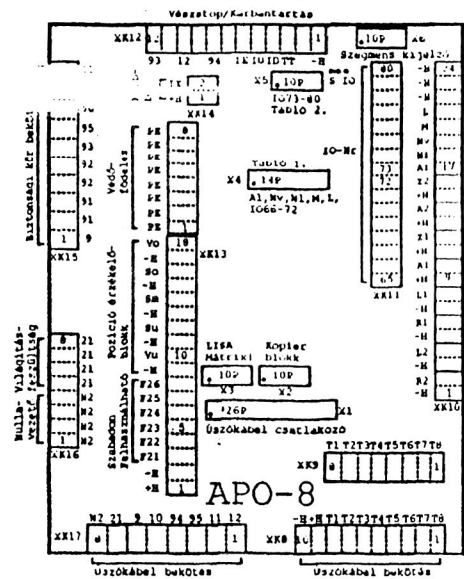
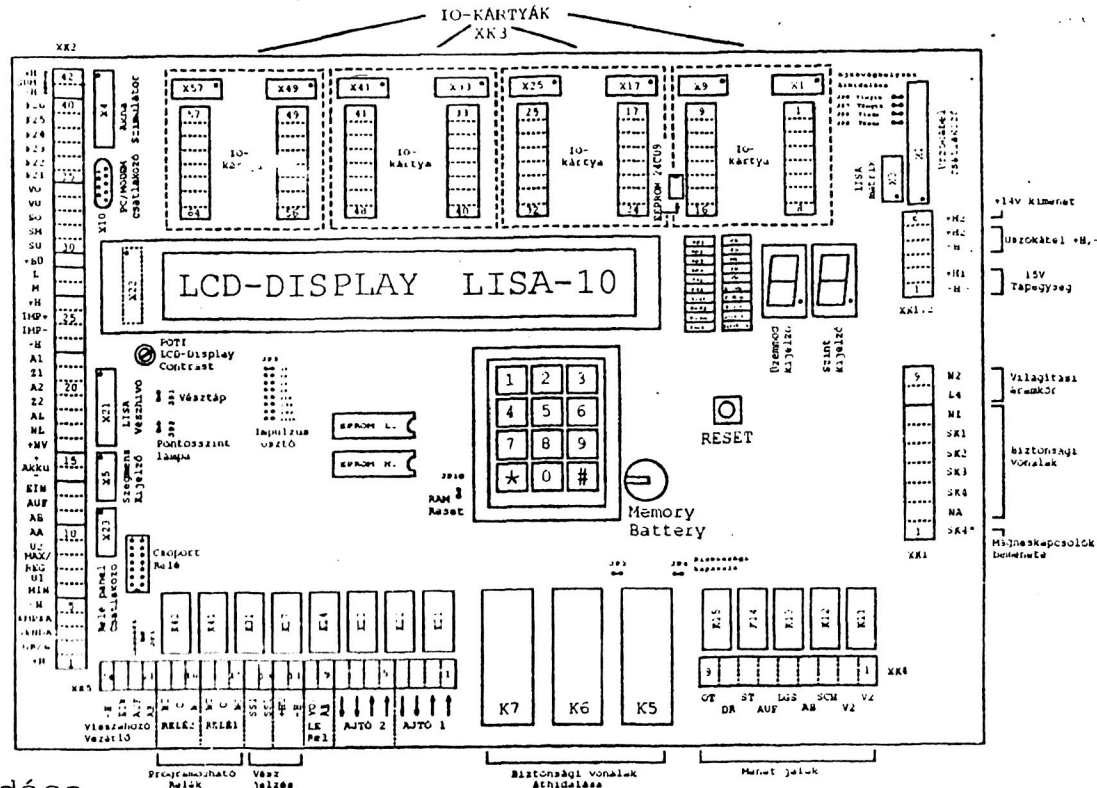




Karbantartás doboz elektronikája

Központi elektronika



Üzemállapotok

- ☐ Normál üzem
- ☐ Óra üzem
- ☐ Megtelt
- ☐ Üzemen kívül

- ☐ Kulcsos menet-külső
- ☐ Kulcsos menet-belső
- ☐ Fülke világítás-ki
- ☐ Túlterhelt
- ☐ Tűzoltó menet
- ☐ Fékpofa ellenőrzés
- ☐ Tanuló menet
- ☐ Ajtó zavar

