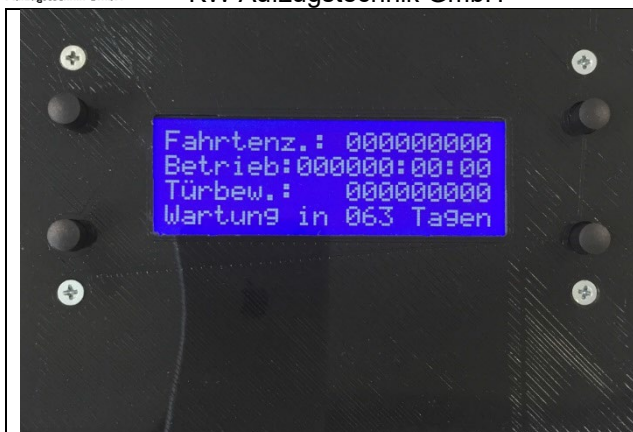
A4 Wege der Visualisierung

1. HPG-60

In der vierten Zeile des HPG-Displays im Standmodus werden die Wartungsmeldungen angezeigt.

2. Wartungs-Display

Das Wartungsdisplay in der Schaltschranktür / bzw. im Schaltschrankinneren hat folgenden Aufbau haben:



1.Zeil Fahrtenz.:	xxxxxxxxxxxx
2.Zeile Betriebsstd.:	xxxx:xx:xx
3.Zeile Türbeweg.:	
4.Zeile Meldungen z.B. Wartung in xx Tagen	

3. Gateway

Der Parametersatz, wird über die serielle Anbindung an die Gateways übertragen.

4. Betreiber-App

Die in Planung befindliche Betreiber-App ermöglicht es, die Wartungsmeldungen über das WLAN-Gateway der Steuerung auf das Smartphone zu übertragen.

D8 Geschwindigkeiten

Im **Untermenü D8** werden die Geschwindigkeiten des Fahrkorbes und der Maschine dargestellt.

Geschwindigkeit Fahrkorb	In m/s
Drehzahl des Antriebes	In U/min

D9 Safekopierung

Das Menü-D9 dient dazu, um sich schnell einen Überblick über die Funktion sowie die Konfiguration des angeschlossenen SAFE-Systems zu verschaffen. Es können dort keine Parameter eingestellt werden.

	<p>D9 Status:</p> <table border="1"> <tr><td>D9 Status:</td></tr> <tr><td>Normalbetrieb</td></tr> <tr><td>Normalbetrieb</td></tr> <tr><td>Menü</td></tr> </table> <p>Anzeige des Zustandes der Safe-Kopierung. Folgende Zustände sind möglich:</p>	D9 Status:	Normalbetrieb	Normalbetrieb	Menü	<p>Normalbetrieb: ANTSSAFE funktioniert fehlerfrei Warten Reset: ANTSSAFE hat sich aufgrund eines Fehler gesperrt. Reset dur. Neustart Das ANTSSAFE wurde noch nicht konfiguriert Setup-1: Setup-2: Der erste Teil der Grundkonfiguration wurde durchgeführt Setup-3: Der zweite Teil der Grundkonfiguration wurde durchgeführt. Es wurden noch KEINE Etagen eingelernt. system off: ANTSSAFE nicht vorhanden system ini: Zustand während des Einschaltens system start: Zustand während des Einschaltens</p>	
D9 Status:							
Normalbetrieb							
Normalbetrieb							
Menü							
	<p>D9 Relais</p> <table border="1"> <tr><td>D9 Relais:</td></tr> <tr><td>eSGC:*</td></tr> <tr><td>SiKr:- Zone:- Tür:-</td></tr> <tr><td>Normalbetrieb</td></tr> <tr><td>Menü</td></tr> </table> <p>* =: Geschlossen/ Aktiv - =: Offen / Deaktiv</p>	D9 Relais:	eSGC:*	SiKr:- Zone:- Tür:-	Normalbetrieb	Menü	<p>Anzeige der Schaltstellung folgender Relais SiKr, Türzone & Türüberbrückung. eSGC: * / - Wenn * dann ist die elektrische Fangvorrichtung aktiviert, bei - nicht. SiKr: * / - Wenn * dann ist der Sicherheitskreis geschlossen, die Anlage ist fahrbereit Zone: * / - Wenn * dann wird der Zonenbereich ausgegeben, die Kabine befindet sich im Türzonenbereich Tür: * / - Wenn * dann wurde die Sicherheitsrelais für die Türüberbrückung aktiviert</p>
D9 Relais:							
eSGC:*							
SiKr:- Zone:- Tür:-							
Normalbetrieb							
Menü							

	<p>D9 Zustandbits</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Zustandbits: -*- - - - - - - - - -*- Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige der internen Kommunikation zwischen der SAFE-Kopierung und der D613-Steuerung.</p>	<p>Hier werden die internen PSU-Statusbits, welche mit Hilfe des CANopen-Lift Protokolls von der SAFE-Kopierung an die Steuerung übertragen werden, angezeigt.</p> <p>Diese dienen nur zu internen Dokumentationszwecken und können bei Bedarf unserer Hotline durchgegeben werden.</p>																																																																																
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td> <td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td> <td>9</td><td>0</td><td>1</td><td>1</td> <td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Türüberbrückung Aktiv</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Oberer Endschalter</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Übergeschwindigkeit</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Inspektion - EIN</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Konfigurations-Zustand</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">In der Türzone</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Inspektions Limit Unten</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Verzögerungskontrollschalter</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Relais - Test - Aktiv</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Konfigurations-Zustand</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Bündig +/- 0mm</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Inspektions Limit Oben</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">UCM - Fall</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Konfigurations-Zustand</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Fehler - Zustand</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Unterer Endschalter</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">UCM - Fall</td> <td colspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Übergeschwindigkeit</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Inspektion - EIN</td> <td colspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Konfigurations-Zustand</td> </tr> </table>			1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	1	1	1	1	1	Türüberbrückung Aktiv				Oberer Endschalter				Übergeschwindigkeit				Inspektion - EIN		Konfigurations-Zustand		In der Türzone				Inspektions Limit Unten				Verzögerungskontrollschalter				Relais - Test - Aktiv		Konfigurations-Zustand		Bündig +/- 0mm				Inspektions Limit Oben				UCM - Fall				Konfigurations-Zustand		Fehler - Zustand		Unterer Endschalter				UCM - Fall				Übergeschwindigkeit				Inspektion - EIN		Konfigurations-Zustand	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	1	1	1	1	1																																																																			
Türüberbrückung Aktiv				Oberer Endschalter				Übergeschwindigkeit				Inspektion - EIN		Konfigurations-Zustand																																																																				
In der Türzone				Inspektions Limit Unten				Verzögerungskontrollschalter				Relais - Test - Aktiv		Konfigurations-Zustand																																																																				
Bündig +/- 0mm				Inspektions Limit Oben				UCM - Fall				Konfigurations-Zustand		Fehler - Zustand																																																																				
Unterer Endschalter				UCM - Fall				Übergeschwindigkeit				Inspektion - EIN		Konfigurations-Zustand																																																																				
	<p>D9 ANTSSAFE - Zonen</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Zone: Länge: 400mm Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige der Türzonenlänge in mm.</p>	<p>Hier wird die Zonenlänge angezeigt, die während der Konfiguration in der SAFE-Kopierung gespeichert wurde.</p>																																																																																
	<p>D9 ANTSSAFE - Inspektion</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>D9 Inspektion: nur Geschw. überwach. Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige der Überwachung der Inspektionsgeschwindigkeit. Folgende Anzeigen sind möglich:</p>	<p>„keine Überwachung“: Die Inspektionsüberwachung ist deaktiviert „nur Geschwindigkeitsüberwachung“: Im Inspektionsbetrieb wird die max. Geschwindigkeit überwacht (0,6m/s) „Endschalter oben“: Die Funktion „Inspektionsendschalter-oben“ zur Schutzraumüberwachung im Schachtkopf ist aktiviert „Endschalter unten“: Die Funktion „Inspektionsendschalter-unten“ zur Schutzraumüberwachung in der Schachtgrube ist aktiviert „Endschalter oben+unten“: Beide Schutzraumüberwachungen sind aktiviert</p>																																																																																
	<p>Überwachung Nenngeschw.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Überwachung Nenngeschwindigkeit: Nenngeschwindigkeit: 5,000m/s Normalbetrieb Menü</p> </div> <p>Anzeige der überwachten Nenngeschwindigkeit in m/s.</p>	<p>Hier wird die Geschwindigkeitsschwelle im m/s angezeigt, welche bei der Konfiguration der SAFE-Kopierung gespeichert wurde.</p>																																																																																

	<p>Endschalter OBEN</p> <table border="1"> <tr> <td>Endschalter-OBEN Position: 010,888m Normalbetrieb</td> </tr> <tr> <td>Menü</td> </tr> </table> <p>Anzeige der Endschalterposition Oben in m.</p>	Endschalter-OBEN Position: 010,888m Normalbetrieb	Menü	<p>Position: xx,xxxm Hier wird die absolute Position des oberen, eingelernten Endschalters angezeigt.</p>	
Endschalter-OBEN Position: 010,888m Normalbetrieb					
Menü					
	<p>Endschalter UNTEN</p> <table border="1"> <tr> <td>Endschalter-UNTEN Position: -0,079m Normalbetrieb</td> </tr> <tr> <td>Menü</td> </tr> </table> <p>Anzeige der Endschalterposition Unten in m.</p>	Endschalter-UNTEN Position: -0,079m Normalbetrieb	Menü	<p>Position: xx,xxxm Hier wird die absolute Position des unteren, eingelernten Endschalters angezeigt.</p>	
Endschalter-UNTEN Position: -0,079m Normalbetrieb					
Menü					
	<p>Verzögerungskontrolle Unten</p> <table border="1"> <tr> <td>Verz-Kontrolle-UNTEN Kontroll.unten: Aus/Ein</td> </tr> <tr> <td>Normalbetrieb</td> </tr> <tr> <td>Menü</td> </tr> </table> <p>Anzeige, ob die Verzögerungskontrolle Unten aktiviert wurde.</p>	Verz-Kontrolle-UNTEN Kontroll.unten: Aus/Ein	Normalbetrieb	Menü	<p>Aus / Position: xx,xxxm Hier wird angezeigt, ob die Verzögerungskontrolle unten bei der Konfiguration der SAFE-Kopierung deaktiviert oder aktiviert wurde. Falls diese aktiviert wurde steht dort die absolute Position des Überwachungspunktes.</p>
Verz-Kontrolle-UNTEN Kontroll.unten: Aus/Ein					
Normalbetrieb					
Menü					
	<p>Verzögerungskontrolle Oben</p> <table border="1"> <tr> <td>Verz-Kontrolle-OBEN Kontroll.oben: Aus/Ein</td> </tr> <tr> <td>Normalbetrieb</td> </tr> <tr> <td>Menü</td> </tr> </table> <p>Anzeige, ob die Verzögerungskontrolle Oben aktiviert wurde.</p>	Verz-Kontrolle-OBEN Kontroll.oben: Aus/Ein	Normalbetrieb	Menü	<p>Aus / Position: xx,xxxm Hier wird angezeigt, ob die Verzögerungskontrolle oben bei der Konfiguration der SAFE-Kopierung deaktiviert oder aktiviert wurde. Falls diese aktiviert wurde steht dort die absolute Position des Überwachungspunktes.</p>
Verz-Kontrolle-OBEN Kontroll.oben: Aus/Ein					
Normalbetrieb					
Menü					
	<p>Etagen - ANTSSAFE</p> <table border="1"> <tr> <td>Etagen ANTSSAFE: 04 Etagen D613: 04</td> </tr> <tr> <td>Normalbetrieb</td> </tr> <tr> <td>Menü</td> </tr> </table> <p>Hier wird im Vergleich die Etagenanzahl der SAFE-Kopierung und die Etagenanzahl der Steuerung D613 angezeigt.</p>	Etagen ANTSSAFE: 04 Etagen D613: 04	Normalbetrieb	Menü	<p>Hier werden die Anzahl der eingelernten Etagen der SAFE-Kopierung nach der Lernfahrt sowie die vorgegebene Anzahl der Etagen im Schacht dargestellt. Beide Etagenwerte müssen nach der Inbetriebnahme den gleichen Wert aufweisen!</p>
Etagen ANTSSAFE: 04 Etagen D613: 04					
Normalbetrieb					
Menü					
	<p>D9 ANTSSAFE / LIMAX 33CP - Software</p> <table border="1"> <tr> <td>ANTS/Limax-Software: CRC: 7950DE2A</td> </tr> <tr> <td>Normalbetrieb</td> </tr> <tr> <td>Menü</td> </tr> </table>	ANTS/Limax-Software: CRC: 7950DE2A	Normalbetrieb	Menü	<p>Hier wird die CRC -Summe des sicheren Kerns der Sil-3 Software angezeigt. Here is the following distinction between Variotech ANTS SAFE and ELGO Limax 33 CP:</p>
ANTS/Limax-Software: CRC: 7950DE2A					
Normalbetrieb					
Menü					

Anzeige bei Variotech ANTS Safe

```

ANTSSAFE-Software:
CRC: 7950DE2A
Normalbetrieb
Menü
    
```

In der Datei ASA2_ASE-EU_conformity2019_01 auf der Seite 6/12 Punkt 2.25 steht die Softwaresignatur ANTS-ASA2: 0x7950DE2A. Diese Signatur (CRC-Summe) wird vom D613 ausgelesen und Im Menü-D9 angezeigt.



TÜV-A-AT-1-18-0545-EUES-1 – Anhang 1 / Annex 1



- * 2.11 ANTS-ASE Schutzgrad / Degree of protection: IP 30
- 2.12 ANTS-ASA2 Schutzgrad / Degree of protection: IP 00 eingebaut im geschützten und geerdeten Gehäuse / Installed in a protected and grounded housing ≥IP2X
- 2.13 Spannung Stromkreis des SC1 / Voltage of the SC1 circuit: 48 – 230 V/ 50 Hz oder / or max. 24VDC
- 2.14 Spannung Stromkreis der Türüberbrückung: 48 – 230 V/ 50 Hz oder / or max. 24VDC
Voltage of the door overbriding circuit:
- 2.15 Überlast-, Kurzschlusschutz Stromkreises SC1: max. 2 A /AC oder / or 1 A / DC
Overload, short cut circuit protection of the SC1 circuit :
- 2.16 Überlast-, Kurzschlusschutz Stromkreises Türüberbrückung: max. 2 A /AC oder / or 1 A / DC
Overload, short cut circuit protection of the door overbriding circuit:
- 2.17 Türzonenemulation / Door zone emulation (X6): 24VDC / VAC, max. 100 mA
- 2.18 Betriebstemperatur / Operating temperature: -5°C bis / to 55 °C
- 2.19 Lager- und Transporttemperatur / Storage and transport temperature: -10°C bis / to 70°C
- 2.20 Relative Luftfeuchte / Relative humidity: < 90%, ohne Kondensation / without condensation
- 2.21 Luftdruck / Air pressure: 1013 hPa bis / to 800 hPa bis / up to 2000 m über / above NN
- 2.22 Identifikation der Platine ANTS-ASA2 / Identification number of PCB of ANTS-ASA2: ASAv100, UCMIFv100
- 2.23 Identifikationsnummer Platine des ANTS-ASE / Identification number of PCB of ANTS-ASE: ASERXv100, ASETXv100
- 2.24 Softwareversionsnummer / Software version number ANTS-ASA2: v200
- 2.25 Softwaresignatur / Software signature ANTS-ASA2: 0x7950DE2A

Anzeige bei KÜBLER LES02ANTS Safe

```

ANTSSAFE-Software:
CRC: CE7824DD
Normalbetrieb
F10-Sicherheitsk.U9
    
```

In der Datei LES02-ANTS-EU_conformity2019_01 auf der Seite 6/12 Punkt 2.23 steht die Softwaresignatur ANTSSAFE: 0xCE7824DD. Diese Signatur (CRC-Summe) wird vom D613 ausgelesen und Im Menü-D9 angezeigt.



TÜV-A-AT-1-19-0603-EUES – Anhang 1 / Annex 1



- * 2.22 Softwareversionsnummer / Software version number PSU02: v210
- 2.23 Softwaresignatur / Software signature PSU02: 0xCE7824DD
- 2.24 Systemreaktionszeit / System reaction time: <25 ms

<p>Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP</p> <pre style="background-color: #000080; color: #00FFFF; padding: 5px;"> LIMAX33CP-Konfig: CRC: 25E52A88 Normalbetrieb Menü LIMAX33CP-Software: CRC: 0B55D094 Normalbetrieb Menü </pre>	<p>Gebersysteme - Auslieferung bis OKTOBER 2020 SW2.3</p> <p>Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann.</p> <p>In der Datei BES_ELGO_EU-ESD 030-1_20190617 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.</p>												
<p style="font-size: small;">Seite 2 von 2 Unsere Zeichen/Erstelldatum: IS-FTT-STG/17. Juni 2019</p> <div style="text-align: right;"> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">System Component</th> <th colspan="2">Identification</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HW version</td> <td colspan="2">-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1</td> </tr> <tr> <td>SW version</td> <td style="width: 30%;">2.3</td> <td style="width: 30%;">R5</td> </tr> <tr> <td>CRC</td> <td colspan="2">0x0B55D094</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: x-small;">Identifikation von LIMAX33 CP</p> <p style="margin-top: 20px;">Dieses Schreiben ergänzt die beiden EU-Baumusterprüfbescheinigungen EU-ESD 030 vom 29.01.2018 bzw. Nr. EU-ESD 030/1 vom 31.07.2018 Die übrigen Festlegungen der Bescheinigungen gelten unverändert weiter.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="font-size: x-small;">Zertifizierungsstelle für Aufzüge und Sicherheitsbauteile</p> <p style="font-size: x-small;">Achim Janocha</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: right;"> <p style="font-size: x-small;">Der Sachverständige</p> <p style="font-size: x-small;">Peter Retzbach</p> </div> </div>		System Component	Identification		HW version	-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1		SW version	2.3	R5	CRC	0x0B55D094	
System Component	Identification												
HW version	-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1												
SW version	2.3	R5											
CRC	0x0B55D094												

<p>Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP</p> <pre style="background-color: #000080; color: #00FFFF; padding: 5px;"> LIMAX33CP-Konfig: CRC: 744EC631 Normalbetrieb F09-Sicherheitsk.U8 LIMAX33CP-Software: CRC: E1E79812 Normalbetrieb F09-Sicherheitsk.U8 </pre>	<p>Gebersysteme - Auslieferung ab 1. November 2020SW2.4</p> <p>Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann.</p> <p>In der Datei BES_ELGO_EU-ESD 030-1_20190617 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.</p>												
<p style="font-size: small;">Seite 2 von 2 Unsere Zeichen/Erstelldatum: IS-FTT-STG/06. Juli 2020</p> <div style="text-align: right;"> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">System Component</th> <th colspan="2">Identification</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HW version</td> <td colspan="2">-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1</td> </tr> <tr> <td>SW version</td> <td style="width: 30%;">2.4</td> <td style="width: 30%;">R1</td> </tr> <tr> <td>CRC</td> <td colspan="2">0xE1E79812</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: x-small;">Identifikation von LIMAX33 CP</p> <p style="margin-top: 20px;">Dieses Schreiben ergänzt die beiden EU-Baumusterprüfbescheinigungen EU-ESD 030 vom 29.01.2018 bzw. Nr. EU-ESD 030/1 vom 31.07.2018 Die übrigen Festlegungen der Bescheinigungen gelten unverändert weiter.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="font-size: x-small;">Zertifizierungsstelle für Aufzüge und Sicherheitsbauteile</p> <p style="font-size: x-small;">Achim Janocha</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: right;"> <p style="font-size: x-small;">Der Sachverständige</p> <p style="font-size: x-small;">Peter Retzbach</p> </div> </div>		System Component	Identification		HW version	-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1		SW version	2.4	R1	CRC	0xE1E79812	
System Component	Identification												
HW version	-LIMAX33CP.03.3 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.0 -LIMAX33CP.03.3 und LIMAX33SGC.00.1												
SW version	2.4	R1											
CRC	0xE1E79812												

Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP Gebersysteme - Auslieferung ab Januar 2021 SW2.5

LIMAX33CP-Konfig: CRC: 744EC631 Normalbetrieb F09-Sicherheitsk.U8	Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann.
LIMAX33CP-Software: CRC: EAEFFF74 Normalbetrieb F09-Sicherheitsk.U8	In der Datei BES_ELGO_EU-ESD 030_030-1_201202 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.

In dem „Technical Report“ mit Report No.: ER91576T Version 1.9 vom 01.12.2020 von TÜV SÜD Rail GmbH, wurden die neue SW-Version v2.5r0 geprüft und freigegeben.

Anstelle wie in den oben genannten Bescheinigungen unter Ziffern 2.4 bzw. 2.5 genannt, ist das System durch Hardware-/ und Software-Version wie folgt zu kennzeichnen:

System Component	Identification	
HW version	LIMAX33CP.03.3 LIMAX33SGC.00.0 LIMAX33SGC.00.1	
SW version	v2.4r1	V2.5r0
CRC	0xE1E79812	0xEAEFFF74

Identifikation von LIMAX33 CP

Sitz: München
 Amtsgericht München HRB 96 869
 USt-IdNr. DE129484218
 Informationen gemäß § 2 Abs. 1 DL-InfoV unter www.tuvsud.com/impressum

Aufsichtsrat:
 Reiner Block (Vors.)
 Geschäftsführer:
 Ferdinand Neuwieser (Sprecher),
 Thomas Kainz

Telefon: +49 711 7005-754
 Telefax: +49 711 7005-588
www.tuvsud.com/de-is

TÜV SÜD Industrie Service GmbH
 Zentralbereich Fördertechnik
 Abteilung New Technologies
 Gottlieb-Daimler-Str. 7
 70794 Filderstadt
 Deutschland

Anzeige bei ELGO LIMAC 33 CP Gebersysteme - Auslieferung ab September 2022 SW2.6r2

LIMAX33CP-Konfig: CRC: 76CC087A Inspektionsbetrieb Lernfahrt un9ültig	Diese CRC ist abhängig von der Grundkonfiguration, welche entweder bei uns einprogrammiert wird (dazu der Konfigurationsausdruck, welcher bei CRC-Summen enthalten sollte) oder auch vor Ort konfiguriert werden kann!
LIMAX33CP-Software: CRC: 64DBF970 Inspektionsbetrieb Lernfahrt un9ültig	In der Datei U4g-BES_ELGO_LIMAX33CP_220427 steht die neue CRC-Summe der Firmware für die aktuelle LIMAX33CP-Version.

In dem „Technical report“ mit Report No.: ER91576T Version 1.10 vom 19.02.2022 von TÜV SÜD Rail GmbH, wurden die bestehenden und neue SW-Version v2.6r2 geprüft und freigegeben.

