



# NOTICE DE MAINTENANCE ORIGINALE Ascenseur de Maison - Zeus

# Sommaire

<b>Sécurité</b>	<b>4</b>
<b>Architecture</b>	<b>6</b>
<b>Carte étage</b>	<b>7</b>
<b>Carte cabine</b>	<b>12</b>
<b>Opérations de maintenance</b>	<b>22</b>
<b>Procédures de consignation</b>	<b>30</b>
<b>Liste des défauts</b>	<b>32</b>





## Règles de base

Ce document décrit le fonctionnement du mode « **Maintenance** » et permet de simplifier la mise en place du système Zeus pour tous les ascenseurs de maison.

Lisez attentivement les instructions de ce manuel et examinez le matériel afin de vous familiariser avant toute tentative d'installation, de fonctionnement ou d'entretien.

**Il est impératif de prendre toutes les précautions de sécurité nécessaires lors de la manipulation et la mise en place des cartes.**



L'installation, l'utilisation, la réparation et la maintenance des équipements électriques doivent être assurées par du personnel qualifié uniquement.

## Rappel des EPI



Protection oculaire



Gants de protection



Chaussures de sécurité



Vêtements de travail

## Précautions

Vous devez lire et comprendre ce guide avant d'installer ou de faire fonctionner l'appareil équipé du système Zeus.

L'installation, les réglages, les réparations et la maintenance doivent être réalisés par un personnel qualifié.

L'installateur est tenu de s'assurer de la conformité de l'installation avec toutes les exigences des réglementations nationales et internationales concernant la mise à la terre de tous les équipements.

**Plusieurs pièces du système Zeus fonctionnent à la tension réseau. NE LES TOUCHEZ PAS. Utilisez uniquement des outils isolés électriquement.**

- NE TOUCHEZ PAS les composants non blindés ou les connexions des vis du bornier lorsqu'une tension est présente.
- NE METTEZ PAS en court-circuit les bornes N et PH/L ou les bornes GND et IN/OUT.

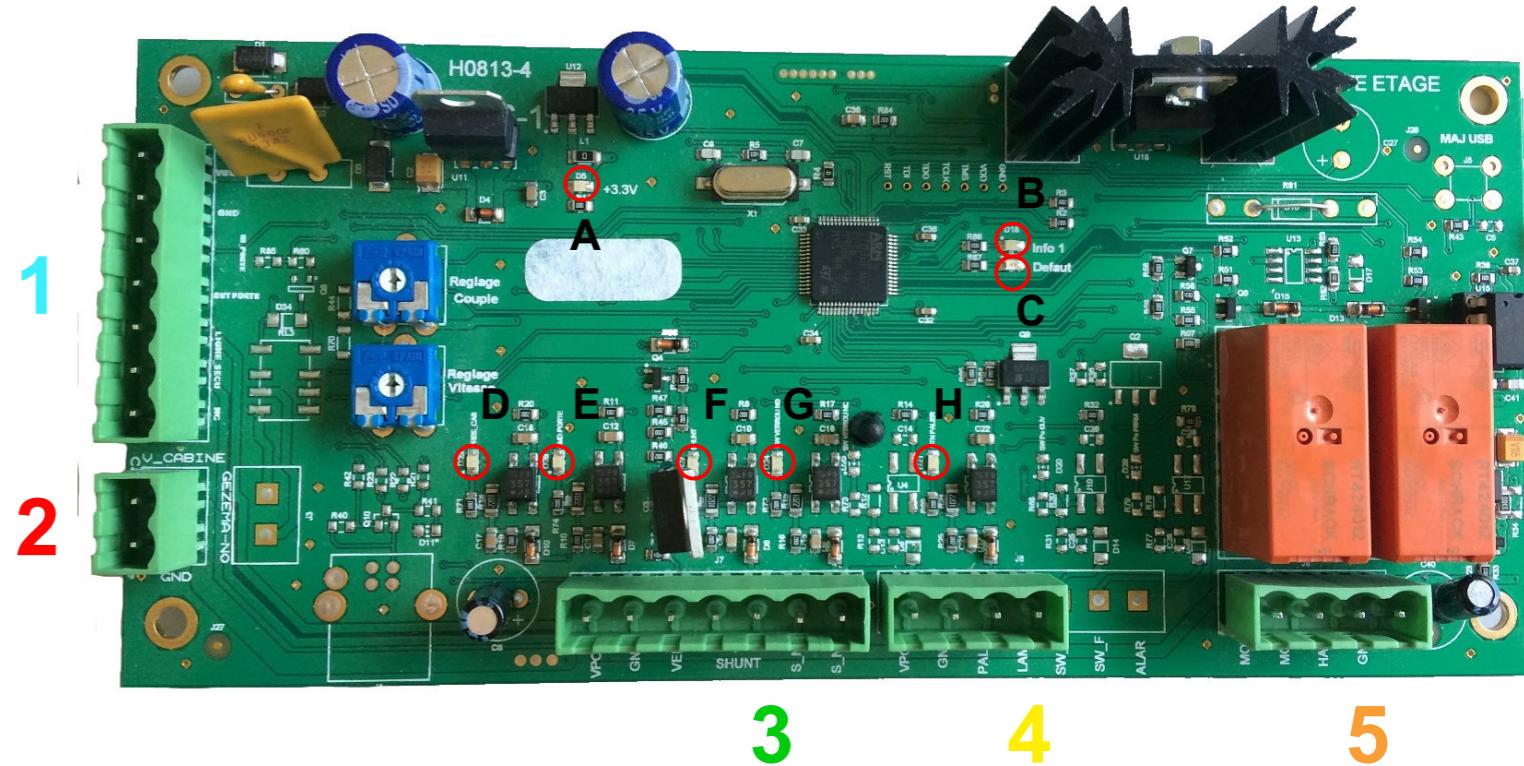
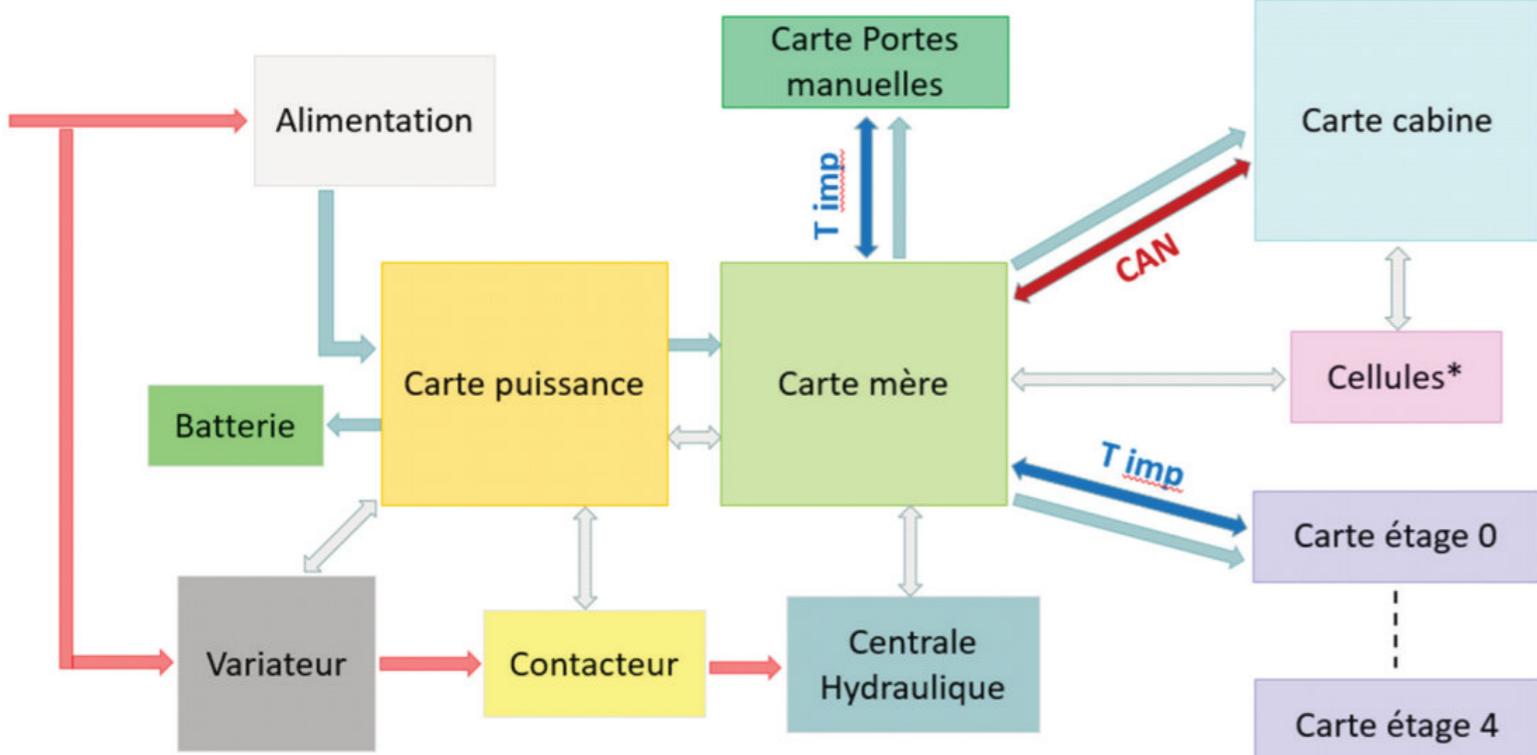
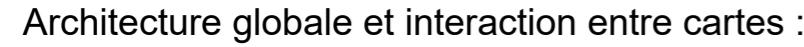
### Avant d'intervenir sur le système :