- ☐ SK-1 megszakadva
- ☐ Menetidő túllépés
- ☐ Túlmelegedés U1/U2
- ☐ Minimum nyomás/csőtörés
- ☐ Maximum nyomás/szabályzó hiba
- ☐ Visszahozó vezérlés
- ☐ Karbantartás menet
- ☐ Hiba a biztonsági kapcsolatban
- ☐ Külső hívás -ki

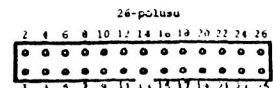
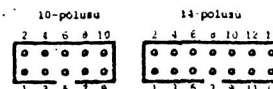
XK... dugaszolható órázókötőnek
 XK... Csavaros/dugaszolható órázókötőnek
 APO-8-X6: [Szögmenet kijelző csatlakozás (H10 3)
 Fülke elektronika bővítés (H10 10)]

Utasítások beadása

1xx*=Belső utasítás (szint=xx)
 2xx*=Külső hívás-Fel (szint=xx)
 3xx*=Külső hívás-Le (szint=xx)
 1* =Ajtó 1-nyit
 2* =Ajtó 2nyit
 3* =Ajtókat zár
 4* =Óra/Kijelző
 5* =Ajtók zárva maradnak KI/BE
 6* =Külső hívás KI/BE
 7* =Hívásszimuláció KI/BE
 8* =Mozgató vezérlés KI/BE
 9* =Tesztüzemmód KI/BE
 05* =Menet végálláskapcsolóig-Fent
 06* =Menet végálláskapcsolóig-Lent

010*=Hibák-összesen
 011*=Hibák-ajtó/biztonsági kör
 012*=Hibák-Időrendi sorrendben
 013*=Szintenkénti használat figyelő
 014*=Törlés-használat figyelő
 015*=Törlés-Hiba-időrendi sorrend
 016*=Törlés-Hiba-összegzések
 017*=Törlés-Hiba-ajtó/biztonsági kör
 018*=Törlés-Menetszámláló
 400*=Teszt-Összes (hardware)
 401*=Teszt-Relék
 402*=Teszt-elektronika Ki/Bemenetek
 403*=Teszt-Fülke Ki/Bemenetek
 404*=Teszt-Kijelzők

Csatlakozó dugalj érintkezők számozása



Datum	00.05.10.
Készítette	O.I.
Biztosította	K.D.
Ellenőrzte	O.I.

Rev. 1	=
Rev. 1	1995
Oldal	9
Sorsz.	9

2.2.2. Utazási idők / impulzusok: **(002* begépelésével)**

szem nézős ívintei

A felvonó utazási viselkedését az alábbiakban leírt paraméterek határozzák meg, mégpedig:

- pontos szintben való megállás,
- lassítási pont és
- az utazási sebesség kiválasztása.

A paraméter értékek a megálláshoz (lassítás) és a lassításhoz (lassítási út) belső programmal kerülnek feldolgozásra, mint az időperiódusok (idő-alapú eljárásnál), vagy a számláló-értékek (impulzus eljárásnál). Idő alapú eljárás esetén a lassítási utak mm-ben vannak megadva, ugyanakkor belül időperiódusokra vannak átalakítva.

- Az alábbiakban az idő alapú eljárás csak a teljesség kedvéért kerül leírásra, mivel időközben, majdnem mindig az impulzus eljárást (digitális aknai kódoló) alkalmazzuk.

- Ha referencia pont eljárást alkalmazunk, az "utazási idők / impulzusok" paramétercsoport paraméterei hatástalanok.

Bremsverzögerung – Auf mm / ms:

DECELERATION UP (MM/MS)

Idő / út a pontosszint pozíció beállításához fel irányú menetben.

LASSÍTÁS FEL (mm / ms)

→ **Indítás:** Az "Anhalten mit mittlerem Signalgeber" - "STOP WITH MIDDLE SIGNAL GENERATOR" - "MEGÁLLÁS KÖZÉPSŐ JELADÓVAL" paraméter = 1: a középső jeladó belép az induktor lemezbe.