In den unter Ziffer 2.4 bzw. Ziffer 2.5 der oben genannten Bescheinigungen, ist das System durch Hardware-/ und Software-Version wie folgt gekennzeichnet:

System Component	Identification		
HW version	LIMAX33CP.03.3 LIMAX33SGC.00.0 LIMAX33SGC.00.1		
SW version	v2.4r1	v2.5r0	v2.6r2
CRC	0xE1E779812	0xEAEFFF74	0x64DBF970

Identifikation von LIMAX33 CP

Sitz: München
 Amtsgericht München HRB 96 869
 USt-IdNr. DE129484218
 Informationen gemäß § 2 Abs. 1 DL-InfoV unter www.tuvsud.com/impressum

Aufsichtsrat:
 Reiner Block (Vors.)
 Geschäftsführer:
 Ferdinand Neuwieser (Sprecher),
 Thomas Kainz, Simon Kellerer

Telefon: +49 711 7005-754
 Telefax: +49 711 7005-588
www.tuvsud.com/de-is

TÜV SÜD Industrie Service GmbH
 Zentralbereich Fördertechnik
 Abteilung New Technologies
 Gottlieb-Daimler-Str. 7
 70794 Filderstadt
 Deutschland

Gebersysteme - Auslieferung ab September 2024 SW2.7r3

Das LIMAX 33CP besteht aus folgenden Baugruppen und folgender Software:

System Component	Identification				
HW Version	LIMAX33CP.03.3 LIMAX33SGC.00.0 LIMAX33SGC.00.1				
SW Version	v2.1rc7	v2.4r1	v2.5r0	v2.6r2	v2.7r3
CRC	0x35B404BD	0xE1E779812	0xEAEEFF74	0x64DBF970	0x1C3FA937

Tabelle 4: Identifikation von LIMAX 33CP

7.0 Inbetriebnahme der Aufzugsanlage

100 Montagefahrt

Im **Untermenü C7 Montagefahrt** kann bei aktiver Rückholsteuerung dieser Parameter aktiviert werden. Bei der Montage einer Aufzugsanlage sind am Anfang die Schalter des Sicherheitskreises noch nicht gesetzt. Diese Funktion ermöglicht, obwohl die Sicherheitseingänge U3 bis U12 ohne Spannung sind, eine Fahrbewegung mit der Rückholsteuerung. Voraussetzung ist, dass an U1 und U2 Spannung anliegt. Wird die Rückholsteuerung ausgeschaltet, ist dieser Parameter automatisch deaktiviert.

101-Inbetriebnahme mit digitaler Relativ/Motor-Kopierung mit Inkrementalgeber

1.0 Allgemein

Der grundsätzliche Ablauf der Inbetriebnahme der Absoluten-Kopierung mit einem Zonenschalter läuft in folgenden Schritten ab:

2.0) Überprüfung der elektrischen Installationen und Einstellung der Vorendschalter
3.0) Überprüfung der Softwareeinstellungen und Eingabe des Bremsweges
4.0	Durchführung der Lernfahrt
5.0	Wahl der Fahrgeschwindigkeiten durch Einstellen der Bremswege
6.0	Messen der Unbündigkeiten und Korrektur der Bündigwerte
7.0	Einstellung der Nachregulierung

2.0 Überprüfung der elektrischen Installationen und Einstellung der Zonenbereiche

2.1	Alle SiKr.-Kontaktschalter im Sicherheitskreis müssen angeschlossen sein.															
2.2	Das Inkrementalgebersystem muss funktionsfähig installiert sein. Dies kann auf dem Fahrkorb, wie auch am Schaltschrank erfolgen. Die Eingänge sind am Zentralrechner, wie auch am Fahrkorbrechner vorhanden. Die Leitungen sind wie folgt anzulegen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Inkrementalgeber</th> <th>Steuerung</th> <th>Beschreibung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>U_B oder U_{Ver}</td> <td>Klemme 200</td> <td>Steuerspannung +24V DC</td> </tr> <tr> <td>GND oder Masse</td> <td>Klemme 500</td> <td>Steuermasse 0V</td> </tr> <tr> <td>Kanal A</td> <td>Klemme 83</td> <td>Impuls-Spur A</td> </tr> <tr> <td>Kanal B</td> <td>Klemme 84</td> <td>Impuls-Spur B</td> </tr> </tbody> </table>	Inkrementalgeber	Steuerung	Beschreibung	U _B oder U _{Ver}	Klemme 200	Steuerspannung +24V DC	GND oder Masse	Klemme 500	Steuermasse 0V	Kanal A	Klemme 83	Impuls-Spur A	Kanal B	Klemme 84	Impuls-Spur B
Inkrementalgeber	Steuerung	Beschreibung														
U _B oder U _{Ver}	Klemme 200	Steuerspannung +24V DC														
GND oder Masse	Klemme 500	Steuermasse 0V														
Kanal A	Klemme 83	Impuls-Spur A														
Kanal B	Klemme 84	Impuls-Spur B														
2.3	Die Zonenschalter S71 und S72 (Für EoT & Nachregulierung), bzw. S71 sollten funktionsfähig installiert sein. Die Länge der Zone sollte symmetrisch zur Bündiglinie sein maximal 250 mm in beide Richtungen sich erstrecken. Je exakter die Bündiglinie getroffen wird, desto geringer fällt später die Bündigkorrektur aus..															
2.4	Die Vorendschalter 13A und 13B sind auf den maximal zu erwartenden Bremsweg der Lernfahrt einzustellen. Die Funktion der Vorendschalter sollte mit der Inspektionsfahrt überprüft werden. Als ungefähren Richtwert kann man die unten genannten Werte nehmen, die natürlich durch die eingestellten Verzögerungswerte differieren können. <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Ungefährer Bremsweg bei 0,8 m/s² Verzögerung</th> <th>Maximale Fahrgeschwindigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000 mm</td> <td>0,63 m/s</td> </tr> <tr> <td>1200 mm</td> <td>1,00 m/s</td> </tr> <tr> <td>1800 mm</td> <td>1,20 m/s</td> </tr> <tr> <td>2300 mm</td> <td>1,60 m/s</td> </tr> <tr> <td>3000 mm</td> <td>2,00 m/s</td> </tr> </tbody> </table> <p>Der Einfahrweg darf länger sein, als im Normalbetrieb, da dort die Vorendschalter überbrückt werden und der Bremspunkt durch die digitale Kopierung ausgegeben wird. Die Vorendschalter sind jedoch Synchronisationspunkte für die Steuerung und dürfen nach erfolgter Lernfahrt nicht mehr verändert werden!</p> <p>Der Vorendschalter Unten 13B muss allerdings zwischen der 1. und 2. Haltestelle liegen. Äquivalent ist der Vorendschalter Oben 13A zwischen der vorletzten und letzten Etage zu platzieren. Diese Regel ist auch bei Kurzfahrthaltestelle einzuhalten!</p>	Ungefährer Bremsweg bei 0,8 m/s ² Verzögerung	Maximale Fahrgeschwindigkeit	1000 mm	0,63 m/s	1200 mm	1,00 m/s	1800 mm	1,20 m/s	2300 mm	1,60 m/s	3000 mm	2,00 m/s			
Ungefährer Bremsweg bei 0,8 m/s ² Verzögerung	Maximale Fahrgeschwindigkeit															
1000 mm	0,63 m/s															
1200 mm	1,00 m/s															
1800 mm	1,20 m/s															
2300 mm	1,60 m/s															
3000 mm	2,00 m/s															

3.0 Überprüfung der Einstellungen und des Bremsweges des unteren Vorendschalters

	<p>Bevor mit der Lernfahrt begonnen wird, sollten Sie die Angaben in den Anlageparametern überprüfen (Haltestellenzahl, Kopierungsart,). Außerdem sollten Sie Ihre Regelung nochmals überprüfen, ob die eingestellten Verzögerungswerte den Bremswegen der Aufzugsanlage genügen.</p>
	<p>Im Menü B42-Relativ-Kopierung stellen Sie bitte folgenden Parameter „Entfernung Vorend-Zonenfahne Unten“ den Zahlenwert genau ein. Hier wird die Entfernung zwischen dem Magneten des unteren Vorendschalters und dem ersten Magnet der Zone (Bitte jeweils von der Mitte des Magneten messen!) eingetragen. Diese Entfernungsangabe dient der Umrechnung von Impulsen auf Millimeter-Einheit.</p>

4.0 Durchführung der Lernfahrt.

4.1	<p>Als erstes stellen Sie die Lernfahrtgeschwindigkeit im Menü Lernfahrt mit ein. Es stehen Ihnen die drei Geschwindigkeiten V1, V2, und V3 zur Verfügung. Denken Sie daran, dass nicht jeder Antriebsmotor für eine Fahrt mit langsamer Geschwindigkeit über die komplette Förderhöhe geeignet ist. Weist die Aufzugsanlage Kurzfahrthaltestellen auf, sollten man mit V1 die Lernfahrt durchführen. Der Bremsweg für V1 muss allerdings dann auch im Parameter angepasst werden</p>						
4.2	<p>Bitte positionieren Sie den Fahrkorb oberhalb des unteren Vorendschalters mit der Inspektions- oder Rückholsteuerung. Schalten Sie anschließend im Bedienfeld die Außensteuerung aus. Nach dem Umschalten auf Normalbetrieb aktivieren Sie bitte die Lernfahrt im Menü Lernfahrt aktivieren -> Ja.</p>						
4.3	<p>Ablauf der Lernfahrt in drei Phasen:</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">1.Phase</td> <td> <p>Der Aufzug fährt nun abwärts mit langsamer Geschwindigkeit-V0 zum unteren Vorendschalter und fährt dann in die Türzone der untersten Haltestelle ein. Beim Erreichen der Zone wird der Aufzug elektrisch angehalten. Gleichzeitig wird der benötigte Weg für die Endverzögerung $V0 \rightarrow 0$ gemessen.</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2.Phase</td> <td> <p>Danach fährt der Fahrkorb aufwärts und nimmt alle Zonenpositionen und die Position des Vorendschalters Oben auf.</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3.Phase</td> <td> <p>Anschließend fährt der Fahrkorb abwärts und nimmt alle Zonenpositionen auf. Sollten während der Lernfahrt Abweichungen beim Einlesen der Schalterpositionen erkannt werden (zu viele oder zu wenige Zonen), erscheint die Fehlermeldung „F85-DSK Etagenzahl“. In diesem Fall sind die Zonenmagnete sowie deren Position zu überprüfen, gegebenenfalls mit Inspektionsgeschwindigkeit das Ein- und Ausschalten des Hallschalters prüfen (Hallschalter dürfen beim Überfahren des Magnetes nur 1x Schalten). Danach mit Punkt B) die Lernfahrt erneut starten.</p> </td> </tr> </table>	1.Phase	<p>Der Aufzug fährt nun abwärts mit langsamer Geschwindigkeit-V0 zum unteren Vorendschalter und fährt dann in die Türzone der untersten Haltestelle ein. Beim Erreichen der Zone wird der Aufzug elektrisch angehalten. Gleichzeitig wird der benötigte Weg für die Endverzögerung $V0 \rightarrow 0$ gemessen.</p>	2.Phase	<p>Danach fährt der Fahrkorb aufwärts und nimmt alle Zonenpositionen und die Position des Vorendschalters Oben auf.</p>	3.Phase	<p>Anschließend fährt der Fahrkorb abwärts und nimmt alle Zonenpositionen auf. Sollten während der Lernfahrt Abweichungen beim Einlesen der Schalterpositionen erkannt werden (zu viele oder zu wenige Zonen), erscheint die Fehlermeldung „F85-DSK Etagenzahl“. In diesem Fall sind die Zonenmagnete sowie deren Position zu überprüfen, gegebenenfalls mit Inspektionsgeschwindigkeit das Ein- und Ausschalten des Hallschalters prüfen (Hallschalter dürfen beim Überfahren des Magnetes nur 1x Schalten). Danach mit Punkt B) die Lernfahrt erneut starten.</p>
1.Phase	<p>Der Aufzug fährt nun abwärts mit langsamer Geschwindigkeit-V0 zum unteren Vorendschalter und fährt dann in die Türzone der untersten Haltestelle ein. Beim Erreichen der Zone wird der Aufzug elektrisch angehalten. Gleichzeitig wird der benötigte Weg für die Endverzögerung $V0 \rightarrow 0$ gemessen.</p>						
2.Phase	<p>Danach fährt der Fahrkorb aufwärts und nimmt alle Zonenpositionen und die Position des Vorendschalters Oben auf.</p>						
3.Phase	<p>Anschließend fährt der Fahrkorb abwärts und nimmt alle Zonenpositionen auf. Sollten während der Lernfahrt Abweichungen beim Einlesen der Schalterpositionen erkannt werden (zu viele oder zu wenige Zonen), erscheint die Fehlermeldung „F85-DSK Etagenzahl“. In diesem Fall sind die Zonenmagnete sowie deren Position zu überprüfen, gegebenenfalls mit Inspektionsgeschwindigkeit das Ein- und Ausschalten des Hallschalters prüfen (Hallschalter dürfen beim Überfahren des Magnetes nur 1x Schalten). Danach mit Punkt B) die Lernfahrt erneut starten.</p>						
4.4	<p>Nach erfolgreicher Lernfahrt erscheint im Display des HPG60 „Lernfahrt beendet“ und die Bündigpositionen werden auf die Mitte der jeweiligen Zonenbereiche verteilt. Der Verzögerungswege V3, V2, V1 werden automatisch mit den eingetragenen Entfernungen im Menü B43 vorbelegt. Die Verzögerung V0 =>0 wurde ebenfalls mit einem Lernwert vorbelegt. In der Schachtabelle finden Sie alle ermittelten Bündigwerte. Alle Werte werden in Millimeter und aufsteigender Reihenfolge abgelegt, d.h. die Haltestelle 1 hat den niedrigsten Wert und die höchste Haltestelle hat den höchsten Wert.</p>						

	<p>Eine Lernfahrt muss zwingend ausgeführt werden, wenn die Türzonen in ihrer Position verändert wurden! Wird eine neue Lernfahrt ausgeführt, so wird ihr Ergebnis erst nach einer erfolgreichen 3.Phase übernommen. Wurde die Lernfahrt abgebrochen, so ist der Aufzug für den Normalbetrieb gesperrt und in der 4.Displayzeile erscheint die Meldung „Lernfahrt ungültig“.</p>
--	---

5.0 Wahl der Fahrgeschwindigkeiten durch Einstellen der Bremswege

Falls Sie nur die Geschwindigkeit V3 an Ihrer Aufzugsanlage nutzen wollen, können sie jetzt ein Paar Innenrufe geben, um das Einfahrverhalten der Anlage zu überprüfen.

Wenn Sie aber auch mit der V1 oder/und V2 fahren wollen, oder sogar Kurzfahrthaltestellen haben, müssen Sie die Verzögerungswege für V1 bzw. V2 eingeben.

Bitte beachten Sie bei der Eingabe: **BremswegV1 < BremswegV2 < BremswegV3**

Mit der Wahl des Bremsweges legen Sie auch fest, mit welcher Geschwindigkeit die Aufzugssteuerung die Haltestellen anfährt. Wurde ein Verzögerungsweg für eine Geschwindigkeit auf den Wert Null gesetzt, so wird diese Geschwindigkeit auch von der Steuerung nicht mehr verwendet.

Ist z.B. der Etagenabstand zweier Etage kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V3“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V2 ausgewählt (z.B. Stockwerksfahrt bei schnellen Anlagen). Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V2“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V1 ausgewählt (z.B. Kurzfahrthaltestelle).

Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B42 Verzögerung bei V1“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V0 ausgewählt (extreme Kurzfahrthaltestelle, wenige cm).



Die Parameter Verzögerung V0=>0 und Verzögerung V3 müssen immer einen Wert aufweisen!

6.0 Messen der Unbündigkeiten und Korrektur der Bündigwerte

6.1	Nachdem Sie von der Steuerung aus überprüft haben, dass der Fahrkorb die Haltestellen nicht überfährt und eine Fahrt von der Kabine aus möglich ist, nehmen Sie bitte Ihr HPG60 mit und falls möglich verbinden es mit dem FKR (Fahrkorbrechner) auf dem Fahrkorbdach.
6.2	Begeben Sie sich mit dem Fahrkorb in die erste Haltestelle und wählen Sie den Parameter Bündigwert Ebene 1. Durch Betätigen der gelben Plus- Oder Minus-Tasten können die Halte-Ungenauigkeiten eingestellt werden.
->	Steht Ihr Fahrkorb zu hoch, so tragen Sie durch Betätigung der Minustaste den Millimeterwert ein, den Ihr Fahrkorb zu hochsteht.
->	Steht er zu niedrig, so wird durch Betätigung der Plustaste der Millimeterwert eingetragen, den Ihr Fahrkorb zu niedrig steht. Automatisch wird der ermittelte Bündigwert korrigiert.
6.3	Wiederholen Sie das Verfahren für die anderen Haltestellen.

7.0 Einstellung der Nachregulierung



Bevor Sie die Nachregulierung aktivieren, müssen Sie folgende Parametereinstellung im Menü **B17-Nachregulierung** treffen:

7.1	Im Parameter Max. Nachholweg stellen Sie die Länge des Nachholweges ein. Der Nachholweg sollte immer kürzer sein, als der halbe Zonenbereich. Beachten Sie bitte auch folgenden Sachverhalt: Der Zonenbereich muss so eingestellt sein, dass er kürzer ist, wie die Türschwertlänge.
7.2	Im Parameter Toleranz Nachholung stellen Sie Startpunkt für den Beginn der Nachholung ein. Als Standardwert sollten Sie nicht unter 5 - 10mm gehen, da sonst vorhandene Seilschwingungen zu unnötigen Nachregulierungsvorgängen führen. Wurden die oben beschriebenen Eingaben getätigt, kann der Parameter Nachholung aktiviert werden.

102-Inbetriebnahme mit digitaler Absolut-Kopierung mit einem Zonenschalter

1.0 Allgemein


Der grundsätzliche Ablauf der Inbetriebnahme der Absoluten-Kopierung mit einem Zonenschalter läuft in folgenden Schritten ab:

2.0) Überprüfung der elektrischen Installationen und Einstellung der Zonenbereiche
3.0) Überprüfung der Softwareeinstellungen
4.0	Durchführung der Lernfahrt
5.0	Wahl der Fahrgeschwindigkeiten durch Einstellen der Bremswege
6.0	Messen der Unbündigkeiten und Korrektur der Bündigwerte
7.0	Einstellung der Nachregulierung

2.0 Überprüfung der elektrischen Installationen und Einstellung der Zonenbereiche


2.1	Alle SiKr.-Kontaktschalter im Sicherheitskreis müssen angeschlossen sein.
2.2	Das Absolutwertgebersystem muss funktionsfähig installiert sein. Dies kann auf dem Fahrkorb, wie auch am Schaltschrank erfolgen. Die Eingänge sind im Schaltplan dargestellt (Blatt S07). Durch das Absolutwertgebersystem wird die der Zonenschalter S72 ausgegeben.
2.3	Der Zonenschalter S71 muss funktionsfähig installiert sein. Die Länge der Zone sollte symmetrisch zur Bündiglinie sein maximal 250 mm in beide Richtungen sich erstrecken. Je exakter die Bündiglinie getroffen wird, desto geringer fällt später die Bündigkorrektur aus.

3.0 Überprüfung der Softwareeinstellungen

	Bevor mit der Lernfahrt begonnen wird, sollten Sie die Angaben in den Anlageparametern überprüfen (Haltestellenzahl, Kopierungsart). Außerdem sollten Sie Ihre Regelung nochmals überprüfen, ob die eingestellten Verzögerungswerte den Bremswegen der Aufzugsanlage genügen.
---	---

4.0 Durchführung der Lernfahrt.

4.1	Als erstes stellen Sie die Lernfahrtgeschwindigkeit im Menü Lernfahrt mit ein. Es stehen Ihnen die drei Geschwindigkeiten V1, V2, und V3 zur Verfügung. Denken Sie daran, dass nicht jeder Antriebsmotor für eine Fahrt mit langsamer Geschwindigkeit über die komplette Förderhöhe geeignet ist. Weist die Aufzugsanlage Kurzfahrhaltestellen auf, sollten man mit V1 die Lernfahrt durchführen. Der Bremsweg für V1 muss allerdings dann auch im Parameter angepasst werden						
4.2	Bitte positionieren Sie den Fahrkorb oberhalb des Zonenbereichs der untersten Haltestelle mit der Inspektions- oder Rückholsteuerung. Schalten Sie anschließend im Bedienfeld die Außensteuerung aus. Nach dem Umschalten auf Normalbetrieb aktivieren Sie bitte die Lernfahrt im Menü Lernfahrt aktivieren -> Ja						
4.3	Ablauf der Lernfahrt in drei Phasen:						
	<table border="1"> <tr> <td>1.Phase</td> <td>Der Aufzug fährt nun abwärts mit langsamer Geschwindigkeit-V0 in die Türzone der untersten Haltestelle ein. Beim Erreichen der Zone wird der Aufzug elektrisch angehalten. Gleichzeitig wird der benötigte Weg für die Endverzögerung V0→0 gemessen.</td> </tr> <tr> <td>2.Phase</td> <td>Danach fährt der Fahrkorb aufwärts und nimmt alle Zonenpositionen der Haltestellen auf.</td> </tr> <tr> <td>3.Phase</td> <td>Anschließend fährt der Fahrkorb abwärts und nimmt alle Zonenpositionen auf. Sollten während der Lernfahrt Abweichungen beim Einlesen der Schalterpositionen erkannt werden (zu viele oder zu wenige Zonen), erscheint die Fehlermeldung „F85-DSK Etagenzahl“. In diesem Fall sind die Zonenmagnete sowie deren Position zu überprüfen, gegebenenfalls mit Inspektionsgeschwindigkeit das Ein- und Ausschalten der Magnetschalter prüfen (Magnetschalter dürfen beim Überfahren des Magnetes nur 1xSchalten). Danach mit Punkt B) die Lernfahrt erneut starten.</td> </tr> </table>	1.Phase	Der Aufzug fährt nun abwärts mit langsamer Geschwindigkeit-V0 in die Türzone der untersten Haltestelle ein. Beim Erreichen der Zone wird der Aufzug elektrisch angehalten. Gleichzeitig wird der benötigte Weg für die Endverzögerung V0→0 gemessen.	2.Phase	Danach fährt der Fahrkorb aufwärts und nimmt alle Zonenpositionen der Haltestellen auf.	3.Phase	Anschließend fährt der Fahrkorb abwärts und nimmt alle Zonenpositionen auf. Sollten während der Lernfahrt Abweichungen beim Einlesen der Schalterpositionen erkannt werden (zu viele oder zu wenige Zonen), erscheint die Fehlermeldung „F85-DSK Etagenzahl“. In diesem Fall sind die Zonenmagnete sowie deren Position zu überprüfen, gegebenenfalls mit Inspektionsgeschwindigkeit das Ein- und Ausschalten der Magnetschalter prüfen (Magnetschalter dürfen beim Überfahren des Magnetes nur 1xSchalten). Danach mit Punkt B) die Lernfahrt erneut starten.
1.Phase	Der Aufzug fährt nun abwärts mit langsamer Geschwindigkeit-V0 in die Türzone der untersten Haltestelle ein. Beim Erreichen der Zone wird der Aufzug elektrisch angehalten. Gleichzeitig wird der benötigte Weg für die Endverzögerung V0→0 gemessen.						
2.Phase	Danach fährt der Fahrkorb aufwärts und nimmt alle Zonenpositionen der Haltestellen auf.						
3.Phase	Anschließend fährt der Fahrkorb abwärts und nimmt alle Zonenpositionen auf. Sollten während der Lernfahrt Abweichungen beim Einlesen der Schalterpositionen erkannt werden (zu viele oder zu wenige Zonen), erscheint die Fehlermeldung „F85-DSK Etagenzahl“. In diesem Fall sind die Zonenmagnete sowie deren Position zu überprüfen, gegebenenfalls mit Inspektionsgeschwindigkeit das Ein- und Ausschalten der Magnetschalter prüfen (Magnetschalter dürfen beim Überfahren des Magnetes nur 1xSchalten). Danach mit Punkt B) die Lernfahrt erneut starten.						
4.4	Nach erfolgreicher Lernfahrt erscheint im Display des HPG60 „ Lernfahrt beendet “ und die Bündigpositionen werden auf die Mitte der jeweiligen Zonenbereiche verteilt. Der Verzögerungswege V3,V2,V1 werden automatisch mit den eingetragenen Entfernungen im Menü B43 vorbelegt. Die Verzögerung V0 =>0 wurde ebenfalls mit einem Lernwert vorbelegt. In der Schachttabelle finden Sie alle ermittelten Bündigwerte . Alle Werte werden in Millimeter und aufsteigender Reihenfolge abgelegt, d.h. die Haltestelle 1 hat den niedrigsten Wert und die höchste Haltestelle hat den höchsten Wert.						