- Déconnectez toutes les alimentations pouvant être présentes.
- Assurez vous que tous les points de coupure restent en position ouverte.
- Effectuez une vérification d'absence de tension sur l'ensemble des connecteurs.
- Installez et fermez tous les couvercles avant de mettre le système sous tension.

Avant de mettre le système Zeus sous tension, assurez-vous que la tension réseau est compatible avec la plage de tension d'alimentation spécifiée sur la plaque d'identification des composants. Une tension incompatible risque d'endommager le système et peut entraîner des blessures ou des dommages matériels.



**LE NON RESPECT DE CES INSTRUCTIONS  
ENTRAÎNERA LA MORT OU DES BLESSURES GRAVES.**



## LÉGENDE BRANCHEMENTS

<b>1</b>	Depuis carte mère
<b>2</b>	Puissance présence cabine
<b>3</b>	Serrure
<b>4</b>	Bouton Palier
<b>5</b>	Moteur + Effet hall

## LÉGENDE LEDS

A	Led 3.3V = carte sous tension
B	Led « Info1 » clignotante = processeur en fonctionnement
C	Led « Defaut » fixe = défaut sur carte
D	Led « présence cabine » fixe = came présence cabine alimentée
E	Led « cmd porte » fixe = ordre d'ouverture/fermeture effectuée depuis la carte mère
F	Led « shunt » fixe = ligne shunt présence
G	Led « switch NO » fixe = serrure tirée et microswitch enclenché
H	Led « BP NO » fixe = bouton activé

## PRÉSENCE CABINE



**Ne pas confondre la came de présence cabine et le contact de présence cabine**

La came permet d'apporter la puissance à la serrure alors que le microswitch dans le taquet permet d'informer la carte mère de la présence de la cabine sur la came et d'apporter la puissance pour le relais d'iso-nivelage.

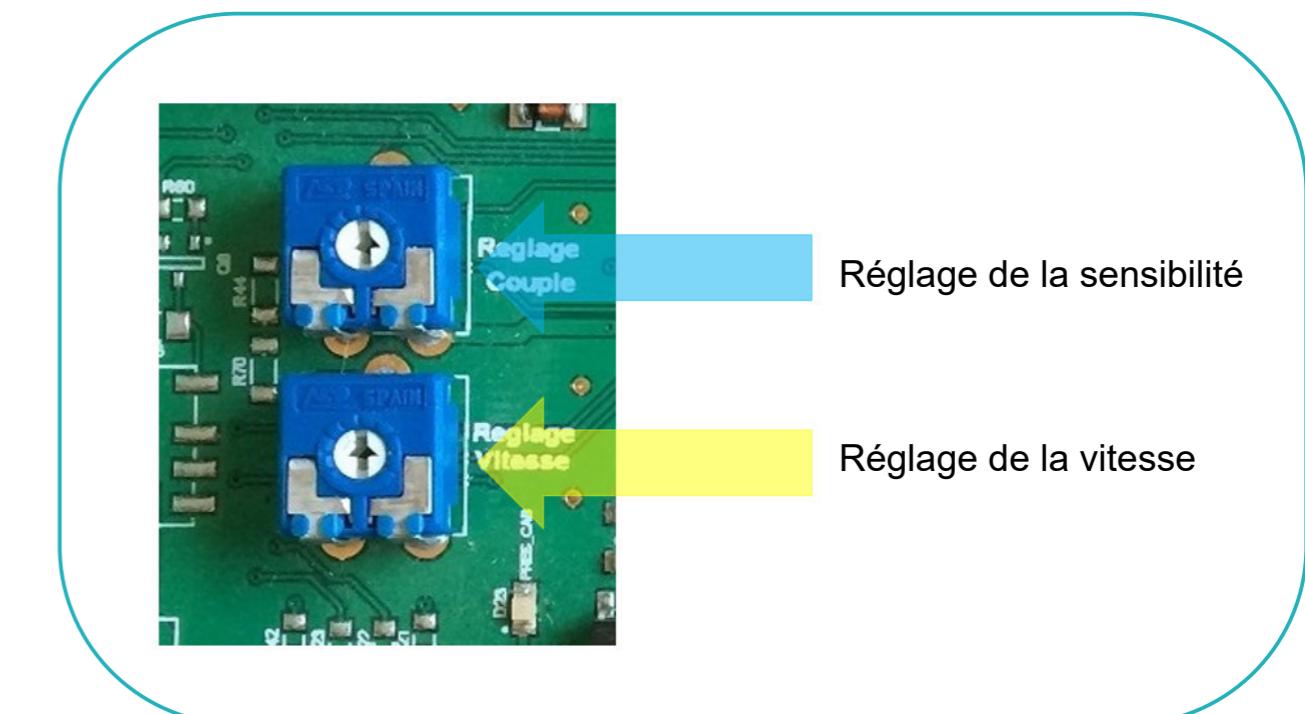
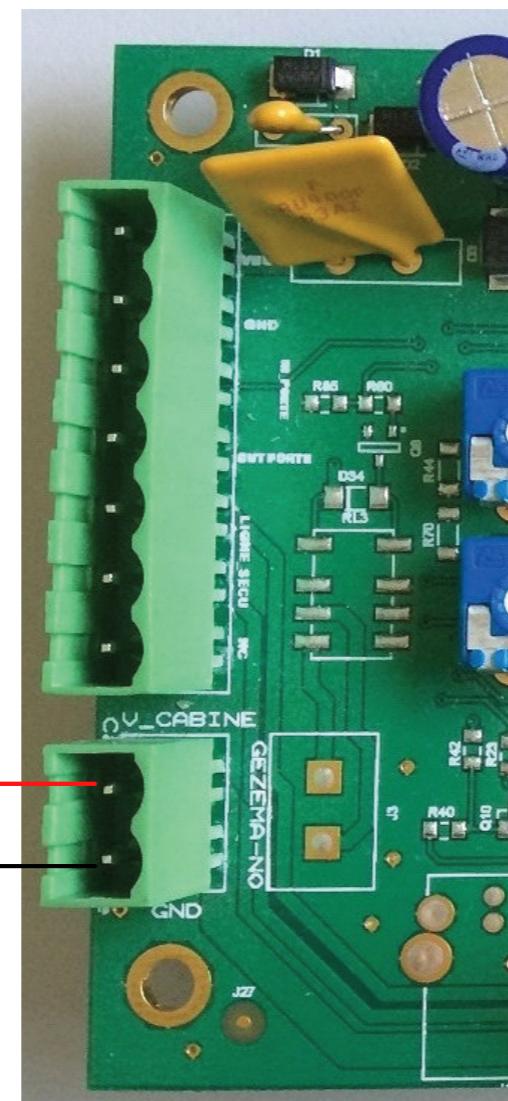
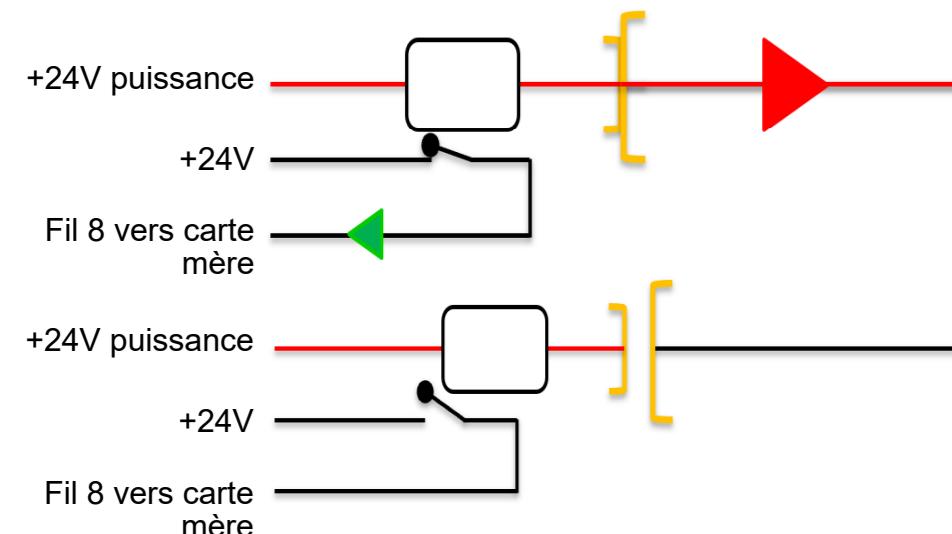
## MOTEUR