Az "Anhalten mit mittlerem Signalgeber" - "STOP WITH MIDDLE SIGNAL GENERATOR" - "MEGÁLLÁS KÖZÉPSŐ JELADÓVAL" paraméter = 0: az alsó jeladó belép az induktor lemezbe.

→ **Megállítás:** Az idő lejártakor / a távolság megtételekor.

DECELERATION DOWN (MM/MS)

Bremsverzögerung – Ab mm / ms:

Idő / út a pontosszint pozíció beállításához le irányú menetben.

LASSÍTÁS LE (mm / ms)

→ **Indítás:** Az "Anhalten mit mittlerem Signalgeber" - "STOP WITH MIDDLE SIGNAL GENERATOR" - "MEGÁLLÁS KÖZÉPSŐ JELADÓVAL" paraméter = 1: a középső jeladó belép az induktor lemezbe.

Az "Anhalten mit mittlerem Signalgeber" - "STOP WITH MIDDLE SIGNAL GENERATOR" - "MEGÁLLÁS KÖZÉPSŐ JELADÓVAL" paraméter = 0: az alsó jeladó belép az induktor lemezbe.

→ **Megállítás:** Az idő lejártakor / a távolság megtételekor.

A lassítás lejártakor történő reakció a felvonó típusától függ:

Hajtóműves felvonók: Minden kontaktor áramtalanítása. -> a mechanikus fék működtetése.

VV / VF-szabályzott hajtóműves felvonók:

- Sebesség jel lekapcsolása (relé V0) -> leszabályzás csúszósebességről megállásig.
- Lkapcsolás késleltetési periódus indítása.

Hidraulikus-felvonók:

Túlfutás nélkül és le irányú menetben: Minden utazási jel lekapcsolása -> felvonó megáll.

Szelep-túlfutással: A motor leállítása és a FEL szelep túlfutási periódusának indítása.

Motor-csúszással: A szelepvezérlés leállítása és a szivattyú túlfutási periódusának indítása.

Közvetlen szintbeállítású szabályzók esetén, mint a Dynaton-S és -F, a lassítási paraméterek semmitmondóak és ezért nem kerülnek megkérdésre.

Kérdés, ha a szintbeállítás helyesbítés paraméter értéke 1:

Bremsverzögerung beim Regulieren

DECELERATING WHILE RELEVELLING (MM/MS)

LASSÍTÁS SZINTBEÁLLÁS HELYESBÍTÉS ALATT (mm / ms)

mm / ms:

Idő / út a pontos szint pozíció beállításához szintbeállítás helyesbítéskor.

→ **Indítás:** Menet FEL: az alsó jeladó belép az induktor lemezbe.

Menet LE: a felső jeladó belép az induktor lemezbe.

→ **Megállítás:** Az idő lejártakor / a távolság megtételekor.

A szintbeállítás helyesbítés akkor indul, ha az SGO (felső jeladó), illetve az SGU (alsó jeladó) nem lép be az induktor lemezbe a célállomás megközelítésekor ("Zu hoch" - "TOO HIGH" - "TÚL MAGAS", illetve "Zutief" - "TOO LOW" - "TÚL ALACSONY" beírása a hiba memóriába), vagy túlcsúszáskor ("SuZone", illetve "SoZone" beírása a hiba memóriába), vagy állás közben a kötélnyúlás következtében, illetve hidraulikus felvonóknál a rendszer sajátosságainak következményeként.

- A "Bremsverzögerung beim Regulieren" - "DECELERATION UPON RELEVELLING" - "LASSÍTÁS SZINTBEÁLLÁS HELYESBÍTÉSKOR" paraméterrel vesszük figyelembe, hogy normálisan a szintbeállítás helyesbítés sebessége lassabb, mint a csúszási sebesség a célállomás megközelítésekor.

DECELERATION-PATH UP WITH Vrated (mm)

LASSÍTÁSI ÚT FEL Vnévl SEBESSÉGGEL (mm)

Verzögerungsweg-Auf bei Vnenn mm:

Út a lassítási pont alapértelmezett értékéhez névleges sebességű, FEL irányú menetben.

A lassítási út FEL azt a pontot definiálja, amelynél a célállomás elérését megelőzően a szintbeállási sebesség aktiválva lesz, a felvonó fel irányú menetben való biztonságos megállásához.