	<p>Eine Lernfahrt muss zwingend ausgeführt werden, wenn die Türzonen in ihrer Position verändert wurden! Wird eine neue Lernfahrt ausgeführt, so wird ihr Ergebnis erst nach einer erfolgreichen 3.Phase übernommen. Wurde die Lernfahrt abgebrochen, so ist der Aufzug für den Normalbetrieb gesperrt und in der 4.Displayzeile erscheint die Meldung „Lernfahrt ungültig“.</p>
---	---

5.0 Wahl der Fahrgeschwindigkeiten durch Einstellen der Bremswege

Falls Sie nur die Geschwindigkeit V3 an Ihrer Aufzugsanlage nutzen wollen, können sie jetzt ein Paar Innenrufe geben, um das Einfahrverhalten der Anlage zu überprüfen.


Wenn Sie aber auch mit der V1 oder/und V2 fahren wollen, oder sogar Kurzfahrthaltestellen haben, müssen Sie die Verzögerungswege für V1 bzw. V2 eingeben.

Bitte beachten Sie bei der Eingabe: **BremswegV1 < BremswegV2 < BremswegV3**

Mit der Wahl des Bremsweges legen Sie auch fest, mit welcher Geschwindigkeit die Aufzugssteuerung die Haltestellen anfährt. Wurde ein Verzögerungsweg für eine Geschwindigkeit auf den Wert Null gesetzt, so wird diese Geschwindigkeit auch von der Steuerung nicht mehr verwendet.

Ist z.B. der Etagenabstand zweier Etage kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V3“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V2 ausgewählt (z.B. Stockwerksfahrt bei schnellen Anlagen). Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V2“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V1 ausgewählt (z.B. Kurzfahrthaltestelle).


Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V1“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V0 ausgewählt (extreme Kurzfahrthaltestelle, wenige cm).

	<p>Die Parameter Verzögerung V0=>0 und Verzögerung V3 müssen immer einen Wert aufweisen!</p>
---	--

6.0 Messen der Unbündigkeiten und Korrektur der Bündigwerte

6.1	<p>Nachdem Sie von der Steuerung aus überprüft haben, dass der Fahrkorb die Haltestellen nicht überfährt und eine Fahrt von der Kabine aus möglich ist, nehmen Sie bitte Ihr HPG60 mit und falls möglich verbinden es mit dem FKR (Fahrkorbrechner) auf dem Fahrkorbdach.</p>
6.2	<p>Begeben Sie sich mit dem Fahrkorb in die erste Haltestelle und wählen Sie den Parameter Bündigwert Ebene 1. Durch Betätigen der gelben Plus- Oder Minus-Tasten können die Halte-Ungenauigkeiten eingestellt werden.</p>
->	<p>Steht Ihr Fahrkorb zu hoch, so tragen Sie durch Betätigung der Minustaste den Millimeterwert ein, den Ihr Fahrkorb zu hochsteht.</p>
->	<p>Steht er zu niedrig, so wird durch Betätigung der Plustaste der Millimeterwert eingetragen, den Ihr Fahrkorb zu niedrig steht. Automatisch wird der ermittelte Bündigwert korrigiert.</p>
6.3	<p>Wiederholen Sie das Verfahren für die anderen Haltestellen.</p>

7.0 Einstellung der Nachregulierung

	<p>Bevor Sie die Nachregulierung aktivieren, müssen Sie folgende Parametereinstellung im Menü B17-Nachregulierung treffen:</p>
7.1	<p>Im Parameter Max. Nachholweg stellen Sie die Länge des Nachholweges ein. Der Nachholweg sollte immer kürzer sein, als der halbe Zonenbereich. Beachten Sie bitte auch folgenden Sachverhalt: Der Zonenbereich muss so eingestellt sein, dass er kürzer ist, wie die Türschwertlänge.</p>
7.2	<p>Im Parameter Toleranz Nachholung stellen Sie Startpunkt für den Beginn der Nachholung ein. Als Standardwert sollten Sie nicht unter 5 - 10mm gehen, da sonst vorhandene Seilschwingungen zu unnötigen Nachregulierungsvorgängen führen. Wurden die oben beschriebenen Eingaben getätigt, kann der Parameter Nachholung aktiviert werden.</p>

103-Inbetriebnahme mit digitaler Absolut-Kopierung ohne Schachtschalter

1.0 Überprüfung der elektrischen Installationen

Alle Schalter im Sicherheitskreis sollten angeschlossen sein. Das Absolutwertgebersystem sollte funktionsfähig installiert sein. Dies kann auf dem Fahrkorb, wie auch am Schaltschrank erfolgen. Die Eingänge sind im Schaltplan dargestellt (Seite S-07).

2.0 Belegung der Bündigkeitstabelle

Schalten Sie im Menüpunkt „Bündigeingabe“ auf die Einstellung **Etagenhöhe**. Jetzt können Sie für jede Etage der Wert im Millimeter eingetragen werden z.B. HS01-0000mm, HS02-3000mm.). Nachdem alle Etagen vorbelegt wurden, schalten Sie zurück auf die Einstellung Bündigkorrektur.

3.0 Durchführung der Ermittlung der „Zählerrichtung“

Die Steuerung kennt noch nicht die Zählrichtung des ABS-Gebers. Der Werkseinstellungswert des **Parameters Zählerrichtung** ist „negativ“. Stellen Sie daher den Wert auf „**Lernen: Fahrtabwärts**“ ein und verfahren den Fahrkorb mit der Handsteuerung (Rückholsteuerung oder Inspektionssteuerung) ein kleines Stück tiefer, bis die Steuerung die Fahrt beendet. Die Steuerung hat jetzt die Zählrichtung gelernt.

4.0 Durchführung der Synchronisation in der untersten Haltestelle

Nun muss der ABS-Geber mit der Steuerung synchronisiert werden, d.h. die Steuerung muss den gemeldeten Impulsständen des ABS-Gebers die einzelnen Etagen zuordnen. Dazu fahren Sie den Fahrkorb mit der Handsteuerung (Rückholsteuerung oder Inspektionssteuerung) in die unterste Etage bündig und aktivieren den Menüpunkt Synchronisieren HS01.

5.0 Wahl der Fahrgeschwindigkeiten durch Einstellen der Bremswege

Falls Sie nur die Geschwindigkeit V3 an Ihrer Aufzugsanlage nutzen wollen, können sie jetzt ein Paar Innenrufe geben, um das Einfahrverhalten der Anlage zu überprüfen. Wenn Sie aber auch mit der V1 oder/und V2 fahren wollen, oder sogar Kurzfahrthaltestellen haben, müssen Sie die Verzögerungswege für V1 bzw. V2 eingeben.

Bitte beachten Sie bei der Eingabe: **BremswegV1 < BremswegV2 < BremswegV3**

Mit der Wahl des Bremsweges legen Sie auch fest, mit welcher Geschwindigkeit die Aufzugssteuerung die Haltestellen anfährt. Wurde ein Verzögerungsweg für eine Geschwindigkeit auf den Wert Null gesetzt, so wird diese Geschwindigkeit auch von der Steuerung nicht mehr verwendet.

Ist z.B. der Etagenabstand zweier Etage kleiner als der eingegebene Wert „B42 Verzögerung bei V3“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V2 ausgewählt (z.B. Stockwerksfahrt bei schnellen Anlagen). Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V2“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V1 ausgewählt (z.B. Kurzfahrthaltestelle). Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V1“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V0 ausgewählt (extreme Kurzfahrthaltestelle, wenige cm).

Die Parameter Verzögerung V0=>0 und Verzögerung V3 müssen immer einen Wert aufweisen!

Ungefährer Bremsweg bei 0,8 m/s ² Verzögerung	Maximale Fahrgeschwindigkeit
1000 mm	0,63 m/s
1200 mm	1,00 m/s
1800 mm	1,25 m/s
2300 mm	1,60 m/s
3000 mm	2,00 m/s

6.0 Messen der Unbündigkeiten und Korrektur der Bündigwerte

Nachdem Sie von der Steuerung aus überprüft haben, dass der Fahrkorb die Haltestellen nicht überfährt und eine Fahrt von der Kabine aus möglich ist, nehmen Sie bitte Ihr HPG60 mit und verbinden es mit dem Innentableaurechner im Fahrkorb. Von dort aus können gemütlich die Unbündigkeiten gemessen und direkt in das System eingegeben werden.

Begeben Sie sich mit dem Fahrkorb in die erste Haltestelle und wählen Sie den Parameter Bündigwert Ebene 1. Durch Betätigen der gelben Plus- Oder Minus-Tasten können die Halte-Ungenauigkeiten eingestellt werden.

Steht Ihr Fahrkorb zu hoch, so tragen Sie durch Betätigung der Minustaste den Millimeterwert ein, den Ihr Fahrkorb zu hochsteht. Steht er zu niedrig, so wird durch Betätigung der Plustaste der Millimeterwert eingetragen, den Ihr Fahrkorb zu niedrig steht. Automatisch wird der ermittelte Bündigwert korrigiert.

Wiederholen Sie das Verfahren für die anderen Haltestellen.

104-Inbetriebnahme mit CANopen Schachtkopiering ANTS-SAFE
1.0 Durchführung der mechanischen / elektrischen Installationen

1 Montage des Variotech-ANTS-SAFE System

Das Variotech ANTS ist ein absolutes Messsystem im SIL-3 Sicherheitsstandart zur Bestimmung der Position & Geschwindigkeit der Aufzugskabine, bestehend aus dem Lesekopf, dem Stahlband und dem Befestigungsset.

Das Stahlband wird mit Schachtfahnenhaltern im oberen und unteren Teil des Schachtes fixiert. Es ist auf die korrekte Federvorspannung zu achten.

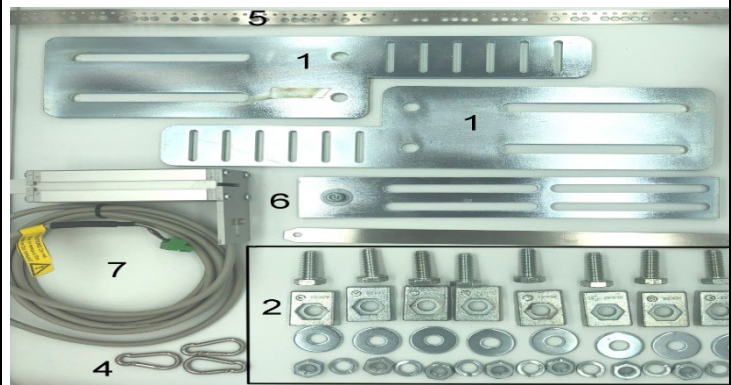
Durch eine seitliche Öffnung kann das Lesegerät auf das befestigte Stahlband aufgesetzt werden. Auf die Markierung im Stahlband ist beim Einsetzen zu achten!

Bitte beachten Sie die original Variotech-ANTS-SAFE Montageanleitung!



Montageset komplett:

- 1 Schachtfahnenhalter
- 2 Schrauben & Klemmpratzen
- 3 Zugfeder-Bandbefestigung unten
- 4 K-Haken-Bandbefestigung
- 5 Stahlband
- 6 Halter Lesegerät mit Befestigung
- 7 Lesegerät mit Kabel & Stecker
- 8 Sicherungsedelstahlband



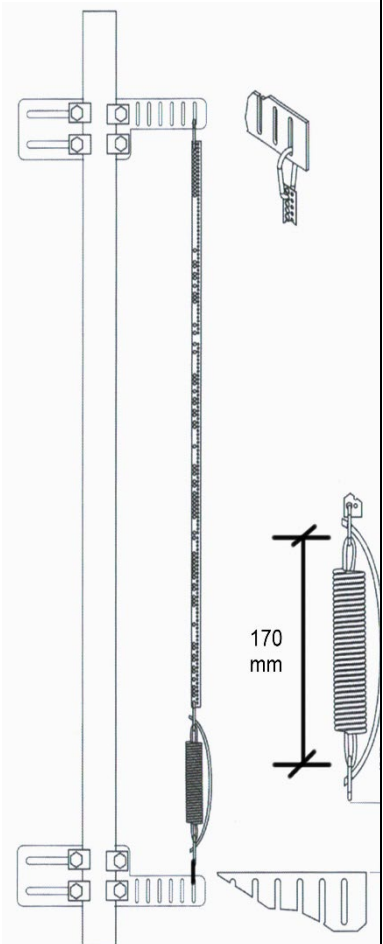
1. Montieren Sie den Schachtfahnenhalter im Schachtkopf unter Beachtung der **gesetzlichen- und unternehmensbedingten Sicherheitsvorschriften**. Abhängig, ob Sie eine Zentralschienen- oder Rucksackanlage montieren, benutzen Sie den Schachtfahnenhalter und befestigen sie ihn mit dem Befestigungsatz 2.

2. Befestigen Sie das obere Band-Ende, indem Sie den Karabinerhaken **4** in den Schachtfahnenhalter **1** stecken. Bevor Sie dies machen, überprüfen Sie bitte die Orientierung des Bandes anhand der großen & kleinen Löcher!

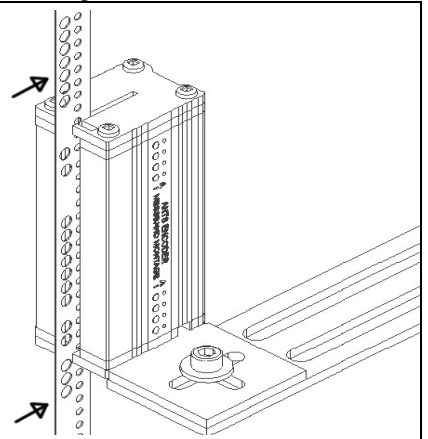
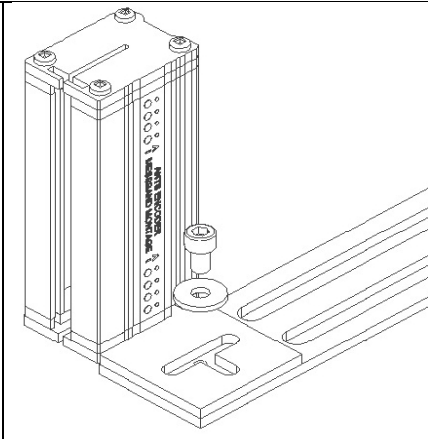
3. Fahren Sie mit Inspektion nach unten und spulen Sie dabei das Band direkt ab. Bitte tragen Sie die für den Einsatz empfohlene persönliche Schutzausstattung.

4. Die weitere Montage erfolgt in der Schachtgrube. Bevor Sie die Schachtgrube betreten, stellen Sie sicher, dass der Fahrkorb vor unkontrollierter Abwärtsbewegung gesichert ist. Bei Arbeiten über 15 Minuten ist, unter Beachtung der Sicherheitsregeln des Montageunternehmens der Fahrkorb abzustützen!

5. Äquivalent zu Schritt 1 und 2 ist der untere Schachtfahnenhalter 1 und der Halter 2 für das Magnetband zu montieren. Eine Spannfeder 3 ist einzubauen und mit einem Edelstahlband **8** zu sichern. Entscheidend für die Funktionalität ist die die Federvorspannung. **Sie sollte 170mm betragen!**

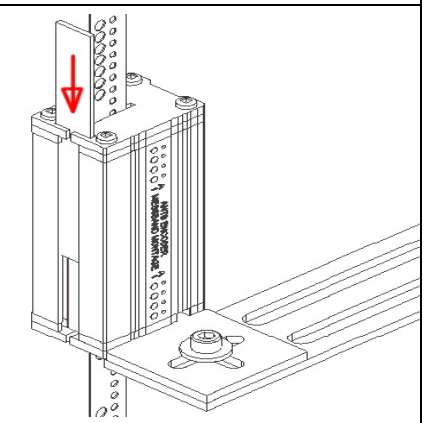
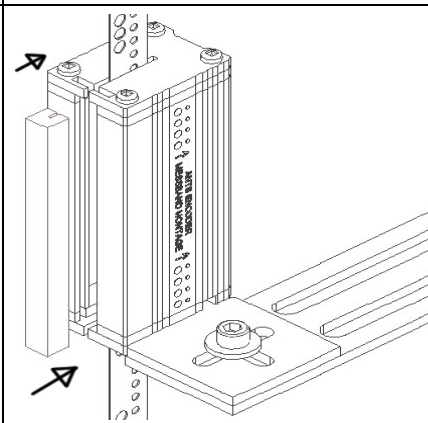


6. Montieren Sie bitte das Lesegerät **7** auf den dafür vorgesehenen Halter **6** im **90 Gradwinkel**. Eine Abweichung im Winkel führt zu einer Fehlermeldung

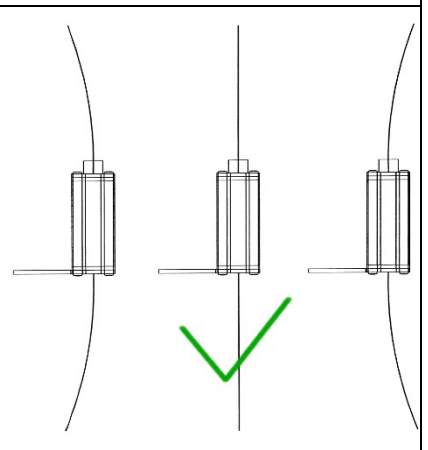
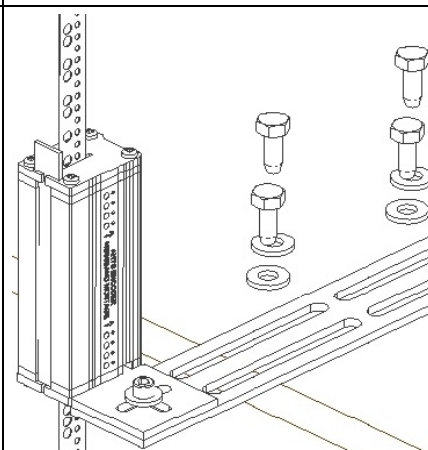


7. Führen Sie das Stahlband durch die seitliche Öffnung am Lesegerät ein. Kontrollieren Sie mithilfe der Markierungen am Lesegerät die korrekte Ausrichtung der Löcher.

8. Schieben Sie die Gleitbacke mit der für das Stahlband vorgesehene Kerbung voran durch die Öffnung.

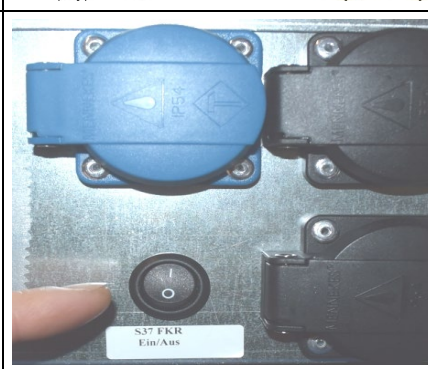


9. Fügen Sie die Aluminiumleiste von oben nach unten bis zum Anschlag in den dafür vorgesehenen Einschub ein.

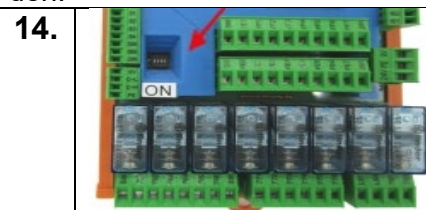


10. Der Halter mit dem Lesekopf wird mit den beiliegenden 4 Schrauben auf dem Kabinendach montiert.

11. Überprüfen Sie die korrekte Montage. Das Band sollte möglichst senkrecht und gerade montiert werden. Abweichungen und Winkelversatz müssen korrigiert werden.


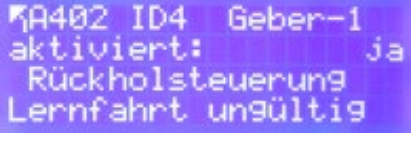
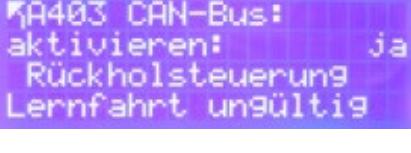
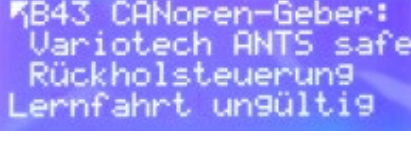


12. Am Inspektionskasten mit dem Schalter **S37 FKR** den Fahrkorbrechner ausschalten.
13. Damit kann der Stecker des Variotech-ANTS Lesekopfes in spannungslosem Zustand in die ASE Einheit **an X2** gesteckt werden.
 Anschließend kann der Schalter **S37** wieder eingeschaltet werden.

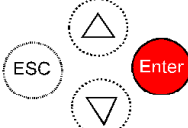
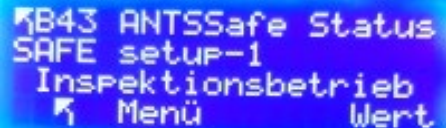
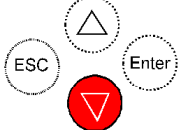
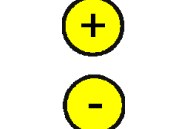
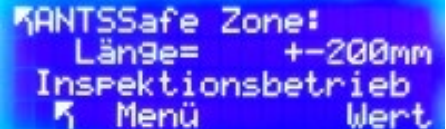
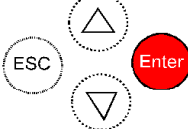
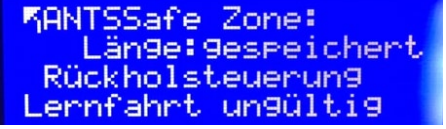
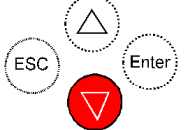
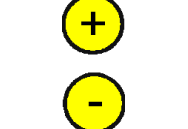
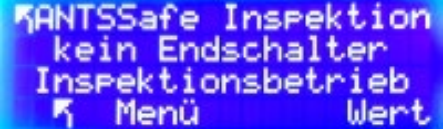
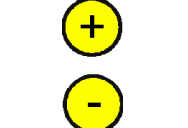

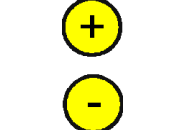



Für die ordnungsgemäße Funktion des CANopen-Buses wird ein Abschlusswiderstand benötigt. Ist nur ein SIL-3 Schachtkopierungs-system im CANopen-Standard vorhanden, so ist es ausreichend, dass **alle Dil-Schalter auf ON** sind, wie im nebenstehendem Bild mit Schalterstellung nach unten!