Il est possible aujourd'hui de régler la vitesse et le couple sans avoir à modifier l'EEPROM.

Deux potentiomètres existent pour effectuer le réglage.



**Seules les cartes équipées d'un flash code peuvent permettre un réglage de la vitesse et de la sensibilité.**

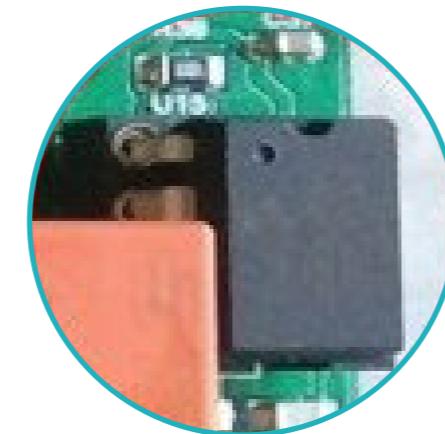




## EEPROM

La carte étage embarque un Eeprom dans laquelle sont stockés :

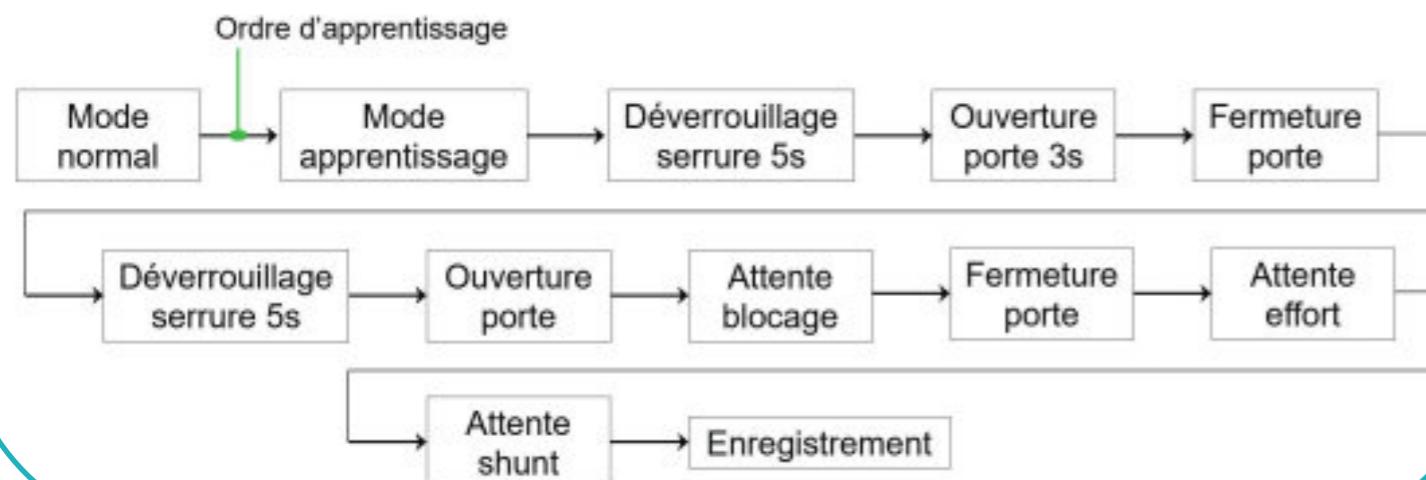
- La valeur de la petite vitesse
- La valeur de la grande vitesse
- Le nombre d'impulsions pour l'ouverture de porte
- Le nombre d'impulsions pour la fermeture de porte
- Le couple en grande vitesse
- Le couple en petite vitesse
- La zone de décélération de la porte
- La temporisation de collage de la serrure
- La temporisation porte ouverte pour les portes auto.



*L'enregistrement de la position d'ouverture de porte est accessible par le technicien lors du passage en mode réglage de la carte mère.*

Pour programmer le positionnement de la porte à l'ouverture, la cabine doit être à l'étage et l'automate de la carte mère en mode « réglages ».

Le cycle d'apprentissage est le suivant :



Il est possible que l'enregistrement se soit mal passé ou que la porte ne se comporte pas de manière « normale ».

Le retour aux paramètres « usine » de l'EEprom est faisable.



- Cette manœuvre efface une grande partie des réglages et les paramètres usine sont pour une porte automatique classique.
- **Ne pas** réaliser cette manipulation sur un **Optima non accompagné** avec ce type de carte sous peine de faire retomber la serrure au bout de 5 secondes.
- Les cartes à partir du numéro de série 12500 ou qui ont un flash code donnent accès à cette manipulation.

## PROCÉDURE DE REMISE A ZÉRO DE L'EEPROM SUR LA CARTE ÉTAGE :

- Débrancher le bornier provenant de la carte mère
- Dévisser le fil de commande de la carte mère (le 3ème en partant du fil d'alimentation) et **prendre garde de ne faire aucun contact ou arc électrique avec celui-ci.**
- Placer un shunt entre le VCC ou VPOWER et la borne libre précédente
- Rebrancher le bornier
- Attendre 10s un flash rapide sur la led rouge « Défaut »
- Débrancher le bornier
- Retirer le shunt et rebrancher le fil de commande de la carte mère
- Rebrancher le bornier