DECELERATION-PATH DOWN WITH Vrated (mm)

LASSÍTÁSI ÚT LE Vnévl SEBESSÉGGEL (mm)

Verzögerungsweg-Ab bei Vnenn mm:

Út a lassítási pont alapértelmezett értékéhez névleges sebességű, le irányú menetben.

Hasonlóan a FEL irányú menethez, csak LE irányban.

Kérdés csak VV / VF-szabályzott felvonók esetén.

LIMIT DISTANCE FROM DESTINATION WITH Vz2 (mm)

TÁVOLSÁG HATÁRÉRTÉKE A CÉLÁLLOMÁSTÓL Vz2-nél (mm)

Zielabstandsgrenze bei Vz2 mm:

A célállomástól való távolság határértékének alapesete, amelyik a 2. közbeeső sebességnél lesz alkalmazva.

További szükséges paraméterek:

"Rel.- Fahren mit Geschwindigkeiten Vz2" - "REL.-TRAVEL WITH SPEED Vz2" - "RELÉ-UTAZÁS Vz2 SEBESSÉGGEL" a 006* paramétercsoportban.

LIMIT DISTANCE FROM DESTINATION WITH Vz1 mm

TÁVOLSÁG HATÁRÉRTÉKE A CÉLÁLLOMÁSTÓL Vz1-nél (mm)

Zielabstandsgrenze bei Vz1 mm:

A célállomástól való távolság határértékének alapesete, amelyik az 1. közbeeső sebességnél lesz alkalmazva.

További szükséges paraméterek:

„Rel.- Fahren mit V1 (Vz1)" - "REL.-TRAVEL WITH V1(Vz1)" - "RELÉ-UTAZÁS V1(Vz1) SEBESSÉGGEL" a 006* paramétercsoportban.

Indításkor a LiSA kiszámolja a távolságot a célállomásig. Ha a távolság rövidebb, mint a távolság határértéke a célállomástól Vz2 esetén, de hosszabb, mint a távolság határértéke a célállomástól Vz1 esetén, a LiSA a Vz2 sebességet aktiválja a szabályzón / inverteren.

Ha a távolság a célállomástól kevesebb, mint a távolság határértéke a célállomástól Vz1 esetén, a LiSA V1 sebességgel fog menni.

Minden egyéb esetben a V3 sebesség kerül alkalmazásra, kivéve ha az "Etagenfahrt mit Ve" - "LANDING-TO-LANDING TRAVEL WITH Ve" - "SZINTTŐL SZINTIG TARTÓ MENET Ve-vel" (lásd 000*) paraméterben egy menet Ve-vel (= szintbeállási sebesség) megy előre láthatóan. Így 4 sebességet lehet választani, feltéve, hogy a szabályzó ahhoz a sebességhez tartozó pozícióban van.

■ A Vz2-t gyakran Vz2-nek hívják VV / VF-szabályzott felvonóknál – Dynatron szabályzó esetén a Vnévl 60%-a.

■ A Vz1-et főleg V1-nek nevezik – Dynatron szabályzó esetén a rövid szinttávolságokhoz tartozó sebességgel.

Kérdés, ha a "távolság határértéke a célállomástól Vz2-nél" paraméter > 0-ra lett állítva:

DECELERATION PATH UP AT SPEED Vz2 (mm)

Verzögerungsweg-Auf bei Vz2 mm:

LASSÍTÁSI ÚT FEL Vz2 SEBESSÉGNÉL (mm)

A lassítási pont alapértelmezett értéke FEL irányú menetben Vz2 sebességnél.

DECELERATION PATH DOWN AT SPEED Vz2 (mm)

Verzögerungsweg-Ab bei Vz2 mm:

LASSÍTÁSI ÚT LE Vz2 SEBESSÉGNÉL (mm)

A lassítási pont alapértelmezett értéke LE irányú menetben Vz2 sebességnél.

■ Dynatron szabályzónál a Vz2-höz tartozó lassítási út a fele annak a távolságnak, ami a Vnévl-hez tartozik.