2.0 Überprüfung der Softwareeinstellungen

	<p>Bevor mit dem Teach-In begonnen wird, sollten Sie die Angaben in den Anlageparametern A4 und das Schachtkopiermenü B43.</p>	
<p>2.1</p>		<p>Das CANopen Schachtkopierungssystem muss funktionsfähig installiert sein. Anschließend erfolgt die Aktivierung im CANopen Menü A402, indem beim Geber-1 aktiviert ein JA eingetragen wird.</p>
<p>2.2</p>		<p>Im Menü A403 muss der CAN-Bus eingeschaltet werden. Dies erfolgt dadurch, dass im Menüpunkt CAN-Bus aktivieren: ein JA eingetragen wird.</p>
<p>2.3</p>		<p>Im Menü B43 CANopen-Geber sollte ein SAFE Schachtkopierungssystem eingestellt sein. Zur Auswahl stehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Variotech ANTS SAFE 2.) LIMAX-33CP SAFE (siehe Kapitel I05)

3.0 Teach-In Setup-1

		<p>Nach erkanntem SIL-3 Schachtkopierungssystem wird im Parameter Status Safe der Setup-1 angezeigt. Durch Drücken der Taste Enter gelangt man in die Eingabe-Routine.</p>
	<p>3.1 Eingabe der Zonenlänge Bei diesem Parameter wird die Zonenlänge eingegeben. Im späteren Verlauf kann die Zonenlänge verkürzt werden, aber nicht mehr vergrößert!</p>	
		<p>Wert ändern und Standardwert in Höhe von 200 mm eintragen.</p>
		<p>Die Eingabe wird mit der ENTER-Taste abgeschlossen. Bei Übernahme des Wertes erscheint die Gespeichert-Meldung.</p>
	<p>3.2 Eingabe der Inspektionseinschalter (Schutzmodus) Bei verkürzter Schachtgrube oder / und verkürztem Schachtkopf können Inspektionsschalter gesetzt werden. Der Abstand zum oberen, bzw. zum unteren Endschalter beträgt 1,2m. Diese Positionen sind fix. Um ein Verlassen des Schachtkopfes / Grube zu ermöglichen, wird bereits bei einer Entfernung von 1,4m der Fahrkorb gestoppt!</p>	
		<p>Schachtgrube und Schachtkopf haben normale Höhe. Einstellung -> Kein Endschalter und mit ENTER bestätigen.</p>
		<p>Schachtgrube hat verringerte Tiefe. Einstellung -> Endschalter Unten und mit ENTER bestätigen.</p>
		<p>Schachtkopf hat verringerte Höhe. Einstellung -> Endschalter OBEN und mit ENTER bestätigen.</p>

 		<p>Schachtgrube und Schachtkopf sind verringert. Einstellung -> Endschalter Oben+Unten und mit ENTER bestätigen.</p>
 		<p>Nach Bestätigung mit ENTER erscheint die Gespeichert-Meldung.</p>
 	<p>3.3 Eingabe der Nenngeschwindigkeit Das SIL-3 Schachtkopierungssystem ist in der Lage die Übergeschwindigkeit zu detektieren, und zwar bei 115% der Nenngeschwindigkeit. Dazu ist es nötig, die Nenngeschwindigkeit einzugeben.</p>	
 		<p>Der Defaultwert beträgt 5,00 m/s. Dieser Wert muss auf die Nenngeschwindigkeit der Aufzugsanlage angepasst werden.</p>
 		<p>Die Eingabe wird mit der ENTER-Taste abgeschlossen. Bei Übernahme des Wertes erscheint die Gespeichert-Meldung.</p>

3.4 Einlernen des Endschalters OBEN

<p>3.4a Normaler Schachtkopf</p>	<p>3.4b Verringerter Schachtkopf</p>
<p>Taste nach unten:</p> 	<p>Taste nach unten:</p> <p>Mit gelben Tasten auf JA einstellen..</p>

<p>1.) Endschalterposition OBEN (100mm über Bündig) mit der Rückholsteuerung anfahren. Fahrkorb stoppt bei Erreichen der Position. 2.) Im Menü ein JA eingeben.</p>	<p>Bündigposition oberste Etage (1400 mm unter Bündig) mit der Rückholsteuerung anfahren und im Menü ein JA eingeben.</p>
<p>Die ANTSSafe Endschalter OBEN Position wird automatisch gespeichert!</p>	<p>Endschalterposition OBEN (100mm über Bündig) mit der Rückholsteuerung anfahren. Fahrkorb stoppt bei Erreichen der Position.</p>
	<p>Die ANTSSafe Endschalter OBEN Position wird automatisch gespeichert!</p>

3.5 Lernen des unteren Endschalters

		<p>1.) Im Menü ein JA eingeben. 2.) Endschalterposition UNTEN (100mm unter Bündig) mit der Rückholsteuerung anfahren. Fahrkorb stoppt bei Erreichen der Position.</p>
		<p>Die ANTSSafe Endschalter UNTEN Position wird automatisch gespeichert! Hinweis: Ab jetzt ist der SiKr geschlossen, falls der Aufzug nicht im Endschalter steht!</p>

3.6 Eingabe Entfernung - Unterer Verzögerungskontrollpunkt

		<p>Wert eingeben und ändern, AUS, 2 bis 500 cm; Nachträglich änderbar - möglich in Betriebsart Inspektion oder Rückhol zum sicheren Zustand. Vnenn: 1,6 m/s -> 300 cm Vnenn: 2,0 m/s -> 350 cm Vnenn: 2,5 m/s -> 400 cm</p>
		<p>ANTSSafe Verzögerungskontrolle Unten wurde gespeichert.</p>

3.7 Eingabe Entfernung - Oberer Verzögerungskontrollpunkt

--	--	--

	<p>ANTSSafe Verzöger.- kontroll.oben: aus Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>Wert eingeben und ändern, AUS, 2 bis 500 cm; Nachträglich änderbar - möglich in Betriebsart Inspektion oder Rückhol zum sicheren Zustand. Vnenn: 1,6 m/s -> 300 cm Vnenn: 2,0 m/s -> 350 cm Vnenn: 2,5 m/s -> 400 cm</p>
	<p>ANTSSafe Verzöger.- kontroll.oben: gesp. Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>ANTSSafe Verzögerungskontrolle Oben wurde gespeichert.</p>
	<p>B43 ANTSSafe Status SAFE setup-3 Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>Hinweis: (setup-3 bedeutet, dass alle ASA-Parameter konfiguriert wurden, aber noch keine Etagen ins ASA eingelernt wurden) Hinweis: Wenn DSK aktiv, d.h. die Etagen wurden im D613 bereits eingelernt und die Bündigkeiten eingestellt dann: Taste ENTER → STEP-3 sonst: Taste UNTEN</p>

3.8 STEP-2: D613-Etagen lernen und Bündigkeiten einstellen

Zum Lernen der Etagen sind zwei Methoden wählbar, und zwar im **B43 Menü Etagen lernen:**

<p>B43 Etage lernen: manuell anfahren Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>B43 Etage lernen: mit Schachttabelle Rückholsteuerung F45-Motortemperatur</p>

<p>Alle, bis auf die oberste Halltestelle werden mit Inspektion angefahren. Der Fahrkorb wird bündig gestellt und die Position wird mit der roten Taste am HPG-60 oder der Schnelltaste an der Inspektionssteuerung gelernt und übernommen.</p>	<p>Alle Bündigwerte in mm wurden anhand des Schachthöhenrisses in die Schachttabelle des Steuerungssystems eingetragen. Der Fahrkorb wird mit Inspektion in die unterste Haltestelle bündig gefahren und mit Hilfe des HPG-60 wird diese Haltestelle synchronisiert. Dadurch sind alle Etagen gelernt!</p>
---	--

3.8A Etagen lernen mit der Methode „ Manuell anfahren“

	<p>↵B43 Etage lernen: manuell anfahren Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>Mit der Pfeiltaste nach unten die Einstellung „manuell anfahren“ wählen..</p>
	<p>↵B43 lernen aktiv: nein Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>Mit der gelben Tasten den Wert „Ja“ einstellen..</p>
	<p>↵B43 lernen aktiv: Etage-01 lernen Eingabe: AUF-Taste Lernfahrt ungültig</p>	<p>.. und die Taste ENTER betätigen! Display zeigt jetzt an, dass die unterste Etage eingelernt werden soll..</p>
<p>ODER</p>	<p>Daher wird die unterste Etage manuell anfahren (INSPEKTION- oder RÜCKHOLSTEUERUNG)</p> <p>Jetzt im HPG rote „AUF“-Taste drücken oder im auf der Inspektionsbirne die SCHNELL-Taste drücken</p>	
	<p>↵B43 lernen aktiv: Etage-01 Etage gespeichert Lernfahrt ungültig</p>	<p>Folge: 1 Sek. lang ertönt der Piezo in der Kabine & in der 3.Zeile wird der Text „Etage gespeichert“ als Bestätigung angezeigt!</p>
	<p>↵B43 lernen aktiv: Etage-02 lernen Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>Nächste Etage lernen durch: Betätigen der AUF-Taste an der Inspektionsbirne oder falls das HPG-60 verwendet wird, der ENTER-Taste. Die 3.Zeile aktiviert: Anzeige 3.Zeile: „Eingabe: AUF-Taste“</p>
	<p>↵B43 lernen aktiv: Etage-02 lernen Eingabe: AUF-Taste Lernfahrt ungültig</p>	<p>1.) Die Etage-02 mit Inspektion (oder Rückhol) anfahren. 2.) Auf der Inspektionsbirne die SCHNELL-Taste drücken oder falls das HPG-60 verwendet wird, die AUF-Taste betätigen.</p>
<p>Hinweis: Falls die vorletzte Etage erreicht ist, dann wird automatisch die oberste Etage belegt (Endschalter OBEN: – 100mm). Folge: 1 Sek. lang ertönt der Piezo in der Kabine & in der 3.Zeile wird der Text „Etage gespeichert“ als Bestätigung angezeigt!</p>		
	<p>↵B43 lernen aktiv: ! Etagen gelernt ! Etage gespeichert ↵ Menü Wert</p>	<p>Jetzt Aufzug auf Normalbetrieb schalten Weiter mit SCHRITT 3.9</p>

3.8B OPTIONAL: Etagen lernen mit der Methode „ Mit Schachttabelle“

Belegung der Bündigkeitstabelle

Schalten Sie im Menüpunkt „Bündigeingabe“ auf die Einstellung **Etagenhöhe**. Jetzt können Sie für jede Etage der Wert im Millimeter eingetragen werden z.B. HS01-0000mm, HS02-3000mm.). Nachdem alle Etagen vorbelegt wurden, schalten Sie zurück auf die Einstellung Bündigkorrektur.

Durchführung der Synchronisation in der untersten Haltestelle

Nun muss der ABS-Geber mit der Steuerung synchronisiert werden, d.h. die Steuerung muss den gemeldeten Impulsständen des ABS-Gebers die einzelnen Etagen zuordnen. Dazu fahren Sie den Fahrkorb mit der Handsteuerung (Rückholsteuerung oder Inspektionssteuerung) in die unterste Etage bündig und aktivieren den Menüpunkt Synchronisieren HS01.

3.9 Einstellung der Endverzögerung V0 > 0

Im Menü **Endverzögerung V0>0 lernen** den Punkt aktivieren. Der Aufzug fährt ca. 0,5m mit der Geschwindigkeit V0. Danach ist der Verzögerungsweg gelernt und gespeichert.



Hinweis: Es werden noch keine Zonen von der SAFE-Kopierung ausgegeben, Türen öffnen im Stillstand in der angefahrenen Etage

3.10 Wahl der Fahrgeschwindigkeiten durch Einstellen der Bremswege

Falls Sie nur die Geschwindigkeit V3 an Ihrer Aufzugsanlage nutzen wollen, können sie jetzt ein Paar Innenrufe geben, um das Einfahrverhalten der Anlage zu überprüfen.

Wenn Sie aber auch mit der V1 oder/und V2 fahren wollen, oder sogar Kurzfahrthaltestellen haben, müssen Sie die Verzögerungswege für V1 bzw. V2 eingeben.

Bitte beachten Sie bei der Eingabe: **BremswegV1 < BremswegV2 < BremswegV3**

Mit der Wahl des Bremsweges legen Sie auch fest, mit welcher Geschwindigkeit die Aufzugssteuerung die Haltestellen anfährt. Wurde ein Verzögerungsweg für eine Geschwindigkeit auf den Wert Null gesetzt, so wird diese Geschwindigkeit auch von der Steuerung nicht mehr verwendet.

Ist z.B. der Etagenabstand zweier Etage kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V3“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V2 ausgewählt (z.B. Stockwerksfahrt bei schnellen Anlagen). Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V2“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V1 ausgewählt (z.B. Kurzfahrthaltestelle).

Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V1“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V0 ausgewählt (extreme Kurzfahrthaltestelle, wenige cm).




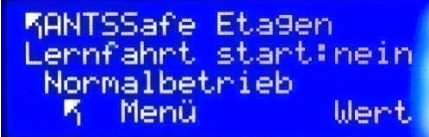

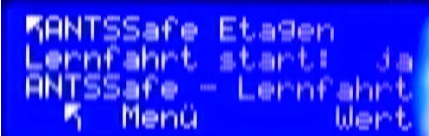



Die Parameter Verzögerung V3 müssen immer einen Wert aufweisen!

3.11 Messen der Unbündigkeiten und Korrektur der Bündigwerte


6.1	Nachdem Sie von der Steuerung aus überprüft haben, dass der Fahrkorb die Haltestellen nicht überfährt und eine Fahrt von der Kabine aus möglich ist, nehmen Sie bitte Ihr HPG60 mit und falls möglich verbinden es mit dem FKR (Fahrkorbrechner) auf dem Fahrkorbdach.
6.2	<p>Begeben Sie sich mit dem Fahrkorb in die erste Haltestelle und wählen Sie den Parameter Bündigwert Ebene 1. Durch Betätigen der gelben Plus- Oder Minus-Tasten können die Halte- Ungenauigkeiten eingestellt werden.</p> <p>-> Steht Ihr Fahrkorb zu hoch, so tragen Sie durch Betätigung der Minustaste den Millimeterwert ein, den Ihr Fahrkorb zu hochsteht.</p> <p>-> Steht er zu niedrig, so wird durch Betätigung der Plustaste der Millimeterwert eingetragen, den Ihr Fahrkorb zu niedrig steht. Automatisch wird der ermittelte Bündigwert korrigiert.</p>
6.3	Wiederholen Sie das Verfahren für die anderen Haltestellen.

4.0 STEP-3: Safekopierung - Zonen einlernen

		<p>Mit Pfeil-Tasten navigieren und mit ENTER den Menüpunkt auswählen.</p>
		<p>Mit gelben Tasten navigieren und „ja“ eingeben</p>
		<p>Hinweis: Aufzug fährt 2x alle Etagen an. Danach befindet sich der Status des ANTSSafe-Systems im „Normalbetrieb“ und es werden alle Zonen ausgegeben und überwacht.</p>

	<p>Achtung! Bei einem nicht abgeschlossenen Step-3 erscheint in den Displays die Meldung „Außer Betrieb“ und alle 25 Sekunden ertönt ein Warnpiepsen! Außerdem steht im HPG-60 in der 3.Zeile „SAFEKOPIERUNG-setup3“ Ein Normalbetrieb ist so nicht möglich!</p>
---	---

4.1 Einstellung der Nachregulierung

	<p>Bevor Sie die Nachregulierung aktivieren, müssen Sie folgende Parametereinstellung im Menü B17-Nachregulierung treffen:</p>
<p>7.1</p>	<p>Im Parameter Max. Nachholweg stellen Sie die Länge des Nachholweges ein. Der Nachholweg sollte immer kürzer sein, als der halbe Zonenbereich. Beachten Sie bitte auch folgenden Sachverhalt: Der Zonenbereich muss so eingestellt sein, dass er kürzer ist, wie die Türschwertlänge.</p>
<p>7.2</p>	<p>Im Parameter Toleranz Nachholung stellen Sie Startpunkt für den Beginn der Nachholung ein. Als Standardwert sollten Sie nicht unter 5 - 10mm gehen, da sonst vorhandene Seilschwingungen zu unnötigen Nachregulierungsvorgängen führen. Wurden die oben beschriebenen Eingaben getätigt, kann der Parameter Nachholung aktiviert werden.</p>

4.2 ANTS- SAFE -Kopierung – Fehlerbehandlung

Falls das ANTSsafe einen schwerwiegenden Fehler erkennt und sich sperrt, so kann dieser Zustand aus Sicherheitsgründen nur durch Deaktivierung der Spannungsversorgung und wieder Einschalten der 24VDC am ANTSsafe zurückgesetzt werden.

Dies kann am D613 dadurch erfolgen, dass der Zustand des Inspektions- oder Rückholschalters kurz geändert wird. Dadurch wird die Ausgangsfunktion A611 für 2 Sek. gesetzt. Die Funktion A611 sollte ein Relais ansteuern, welches durch das Anziehen die 24V-Versorgungsspannung am ANTSsafe unterbricht.

I04a Montage des KÜBLER-LES02-SAFE System

Das Kübler LES02 ist ein absolutes Messsystem im SIL-3 Sicherheitsstandard zur Bestimmung der Position & Geschwindigkeit der Aufzugskabine, bestehend aus dem Lesekopf, dem Stahlband und dem Befestigungsset.

Das Stahlband wird mit Schachtfahnenhaltern im oberen und unteren Teil des Schachtes fixiert. Es ist auf die korrekte Federvorspannung zu achten.

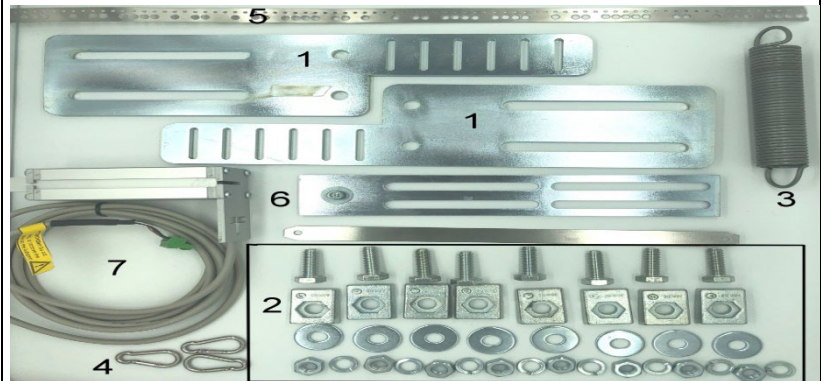
Durch eine seitliche Öffnung kann das Lesegerät auf das befestigte Stahlband aufgesetzt werden. Auf die Markierung im Stahlband ist beim Einsetzen zu achten!

Bitte beachten Sie die original KÜBLER-LES02-SAFE Montageanleitung!



Montageset komplett:

- 1 Schachtfahnenhalter
- 2 Schrauben & Klemmpratzen
- 3 Zugfeder-Bandbefestigung unten
- 4 K-Haken-Bandbefestigung
- 5 Stahlband
- 6 Halter Lesegerät mit Befestigung
- 7 Lesegerät mit Kabel & Stecker
- 8 Sicherungsedelstahlband



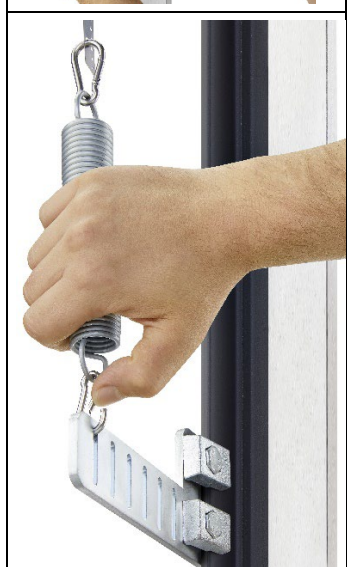
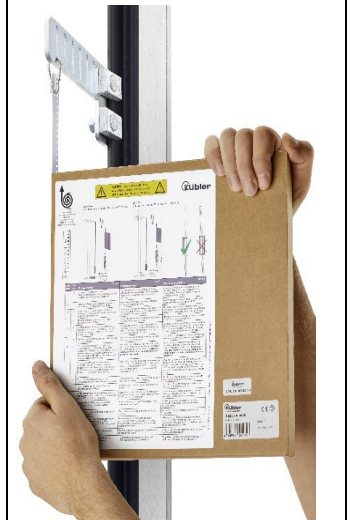
1. Montieren Sie den Schachtfahnenhalter im Schachtkopf unter Beachtung der **gesetzlichen- und unternehmensbedingten Sicherheitsvorschriften**. Abhängig, ob Sie eine Zentralschienen- oder Rucksackanlage montieren, benutzen Sie den Schachtfahnenhalter und befestigen sie ihn mit dem Befestigungssatz 2.

2. Befestigen Sie das obere Band-Ende, indem Sie den Karabinerhaken **4** in den Schachtfahnenhalter **1** stecken. Bevor Sie dies machen, überprüfen Sie bitte die Orientierung des Bandes anhand der großen & kleinen Löcher!

3. Fahren Sie mit Inspektion nach unten und spulen Sie dabei das Band direkt ab. Bitte tragen Sie die für den Einsatz empfohlene persönliche Schutzausstattung.

4. Die weitere Montage erfolgt in der Schachtgrube. Bevor Sie die Schachtgrube betreten, stellen Sie sicher, dass der Fahrkorb vor unkontrollierter Abwärtsbewegung gesichert ist. Bei Arbeiten über 15 Minuten ist, unter Beachtung der Sicherheitsregeln des Montageunternehmens der Fahrkorb abzustützen!

5. Äquivalent zu Schritt 1 und 2 ist der untere Schachtfahnenhalter 1 und der Halter 2 für das Magnetband zu montieren. Eine Spannfeder 3 ist einzubauen und mit einem Edelstahlband **8** zu sichern. Entscheidend für die Funktionalität ist die Federvorspannung. **Sie sollte 170mm betragen!**



6. Führen Sie das Stahlband durch die seitliche Öffnung am Lesegerät ein. Kontrollieren Sie mithilfe der Markierungen am Lesegerät die korrekte Ausrichtung der Löcher.



7. Schieben Sie die Gleitbacke mit der für das Stahlband vorgesehene Kerbung voran durch die Öffnung.



8. Fügen Sie die Aluminiumleiste von oben nach unten bis zum Anschlag in den dafür vorgesehenen Einschub ein.



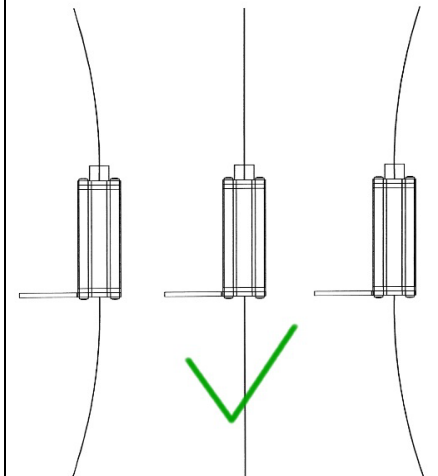
9. Montieren Sie bitte das Lesegerät **7** auf den dafür vorgesehenen Halter **6**. **Es stehen Ihnen bis zu 3 Schrauben zur Verfügung.**



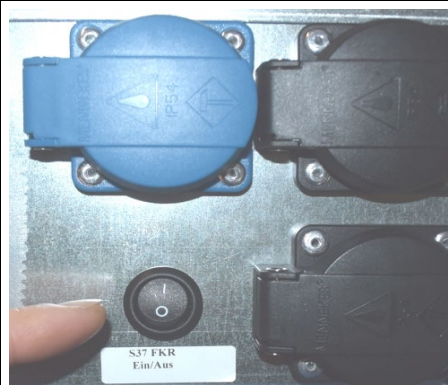
10. Der Halter mit dem Lesekopf wird mit den beiliegenden **4 Schrauben** auf dem Kabinendach montiert.