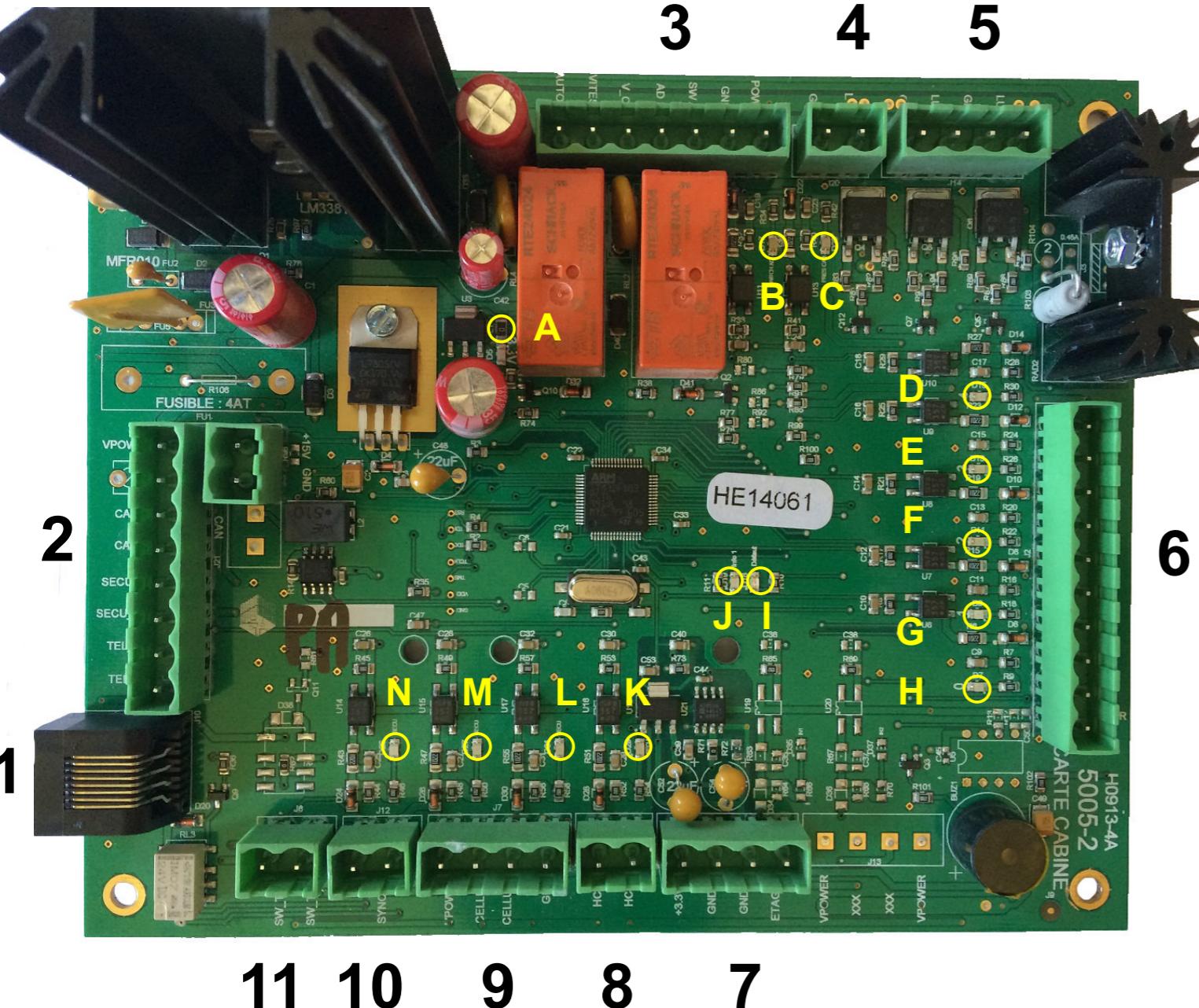




# Carte cabine



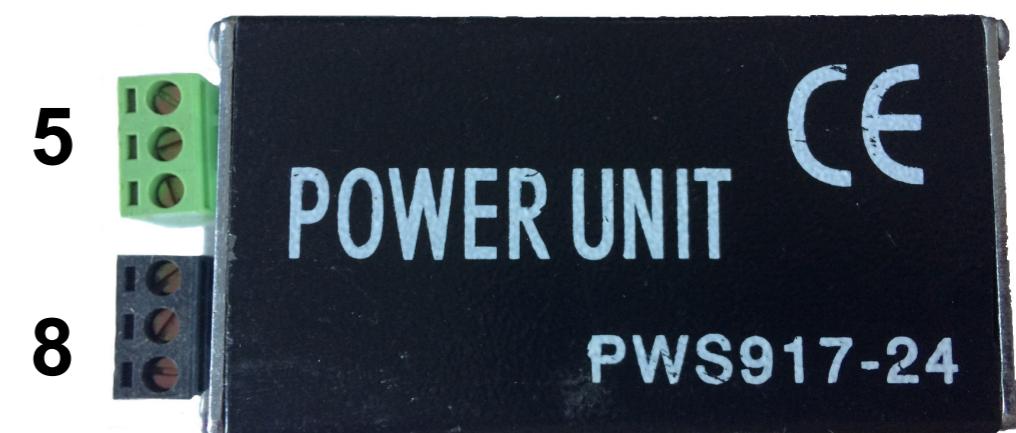
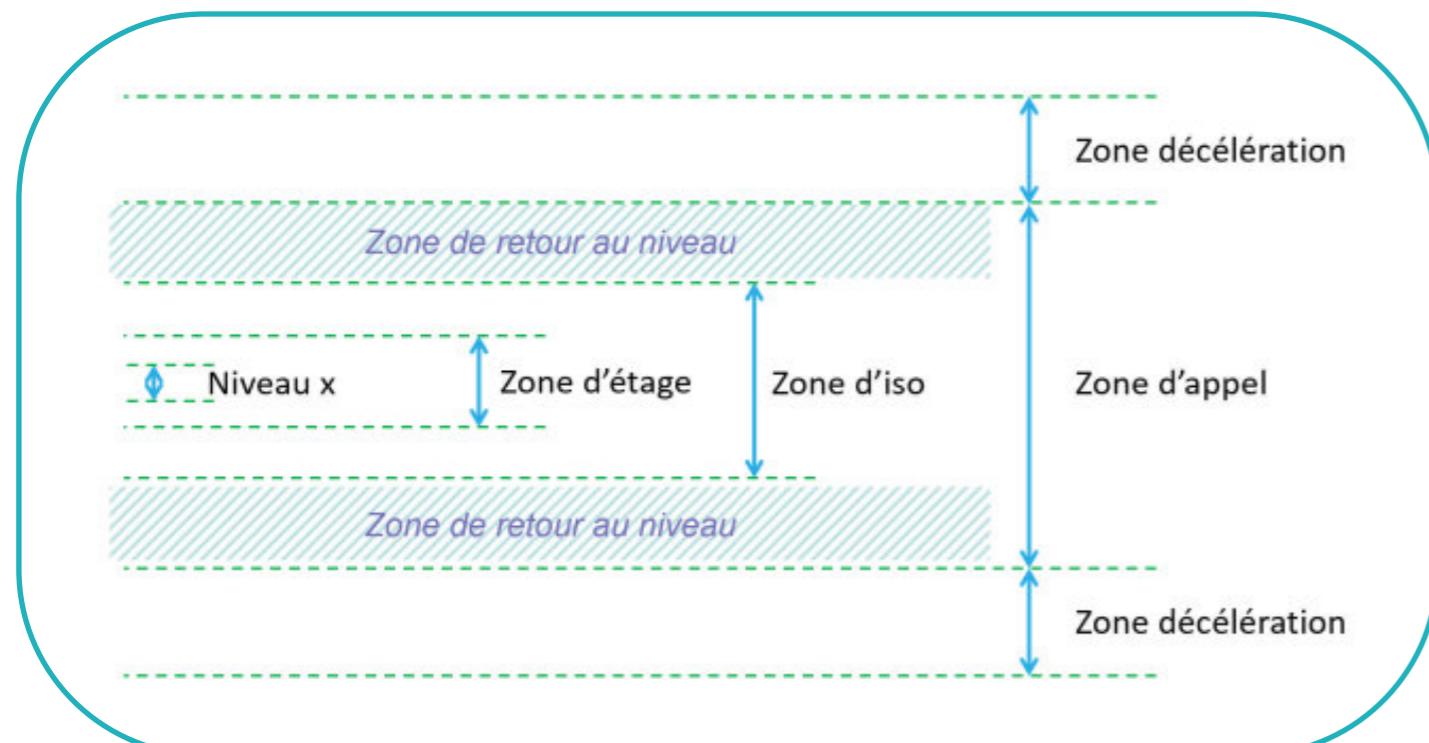
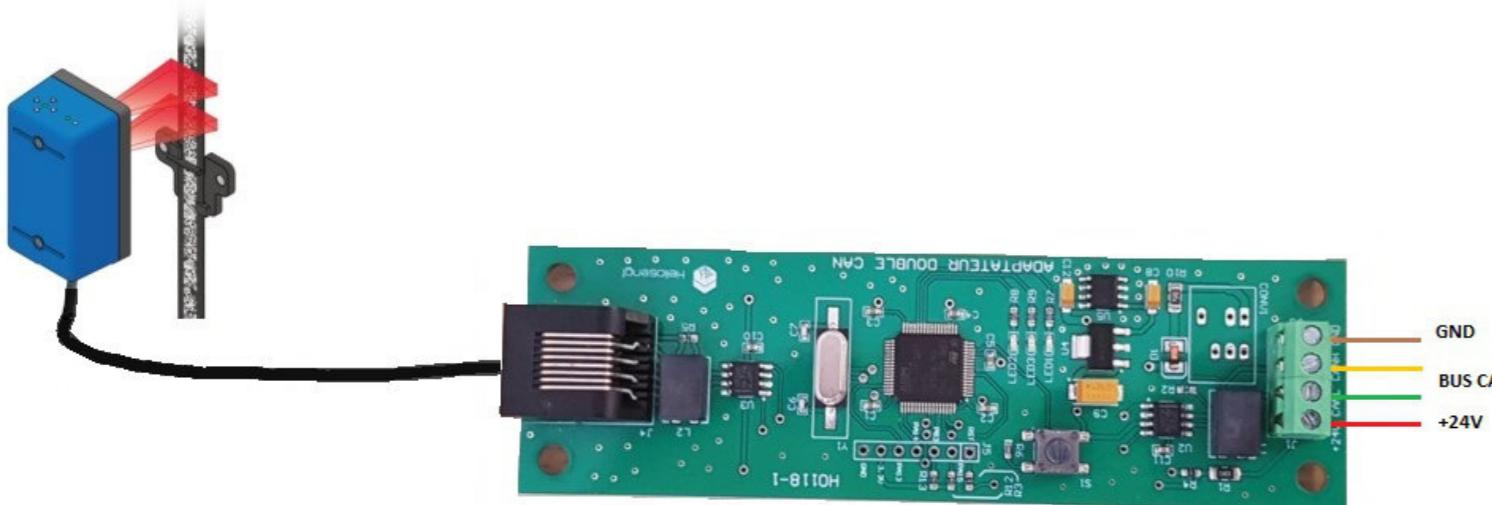
## DESCRIPTION CARTE CABINE