Kérdés, ha a "távolság határértéke a célállomástól Vz1-nél" paraméter > 0-ra lett állítva:

DECELERATION PATH UP AT SPEED Vz1 (mm)

Verzögerungsweg-Auf bei Vz1 mm:

LASSÍTÁSI ÚT FEL Vz1 SEBESSÉGNÉL (mm)

A lassítási pont alapértelmezett értéke FEL irányú menetben Vz1 sebességnél.

DECELERATION PATH DOWN AT SPEED Vz1 (mm)

Verzögerungsweg-Ab bei Vz1 mm:

LASSÍTÁSI ÚT LE Vz1 SEBESSÉGNÉL (mm)

A lassítási pont alapértelmezett értéke LE irányú menetben Vz1 sebességnél.

Kérdés idő alapú eljárás, vagy Dynatron szabályzó esetén:

CORRECTION UPON LANDING-TO-LANDING TRAVEL (%/MM.)

Korrektur bei Etagenfahrt % / mm:

KORREKCIÓ SZINTTŐL SZINTIG TARTÓ MENET ESETÉN (% / mm)

A szinttől szintig tartó menet idejének kiterjesztése le irányú menetben idő alapú eljárás esetén %-ban.

Dynatron-S / -F esetén a fék működtetésének redukálása (KBR-jel) mm-ben.

Nem szabályzott hajtóműves és hidraulikus felvonók néha nagyon terhelésfüggően viselkednek. Szinttől szintig tartó menet esetén, idő alapú eljárásnál le irányú menetben a probléma főleg a szintbeállításnál, egy megnövekedett csúszási útban jelentkezik (leginkább, a le-sebesség lassabb, mint a fel-sebesség).

> 100% értéknél a gyors szinttől szintig tartó menethez tartozó idő meg lesz növelve a százalékkal, illetve

< 100 értéknél hasonlóképpen csökkentett. Normálisan az érték > 100.

Dynatron-nál az aknában fix KBR-pont nélkül (KBR-relével), egy program-függő eltérés szinttől szintig tartó menetben lesz korigálva. A korigáló érték 20 mm-ig nőhet gyors felvonók esetén ($\geq 1,6$ m/s). Minden egyéb közvetlen szintbeállítás nélküli szabályzó esetén ez csak egy arányosan hosszabb csúszó úthoz vezet.

Korrektur kurze Fernfahrt-Auf %/mm:

CORRECTION SHORT NORMAL TRAVEL UP (%/MM)

KORREKCIÓ RÖVID NORMÁL FEL IRÁNYÚ MENETBEN (% / mm)

A rövid-normál-menet idejének meghosszabbítása fel irányú menetben, idő alapú eljárás esetén, %-ban.

Dynatron-S / -F esetén a fék működtetés redukálása (KBR-jel), mm-ben.

Korrektur kurze Fernfahrt-Ab %/mm:

CORRECTION SHORT NORMAL TRAVEL DOWN (%/MM)

KORREKCIÓ RÖVID NORMÁL LE IRÁNYÚ MENETBEN (% / mm)

A rövid-normál-menet idejének meghosszabbítása le irányú menetben, idő alapú eljárás esetén, %-ban.

Dynatron-S / -F esetén a fék működtetés redukálása (KBR-jel), mm-ben.

A rövid normál menet egy olyan menetet takar, ahol a célállomásig a névleges sebesség nem érhető el.

Rövid szinttávolságú felvonókhoz, illetve nagy sebességnél, ahol szükség lehet a lassítás elintézésére már az indulási szint elhagyása után. Ez azt jelenti, hogy a célállomásra való megérkezést megelőzően nincs szint, ami mellett normál sebességgel elhalad (akárcsak szinttől szintig tartó menetben). Ami azt illeti, a lassítási pont kiszámítása egy viszonylag egyszerű eljárás (szinttől szintig tartó idők összegzése az indulás a lassítás között), egy túl hosszú csúszási távolság következik be a valóságban. Ezért a korrekciós érték segítségével az utazás időtartama nagy sebességnél meghosszabbítható.

Dynatron esetén egy probléma, hasonlóan ehhez, szinttől szintig tartó menettel megoldható.

Nothalt bei Vmax mm/Sek:

EMERGENCY STOP WITH Vmax (mm/sec)

VÉSZSTOP Vmax-nál (mm/s)

Vmax sebesség meghaladása esetén vészstop alkalmazása.