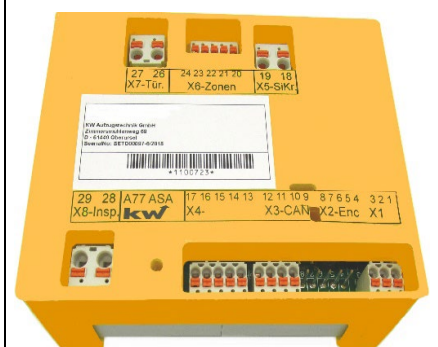
11. Überprüfen Sie die korrekte Montage. Das Band sollte möglichst senkrecht und gerade montiert werden. Abweichungen und Winkelversatz müssen korrigiert werden. Sonst werden die Gleitbacken beschädigt!



12. Am Inspektionskasten mit dem Schalter **S37 FKR** den Fahrkorbrechner ausschalten.



13. Damit kann der Stecker des Kühler LES02 Lesekopfes in spannungslosem Zustand in die ASE Einheit gesteckt werden.



Anschließend kann der Schalter **S37** wieder eingeschaltet werden.

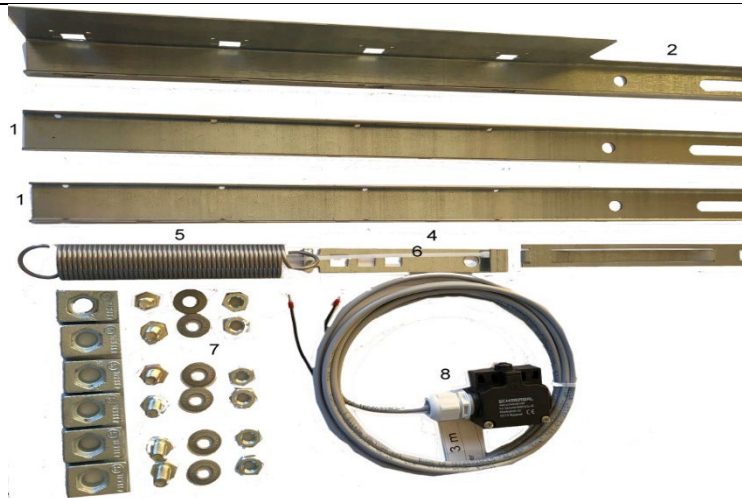
105-Inbetriebnahme mit CANopen Schachtkopierung ELGO-SAFE 33CP

1.0 Überprüfung der mechanischen / elektrischen Installationen

Das ELGO LIMAX CP33 ist ein absolutes Messsystem zur Bestimmung der Position der Aufzugskabine, bestehend aus dem Lesegerät, dem Stahlband und dem Befestigungsset.

Das Messsystem kann bei einer Schachthöhe bis zu 100m und einer maximalen Geschwindigkeit von 4,0 m/s mit einer millimetergenauen Auflösung arbeiten. Das Magnetband wird mit Schachtfahnenhaltern im oberen und unteren Teil des Schachtes fixiert. Oberhalb des unteren Schachtfahnenhalters ist ein Schachtfahnenhalter mit dem Bandabrissschalter befestigt. Es ist auf die korrekte Federvorspannung zu achten. Durch einen Spalt im Lesegerät auf das Magnetband geführt.

Bitte beachten Sie außerdem die ELGO-LIMAX Montageanleitung!



Montage-Set

Montageset komplett:

- 0 Lesegerät mit Montagewinkel
- 1 2x Schachtfahnenhalter für Oben & Unten
- 2 1x Schachtfahnenhalter für Bandabrissschalter
- 3 Bandhalter Unten für Bandabrissschalter
- 4 Bandhalter Oben
- 5 Spannfeder
- 6 2x Kabelbinder
- 7 6x Schrauben, U-Scheiben, Muttern & Klemmpratzen
- 8 Bandabrissschalter mit Kabel und Befestigung
- 9 Magnetband

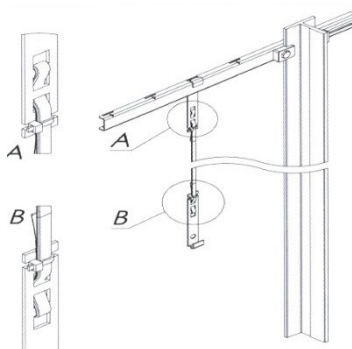
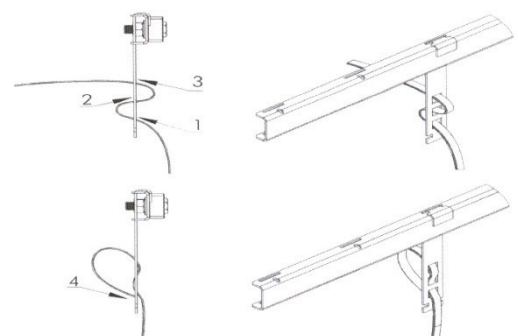
1. Montieren Sie den Schachtfahnenhalter 1 im Schachtkopf unter Beachtung der **gesetzlichen- und unternehmens-bedingten Sicherheitsvorschriften**. mit dem Befestigungssatz 4 (Pratzten) mit einem Anzugsmoment von 20 Nm.

2. Befestigen Sie das obere Band-Ende, indem Sie den Halter 4 in den Schachtfahnenhalter 1 stecken. Bevor Sie das Magnetband dort einführen, überprüfen Sie bitte die Orientierung des Bandes. **Die aufgedruckten Pfeile auf dem Magnetband müssen zum Schachtkopf zeigen!**

Das rechts nebenstehende Bild zeigt Ihnen, wie das Band in den Halter einzuführen ist. Abschließend wird das Band-ende mit einem Kabelbinder 6 gesichert.

2. Fahren Sie mit Inspektion nach unten und spulen Sie dabei das Band direkt ab. Bitte tragen Sie die für den Einsatz empfohlene persönliche Schutzausstattung. Vermeiden Sie Beschädigungen des Bandes.

4. Fahren Sie mit der Kabine in die Schachtmittle und lassen sie das gesamte Band in die Schachtgrube ab, so dass es frei aushängt.



5. Das frei aushängende Magnetband zeigt Ihnen die Position an, wo Sie den Sensor auf der Kabine befestigen müssen. Der Montagewinkel ist bereits am ELGO-LIMAX-CP33 Sensor vormontiert und die Schraubbefestigung liegt bei. Überprüfen Sie nochmals, ob der gewählte Montageplatz geeignet ist.

6. Führen Sie nun das Band durch den Sensor. In dem Sie das Band als Referenz nutzen, richten Sie den Sensor mittig aus.

7. Stellen Sie nun den Abstand zwischen Band und Sensor ein. Für Hubhöhen bis zu 50 Metern empfehlen wir einen Abstand von ca. 15mm. Dieser Versatz stellt sicher, dass das Band im Betrieb korrekt auf der Stahlseite geführt wird. Achten Sie darauf, dass der Sensorkopf senkrecht montiert ist. Abweichungen führen zu erhöhtem Verschleiß.

8. Die weitere Montage erfolgt in der Schachtgrube. Bevor Sie die Schachtgrube betreten, stellen Sie sicher, dass der Fahrkorb vor unkontrollierter Abwärtsbewegung gesichert ist. Bei Arbeiten über 15 Minuten ist, unter Beachtung der Sicherheitsregeln des Unternehmens der Fahrkorb abzustützen!

9. Äquivalent (Gleichlautend) zu Schritt 1 und 2 ist der untere Schachtfahnenhalter 1 und der Halter 3 für das Magnetband zu montieren.

Bitte beachten Sie, dass Abweichend zu Schritt 2 den Platz für eine Spannfeder 5 vorzusehen! Siehe rechtes Bild!

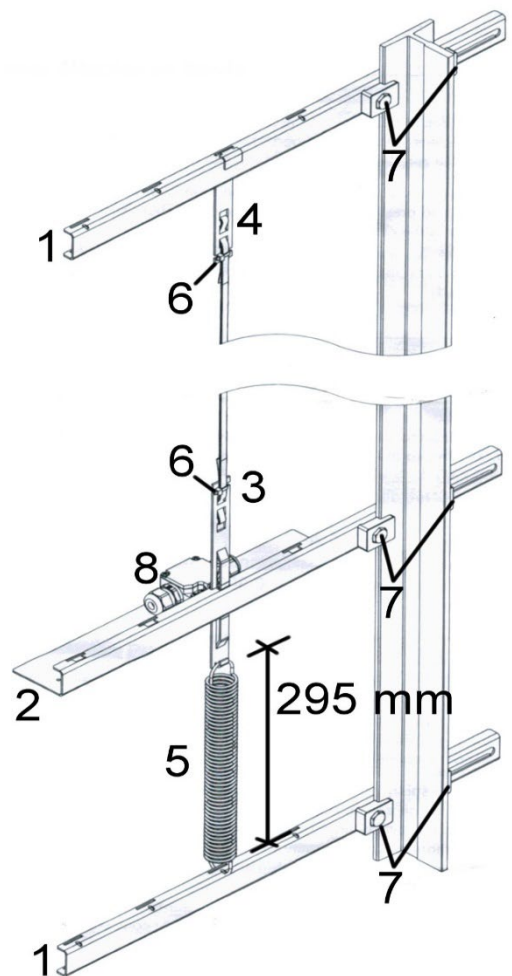
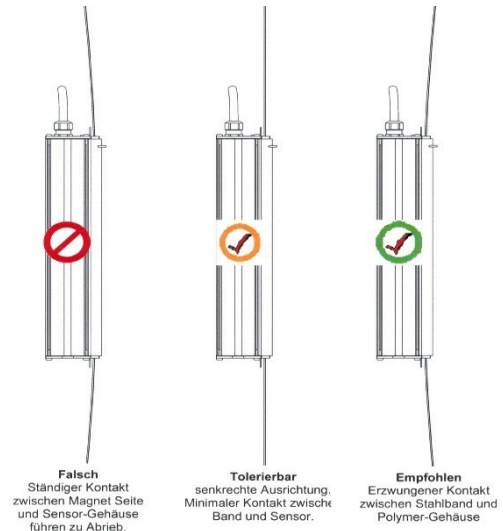
Sie benötigen dafür einen **Platz von 295mm**.

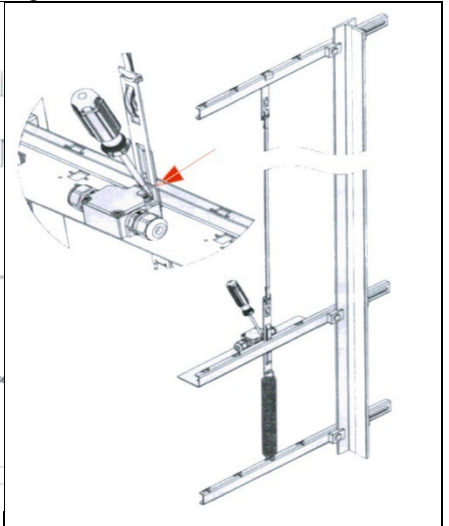
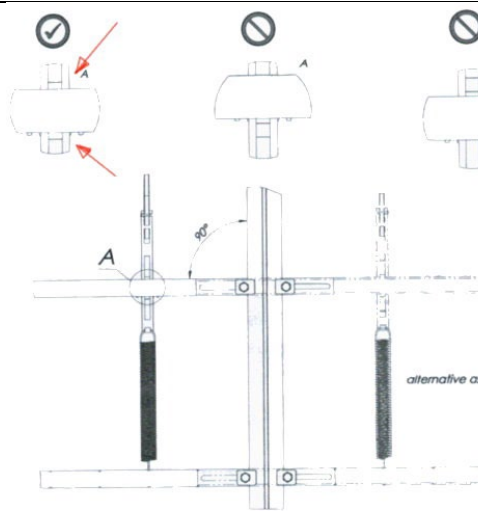
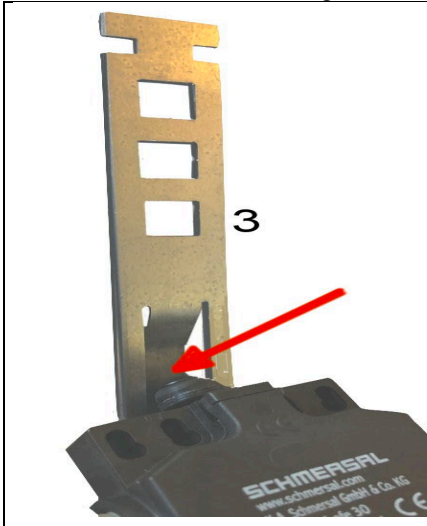
10. Bevor Sie die Feder einhängen müssen Sie den Schachtfahnenhalter 2 mit dem Bandabrissschalter 8 montieren. Die endgültige Lage wird später festgelegt.

11. Nun können Sie die Feder 5 einhängen. Entscheidend für die Funktionalität ist die die Federvorspannung. **Sie sollte 295mm betragen!**

12. Nun geht es weiter mit der exakten Montage des Bandabrissschalters 8:

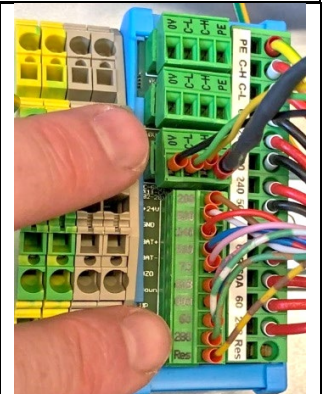
Der Bandabrissschalter dient zum Erkennen eines Abreißens des Magnetbandes. Der Stößel des Schalters wird durch die untere Bandhalterung hineingedrückt und rastet in dieser Stellung. Dadurch ist der Sicherheitskreis dauerhaft unterbrochen.





13. Der Bandabrissschalter 8 wird betätigt durch die Nut im unteren Bandhalter 3. Bitte Bandabrisschalter auf dem Schachtfahnenhalter befestigen.
Der Schachtfahnenhalter mit dem Bandabrisschalter wird nun so positioniert, dass eine Markierung an der Bandklammer nach oben und eine nach unten sichtbar ist. Schachtfahnenhalter ist im **90 Grad Winkel** mit einen Anzugsmoment von 20 Nm festzuziehen.

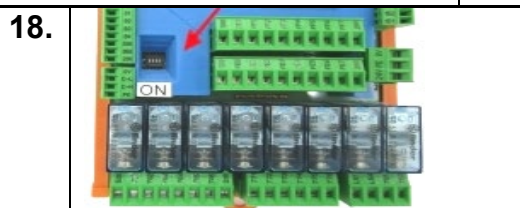
14. Anschließend wird der Bandabrissschalter 8 scharf gestellt. Dafür wird der Stößel (Betätiger) mit einem Schraubendreher vorsichtig herausgezogen.



15. In der Schachtgrube / Schachtgrubenbox: Stecken des Bandabrisschalter-Kabels mit dem Adern 1-> 2D und 2-> 2E.

16. Auf dem Fahrkorb / Inspektionskasten: Stecken des SCA-Kabels mit dem **Stecker 715-PE-716** und dem **Stecker 2Z-3**.

17. Im Inspektionskasten: Stecken des **POI-Kabels** mit den 2 vorbereiteten Steckern.



18. Für die ordnungsgemäße Funktion des CANopen-Buses wird ein Abschlusswiderstand benötigt. Ist nur ein SIL-3 Schachtkopierungssystem im CANopenstandard vorhanden, so ist es ausreichend, dass **alle DiI-Schalter auf ON** sind, wie im nebenstehendem Bild mit Schalterstellung nach unten!



Achtung!
19. Erden Sie den Sensor mit der mitgelieferten Erdungsleitung, indem Sie den Sensor mit der Flachstecker und das andere Ende im Inspektionskasten auf PE auflegen!



20. Reinigen Sie das Band nach der Montage. Benutzen Sie dazu ein trockenes, sauberes Tuch. Beginnen Sie im Schachtkopf und fahren Sie mit Inspektionsfahrt ganz nach unten. Ziehen Sie dabei das Band mit leichtem Druck durch das Tuch. Vermeiden Sie das Eindringen von Fremdkörpern in den Sensorschlitz!
21. Überprüfen Sie die korrekte Montage. Abweichungen und Winkelversatz müssen korrigiert werden. Durch eine Inspektionsfahrt durch den Schacht lässt sich dies am besten durchführen.

2.0 Überprüfung der Softwareeinstellungen

	Bevor mit dem Teach-In begonnen wird, sollten Sie die Angaben in den Anlageparametern A4 und das Schachtkopiermenü B43.	
2.1		Das CANopen Schachtkopierungssystem muss funktionsfähig installiert sein. Anschließend erfolgt die Aktivierung im CANopen Menü A402 , indem beim Geber-1 aktiviert ein JA eingetragen wird.
2.2		Im Menü A403 muss der CAN-Bus eingeschaltet werden. Dies erfolgt dadurch, dass im Menüpunkt CAN-Bus aktivieren: ein JA eingetragen wird.
2.3		Im Menü B43 CANopen-Geber sollte ein SAFE Schachtkopierungssystem eingestellt sein. Folgende Auswahl wird getroffen: LIMAX-33CP SAFE

3.0 Teach-In Setup-1






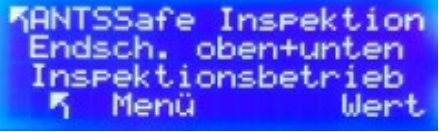






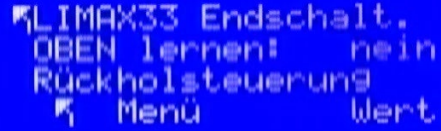











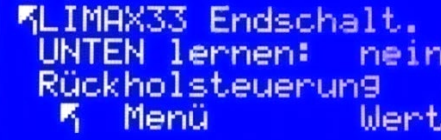




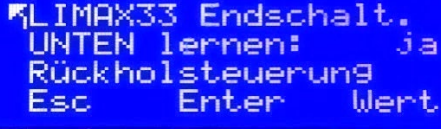

		Setup-1 Konfig. bedeutet, dass bei dem LIMAX33CP noch keine Grundkonfiguration durchgeführt wurde. Die Grundkonfiguration ist nur einmalig möglich und wird meistens vor der Auslieferung durchgeführt!
	3.1 Eingabe - elektromagnetische Fangvorrichtung? Die Option „ja“ wird nur benötigt, falls ein elektrischer Fang direkt durch den elektronischen Ausgang eSGC am LIMAX33CP angesteuert werden soll.	
		Im Normalfall ist dies nicht der Fall. Daher: Nein -> Weiter mit 3.2 Inspektion Falls Sie eine elektromag. Fangvorrichtung oder eine TSB-Bremse ansteuern wollen: Ja -> Weiter mit der Fangauslösung
	3.1 a Eingabe - Art der Fangauslösung? Das LIMAX CP33 bietet die Optionen der Fang auslösung AUF & AB, Nur AB und Nur AUF.	
		Je nach verwendeter elektromagnetischer Fangvorrichtung: AUF & AB , nur AB und nur AUF
	3.1 b Eingabe - UCM Auslösung der Fangvorrichtung? Das LIMAX CP33 bietet die Option in Zusammenhang mit der Fangauslösung auch die UCM-Funktion mit dem Fangauslösung zuverbinden.	
		Falls Sie eine elektromag. Fangvorrichtung haben Ja -> Weiter mit der Überwachung der Inspektion
	3.2 Eingabe - Überwachung der Inspektion? Das LIMAX CP33 bietet die Optionen beim Inspektionsbetrieb: Überwachung / keine Verkabelung. Im Modus Überwachung wird die Inspektionsgeschwindigkeit und die optionalen Inspektionsendschalter überwacht.	