LÉGENDE BRANCHEMENTS	
1	Téléphone vers boîtier d'appel
2	Liaison carte mère
3	Taquet anti-dérive et présence cabine
4	Voyant de surcharge
5	Éclairage / spots cabine (300mA max 12Vdc ou 24Vdc)
6	Boutons cabine et coup de poing cabine
7	Capteur d'étage
8	Hors course
9	Vers boîtier ou carte cellules
10	Synchro cellules
11	Coup de poing toit
LÉGENDE LEDS	
A	Led 3.3V fixe = carte sous tension
B	Led « switch AD » fixe = interrupteur anti-dérive activé
C	Led « prés cabine » fixe = interrupteur présence cabine activé
D	Leds boutons « 0 à 4 » fixe = bouton activé
E	
F	
G	
H	
I	Led 'defaut' fixe = défaut sur carte
J	Led « info » clignotante = processeur en fonctionnement
K	Led ARU cabine
L	Led Hors course
M	Led cellules (si non redescente à la carte mère)
N	Led switch toit



## Carte cabine



LÉGENDE BRANCHEMENTS	
1	Ligne de sécurité
2	Cellules
3	
4	Alimentation (*cosse centrale = synchro)
5	Alimentation
6	
7	Cellules
8	Ligne de sécurité



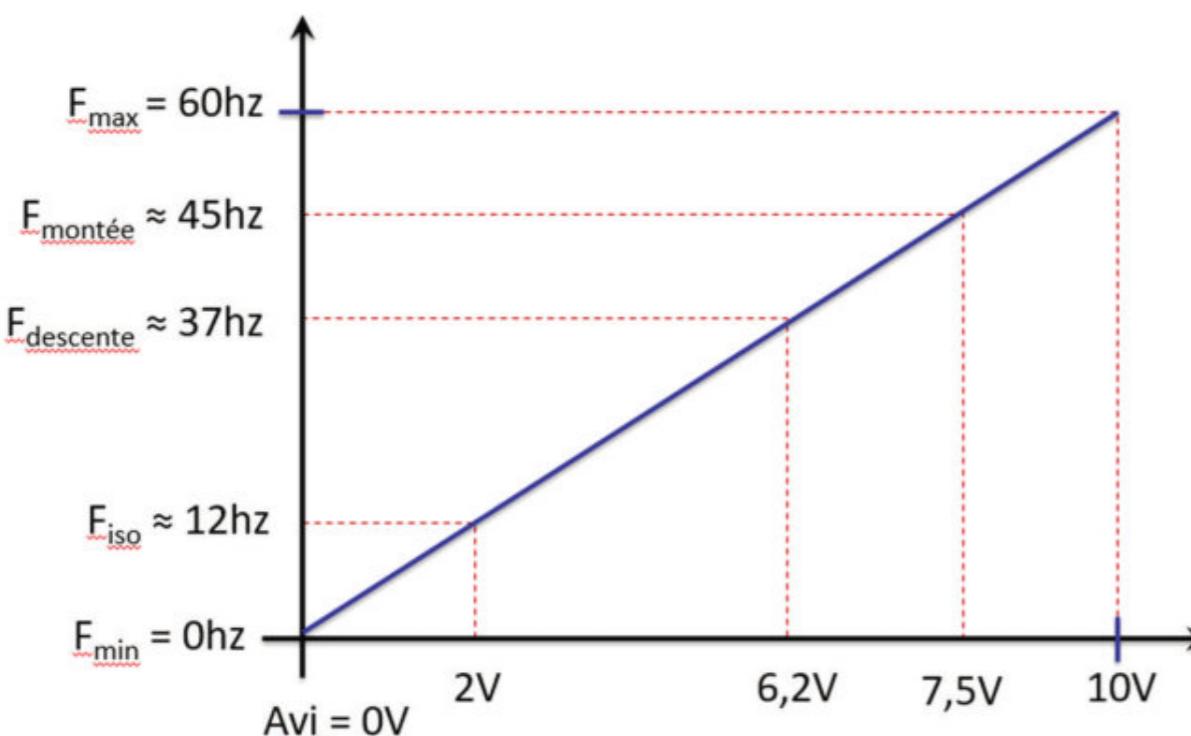
## Variateur

### Pilotage du variateur :

- Sens montée
- Sens descente
- Blocage du flux
- Consigne de vitesse 0-10V
- Relecture du contact

La consigne 0-10V correspond à la plage de fréquence maximum du variateur : sur Zeus Fmax = 60 Hz

## Variateur

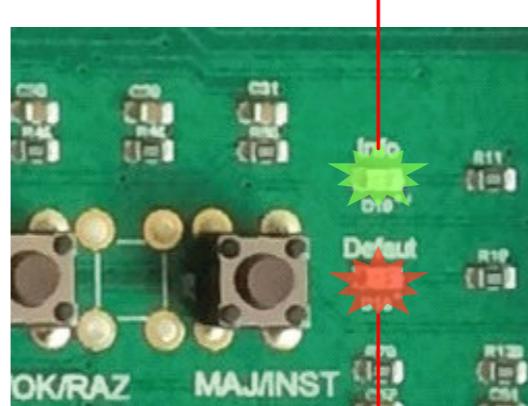


Led « USB » fixe = USB branché (pour mise à jour)

Led « 3,3V » fixe = Automate alimenté

Led « Relais » fixe = Ordre au contacteur de puissance

Led « témoin EV » fixe = électrovanne alimentée



Led « Info » clignotante = Processeur en fonctionnement

Led « défaut » fixe = Mode réglage  
Led « défaut » clignotante = Défaut sur appareil  
(voir tableau ci contre)

NOMBRE DE CLIGNOTEMENTS	
1	Taquet anti-dérive
2	Variateur
7	Capteur étage
10	Contacteur
11	Iso-nivelage
13	Tension d'alimentation
14	Temps de fonctionnement
15	Cellules
16	Bus cabine



## Carte mère



## Carte mère

## Carte mère



- Led 0 « ligne » fixe = ligne sécurité ouverte
- Led 1 « Pres cab » fixe = Capteur présence cabine actif
- Led 2 « Shunt » fixe = ligne shunt (portes) ouverte
- Led 3 « bus » clignotant = Bus CAN entre cabine et carte mère actif