Ha a felvonó sebessége > 1 m/s, a paraméter megfelelő beállításával (normálisan a Vnévl 110%-a) ez a paraméter a felvonó megállítását váltja ki, mielőtt még a fogókészülék működne.

A Vnévl alapsebessége a tanulási művelet során kerül megállapításra.

Korrektur bei verminderter

CORR. WITH REDUCED OVERTRAVEL (MM)

Überfahrt (mm):

KORREKCIÓ REDUKÁLT TÚLFUTÁSSAL (mm)

Egy redukált túlfutási távolság esetén szükséges, hogy a szélső szint felé tartó menetben a gyors sebességet lekapcsolja egy pozitív működésű aknai kapcsoló, ami átkapcsol egy lassabb közbeeső sebességre. Ez már megtörténik, a sebességtől függően, 0,5 – 1,5 m-rel a szélsőszint kapcsoló elérése előtt. Emiatt a felvonó futása extrém hosszúságú lenne csúszó sebességgel, hacsak a közepes sebesség átkapcsolását nem késleltetjük.

A redukált túlfutás korigálásával ez a kapcsolási pont a megfelelő értékkel a szélső szint felé lesz tolvá a megfelelő értékkel.

**Schnelle Etagenfahrt (1 <-> 2)
ms/mm:**

FAST LANDING-TO-LANDING TRAVEL (1 <-> 2) (MS/MM)
GYORS SZINTTŐL SZINTIG TARTÓ MENET (1<->2) (ms / mm)

**Schnelle Etagenfahrt (2 <-> 3)
ms/mm:**

FAST LANDING-TO-LANDING TRAVEL (2 <-> 3)
GYORS SZINTTŐL SZINTIG TARTÓ MENET (2<->3) (ms / mm)

FAST LANDING-TO-LANDING TRAVEL (LAST LANDING - 1 <-> LAST LANDING (MS/MM)
GYORS SZINTTŐL SZINTIG TARTÓ MENET (UTOLSÓ SZINT - 1<->UTOLSÓ SZINT) (ms / mm)

Schnelle Etagenfahrt (letzte Etage - 1 <-> letzte Etage) ms/mm:

A gyors sebesség időtartama az egyes szintek között ms-ban, vagy mm-ben.

→ **Indítás:** A középső jeladó kimegy az induktorlemezről.

→ **Megállítás:** Az idő lejártakor / a távolság megtételekor.

Ha idő alapú eljárás kerül alkalmazásra, szükség van erre az értékre, "0" érték azonban azt okozza, hogy a felvonó abszolvs a szinttől szintig tartó menetet lassú sebességgel. A helyes érték megállapítását próbálgatással kell meghatározni. Az szabályozott felvonók, melyek impulzus eljárással működnek és nem érik el a névleges sebességet, az értéket < 0 -ra kell állítani, de csak akkor, ha a szabályzó / inverter elő van készítve sebesség-illesztő görbe mentén történő futásra (pl. Ziehl Abegg). Azon szabályzók esetén, melynek nincs meg ez a tulajdonsága (pl. Dietz), egy lassabb sebességet kell alkalmazni. Ha a Vnévl-et, vagy az aktivált közbeeső sebességet eléri, a paramétert 0-ra kell állítani. Ebben az esetben a LiSA önállóan ki tudja számolni a normál sebességű szinttől szintig tartó menet hosszát a szinttávolságból és az ahhoz a sebességhez tartozó lassítási útból, amellyel a szinttől szintig tartó menet végrehajtásra került.

Kérdés a referenciapont eljárás és az aknában KBR-pontokkal rendelkező Dynatron kivételével:

Stufenkorrektur – Auf in Etage 2 ms / mm:

STEP-CORRECTION UP IN 2ND LANDING

LÉPCSŐ-KORREKCIÓ FEL A 2. SZINTEN (ms / mm)

Stufenkorrektur – Auf in letzter Etage ms / mm

STEP-CORRECTION UP IN LAST LANDING

LÉPCSŐ-KORREKCIÓ FEL AZ UTOLSÓ SZINTEN (ms / mm)

A pontatlanságok korrekciójának összehangolása az induktor lemezekkel fel irányú menetben.