	<p>KLIMAX33 Inspektion: Überwachung Normalbetrieb Lernfahrt ungültig</p>	<p>Grundsätzlich wird bei uns immer die Betriebsart Überwachung gewählt, um der EN81-20 zu genügen. Folgende Eintragung: Überwachung</p>
	<p>KLIMAX33 Nennge- schwindigkeit: 1,000m/s Rückholsteuerung Menü Wert</p>	<p>Eingabe der Nenngeschwindigkeit der Aufzugsanlage in: m/s</p>
	<p>KLIMAX33 Verzöger.- kontrolle ETSL: aus Rückholsteuerung Menü Wert</p>	<p>3.3 Eingabe - Nenngeschwindigkeit ? Das SIL-3 Schachtkopierungssystem ist in der Lage die Übergeschwindigkeit zu detektieren, und zwar bei 115% der Nenngeschwindigkeit. Dazu ist es nötig, die Nenngeschwindigkeit einzugeben</p> <p>3.4 Eingabe - Verzögerungskontrolle ? Falls ein verringerter Schachtkopf oder / und eine verringerte Schachtgrube besteht muss die Verzögerungskontrolle ETSL eingeschaltet werden.</p> <p>Normaler Schacht -> AUS Reduzierter Kopf/Grube -> EIN</p>
<div style="text-align: center;"> <p>Habe ich einen verkürzten Schachtkopf oder /und verringerte Schachtgrube?</p> <pre> graph TD A(Habe ich einen verkürzten Schachtkopf oder /und verringerte Schachtgrube?) --> B(NEIN - Normaler Schacht) A --> C(JA - Reduzierter Kopf /Grube) </pre> </div>		
	<p>3.4a Eingabe - Verzögerungskontrolle -> Verzögerung Bremse Jedes Bremsenlement hat seinen charakteristischen Verzögerungswert. Im Zertifikat der Bremsenrichtung des Antriebssystems ist der Wert aufgeführt. Wertebereich von 0,1 bis 10 m/s².</p>	
	<p>KLIMAX33 ETSL Verz. Bremse: 01,400m/s² Rückholsteuerung Menü Wert</p>	<p>Eingabe der Bremsverzögerung der Aufzugsanlage in: m/s²</p>
	<p>3.4b Eingabe - Verzögerungskontrolle -> Zeitverzug Jedes Regelsystem hat Laufzeiten, aufgrund von Schaltgliedern. Hier ist der Zeitverzug bis zum Ansprechen des Bremsenlementes einzutragen. Wertebereich von 20 bis 500 ms.</p>	
	<p>KLIMAX33 ETSL Zeit- verzug: 100ms Rückholsteuerung Menü Wert</p>	<p>Eingabe der Zeitverzögerung bis zum Ansprechen des Bremsenlementes: 100 ms</p>
	<p>3.4c Eingabe - Verzögerungskontrolle -> Puffergeschwindigkeit Hier wird der Wert für die Geschwindigkeit eingetragen, mit der auf den Puffer maximal aufgefahren werden kann. Wertebereich von 0,0 bis 2,5 m/s.</p>	
	<p>KLIMAX33 ETSL Puffer- geschwindigkeit: 0,600m/s Rückholsteuerung Menü Wert</p>	<p>Eingabe der max.Puffergeschwindigkeit der Aufzugsanlage in: m/s</p>

	<p>3.4d Eingabe - Verzögerungskontrolle -> Offset Aufwärts Berechneter Verzögerungskontrollpunkt wird um diesen Wert verschoben. Wertebereich von 0 bis 1000 mm.</p>	
		Eingabe des Offsetwertes in Aufwärtsrichtung: <p style="text-align: center;">100 mm</p>
	<p>3.4e Eingabe - Verzögerungskontrolle -> Offset Abwärts Berechneter Verzögerungskontrollpunkt wird um diesen Wert verschoben. Wertebereich von 0 bis 1000 mm.</p>	
		Eingabe des Offsetwertes in Abwärtsrichtung (Default): <p style="text-align: center;">100 mm</p>
		Zum Speichern den Wert „ja“ mit + oder - anwählen und ENTER drücken.
		Es erscheint die Meldung LIMAX33 Konfiguration gespeichert: OK
	<p>Die Grundkonfiguration ist nun im LIMAX33CP gespeichert. Diese lässt sich nicht mehr ändern!</p>	

3.5 Teach-In Setup-2

	<p>3.5 Eingabe der Zonenlänge Bei diesem Parameter wird die Zonenlänge eingegeben. Im späteren Verlauf kann die Zonenlänge verändert werden!</p>
	<p>3.6 Eingabe der Inspektionsendschalter Bei verkürzter Schachtgrube oder / und verkürztem Schachtkopf können Inspektionsschalter gesetzt werden. Folgende Auswahlmöglichkeiten bestehen:</p>

 		<p>Schachtkopf hat verringerte Höhe. Einstellung -> Endschalter OBEN</p>
 		<p>Schachtgrube und Schachtkopf sind verringert. Einstellung -> Endschalter Oben+Unten</p>
   	<p>3.7 Lernen des Oberen Endschalters</p>	
 		<p>1.) Endschalterposition OBEN mit der Rückholsteuerung anfahren. Fahrkorb stoppen bei Erreichen der Position.</p>
   		<p>2.) Im Menü wird ein JA eingeben. Die LIMAX CP33 Endschalter OBEN Position wird gespeichert!</p>
   	<p>3.8 Lernen des Unteren Endschalters</p>	
 		<p>1.) Endschalterposition UNTEN mit der Rückholsteuerung anfahren. Fahrkorb stoppen bei Erreichen der Position.</p>
   		<p>2.) Im Menü wird ein JA eingeben. Die LIMAX CP33 Endschalter UNTEN Position wird gespeichert!</p>
	<p>Ab sofort ist jetzt der Sicherheitskreis geschlossen, falls sich die Aufzugskabine innerhalb der Endschalter befindet.</p>	

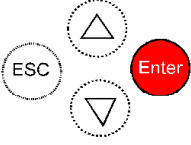

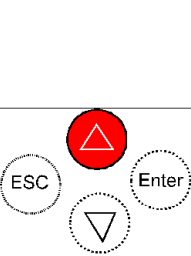

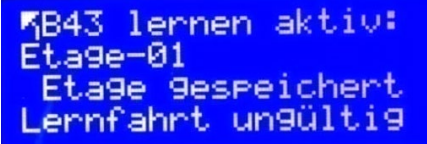
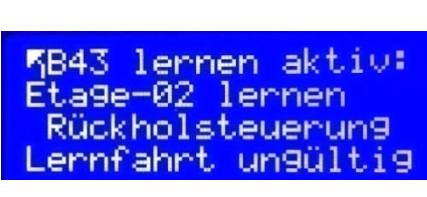
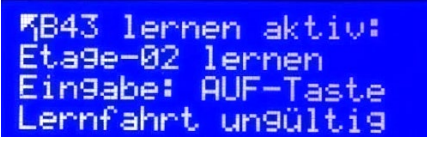

3.9 STEP-2: D613-Etagen lernen und Bündigkeiten einstellen

Zum Lernen der Etagen sind zwei Methoden wählbar, und zwar im **B43 Menü**
Etagen lernen:

<p>↵B43 Etage lernen: manuell anfahren Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>↵B43 Etage lernen: mit Schachttabelle Rückholsteuerung F45-Motortemperatur</p>
<p>Alle, bis auf die oberste Haltestelle werden mit Inspektion angefahren. Der Fahrkorb wird bündig gestellt und die Position wird mit der roten Taste am HPG-60 oder der Schnelltaste an der Inspektionssteuerung gelernt und übernommen.</p>	<p>Alle Bündigwerte in mm wurden anhand des Schachthöhenrisses in die Schachttabelle des Steuerungssystems eingetragen. Der Fahrkorb wird mit Inspektion in die unterste Haltestelle bündig gefahren und mit Hilfe des HPG-60 wird diese Haltestelle synchronisiert. Dadurch sind alle Etagen gelernt!</p>

3.9A Etagen lernen mit der Methode „Manuell anfahren“

	<p>↵B43 Etage lernen: manuell anfahren Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>Mit der Pfeiltaste nach unten die Einstellung „manuell anfahren“ wählen..</p>
	<p>↵B43 lernen aktiv: nein Rückholsteuerung Lernfahrt ungültig</p>	<p>Mit den gelben Tasten den Wert „Ja“ einstellen..</p>

		<p>.. und die Taste ENTER betätigen!</p> <p>Display zeigt jetzt an, dass die unterste Etage eingelesen werden soll..</p>
		<p>Daher wird die unterste Etage manuell anfahren (INSPEKTION- oder RÜCKHOLSTEUERUNG)</p> <p>Jetzt im HPG rote „AUF“-Taste drücken oder im auf der Inspektionsbirne die SCHNELL-Taste drücken</p>
		<p>Folge: 1 Sek. lang ertönt der Piezo in der Kabine & in der 3.Zeile wird der Text „Etage gespeichert“ als Bestätigung angezeigt!</p>
		<p>Nächste Etage lernen durch: Betätigen der AUF-Taste an der Inspektionsbirne oder falls das HPG-60 verwendet wird, der ENTER-Taste. Die 3.Zeile aktiviert: Anzeige 3.Zeile: „Eingabe: AUF-Taste“</p>
		<p>1.) Die Etage-02 mit Inspektion (oder Rückhol) anfahren. 2.) Auf der Inspektionsbirne die SCHNELL-Taste drücken oder falls das HPG-60 verwendet wird, die AUF-Taste betätigen.</p>
<p>Hinweis: Falls die vorletzte Etage erreicht ist, dann wird automatisch die oberste Etage belegt (Endschalter OBEN: – 100mm). Folge: 1 Sek. lang ertönt der Piezo in der Kabine & in der 3.Zeile wird der Text „Etage gespeichert“ als Bestätigung angezeigt!</p>		
		<p>Jetzt Aufzug auf Normalbetrieb schalten</p> <p>Weiter mit SCHRITT 3.10</p>

3.9B OPTIONAL: Etagen lernen mit der Methode „ Mit Schachttabelle“

Belegung der Bündigkeitstabelle

Schalten Sie im Menüpunkt „Bündigeingabe“ auf die Einstellung **Etagenhöhe**. Jetzt können Sie für jede Etage der Wert im Millimeter eingetragen werden z.B. HS01-0000mm, HS02-3000mm.). Nachdem alle Etagen vorbelegt wurden, schalten Sie zurück auf die Einstellung Bündigkorrektur.

Durchführung der Synchronisation in der untersten Haltestelle

Nun muss der ABS-Geber mit der Steuerung synchronisiert werden, d.h. die Steuerung muss den gemeldeten Impulsständen des ABS-Gebers die einzelnen Etagen zuordnen. Dazu fahren Sie den Fahrkorb mit der Handsteuerung (Rückholsteuerung oder Inspektionssteuerung) in die unterste Etage bündig und aktivieren den Menüpunkt Synchronisieren HS01.

3.10 Einstellung der Endverzögerung V0 > 0

Im Menü **Endverzögerung V0>0 lernen** den Punkt aktivieren. Der Aufzug fährt ca. 0,5m mit der Geschwindigkeit V0. Danach ist der Verzögerungsweg gelernt und gespeichert.



Hinweis: Es werden noch keine Zonen von der SAFE-Kopierung ausgegeben, Türen öffnen im Stillstand in der angefahrenen Etage

3.11 Wahl der Fahrgeschwindigkeiten durch Einstellen der Bremswege

Falls Sie nur die Geschwindigkeit V3 an Ihrer Aufzugsanlage nutzen wollen, können sie jetzt ein Paar Innenrufe geben, um das Einfahrverhalten der Anlage zu überprüfen.

Wenn Sie aber auch mit der V1 oder/und V2 fahren wollen, oder sogar Kurzfahrthaltestellen haben, müssen Sie die Verzögerungswege für V1 bzw. V2 eingeben.

Bitte beachten Sie bei der Eingabe: **BremswegV1 < BremswegV2 < BremswegV3**

Mit der Wahl des Bremsweges legen Sie auch fest, mit welcher Geschwindigkeit die Aufzugssteuerung die Haltestellen anfährt. Wurde ein Verzögerungsweg für eine Geschwindigkeit auf den Wert Null gesetzt, so wird diese Geschwindigkeit auch von der Steuerung nicht mehr verwendet.

Ist z.B. der Etagenabstand zweier Etage kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V3“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V2 ausgewählt (z.B. Stockwerksfahrt bei schnellen Anlagen). Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V2“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V1 ausgewählt (z.B. Kurzfahrthaltestelle).

Ist der Etagenabstand kleiner als der eingegebene Wert „B43 Verzögerung bei V1“, wird bei dieser Fahrt automatisch die Geschwindigkeit V0 ausgewählt (extreme Kurzfahrthaltestelle, wenige cm).

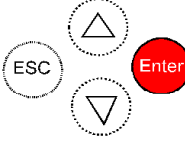
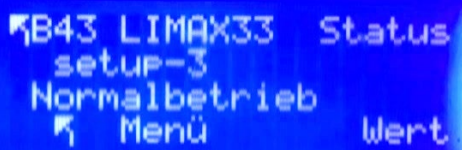
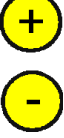
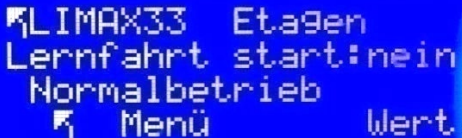
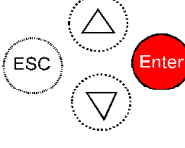




Die Parameter Verzögerung V3 müssen immer einen Wert aufweisen!

3.12 Messen der Unbündigkeiten und Korrektur der Bündigwerte


1	Nachdem Sie von der Steuerung aus überprüft haben, dass der Fahrkorb die Haltestellen nicht überfährt und eine Fahrt von der Kabine aus möglich ist, nehmen Sie bitte Ihr HPG60 mit und falls möglich verbinden es mit dem FKR (Fahrkorbrechner) auf dem Fahrkorbdach.
2	Begeben Sie sich mit dem Fahrkorb in die erste Haltestelle und wählen Sie den Parameter Bündigwert Ebene 1. Durch Betätigen der gelben Plus- Oder Minus-Tasten können die Halte- Ungenauigkeiten eingestellt werden.
->	Steht Ihr Fahrkorb zu hoch, so tragen Sie durch Betätigung der Minustaste den Millimeterwert ein, den Ihr Fahrkorb zu hochsteht.
->	Steht er zu niedrig, so wird durch Betätigung der Plustaste der Millimeterwert eingetragen, den Ihr Fahrkorb zu niedrig steht. Automatisch wird der ermittelte Bündigwert korrigiert.
3	Wiederholen Sie das Verfahren für die anderen Haltestellen.

4.0 STEP-3: Safekopierung - Zonen einlernen

		<p>Mit Pfeil-Tasten navigieren und mit ENTER den Menüpunkt anwählen.</p>
		<p>Mit gelben Tasten + oder - navigieren und „ja“ eingeben</p>
		<p>Hinweis: Aufzug fährt 2x alle Etagen an. Danach befindet sich der Status des LIMAX-CP33-Systems im „Normalbetrieb“ und es werden alle Zonen ausgegeben und überwacht.</p>

	<p>Achtung! Bei einem nicht abgeschlossenen Step-3 erscheint in den Displays die Meldung „Außer Betrieb“ und alle 25 Sekunden ertönt ein Warnpiepsen! Außerdem steht im HPG-60 in der 3.Zeile „SAFEKOPIERUNG-setup3“ Ein Normalbetrieb ist so nicht möglich!</p>
---	--

4.1 Einstellung der Nachregulierung

	<p>Bevor Sie die Nachregulierung aktivieren, müssen Sie folgende Parametereinstellung im Menü B17-Nachregulierung treffen:</p>
<p>7.1</p>	<p>Im Parameter Max. Nachholweg stellen Sie die Länge des Nachholweges ein. Der Nachholweg sollte immer kürzer sein, als der halbe Zonenbereich. Beachten Sie bitte auch folgenden Sachverhalt: Der Zonenbereich muss so eingestellt sein, dass er kürzer ist, wie die Türschwertlänge.</p>
<p>7.2</p>	<p>Im Parameter Toleranz Nachholung stellen Sie Startpunkt für den Beginn der Nachholung ein. Als Standardwert sollten Sie nicht unter 5 - 10mm gehen, da sonst vorhandene Seilschwingungen zu unnötigen Nachregulierungsvorgängen führen. Wurden die oben beschriebenen Eingaben getätigt, kann der Parameter Nachholung aktiviert werden.</p>

4.2 ELGO LIMAX CP33 -Kopierung – Fehlerbehandlung

Falls das LIMAX33 einen schwerwiegenden Fehler erkennt und sich sperrt, so kann dieser Zustand aus Sicherheitsgründen nur durch ein RESET-Kommando zurückgesetzt werden. Dies kann am D613 dadurch erfolgen, dass der Zustand des Inspektions- oder Rückhol-schalters kurz geändert wird.

Dadurch wird ein RESET-Befehl über das CANopen-Protokoll an das LIMAX33CP gesendet und dieses führt einen Neustart durch.

4.3 ELGO LIMAX CP33 – Kurzzusammenfassung der Inbetriebnahme

Status LIMAX33CP: Setup-1-Konfig. (nur möglich, wenn LIMAX33CP noch ohne Grundkonfiguration)

Mögliche Einstellungen:

1. LIMAX33 Ausgang: eSGC Fang aktiv: **nein /Ja**
2. LIMAX33 Inspektion: **Überwachung**/keine Verkabelung
3. LIMAX33 Nenngeschwindigkeit: 1,000m/s
4. LIMAX33 Verzögerungskontrolle ETSL: aus / ein
Falls Verzögerungskontrolle=ja:
 - a. LIMAX33 ETSL Verz.Bremse: 01,400m/s²
 - b. LIMAX ETSL Zeitverzug: 100ms
 - c. LIMAX33 ETSL Puffergeschwindigkeit: 0,600m/s
 - d. LIMAX33 ETSL Offset aufwärts: 0010mm
 - e. LIMAX33 ETSL Offset abwärts: 0010mm
5. LIMAX33 Konfiguration speichern: nein/ja

Status LIMAX33CP: Setup-2

Mögliche Einstellungen:

1. LIMAX33 Zone: Länge= +-200mm
2. (falls in setup-1 „Inspektion: Überwachung“ aktiviert) LIMAX33 Inspektion: kein Endschalter/Endschalter oben/Endschalter unten/Endschalter oben+unten
3. LIMAX33 Endschalter OBEN lernen: nein/ja
4. LIMAX33 Endschalter UNTEN lernen: nein/ja

→ Status LIMAX33CP: Setup-3

Status LIMAX33CP: Setup-3

Mögliche Einstellungen:

1. LIMAX33 Etagen: Lernfahrt start: nein/ja
2. LIMAX33 Endschalter OBEN lernen: nein
3. LIMAX33 Endschalter UNTEN lernen: nein

Status LIMAX33CP: Normalbetrieb

Mögliche Einstellungen: (Insp/Rückhol muss aktiviert sein)

1. LIMAX33 Zone: kann im Bereich +-10 bis +-200mm verändert werden
2. LIMAX33 Inspektion (Falls Inspektionsüberwachung aktiv): Inspektionsendschalter können aktiviert oder deaktiviert werden
3. LIMAX33 Endschalter OBEN schieben: kann im Bereich 0 bis -980mm gegenüber dem eingelernten Endschalterpunkt OBEN verschoben werden
4. LIMAX33 Endschalter UNTEN schieben: kann im Bereich 0 bis +980mm gegenüber dem eingelernten Endschalterpunkt UNTEN verschoben werden
5. LIMAX33 Etagen neu lernen: nein/ja: Es kann eine neue Etagenlernfahrt für die Safekopierung durchgeführt werden (Insp/Rückhol muss deaktiviert werden)
6. LIMAX33 Endschalter OBEN lernen: der Endschalterpunkt OBEN kann neu eingelernt werden. Hierzu muss die Kabine manuell an die gewünschte Endschalterposition oben gefahren werden, danach mit JA bestätigen. Neue Endschalterposition muss sich über der unteren Endschalterposition befinden.
7. LIMAX33 Endschalter UNTEN lernen: der Endschalterpunkt UNTEN kann neu eingelernt werden. Hierzu muss die Kabine manuell an die gewünschte Endschalterposition unten gefahren werden, danach mit JA bestätigen. Neue Endschalterposition muss sich unterhalb der oberen Endschalterposition befinden.

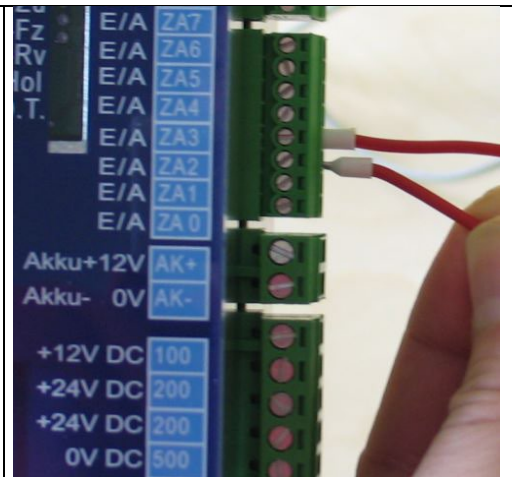
106 Funktionsprüfung – Bremsenelementüberwachung EN81-20/50:2020

Allgemein

Aufgrund der Weiterentwicklung der Software ist die Funktion der Bremsenelementüberwachung werksintern bei KW Aufzugstechnik GmbH im Prüffeld, wie auch bei der Inbetriebnahme vor Ort an der Aufzugsanlage zu prüfen. Die Beschreibung der Funktionsprüfung ist Teil der Betriebsanleitung.

Test Kabelbruch - Überwachungseingang 1

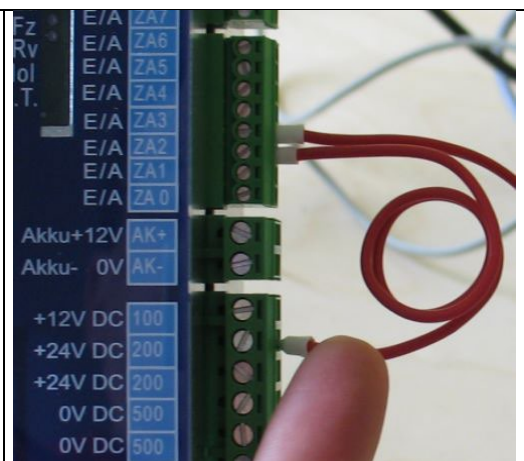
- 1.) Signalleitung am Bremsenelement-Überwachungseingang 1 abklemmen.
- 2.) Mit der Rückholsteuerung bitte Fahrt einleiten.
- 3.) Die Steuerung gibt die Fehlermeldung "F54 - Bremsenelement Gleichlauf" aus und verriegelt sich. Weitere Fahrten sind nicht möglich!
- 4.) Signalleitung am Bremsenelement-Überwachungseingang 1 wieder anklemmen.
- 5.) Mit der Rückholsteuerung versuchen eine Fahrt einzuleiten. Eine Fahrt darf nicht möglich sein!
- 6.) Im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 durch Reset entsperrt werden. Die Aufzugsanlage ist wieder fahrbereit.



Entfernen des Überwachungskanal 1

Test Brücke - Überwachungseingang 1

- 1.) Signalleitung am Bremsenelement-Überwachungseingang 1 abklemmen und eine Brücke zur Klemme 200 (+24V DC) einlegen.
- 2.) Mit der Rückholsteuerung bitte Fahrt einleiten.
- 3.) Die Steuerung gibt die Fehlermeldung "F51 - Bremsenelement Funktion" aus und verriegelt sich. Weitere Fahrten sind nicht möglich!
- 4.) Brücke zwischen Klemme 200 und dem Bremsenelement-Überwachungseingang 1 entfernen. Signalleitung am Überwachungseingang EA1 wieder anklemmen.
- 5.) Mit der Rückholsteuerung versuchen eine Fahrt einzuleiten. Eine Fahrt darf nicht möglich sein!
- 6.) Im Menü C0 kann die Steuerung DAVID-606/ 613/ 2005 durch Reset entsperrt werden. Die Aufzugsanlage ist wieder fahrbereit.



Setzen der Brücke zwischen 200 und Kanal 1

Wiederholung der Testschritte

Die beiden Testschritte wurden nun für die Bremsenelementüberwachung 1 durchgeführt. Für alle weiteren Bremskreise müssen nun äquivalent die Prüfschritte durchgeführt werden!