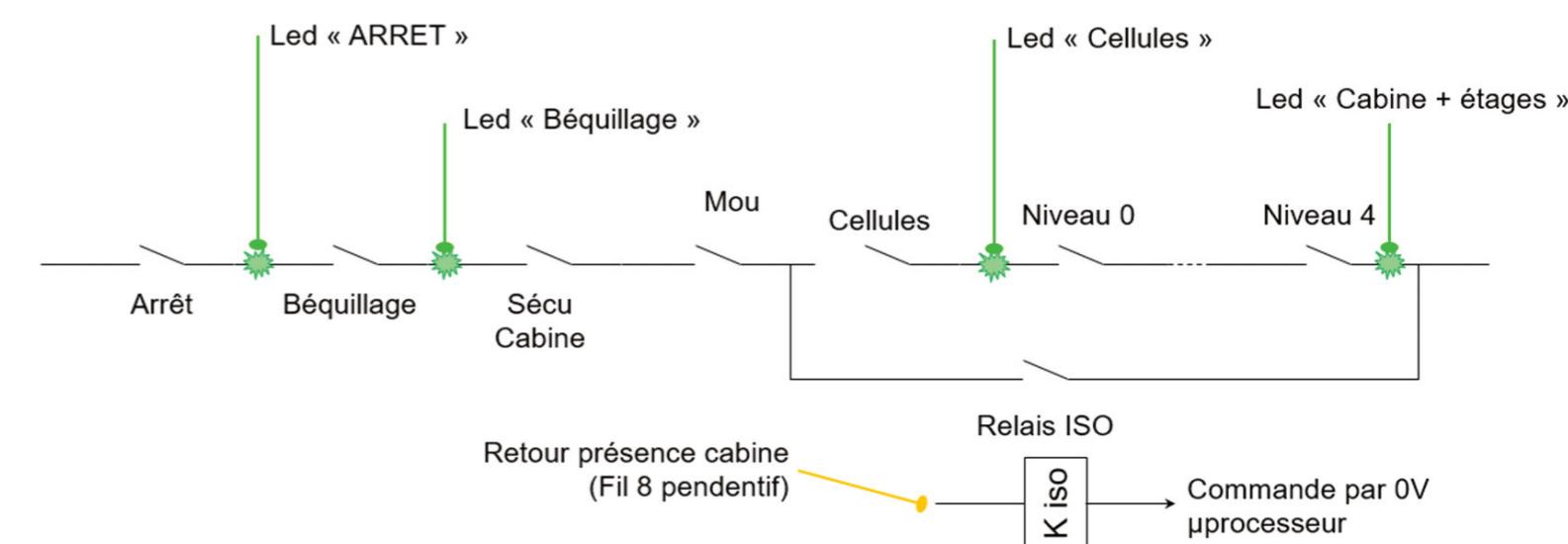
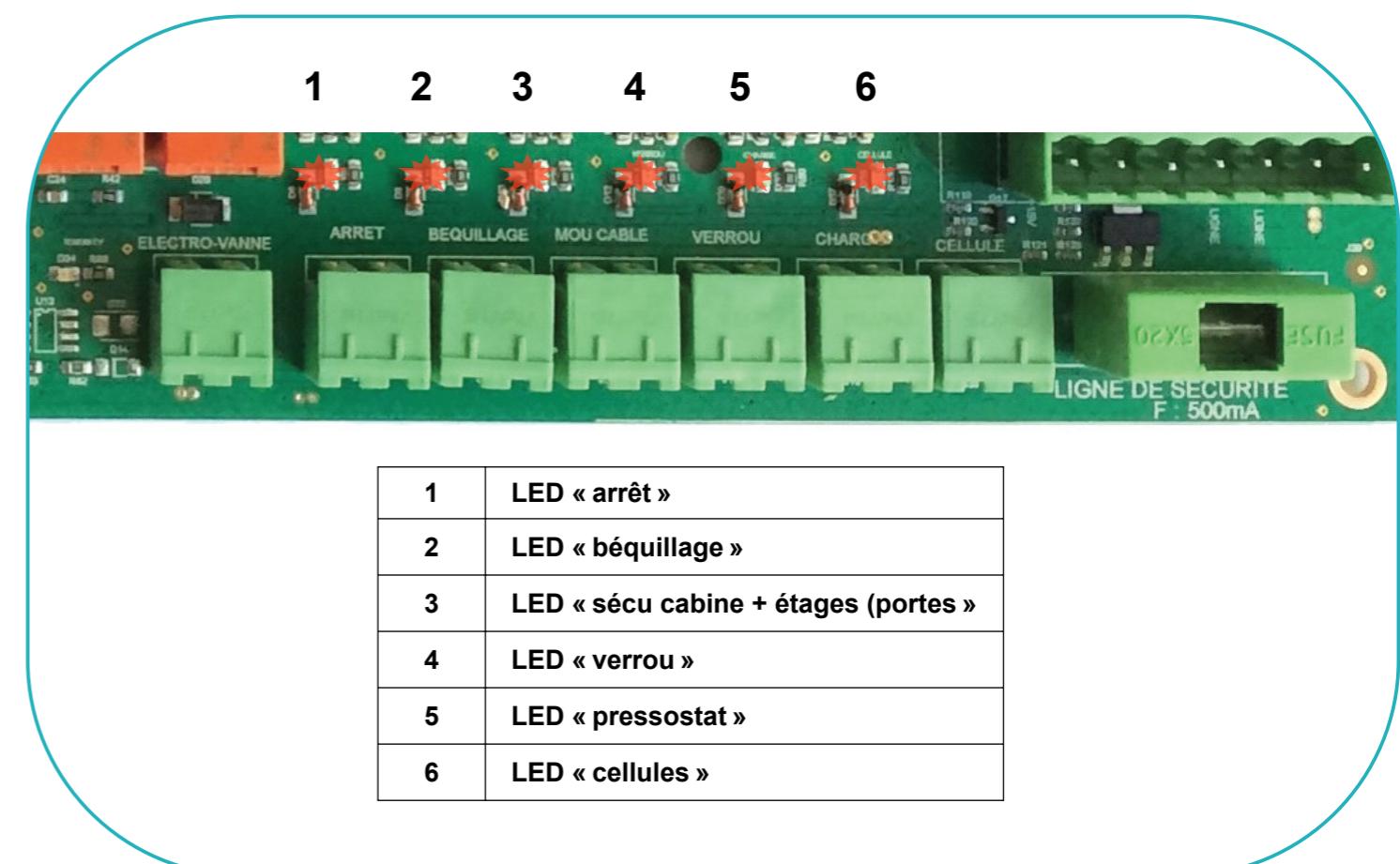
En mode installation toutes les leds clignotent.

En mode réglage, le nombre de niveaux de l'appareil est indiqué par le chiffre binaire correspondant :

2 Nx	0	0	0	0
3 Nx	0	0	0	0
4 Nx	0	0	0	0
5 Nx	0	0	0	0

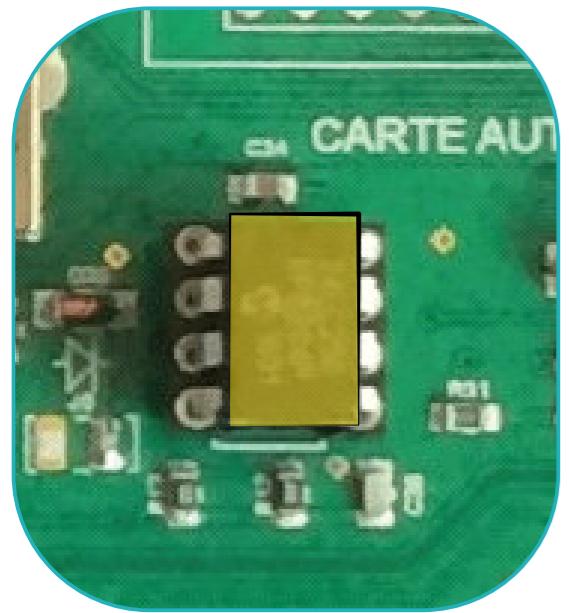
En cas de défaut sur l'appareil, les leds ont le code binaire correspondant au défaut :

1	0	0	0	0	0	-Taquet anti-dérive
2	0	0	0	0	0	-Variateur
7	0	0	0	0	0	-Capteur étage
10	0	0	0	0	0	-Contacteur de puissance
11	0	0	0	0	0	-Iso-nivelage
13	0	0	0	0	0	-Tension d'alimentation
14	0	0	0	0	0	-Temps de fonctionnement
15	0	0	0	0	0	-Cellules
16	0	0	0	0	0	-Bus cabine





## Identification EEPROM



Contient l'ensemble des paramètres de fonctionnement de l'appareil en donnant l'indication à l'automate quel est le fonctionnement attendu.