Stufenkorrektur – Ab in Etage 1 ms / mm:

STEP-CORRECTION DOWN IN 1ST LANDING

LÉPCSŐ-KORREKCIÓ LE AZ 1. SZINTEN (ms / mm)

Stufenkorrektur – Ab in Etage 2 ms / mm:

STEP-CORRECTION DOWN IN 2ND LANDING

LÉPCSŐ-KORREKCIÓ LE A 2. SZINTEN (ms / mm)

Stufenkorrektur – Ab in vorletzter Etage:

STEP-CORRECTION DOWN IN LANDING NEXT TO LAST ONE

LÉPCSŐ-KORREKCIÓ LE AZ UTOLSÓ ELŐTTI SZINTEN (ms / mm)

A pontatlanságok korrekciójának összehangolása az induktor lemezekkel le irányú menetben.

A lassítás minden felvonón javítva lesz, kivéve a Dynatron szabályzóval és KBR-relével rendelkezőket. Dynatron esetén a lassítási út javítása kerül végrehajtásra (SKA-távolság).

Standard beállítások, melyek nem okoznak korrekciót:

Idő alapú eljárás: 500 ms.

Impulzus eljárás: 30 mm.

A fent említett "zéró-pont"-tól eltérő értékek idéznek elő korrekciót.

Például: A felvonó fel irányú menetben az 5. szinten a felvonó 8 mm-rel túlcsúszik a pontos szinttől (felvonó 8 mm-rel magasabb). Ezért, ezen a szinten az induktor lemezt 8 mm-rel lejjebb kell helyezni, vagy a lassítás-FEL értéket 8 mm-rel csökkenteni kell a lépcső-korrekció segítségével (lépcső-korrekció FEL az 5. szinten = $30 - 8 = 22$ mm).

Így például idő alapú eljárás esetén a 300-as érték a lassítás FEL redukálását okozza, a lépcső-korrekció FEL az 5. szinten 200 ms-mal ($= 500 - 300$), vagyis a felvonó korábban áll meg.

Míg idő alapú eljárás esetén a korrekció pontos értékét próbálgatással kell meghatározni, impulzus alapú eljárásnál ez közvetlenül beállítható. 10 mm a "zéró" ($= 30$ mm) érték felett a lassítás 10 mm-rel való meghosszabodásához vezet és a 20 mm-es érték a lassítás 10 mm-rel való csökkenését eredményezi.

Definition of landing call acceptance with clock-controlled operation for access side2..

Example: In an elevator installation with 8 landings, 2 access sides and selective door control-car, between 18.00 – 6 Uhr the landings 7 and 8 cannot be approached by car commands.

Solution: - Parameter "clock-controlled travel – start" = 18
- Parameter "clock-controlled travel – end" = 6
- Parameter "normal travel: opening – door1 – car command" = 11111111
- Parameter "clock-controlled travel: opening – door1 – car command" = 11111100
- Parameter "normal travel: opening – door2 – car command" = 11111111
- Parameter "clock-controlled travel: opening – door2 – car command" = 11111100

• Uhrenfahrt 2: Öffnung – Türe2 Innenruf:

Definition of acceptance of car commands with clock-controlled travel 2 for access side2..

→ (xxxxxxxx):

• Uhrenfahrt 2: Öffnung – Türe2 Außenruf:

Definition of acceptance of landing calls with clock-controlled travel 2 for access side2..

→ (xxxxxxxx):

Notizen manuell eisetzen

2.1.11. 2.2.9. Teaching operation values: (Call in on LiSA-keyboard by typing 009*)

By parameter-set "teaching operation values" the landing distances established on the teaching operation and – if the pulse-method is applied - the pulse-constant can be checked.

This check is important mainly with the pulse method. In case of doubt, when no oscilloscope is at hand, it will inform whether the pulse-generator pulses received from the control are faulty and / or cannot reliably be processed by the LiSA-hardware.