107A - ANTS-SAFE Prüfanweisung für ANTS-ASA2-ASE & Kübler-PSU-LES02

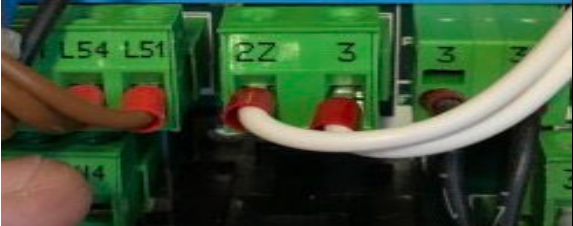

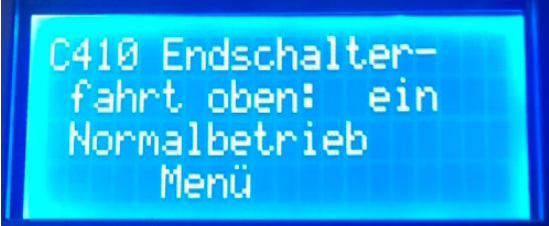

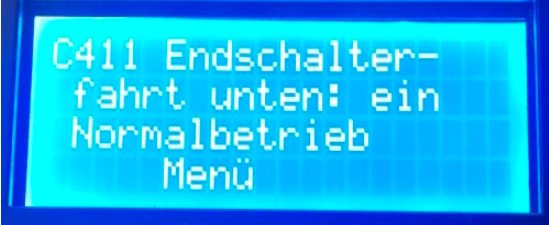



Das Schachtkopiersystem ANTSSAFE mit der Auswerteeinheit ANTS-ASA2-ASE ist eine sichere Positionsauswertung nach SIL-3 zur Umsetzung der Funktionen von Endschaltern, Inspektionsendschaltern, Verzögerungsendschaltern, Unintended Car Movement (UCM) sowie zur sicheren Brückung des Sicherheitskreises im Bereich der Türen bei vorzeitiger Türöffnung / Nachholung von Aufzugsanlagen gemäß EN81-20. Das Gesamtsystem besteht aus zwei Geräten, dem ANTS-SAFE Encoder und der hier beschriebenen ANTS-SAFE Auswerteeinheit (ASA2). Im Gegensatz zu einer herkömmlichen Schachtkopierung mit Sicherheitsendschaltern, sowie redundanten Zonenschaltern mit einer Sicherheitsschaltung zur Türüberbrückung gibt es bei einer Safe-Kopierung nicht mehr! Die Positionserfassung erfolgt ausschließlich über ein kodiertes Band, sowie einer redundanten Auswerteeinheit. **Somit ist es auch nicht möglich, nicht vorhandene Schalter zu testen!** In einer Lernsequenz müssen die Positionen der Endschalter sowie der Etagen eingelernt werden. Danach werden die eingelernten Endschalterpositionen sowie die Zonen um die eingelernten Etagen emuliert. **Die Funktionsweise der emulierten Schalter wird nicht getestet, da das sichere System (SIL-3) bereits alle Selbsttest eigenständig und permanent durchführt und somit z.B. die erlaubte Türüberbrückung normgerecht ausführt.**

<p>SCHRITT-1</p>	<p>Überprüfung der Öffnung des Sicherheitskreises: Um sicherzustellen, dass ein Fehler des ANTS-SAFE den Sicherheitskreis auch wirklich öffnet, kann an der Auswerteeinheit ANTS-ASA2-ASE der Stecker X5 abgezogen werden.</p>	<p>Dadurch wird der Sicherheitskreis der Aufzugssteuerung unterbrochen. Dies kann optisch am D613 überprüft werden, alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 müssen nun rot leuchten.</p>
<p>SCHRITT-2</p>	<p>Überprüfung der Endschalter oben: In der Steuerung D613 kann über das Menü „C410 Endschalterfahrt oben“ die Endschalterposition angefahren werden.</p>	<p>Beim Überfahren dieser Position wird am ANTS-ASA2-ASE der Sicherheitskreis am Stecker X5 geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot. Gleichzeitig erscheint ein Fehlereintrag in der Steuerung</p>
<p>SCHRITT-3</p>	<p>Überprüfung der Endschalter unten: In der Steuerung D613 kann über das Menü „C411 Endschalterfahrt unten“ die Endschalterposition angefahren werden.</p>	<p>Beim Überfahren dieser Position wird am ANTS-ASA2-ASE der Sicherheitskreis am Stecker X5 geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot. Gleichzeitig erscheint ein Fehlereintrag in der Steuerung</p>
<p>SCHRITT-4+5</p>	<p>Überprüfen der Zonenschalter: Als erstes kann im Menü-D9 Etagen ANTSSAFE: xy / „Etagen D613: xy“ überprüft werden, dass das ANTSSAFE sowie die Steuerung D613 die gleiche Anzahl an Etagen eingelernt haben.</p>	<p>Die Zonenbereiche kann man am D613 anhand der beiden grünen ZONEN-LEDs erkennen. Nur im Bereich der Zonen um die entsprechenden Etagen dürfen diese LEDs leuchten. Die Zoneninformation stammt von dem ANTS-ASA2-ASE.</p>
<p>SCHRITT-6+7</p>	<p>Die Funktion der Türüberbrückung kann durch Aktivierung im Menü „B16-Einfahren mit offener Türe“ überprüft werden. Bei einer Fahrt in die Etage wird erst im Zonenbereich die Türüberbrückung aktiviert, welche durch schnelles Blinken der LED „Einf.O.T“ im D613 dargestellt wird.</p>	<p>Zusätzlich (OPTIONAL) kann in jeder Etage die Funktion „C416 Test UCM-Zonenfahrt“ überprüft werden, dass beim Verlassen der Zone bei aktivierter Türüberbrückung der UCM-Fall ausgelöst wird.</p>

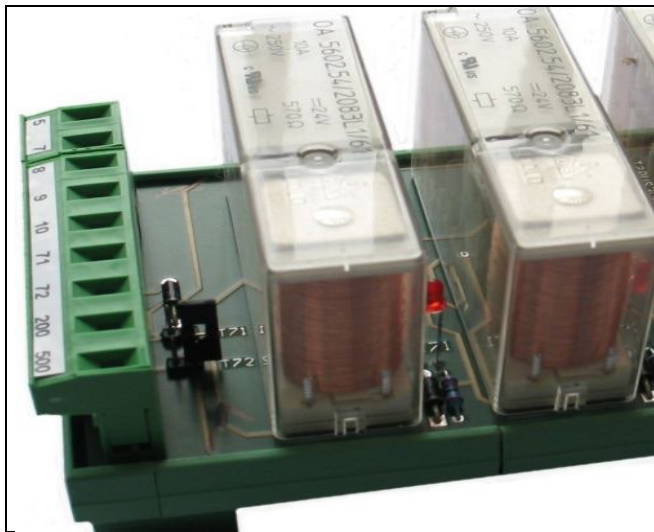
107B – ELGO LIMAX CP33 Prüfanweisung

Das Schachtkopiersystem ELGO LIMAX CP33 ist eine sichere Positionsauswertung nach SIL-3 zur Umsetzung der Funktionen von Endschaltern, Inspektions-Endschaltern, Verzögerungsendschaltern, Unintended Car Movement (UCM) sowie zur sicheren Brückung des Sicherheitskreises im Bereich der Türen bei vorzeitiger Türöffnung / Nachholung von Aufzugsanlagen gemäß EN81-20.

Das Gesamtsystem besteht aus der Zentraleinheit LIMAX CP33 und dem entsprechenden Magnetband. Im Gegensatz zu einer herkömmlichen Schachtkopierung mit Sicherheitsendschaltern, sowie redundanten Zonenschaltern mit einer Sicherheitsschaltung zur Türüberbrückung gibt es bei einer Safe-Kopierung nicht mehr! Die Positionserfassung erfolgt ausschließlich über ein kodiertes Band, sowie einer redundanten Auswerteeinheit. **Somit ist es auch nicht möglich, nicht vorhandene Schalter zu testen!** In einer Lernsequenz müssen die Positionen der Endschalter sowie der Etagen eingelernt werden. Danach werden die eingelernten Endschalterpositionen sowie die Zonen um die eingelernten Etagen emuliert. **Die Funktionsweise der emulierten Schalter wird nicht getestet, da das sichere System (SIL-3) bereits alle Selbsttest eigenständig und permanent durchführt und somit z.B. die erlaubte Türüberbrückung normgerecht ausführt.**

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">SCHRITT-0</p>	<p>System Neustart Einige Prüfungen zur Selbstdiagnose des LIMAX33CP-00 werden nur beim Neustart des Systems durchgeführt. Daher ist es zwingend erforderlich, den LIMAX33CP-00 bei der jährlichen Prüfung neu zu starten. Dies kann entweder über die RESET-Taste, durch einen RESET-Befehl von CAN oder durch Trennen/ Wiedereinschalten der Hauptstromversorgung erfolgen.</p> <p>Magnet Band Bezüglich des Magnetbandes, der Bandführung und des Band-Präsenz-Sensors sind die Wartungshinweise des Handbuchs für das Magnetband zu beachten.</p> <p>Konfigurationssatz Die konfigurierbaren Parameter/Features des LIMAX33CP-00 sind auf dem Info-Blatt, welches der Aufzugsdokumentation beigelegt ist vermerkt. Sie müssen den Bedingungen des Aufzugs entsprechen.</p>	
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">SCHRITT-1</p>	 <p>Überprüfung der Öffnung des Sicherheitskreises: Um sicherzustellen, dass ein Fehler des LIMAX CP33 den Sicherheitskreis auch wirklich öffnet kann am FKR der Stecker 2Z-3 abgezogen werden.</p>	 <p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">SCHRITT-2</p>	 <p>Überprüfung der Endschalter oben: In der Steuerung D613 kann über das Menü „C410 Endschalter-fahrt oben“ die Endschalterposition angefahren werden.</p>	 <p>Beim Überfahren dieser Position wird am LIMAX CP33 der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot. Gleichzeitig erscheint ein Fehlerbeitrag in der Steuerung.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">SCHRITT-3</p>	 <p>Überprüfung der Endschalter unten: In der Steuerung D613 kann über das Menü „C411 Endschalter-fahrt unten“ die Endschalterposition angefahren werden.</p>	 <p>Beim Überfahren dieser Position wird am LIMAX CP33 der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot. Gleichzeitig erscheint ein Fehlerbeitrag in der Steuerung.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">SCHRITT-4+5</p>	 <p>Überprüfen der Zonenschalter: Als erstes kann im Menü-D9 Etagen ANTSSAFE: xy / „Etagen D613: xy“ überprüft werden, dass das ANTSSAFE sowie die Steuerung D613 die gleiche Anzahl an Etagen eingelernt haben</p>	 <p>Die Zonenbereiche kann man am D613 anhand der beiden grünen ZONEN-LEDs erkennen. Nur im Bereich der Zonen um die entsprechenden Etagen dürfen diese LEDs leuchten. Die Zoneninformation stammt von dem LIMAX CP33.</p>

<p>SCHRITT- 6+(7)</p>	<p>Die Funktion der Türüberbrückung kann durch Aktivierung im Menü „B16-Einfahren mit offener Türe“ überprüft werden. Bei einer Fahrt in die Etage wird erst im Zonenbereich die Türüberbrückung aktiviert, welche durch schnelles Blinken der LED „Einf.O.T im D613 dargestellt wird.</p>	<p>Zusätzlich (OPTIONAL) kann in jeder Etage die Funktion „C416 Test UCM-Zonenfahrt“ überprüft werden, dass beim Verlassen der Zone bei aktivierter Türüberbrückung der UCM-Fall ausgelöst wird.</p>
<p>SCHRITT- 8</p>	<p>Die Funktion der Überprüfung der Inspektionsfahrtrichtung wird durch Aktivierung der Inspektion eingeleitet. Der Prüfer fährt den Aufzug einen halben Meter nach oben und unten, um zu prüfen, ob er sich in die richtige Richtung bewegt.</p> <p>Bei Abweichungen in dieser Prüfung wird die Verdrahtung der Inspektionskontrolle überprüft und ggf. korrigiert. Wenn sich der Aufzug zunächst in die richtige Richtung bewegt, aber dann durch ein offenes OC gestoppt wird, sind die Signale UP und DOWN falsch an den LIMAX33CP-00 angeschlossen.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p>SCHRITT- 9</p>	<p>Die Funktion der Überprüfung der Inspektions-Endschalter wird durch Aktivierung der Inspektion eingeleitet. Bei Annäherung an die Inspektions-Endschalter mit normaler Inspektions-Geschwindigkeit sollte die Kabine – aufgrund des offenen OC – zum Stillstand kommen, bevor das vorausgelöste Anhaltesystem auslöst. Sonst wäre ein Mann auf dem Dach oder in der Grube gefangen.</p> <p>Der Prüfer führt eine Inspektionsfahrt mit normaler Inspektionsfahrteschwindigkeit nach oben durch. OC öffnet, wenn die obere Inspektionsendchalterposition überfahren wird und das Fahrzeug zum Stillstand kommt. Kontrolle: Stillstand ist erreicht, bevor die Position der</p> <p>Das gleiche geschieht in Abwärtsrichtung. Nachdem die Kabine zum Stillstand gekommen ist, sollte es möglich sein, das Fahrzeug zum Drücken der richtigen Richtungstaste in die sichere Richtung zu bewegen.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p>SCHRITT- 10</p>	<p>Funktion der Übergeschwindigkeit V-Nenn (Vorauslösung)</p> <p>Der Prüfer stellt die Aufzugssteuerung/den Umrichter so ein, dass eine Übergeschwindigkeit erreicht werden kann. Er fährt jeweils in Aufwärts- und Abwärtsrichtung und mit einer Geschwindigkeit knapp über der Vorauslösegeschwindigkeit. Zu prüfen: OC öffnet bei Erreichen der Vorauslösegeschwindigkeit und die Triebwerksbremse stoppt den Aufzug.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>
<p>SCHRITT- 11</p>	<p>Funktion der Übergeschwindigkeit V-Inspektion</p> <p>Der Prüfer führt eine Inspektionsfahrt mit einer Inspektionsgeschwindigkeit durch, die höher ist als die Vorauslösegeschwindigkeit in Inspektion des LIMAX33CP-00. Zu prüfen: OC öffnet bei Erreichen der „Vorauslösegeschwindigkeit Inspektion“ und die Triebwerksbremse stoppt den Aufzug.</p>	<p>Am LIMAX CP33 wird der Sicherheitskreis am Ausgang OC / Klemme 2Z – 3 SiKr geöffnet. An der Steuerung D613 leuchten nun alle LEDs des Sicherheitskreises ab U8 rot.</p>

**Abbildung:**

Sicherheitsschaltung SIS16-101 mit den beiden Steckleisten T71 und T72, sowie einem Jumper.

Hier kann abwechselnd der Jumper zum dauerhaften Anziehen des Sicherheitsrelais für die Zone 71 bzw. Zone S72 gesteckt werden, zur Simulation eines klebenden Zonenschalters.

Allgemein

Die Zonenschalter S71 und S72 sind nach den Vorgaben im Magnetschalterplan installiert und die Schaltkontakte sind geschlossen, d.h. der Fahrkorb befindet sich innerhalb des Zonenbereiches.

Ablauf

Geben Sie einen Ruf in eine beliebige Etage und halten Sie beim Start des Fahrkorbs den Zonenschalter S71 geschlossen. Dazu schieben Sie einen Jumper über die obere Dil-Steckerleiste T71 bei der Klemme 71.

Bei der Einfahrt in die Zieletage findet jetzt keine Überbrückung der Türkontakte und der Sperrmittelschalter statt. Die grüne LED „Status“ leuchtet nicht mehr und die nächste Fahrt bleibt gesperrt.

Ablauf bei Anlagen mit externem Servicepaneel

Geben Sie einen Ruf in eine beliebige Etage und halten Sie beim Start des Fahrkorbs den Zonenschalter S71 geschlossen. Dazu ist die Klemme 71 mit Klemme 200 zu Brücken.

Bei der Einfahrt in die Zieletage findet jetzt keine Überbrückung der Türkontakte und der Sperrmittelschalter statt. Auf dem HPG erscheint die Fehlermeldung „F92 – Sicherheitsschaltung“.

Verhalten

Bei Aufzügen mit hydraulischem Antrieb und eingestellter Absenkfahrt führt ein Fehler der Sicherheitsschaltung SIS16-101 nicht zu einer sofortigen Sperrung bei der nächsten Fahrt, sondern erst nach der Notabsenkung und dem Erreichen der Absenkeebene. Bei Seilauflzugsanlagen ist die Reaktion im Menü Sicherheitsschaltung einstellbar.

Entsperrung

Nachdem Sie den Jumper über der Dil-Steckerleiste T71 entfernt haben, müssen Sie den Steuerungscontroller Aus- und Einschalten. Die Akkupufferung muss allerdings ebenfalls kurzfristig unterbrochen werden (Abziehen des Notstromakkus).

Wiederholung

Der gleiche Vorgang muss jetzt für den Zonenschalter S72 wiederholt werden. Dafür steht Ihnen die Dil-Steckerleiste T72 zur Verfügung. Der weitere Ablauf, die Reaktion, sowie die Entsperrung ist ein äquivalenter Vorgang.

) Achtung!

Entfernen Sie die gesteckten Jumper bzw. Brücken auf jeden Fall nach der Funktionsprüfung!

108 Funktionsprüfung – Verlassen der Türzone bei geöffneter Tür EN81-20

Zum Einleiten der Fahrt aus der Zone ist folgendes zu beachten:

- 1.) Abstellen der Aufzugskabine bündig in der untersten Haltestelle (obersten Haltestelle).
- 2.) Einschalten der Rückholsteuerung-> Schließen der Türen.
- 3.) Funktion „UCM-Zonenfahrt“ im TÜV-Menü C416 aktivieren.
- 4.) Taster Rückholsteuerung AUF (AB) drücken, bis die Sicherheitsschaltung SIS16-101 die Fahrt unterbricht.
- 5.) Vor Ort die Schachttür öffnen und Anhalteweg messen.
- 6.) Schachttür schließen
- 7.) Im C0-RESET-Menü Fehler „F60 A3-Fall“ zurücksetzen
- 8.) Mit Rückholsteuerung Kabine nach unten (oben) bündig fahren.
- 9.) Rückholsteuerung ausschalten -> Tür öffnet -> Normalbetrieb!
- 10.) Vorgang für oberste Haltestelle mit Zonenfahrt nach unten wiederholen -> () Eintragungen beachten!

Allgemein

Nach EN 81-1/ 2 – A3 „Schutz vor unbeabsichtigter Fahrbewegung mit offener Tür“ muss nach Verlassen der Türzone die Kabine innerhalb des gesetzlichen Anhaltewegs zum Stehen kommen.

Als Worst-Case-Szenario wird hierbei das „Motorisch angetriebene Verlassen“ der Zone mit offener Tür bei Beschleunigungswerten des Normalbetriebes angesehen.

Grundsätzlich sollte die Simulation des Vorgangs niemals mit offener Tür erfolgen!

Um dies zu ermöglichen, ist in den Steuerungen ein Simulationsrelais „K69“ vorhanden, das den Sicherheitskreis von der Türüberbrückung der SIS16-101 / Vorsteuerung Schütze im Simulationsfall trennt. Um den Aufzug den Fahrtbeginn zu ermöglichen, wird über eine Softwarefunktion im TÜV-Menü der Steuerungsrechner der Baureihe D613 und D2005 die Sicherheitsschaltung für eine Fahrt aktiviert, so dass die Fahrt- und Bremseselementeschütze bis zum Verlassen der Zone bestromt werden können. Nach dem Verlassen der Zone wird der Antrieb stromlos und damit kommt die Kabine zum Anhalten. Man kann nun vor Ort die Schachttür mit der Notentriegelung öffnen und den Anhalteweg, bezogen von der Schachttürschelle zur Kabinentürschwelle ermitteln.

Ablauf

Die Aufzugskabine wird in der untersten Haltestelle bündig abgestellt und die Rückholsteuerung eingeschaltet. Dadurch werden die Schacht- und Kabinentür geschlossen und eine Rufeingabe über Innen- und Außensteuerung ist unterbunden. Bitte hören Sie mit der örtlichen Sprechanlage in die Kabine hinein, ob sich darin Personen befinden. Mit dem Handterminal HPG-60 im TÜV Menü C416 „UCM-Zonenfahrt“ aktivieren. Die UCM-Zonenfahrt, wird auf EIN gestellt. Nun kann man mit dem Rückholtaster AUF die Fahrt beginnen, die beim Verlassen der Zonen endet. Automatisch wurde die Geschwindigkeit auf Nenngeschwindigkeit und die Beschleunigung auf 100% erhöht (in Verbindung mit GOLIATH-Umrichter).

Der Anhalteweg wird in mm im Display angezeigt. Die Anlage ist gesperrt mit dem Fehler „F60 A3-Fall“. Optional kann man die unterste Schachttür mit der Notentriegelung öffnen und den Anhalteweg messen (Schachttürschwelle zur Kabinentürschwelle).

Nach dem UCM-Zonenfahrt-Test kann im C0 RESET-Menü der „F60 A3-Fehler“ zurückgesetzt werden. Danach kann man mit dem Rückholtaster AB die Aufzugskabine in der untersten Haltestelle bündig fahren.

Wiederholung

Der gleiche Vorgang muss jetzt für die oberste Haltestelle wiederholt werden. Daher wird die Aufzugskabine in die oberste Haltestelle bündig gestellt und die Zonenfahrt nach unten vollführt. Der komplette Vorgang muss mit leerer Kabine und mit Nennlast vollzogen werden.

**109 Funktionsprüfung – Mech. Bremsöffnung in der Türzone bei geöffneter Tür
EN 81-20**

Allgemein

Nach EN 81-1/ 2 – A3 „Schutz vor unbeabsichtigter Fahrbewegung mit offener Tür“ muss nach Verlassen der Türzone die Kabine innerhalb des gesetzlichen Anhaltewegs zum Stehen kommen.

Grundsätzlich sollte die Simulation des Vorgangs niemals mit offener Tür erfolgen!

	<ol style="list-style-type: none"> 1.) Abstellen der Aufzugskabine bündig in einer mittleren Haltestelle. 2.) Hineinhören mit der Sprechanlage, ob sich Personen in der Aufzugskabine befinden.
	<ol style="list-style-type: none"> 3.) Falls Nein, dann Wartungstaster links oben an der Zentraleinheit D613 / D2005 betätigen, um die Türen zu schließen. 4.) Alle Türen sind zu, wenn alle LED der Sicherheitsabgriffe U1 bis U12 grün leuchten! 5.) Ausschalten der Außensteuerung über den Schalter S36 im Bedienfeld rechts
	<ol style="list-style-type: none"> 6.) Sicherheitskreissicherung F7 -> Ausschalten. 7.) Stecker X1/10 mit den Bezeichnungen 5A-6-6A-7 entfernen. 8.) Sicherheitskreissicherung F7 -> Einschalten. 9.) Nun sind die LEDs für die Sicherheitsabgriffe der Türen rot, aber in der Realität sind die Türen zu!
	<ol style="list-style-type: none"> 10.) Mechanischen Bremshebel betätigen, bis die Sicherheitsschaltung SIS16-101 die Fahrt unterbricht bei Verlassen der Zone, bzw. bei einer Fangvorrichtung mit Absinkverhinderung bis der Fang eingreift.
	<ol style="list-style-type: none"> 11.) Das Handterminal HPG-60 zeigt Ihnen den Fehler F60 A3- Fall. Die Aufzugsanlage ist gesperrt! 12.) Vor Ort die Schachttür öffnen und gegebenenfalls den Anhalteweg messen. Anschließend Schachttür schließen. 13.) Sicherheitskreissicherung F7 -> Ausschalten. 14.) Stecker X1/10 mit den Bezeichnungen 5A-6-6A-7 wieder einstecken. 15.) Sicherheitskreissicherung F7 -> Einschalten. 16.) Im C0-RESET-Menü Fehler „F60 A3-Fall“ zurücksetzen 17.) Einschalten der Außensteuerung über den Schalter S36 im Bedienfeld rechts.

110 TÜV-Abnahme

4.0 Test der Laufzeitüberwachung

Im **Untermenü C40 Laufzeittest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, alle Laufzeiten für die nächste Fahrt auf 1,0 Sekunden zu begrenzen.