La différentiation de fonctionnement est faite à l'aide de couleurs et la version en fonction du numéro apposé.

6 types d'appareils / de fonctionnements sont actifs aujourd'hui :

- Privatif appel automatique
- Privatif à pression maintenue, Opale, Opus
- Optima accompagné
- Optima non-accompagné
- Elena



# Opérations de maintenance



POINTS DE CONTRÔLE ET VÉRIFICATION	DESCRIPTION DES OPÉRATIONS	CONSIGNES DE SÉCURITÉ
<b>PLATE-FORME</b>		
L'état général intérieur de la plate-forme (rambarde, plancher, plafond) et les divers équipements, l'éclairage cabine et les LED des voyants de la boîte à boutons...	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'aspect général de la plate-forme</li> <li>- Remplacer tous les systèmes défectueux de signalisation cabine et palier et d'éclairage si cabine fermée</li> <li>- Vérifier l'appel de secours</li> <li>- Nettoyer les abords et sous la plate-forme</li> </ul>	
Une course étage par étage en montée	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler la précision d'arrêt à tous les niveaux</li> <li>- Contrôler la vitesse de descente</li> </ul>	
<b>PORDES</b>		
Le niveling et iso-niveling portes ouvertes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler que le déplacement de la cabine soit limité à la zone de déverrouillage</li> </ul>	
Le bon fonctionnement des portes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les jeux entre vantaux, entre vantaux et seuil</li> <li>- Graisser les pivots et bielles de motorisation</li> </ul>	<p>Travail :</p> <p><b>CABINE A L'ARRÊT EN POSITION du niveau contrôlé</b></p>
Le bon verrouillage mécanique des portes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veillez à l'engagement total du pêne</li> <li>- Pousser sur le vantail de la porte battante</li> <li>- Répéter la manœuvre à tous les étages</li> </ul>	
Le non démarrage portes ouvertes		
<b>HYDRAULIQUE</b>		
Centrale hydraulique, vérin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les joints ainsi que tous les raccords du circuit</li> <li>- Effectuer le remplacement des pièces défectueuses</li> <li>- Vérifier que le niveau d'huile ne descende pas sous le repère « MINI » en bas de la cuve lorsque la plate-forme est stationnée au niveau le plus haut (jauge intégrée au bouchon de la cuve).</li> <li>- Effectuer l'appoint avec de l'huile appropriée en ayant préalablement positionné la plate-forme au niveau le plus bas.</li> <li>- En cas de problème, se référer à la notice du constructeur</li> </ul>	<p>Pour le changement de pièce :</p> <p><b>COUPER LE COURANT ET CONDAMNER INTERRUPTEUR PRINCIPAL</b> (voir tableau procédure consignation)</p> <p><b>ÉPONGER L'HUILE</b> du sol en cas de fuite.</p> <p><b>NE JAMAIS REMETTRE HUILE DE RÉCUPÉRATION</b></p>



POINTS DE CONTRÔLE ET VÉRIFICATION	DESCRIPTION DES OPÉRATIONS	CONSIGNES DE SÉCURITÉ
<b>PORDES ET VERROUILLAGE</b>		
<b>Motorisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Écouter les bruits excessifs</li> <li>- Tester la détection d'obstacle en ouverture et fermeture</li> </ul>	
<b>La bonne fixation de tous les éléments constituant la porte complète (huisserie, tôle de calfeutrement, alignement des vantaux)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pousser sur les éléments de la porte pour détecter des anomalies de maintien, de scellement pour les portes palières</li> <li>- Vérifier la présence et la fixation des chasses pieds.</li> </ul>	Travail : <b>CABINE A L'ARRÊT EN POSITION du niveau contrôlé.</b>
<b>Le bon serrage des fils (serrure, bouton, etc...)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tester toutes les arrivées de fils en tirant dessus de manière saccadée</li> </ul>	S'assurer que <b>LES PORTES SOIENT BIEN VERROUILLÉES</b> après fermeture.
<b>Le bon fonctionnement électrique et mécanique des serrures</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la fixation de la serrure</li> <li>- Actionner le pêne de serrure et contrôler sa course. Le régler si nécessaire.</li> <li>- Vérifier les shunts, les nettoyer</li> <li>- Vérifier depuis le palier que le déverrouillage de la serrure, à l'aide de la clé, coupe bien la chaîne de sécurité et l'arrêt de l'appareil</li> </ul>	<b>NE JAMAIS</b> laisse sa <b>CLÉ DE DÉVERROUILLAGE DANS LA SERRURE.</b> <b>NE JAMAIS</b> laisser de <b>SHUNT FIXE SUR LA SERRURE.</b>
<b>Ferme-porte</b> <b>(Pour porte manuelle hauteur 2000)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le ferme-porte doit ralentir en douceur le vantail en fermeture, et permettre seul que la serrure verrouille le vantail.</li> </ul>	
<b>Gaine et machinerie</b>		
<b>Hors course de sécurité position haute</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Positionner la plate-forme au niveau extrême haut</li> <li>- Retirer le toit de cabine amovible (voir fiche révision)</li> <li>- Actionner l'arrêt d'urgence</li> <li>- Actionner manuellement le dispositif hors course de sécurité</li> <li>- Contrôler que le dispositif de commandes plate-forme et palier reste inefficace</li> </ul>	Le contact de sécurité fin de course <b>DOIT AGIR AVANT QUE LA CABINE VIENNE EN CONTACT AVEC LES BUTÉES</b>
<b>Local machinerie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier que les accès soient conformes (éclairage, trappe...)</li> <li>- Contrôler le verrouillage de la porte d'accès</li> <li>- Dégraissier les éléments souillés par de l'huile provenant de fuite.</li> <li>- Enlever tous les papiers, chiffons gras, boîtes, bidons...</li> <li>- Balayer pour que le local demeure propre en permanence</li> </ul>	Porte ou trappe avec <b>SERRURE</b> permettant <b>L'OUVERTURE SANS CLÉ DEPUIS L'INTÉRIEUR DU LOCAL</b>



POINTS DE CONTRÔLE ET VÉRIFICATION	DESCRIPTION DES OPÉRATIONS	CONSIGNES DE SÉCURITÉ
<b>Gaine et machinerie (suite)</b>		
<b>Protection contre coupure ou inversion de phase</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remplacer tous les systèmes défectueux</li> <li>- Vérifier toutes les connections, le serrage des bornes de tous les circuits y compris celui de la force</li> <li>- Vérifier l'état des contacteurs, charbons, relais...</li> <li>- Noter la mesure d'intensité de manœuvre, appareil à l'arrêt et en fonctionnement montée et descente</li> <li>- Dépoussiérer tous les composants si nécessaires avec une balayette ou un chiffon</li> <li>- Contrôler étiquette d'identification des bornes de connexion</li> </ul>	<b>COUPER LE COURANT ET CONDAMNER INTERRUPTEUR PRINCIPAL</b> (Voir tableau procédure consignation) Ne <b>JAMAIS</b> laisser de <b>SHUNT FIXE DANS L'ARMOIRE</b> . Remettre tous les capots, grilles, carters... avant votre départ.
<b>Protection en cas de défaut d'isolation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tester défaut d'isolation sur serrure</li> <li>- Mesure des résistances d'isolation des circuits</li> </ul>	
<b>Protection contre la foudre, les parasites</b>		
<b>Intensités et voltages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier / mesurer les intensités et les voltages aux bornes du moteur (cabine à vide en montée et en descente)</li> </ul>	
<b>GUIDES CABINE ET GUIDE VÉRIN</b>		
<b>Lubrification</b>  <b>Nota : pour la partie basse des guides, effectuer cette opération depuis le fond de fosse en respectant les consignes associées aux opérations en cuvette.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Positionner la cabine au niveau haut</li> <li>- Retirer le toit de cabine amovible (voir fiche révision)</li> <li>- Actionner l'arrêt d'urgence</li> <li>- Graisser le guidage du vérin</li> <li>- Graisser le guidage cabine</li> <li>- Retirer l'arrêt d'urgence</li> <li>- Redescendre dans la cabine</li> <li>- Positionner la cabine à environ 600 mm plus bas</li> <li>- Répéter les opérations jusqu'à lubrification de la totalité des guidages</li> </ul>	Adopter une <b>POSITION DE TRAVAIL STABLE</b> .  <b>INTERDICTION DE MARCHER SUR LE TOIT CABINE</b>