Possibilities of checking in case of the pulse-method:

- While the elevator runs with creeping speed (recall) the light-bar "Zimp" in the LiSA must flicker,
- The pulse-splitting ratio (splittable by plugging of the respective plug-jumpers) must be adjusted so, that the pulse-constant has a value of between 1000 and 2000 pulses / m. In case of a pulse generator driven by the main motor with 1024 pulses / rev. the pulses should be split by 16. With LiSA pulse-generator however no splitting is required.
- If the teaching operation is stopped in the middle of the well with a reset, no processing at all of pulses is carried out by LiSA .
- The established landing distances should not deviate from the actual ones by more than 3 % – check in case of major deviations whether the inductor plate-length of the 200 mm-long inductor plates has been adjusted to 193.
- If the teaching operation values do not seem plausible to you, write them down and carry out another teaching operation. The values of both teaching operations shall differ only insignificantly (max. 15 mm larger or smaller, but all of them either to + or to -).

Abstand zwischen 1 <-> 2 mm:

DISTANCE BETWEEN 1 <-> 2

Indication of the distance measured on teaching operation between level 1 and 2.

If the time-method is applied this distance cannot be "learnt".

Therefore, enter a value of which you can be sure that it is higher than the actual one (e.g. 10.000, even if the actual distance is only 4000 mm). In case of a long travel to the bottom landing the deceleration will be initiated at any rate by the bottom pre-limit switch. In case of landing-to-landing travels the landing distance will not matter anyway.

Abstand zwischen 2 <-> 3 mm:

DISTANCE BETWEEN 2 <-> 3

Indication of the distance measured on teaching operation between level 2 and 3.

Abstand zwischen vorletzter Etage

DISTANCE BETWEEN level next to last <-> last

<-> letzter Etage mm:

Indication of the distance measured on teaching operation between level next to the last and the last one.

When applying the time-method proceed in the same way as between levels 1 and 2.

In case of a long-distance travel to the top level, the deceleration will anyway be initiated by the pre-limit switch on top of the well.

Output with pulse method:

Impulskonstante Impulse / m:

pulse-constant pulses / m

Indication of the pulse-constant established upon teaching operation

The pulse-constant should have a value of 1000 and 2000 pulses / m

Nenngeschwindigkeit Vnenn mm/Sek:

rated speed Vrated (m/sec)

Indication of the rated speed established upon teaching operation

2.1.12. 2.2.10. Special-parameters : (Call in on LiSA-keyboard by typing 0010*)

The following parameter-functions are included:

- Functions in connection with the real-time clock integrated on the LiSA, and
- Functions for the adjustment of the LiSA-DFÜ (LiSA-data transmission system) and of the LiSA-emergency call system.

The real-time clock will be set by the following parameters;

• Datum - Jahr:

(DATE – YEAR)

• Datum - Monat:

(DATE – MONTH)

• Datum - Tag:

(DATE – DAY)

• Uhrzeit - Stunden:

(TIME – HOURS)

• Uhrzeit - Minuten:

(TIME – MINUTES)

The duration of the operational status "clock-controlled travel" will be set by the following parameters;

• Beginn - Uhrenfahrt:

(BEGIN – CLOCK-CONTROLLED TRAVEL)

Upon change into operational status "clock-controlled travel" following parameters are activated:

- clock-controlled travel: Opening – door 1 car command.
- clock-controlled travel: Opening – door 2 car command.
- clock-controlled travel: Opening – door 1 landing call
- clock-controlled travel: Opening – door 2 landing call
- Parking landing for clock-controlled travel

The operational status "clock-controlled travel" is shown on the LiSA- op.stat.display by „u“.

• Ende - Uhrenfahrt:

(END – CLOCK-CONTROLLED TRAVEL)

- With the integrated clock a treatment of Saturdays, Sundays and holidays deviating from the that of the weekdays is not possible. If this should be required, an external time-clock must be used to operate the clock-controlled travel through an "input – clock-controlled travel".

The following parameters are required for the LiSA-DFÜ (LiSA-data transmission system) and LiSA-emergency call system:

• Telefon# - Leitwarte1 :

(TELEPHONE – CONTROL STATION1)

• Telefon# - Leitwarte2 :

(TELEPHONE – CONTROL STATION2)

• Telefon# - Leitwarte3 :

(TELEPHONE – CONTROL STATION3)

• Telefon# - Leitwarte4 :

(TELEPHONE – CONTROL STATION4)

• Anlagen# :

(ELEVATOR-NO.)

4-digit no. under which the elevator has been registered in the control station(s).