1	Den Fahrkorb in einer Haltestelle bündig stellen
2	Im Prozessorsystem DAVID-606 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C40-Laufzeittest einstellen. Alle Laufzeiten werden auf eine Sekunde gesetzt
3	Rufeingabe durch Oberster/ Unterster Ruf an der Oberseite der DAVID-606 Zentraleinheit oder im Menü C-Diagnose/ C1-Rufeingabe
4	Die Anlage sperrt sich mit Laufzeitfehler beim Wegfahren aus der Haltestelle
5	Entsperren der Anlage durch Ein-/ Ausschalten des Schalters S33 oder Auslösen des Resets im Menü C-Diagnose/ C0-Reset
6	Die Anlage befindet sich wieder im Normalbetrieb

4.1 Durchführung der Pufferfahrt Kabine

Im **Untermenü C41 Pufferfahrt Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, mit der Rückholsteuerung abwärts ohne Zwangsverzögerung durch den Vorendschalter-Unten 13B auf den Kabinen-Puffen zu fahren, wenn der Endschalter-Unten durch Fachpersonal an der Klemmleiste X1 vorübergehend gebrückt wurde. Die Geschwindigkeit V3 ist für diese Fahrt ist in der Regelung eingestellt.

1	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
2	Im Prozessorsystem DAVID-606 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C41-Pufferfahrt einstellen. Der Vorendschalter-Unten S13B wird nicht beachtet
3	Über das Handterminal HPG-60 in die Parameter des Frequenzumrichters Goliath-60 umschalten und im Menü Sollwerte den Parameter Geschwindigkeit Vi auf den gewünschten Wert erhöhen.
4	Die Sicherung F7 ausschalten und den Notendschalter-Unten brücken. Sicherung F7 wieder einschalten
5	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Abwärtsrichtung auf den Puffer fahren.
6	Nach erfolgter Prüfung den Fahrkorb nach oben aus dem Puffer fahren, Brücke aus dem Sicherheitskreis entfernen und die Geschwindigkeit Vi wieder auf den regulären Wert zurücksetzen
7	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück

4.2 Durchführung der Pufferfahrt Gegengewicht

Im **Untermenü C42 Pufferfahrt Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, mit der Rückholsteuerung aufwärts ohne Zwangsverzögerung durch den Vorendschalter 13B auf den Gegengewichtspuffen zu fahren, wenn der Endschalter Oben durch Fachpersonal an der Klemmleiste X1 vorübergehend gebrückt wurde. Die Geschwindigkeit V3 ist für diese Fahrt ist in der Regelung eingestellt.

1	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
2	Im Prozessorsystem DAVID-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C42-Sitzprobe einstellen. Der Vorendschalter Oben S13A wird nicht beachtet.
3	Über das Handterminal HPG-60 in die Parameter des Frequenzumrichters Goliath-90 umschalten und im Menü Sollwerte den Parameter Geschwindigkeit Vi auf den gewünschten Wert erhöhen.
4	Die Sicherung F7 ausschalten und den Notendschalter Unten brücken. Sicherung F7 wieder einschalten.
5	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Aufwärtsrichtung fahren, bis das Gegengewicht auf dem Puffer aufsitzt.
6	Nach erfolgter Prüfung den Fahrkorb nach unten aus dem Puffer fahren, Brücke aus dem Sicherheitskreis entfernen und die Geschwindigkeit Vi wieder auf den regulären Wert zurücksetzen
7	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück.

4.3 Durchführung der Fangprobe der Aufzugskabine

Um die Fangprobe mit der Aufzugskabine auszuführen, muss der Fahrkorb in die Übergeschwindigkeit gelangen. Dies ist nur möglich, wenn der Kurzschlusschutz und die Überwachungsfunktion $V < 0,2$ m/s deaktiviert werden.


1	Den Fahrkorb in der Mitte bzw. in der oberen Hälfte des Schachtes bündig stellen.
2	Einladen der Prüfgewichte in die Aufzugskabine
3	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
4	Im Prozessorsystem DAVID-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C43-Fangprobe einstellen. Durch diesen Parameter wird der Kurschlusschutz im Frequenzumrichter der Baureihe Goliath-60 abgeschaltet und die Überwachungsfunktion, die die Bremsöffnung bei einer Geschwindigkeit größer 0,2 m/s verhindert, aufgehoben.
5	Den Notbefreiungsschalter S80 aktivieren und die Bremsöffnungstaste S81 betätigen, bis die Kabine gefangen hat.
6	Über das Handterminal HPG-60 in die Parameter des Frequenzumrichters Goliath-60 umschalten und im Menü Anfahren/ Anhalten den Parameter Fangbefreiung aktivieren. Dadurch wird für kurze Zeit der Motorstrom auf das 2,0Fache des Nennstromes gesteigert
7	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Aufwärtsrichtung aus dem Fang ziehen.
8	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück.

4.4 Treibfähigkeitsprüfung mit aufgesetztem Gegengewicht

1	Den Fahrkorb in der obersten Haltestelle bündig stellen
2	Die Rückholsteuerung S61 einschalten
3	Im Prozessorsystem DAVID-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C44-Geschwindigkeiten einstellen. In diesem Menü wird die Geschwindigkeit des Fahrkorbes und die Drehzahl des Antriebes ausgegeben.
4	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung aufwärtsbewegen. Wenn der Fahrkorb nach kurzer Zeit zum Stehen kommt, ersichtlich an der Geschwindigkeit von 0 m/s, aber die Drehzahl des Antriebes größer als 0 U/min ist, ist die Treibfähigkeit aufgehoben und die Prüfung erfolgreich beendet. Im Falle, dass die Geschwindigkeit nicht auf 0 m/s absinkt, ist die Treibfähigkeit zu hoch.
5	Den Fahrkorb mit der Rückholsteuerung in Abwärtsrichtung aus dem oberen Notendschalter bewegen.
6	Die Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Steuerung kehrt in den Normalbetrieb zurück.

4.5 Bremstest

Im **Untermenü C45 Bremstest** des Prozessorsystems DAVID-2005-613 ist es möglich, bei eingeschalteter Rückholsteuerung den Kurzschluss-Schutz und die Überwachungsfunktion $V < 0,2$ m/s zu deaktiviert. Zur Sicherheit wird die Überwachungsfunktion $V > V_{nenn}$ aktiviert, die den Bremstest bei Überschreiten der Nenngeschwindigkeit beendet (Beide Bremsspulen werden spannungslos).

	<p>Achtung!</p> <p>Die folgenden Tätigkeiten dürfen nur von befugtem Fachpersonal durchgeführt werden, dass alle Unregelmäßigkeiten und Störungen bei der Montage und beim Betrieb einer Aufzugsanlage erkennen und beheben kann, sowie ausreichende Kenntnis der einschlägigen Bestimmungen besitzt. (UVV, BGVA2)</p> <p>Ungeachtet der in dieser Anleitung genannten Sicherheitsbestimmungen, sind die im Einsatzland geltenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen einzuhalten!</p>
1	Der Fahrkorb muss sich mindestens zwei Stockwerke unterhalb der obersten Haltestelle befinden.
2	Bitte auf leeren Fahrkorb achten. Schalten Sie die Rückholsteuerung S61 ein und fahren Sie die Kabine außerhalb der Türzone, so dass die Türen geschlossen bleiben.
3	Im Prozessorsystem DAVID-2005-613 das Menü C-Diagnose/ TÜV-Abnahme, C45-Bremstest einstellen. Durch diesen Parameter wird der Kurschlusschutz im Frequenzumrichter der Baureihe Goliath-60 abgeschaltet und die Überwachungsfunktion, die die Bremsöffnung bei einer Geschwindigkeit größer 0,2 m/s verhindert, aufgehoben.
4	Geben Sie einen Innenruf mit dem HPG-60 oder drücken Sie an der Zentraleinheit (Obere Stirnseite) den Ruffaster für die unterste Haltstelle.
5	Nachdem sich der Fahrkorb in Bewegung gesetzt hat, aktivieren Sie den Bremstest-Schlüsseltaster S82 durch eine Drehung nach Links und drücken Sie den Taster S82A.
6	Betätigen Sie nun den Bremsöffnungstaster S81A. Der Sicherheitskreis wird unterbrochen, Die Bremsspule A wird weiter bestromt und bleibt offen, aber die Bremsspule B fällt ab.
7	Die zu prüfende Bremsspule B schließt, Bremsspule A bleibt bestromt. Der Mindestverzögerungswert für einen Bremskreis beträgt 0,4 m/s², bzw. der maximale Anhalteweg bei $V_{nenn} = 1,0$ m/s beträgt 1,8m, bzw. bei $V_{nenn} = 1,6$ m/s von 3,5m!
8	Prüfvorgang für den zweiten Bremskreis wiederholen!
9	Mit der Rückholsteuerung die Kabine bündig fahren und Rückholsteuerung S61 ausschalten. Die Türen öffnen sich und die Anlage befindet sich im Normalbetriebsmodus.

4.6 Aktivierung Fernauslöser Kabine

Im **Untermenü C46 Fernauslöser Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion des Fernauslösers für die Kabine über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.7 Aktivierung Reset der Fernauslöser Kabine

Im **Untermenü C47 Reset Fernauslöser Kabine** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbaren Fernauslösern für die Kabine mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen Zurückzusetzen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.8 Aktivierung Fernauslöser Gegengewicht

Im **Untermenü C48 Fernauslöser Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion des Fernauslösers für das Gegengewicht über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.9 Aktivierung Reset der Fernauslöser Gegengewicht

Im **Untermenü C49 Reset Fernauslöser Gegengewicht** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbaren Fernauslösern für das Gegengewicht mit Rücksetzspule über den Taster S50 diesen Zurückzusetzen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.10 Durchführung der Endschalterfahrt Oben

Im **Untermenü C410 Endschalterfahrt Oben** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den oberen Bündig zu überfahren und so auf den oberen Endschalter zu fahren.

4.11 Durchführung der Endschalterfahrt Unten

Im **Untermenü C411 Endschalterfahrt Unten** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den unteren Bündig zu überfahren und so auf den unteren Endschalter zu fahren

4.12 Durchführung der Schaltschranktemperaturtest

Im **Untermenü C412 Schaltschranktemperaturtest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion den Schwellwert der Temperaturüberwachung so abzusenken, dass sofort ein Fehlereintrag erfolgt. Dies ist allerdings nur möglich bei aktiver Funktion der Temperaturüberwachung

4.13 Durchführung des Motorkaltleitertestes

Im **Untermenü C413 Motorkaltleitertest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Motorkaltleiter softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Voraussetzung ist natürlich, dass im Menü B600 Überwachungsfunktionen die Motorkaltleiterüberwachung aktiv ist.

4.14 Durchführung des Impulsgebertestes

Im **Untermenü C414 DSK-Impulsgebertest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Impulsgeber der Schachtkopierung softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Voraussetzung ist natürlich, dass im Menü B600 Überwachungsfunktionen die DSK-Überwachung aktiv ist.

4.15 Durchführung Absinkverhinderung Aus

Im **Untermenü C415 Test Absinkverhinderung Aus** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion die Absinkverhinderung für die Kabine über den Taster S50 zu Betätigen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.

4.16 Durchführung Simulation- Verlassen der Türzone bei geöffneter Tür EN81-20

Im Untermenü **C416 Test UCM-Zonenfahrt** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Rückholsteuerung und der Funktion UCM-Zonenfahrt, das Verlassen der Türzone bei geöffneter Tür nach EN 81-1/2 A3 - 9.13.2 zu simulieren.

Zum Einleiten der Fahrt aus der Zone ist folgendes zu beachten:

- 1. Abstellen der Aufzugkabine bündig in der untersten Haltestelle (obersten Haltestelle).**
- 2. Einschalten der Rückholsteuerung-> Schließen der Türen.**
- 3. Funktion „UCM-Zonenfahrt“ im TÜV-Menü C416 aktivieren.**
- 4. Taster Rückholsteuerung AUF (AB) drücken, bis die Sicherheitsschaltung SIS16-101 die Fahrt unterbricht.**
- 5. Vor Ort die Schachttür öffnen und Anhalteweg messen.**
- 6. Schachttür schließen**
- 7. Im C0-RESET-Menü Fehler „F60 A3-Fall“ zurücksetzen**
- 8. Mit Rückholsteuerung Kabine nach unten (oben) bündig fahren.**
- 9. Rückholsteuerung ausschalten -> Tür öffnet -> Normalbetrieb!**
- 10. Vorgang für oberste Haltestelle mit Zonenfahrt nach unten wiederholen -> () Eintragungen beachten!**

Allgemein

Nach EN 81-1/ 2 – A3 Schutz vor unbeabsichtigter Fahrbewegung mit Öffner Tür“ muss nach Verlassen der Türzone die Kabine innerhalb des gesetzlichen Anhaltewegs zum Stehen kommen.

Als Worst-Case-Szenario wird hierbei das „Motorisch angetriebene Verlassen“ der Zone mit Öffner Tür bei Beschleunigungswerten des Normalbetriebes angesehen.

Grundsätzlich sollte die Simulation des Vorgangs niemals mit offener Tür erfolgen!

Um dies zu ermöglichen, ist in den Steuerungen ein Simulationsrelais „K69“ vorhanden, das den Sicherheitskreis von der Türüberbrückung der SIS16-101 / Vorsteuerung Schütze im Simulationsfall trennt. Um den Aufzug den Fahrtbeginn zu ermöglichen, wird über eine Softwarefunktion im TÜV-Menü der Steuerungsrechner der Baureihe D613 und D2005 die Sicherheitsschaltung für eine Fahrt aktiviert, so dass die Fahrt- und Brems-elementeschütze bis zum Verlassen der Zone bestromt werden können. Nach dem Verlassen der Zone wird der Antrieb stromlos und damit kommt die Kabine zum Anhalten. Man kann nun vor Ort die Schachttür mit der Notentriegelung öffnen und den Anhalteweg, bezogen von der Schachttürschwelle zur Kabinentürschwelle ermitteln.

Ablauf

Die Aufzugskabine wird in der untersten Haltestelle bündig abgestellt und die Rückholsteuerung eingeschaltet. Dadurch werden die Schacht- und Kabinentür geschlossen und eine Rufeingabe über Innen- und Außensteuerung ist unterbunden. Bitte hören Sie mit der örtlichen Sprechanlage in die Kabine hinein, ob sich darin Personen befinden. Mit dem Handterminal HPG-60 im TÜV Menü C416 „UCM-Zonenfahrt“ aktivieren. Die UCM-Zonenfahrt wird auf EIN gestellt. Nun kann man mit dem Rückholtaster AUF die Fahrt beginnen, die beim Verlassen der Zonen endet. Automatisch wurde die Geschwindigkeit auf Nenngeschwindigkeit und die Beschleunigung auf 100% erhöht (in Verbindung mit GOLIATH-Umrichter).

Der Anhalteweg wird in mm im Display angezeigt. Die Anlage ist gesperrt mit dem Fehler „F60 A3-Fall“. Optional kann man die unterste Schachttür mit der Notentriegelung öffnen und den Anhalteweg messen (Schachttürschwelle zur Kabinentürschwelle).

Nach dem UCM-Zonenfahrt-Test kann im C0 RESET-Menü der „F60 A3-Fehler“ zurückgesetzt werden.

Danach kann man mit dem Rückholtaster AB die Aufzugskabine in der untersten Haltestelle bündig fahren.

Wiederholung

Der gleiche Vorgang muss jetzt für die oberste Haltestelle wiederholt werden. Daher wird die Aufzugskabine in die oberste Haltestelle bündig gestellt und die Zonenfahrt nach unten vollführt. Der komplette Vorgang muss mit leerer Kabine und mit Nennlast vollzogen werden.

4.17 Durchführung Simulation- Versagen des Bremseselementes-1 nach EN81-20

Im **Untermenü C417 Test Bremseselement Bremse-1** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt die Überwachung des Bremseselementes des Antriebs-1 softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Dies entspricht einer physikalischen Unterbrechung der Leitung des jeweiligen Bremseselementes. Dies wird benötigt bei überwachungspflichtigen Bremseselementen, um so ein Versagen eines Bremseselementes nach EN 81-20 zu simulieren.

4.18 Durchführung des Bremstestes

Im **Untermenü C418 Test Bremstest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt den Bremstest zu aktivieren. Nach Betätigung der entsprechenden Schlüsseltaster S82A oder S82B wird nach Anhalten der Aufzugskabine der Bremsweg in mm angezeigt. Diese Funktion ist nur im Zusammenwirken mit einem GOLIATH-90 Umrichter anwendbar.

4.19 Test Richtungswechselzähler

Im **Untermenü C419 Test Richtungswechselzähler** ist es möglich, durch Test-Aktivierung eine Auslösung des Richtungswechselzählers für die Tragseile / Tragriemen zu simulieren.

4.20 Test Seilverschleisszähler

Im **Untermenü C420 Test Seilverschleisszähler** ist es möglich, durch Test-Aktivierung eine Auslösung des Seilverschleisszählers für die Tragseile / Tragriemen zu simulieren.

4.21 Test Bremseselement Bremse-2

Im **Untermenü C421 Test Bremseselement Bremse-2** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, für eine Fahrt die Überwachung des Bremseselementes des Antriebs-2 softwaretechnisch abzuschalten, um so eine Fehlerreaktion zu erzeugen. Dies entspricht einer physikalischen Unterbrechung der Leitung des jeweiligen Bremseselementes. Dies wird benötigt bei überwachungspflichtigen Bremseselementen, um so ein Versagen eines Bremseselementes nach EN 81-20 zu simulieren.

4.22 Durchführung des Resets Geschwindigkeitsbegrenzer-Vorabschaltung

Im **Untermenü C422 Test Reset GB-Vorabschaltung** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei rastbarer Vorabschaltung des Gb für die Kabine mit Rücksetzpule über den Taster S50 diesen Zurückzusetzen. Nach Loslassen des Taster S50 ist die Funktion wieder deaktiv.



SAFE-Schachtkopierungssysteme:
Bei Verwendung einer SAFE-Schachtkopierung können die Einstellungen im Menü D9 betrachtet werden.

4.23 Durchführung des Tests des Rohrbruchventils bei Hydraulik Aufzügen

Im **Untermenü C423 Test Rohrbruch Hydraulik** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion bei der Nächsten Fahrt mit der Rückholsteuerung in Abwärtsrichtung die schnelle Geschwindigkeit (V2) auszugeben. Dadurch kann die Funktion des Rohrbruchventils getestet werden. Die Fehlermeldung „Übergeschwindigkeit“ wird ignoriert und es erfolgt kein Fahrtabbruch.

4.25 Durchführung des Tests der elektromagnetischen Fangvorrichtung (eFANG)

Im **Untermenü C425 Test eFANG** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion die elektromagnetischen Fangvorrichtung auszulösen.

4.26 Durchführung des Resets an der elektromagnetischen Fangvorrichtung (eFANG)

Im **Untermenü C426 Reset eFANG** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion einen Reset an der elektromagnetischen Fangvorrichtung auszulösen.

4.27 Durchführung des Test des Notlichtes

Im **Untermenü C427 Notlichttest** des Prozessorsystems DAVID-613 ist es möglich, durch Einschalten der Funktion das Notlicht einzuschalten.

A

Abmaße	
- Zentraleinheit ZR	22
- Fahrkorbrechner FKR	36
- Sicherheitsschaltung	32
Absolutkopierung	110
Anlagedaten Menü	76
Antrieb Auswahl	98
Antrieb Hydraulik Freq.G	101
Antrieb Hydraulik Gereg.	99

Antrieb Hydraulik Unger.	98
Antrieb Seil Frequenzger.	104
Antrieb Seil Spannungsg.	103
Antrieb Seil Ungeregelt	102
Aufzugswärter	158
Ausgangsfunktionen	172
Außenrufe	87

B

Bediensprache	47
Bedienung HPG	47
Betriebsstundenzähler	218
Bolzenverriegelung	165
Brandfalleвакуierung	176
Brandfalleвакуierung stat	176
Brandfalleвакуierung dyn.	176
Bremselemente-überwachung	259
Bremsverschleißüberwa.	145
Batterieüberwachung	146
Bedienung Touchterminal	23

C

Codeschloß 10er Tastatur	167
--------------------------	-----

D

DCP-3 ZA, CT, Liftequip	108
Diagnose	205
Diagnose Ein- & Ausg.Sig	205
Drängelfunktion	86
DFÜ	169

E

EU-Konformitätserklärung	9
Einfahrt offene Tür	263
Eingangsfunktionen	183
Etagengong	131
Etagenpeile	129
Etagenrechner ER-2014	41
Etagenrechner ER-2013	43
Etagenrechner Außenrufe	87
Ereignisspeicher	205
Energie Sparen	153

F

Fahrkorbrechner FKR	36
Fahrtenzähler	217
Fehlerbeschreibung	205
Fehlerspeicher	208
Ferndiagnose	170

Feuerwehrsteuerung	135
Führerbetrieb	156
Fax Modem DFÜ	163

G

Gerätekontrolle C6	205
Geschwindigkeitsschwelle xy	163
Gruppensteuerung	95

H

Haftungsausschluss	166
Haltestellen Anzahl	78
Handprogrammiergerät HPG	44
Hängekabel	43
Hotelzwangshalt	147
Hotline	3
HPG 60	47
- Navigation HPG-60	74

I

Inbetriebnahme	230
- Absolut-Kopierung m.SSch.	233
- Absolut-Kopierung o.SSch.	235
- Relativ-Kopierung	230

Innenrufe	86
Innenrufbelegung EIT	34
Information Menü	204
Innentableauplatine EIT	39
Inspektionsbirne Grube	148
Inspektionsfahrt	143
Inspektionsstopp	147
Istwertmenü	48

K

Kabinengong	143
Kabinenlicht->Energiesparen	153

L

Kabinenlüfter	146
Laufzeitüberwachung	144
Lastmessung	143
Lichtgitter	85

M

Menübeschreibung	53
Minimale Kopierung	125
Modem Analog / GSM	169
Motor Kopierung	122
Montagefahrt Parameter	211
Montagefahrt Durchführung	211

N

Nachregulierung	238
Navigation HPG	74
Nenngeschwindigkeit	79
Notrufunterdrückung	146
Notstromgerät	149
Notstromeвакуierung	151

OSKAR

OSKAR	171
Parkfahrt	147

P

Passwort	223
Produkthaftung	9

R

Rahmen Ein- & Ausgangsfkt.	178
Regelventilansteuerung RV	45
Relativ Kopierung	230
Rieglmagnet	87
Reset Steuerung C0	144
Rettungsfahrt	155
Rückhofahrt	143
Ruhefahrt	147

S

Safekopierung	224
Sprache	77
Schachtkopierung	106
- Absolut	110
- Minimale	125
- Motor	122
- Relativ	107
- Standard	106
Serielle Schnittstellen	75
Sicherheitshinweise	8
Sicherheitsschaltung SIS-16	32
Sicherheitsschaltung Paramet	87
Standardkopierung	106
Standanzeige	132
Steuerung & Licht Aus	204
Seildehnung	146

T

Temperaturüberwach.Motor	21
Temperaturüberwach.SSchr	21
Transport	9
Türen Allgemein	81

Türen

Türen Parameter	80
Tür Verteilung	83
Türbewegungszähler	218
TÜV Abnahme	230
TÜV Funktionen	230
Tausch CPU-Karte	216

U

Überwachungsfunktionen	140
UCM- Überwachung	164

V

Vorraumüberwachung	84
Vorzugsfahrt Außen	89
Vorzugsfahrt Innen	88

W

Wartung und Instandhaltung	226
Winter- & Sommerzeit	163
Wochentimer	163

Z

Zeitrelais-Funktion	163
Zentraleinheit ZR	22
Zusatzgruppe ZG 24F	30
Zusatzgruppe ZG16	28
Zusatzgruppe RG12	28
Zusatzgruppe ZG 32	29
Zufallsrufe	202
Zwangsanholung	91