POINTS DE CONTRÔLE ET VÉRIFICATION	DESCRIPTION DES OPÉRATIONS	CONSIGNES DE SÉCURITÉ
<b>CABINE</b>		
Toit de cabine	<ul style="list-style-type: none"><li>- Positionner la cabine au niveau bas</li><li>- Retirer le toit de cabine amovible (voir fiche révision)</li><li>- Actionner l'arrêt d'urgence</li><li>- Nettoyer le toit de cabine si besoin</li><li>- Vérifier l'état des spots d'éclairage</li><li>- Vérifier l'état de la carte de toit (sous son capot)</li></ul>	<b>COUPER LE COURANT ET CONDAMNER INTERRUPTEUR PRINCIPAL</b> (Voir tableau procédure consignation) <b>INTERDICTION DE MARCHER SUR LE TOIT DE CABINE</b>
Étrier	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vérifier la fixation de tous les organes</li><li>- Dépoussiérer si nécessaire les pièces souillées</li><li>- Contrôler l'état des galets</li></ul>	<b>COUPER LE COURANT ET CONDAMNER INTERRUPTEUR PRINCIPAL</b> (Voir tableau procédure consignation)
<b>Gaine et cuvette</b>		
Gaine	<ul style="list-style-type: none"><li>- Positionner la cabine au niveau bas</li><li>- Retirer le toit de cabine amovible (voir fiche révision)</li><li>- Actionner l'arrêt d'urgence</li><li>- Se munir d'un chiffon, balayette</li><li>- Depuis la plate-forme, nettoyer l'intérieur de la gaine maçonnée ou des parois vitrées</li><li>- Dépoussiérer tous les organes de la gaine, dessus de portes palières, seuils inférieurs...</li></ul>	<b>COUPER LE COURANT ET CONDAMNER INTERRUPTEUR PRINCIPAL</b> (voir tableau procédure consignation) Adopter une <b>POSITION DE TRAVAIL STABLE</b>
Accès cuvette sous plate-forme	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mettre la plate-forme au niveau 1</li><li>- Ouvrir la porte du niveau 0 avec la clé triangle</li><li>- Actionner le taquet de sécurité</li><li>- Nettoyer les organes...</li><li>- Balayer le fond de cuvette</li><li>- Remettre le courant</li><li>- Refermer la porte</li></ul>	<b>COUPER LE COURANT ET CONDAMNER INTERRUPTEUR PRINCIPAL</b> (voir tableau procédure consignation) Adopter une <b>POSITION DE TRAVAIL STABLE</b>



## Procédures de consignation



PHASE DE CONSIGNATION	ACTIONS A ENTREPRENDRE
Séparation	Séparer l'installation ou l'équipement de toute source possible de tension. Cette opération doit être effectuée sur <b>tous les conducteurs actifs</b> . Ouvrir un sectionneur, déposer des ponts, ouvrir des appareils assurant une fonction de coupure (disjoncteurs, interrupteurs...). La séparation n'est pas à elle seule une mesure de sécurité suffisante.
Condamnation Signalisation	Assurer la séparation en verrouillant chaque organe en position ouverte par un dispositif matériel de consignation cadenassable (voir exemple ci-dessous), bien visible, réversible uniquement par un outil spécifique personnalisé pour chaque intervenant. La condamnation exige <b>immobilisation</b> de l'organe (blocage mécanique) et <b>signalisation</b> , avec la mention « <b>organe condamné, à ne pas manœuvrer</b> ». Cette manœuvre doit être réalisée par le chargé de travaux.
Identification	Elle a pour but de s'assurer que les travaux seront effectués sur l'installation, ou l'équipement consigné. Pour cela, les schémas et le repérage des éléments devront être lisibles, permanents et à jour.
Vérification	Vérifier l'absence de tension avec le vérificateur d'absence de tension (VAT) sur chacun des conducteurs actifs, y compris le neutre, et entre eux et la terre. Cette mesure confirme l'identification, elle est réalisée par le chargé de consignation et vérifiée par le chargé de travaux.
Dissipation	Mise à la terre et en court-circuit des conducteurs. (Opération à réaliser après la vérification). Décharge des condensateurs.



Exemple de mise en place du dispositif cadenassable



## Liste des défauts

## Liste des défauts



DÉFAUT	CAUSES POSSIBLES	DIAGNOSTIC
<p><b>Défaut 1 :</b> <b>Défaut taquet</b> La génération- de ce défaut est lié au microrupteur- dans le taquet qui ne repasse pas à 0 après l'arrêt du déplacement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le taquet retombe face au reposoir après un lâché de commande cabine en pression maintenue</li> <li>- Le taquet est bien retombé mais le microrupteur est cassé</li> </ul>	<p>Vérifier sur la carte cabine l'état du fil « SW-AD » du bornier de l'anti-dérive à l'aide d'un multimètre et ce, même lors du déplacement de la cabine.</p>
<p><b>Défaut 2 :</b> <b>Variateur</b> La génération de ce défaut est lié à la retombée du contact sur le variateur alors qu'une consigne est donnée ou à l'inverse qu'aucune consigne n'est donnée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le contact du variateur est défaillant</li> <li>- Le variateur est mal programmé et le paramètre enclenchant le relais de relecture n'est pas actif</li> <li>- Le fil 8 du microrupteur du présence cabine n'est pas actif sur la carte mère, pas d'isonivelage possible donc pas de commande VF</li> <li>- Mauvaise connexion filaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'état du fil de présence cabine en partant du bornier sur la carte cabine jusqu'au bornier sur la carte mère</li> <li>- Vérifier le bon contact sur le variateur</li> </ul>
<p><b>Défaut 7 :</b> <b>Capteur étage</b> Le défaut 7 est généré si la valeur relue par le capteur étage reste identique lors d'un déplacement</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le fil du capteur est sectionné</li> <li>- Le capteur à fil est mal branché</li> <li>- L'entrée analogique de la carte cabine est défaillante</li> <li>- Le bus CAN entre la carte mère et la carte cabine est défaillant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'alimentation en +3.3V du capteur et ensuite vérifier la tension sur le fil « jaune » du capteur à fil qui doit évoluer entre 0 et 3.3V en cours de déplacement</li> <li>- Vérifié l'état des fils de bus</li> </ul>

DÉFAUT	CAUSES POSSIBLES	DIAGNOSTIC
<p><b>Défaut 10 :</b> <b>Contacteur</b> Le défaut contacteur est lié à la non retombée du contact de celui-ci à la fin d'une consigne de déplacement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les fils (blanc et vert) sont mal connectés</li> <li>- Le contacteur est défaillant</li> <li>- La carte puissance est défaillante</li> <li>- Le fil 8 n'est pas branché</li> <li>- Les fils du présence cabine sont inversés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le branchement des fils de relecture et/ou le fil 8</li> <li>- Vérifier le contact à l'aide d'un ohmmètre et débranché du système</li> </ul>
<p><b>Défaut 11 :</b> <b>Isonivelage</b> Le défaut d'isonivelage est généré si la commande d'isonivelage a été donnée, mais qu'aucun mouvement n'a pu être possible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le fil 8 du microrupteur du présence cabine n'est pas actif sur la carte mère, pas d'isonivelage possible donc pas de commande VF</li> <li>- Relais d'isonivelage sur la carte mère défaillant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'état du fil de présence cabine en partant du bornier sur la carte cabine jusqu'au bornier sur la carte mère</li> </ul>
<p><b>Défaut 13 :</b> <b>Tension d'alimentation</b> Le défaut de tension d'alimentation est activé dès lors que l'appareil passe en mode « sur batterie ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Défaut électrique</li> </ul>	
<p><b>Défaut 14 :</b> <b>Temps de fonctionnement</b> Ce défaut est activé lorsque l'appareil se déplace pendant plus de 2min sans jamais atteindre un niveau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Défaut de réglage du limiteur de pression</li> </ul>	



DÉFAUT	CAUSES POSSIBLES	DIAGNOSTIC
<b>Défaut 15 : Cellules</b>  Le défaut de cellules est généré si le test de synchro échoue et que les cellules ne retombent pas ou ne s'activent pas de nouveau après un arrêt à l'étage. Ce test est effectué avant un déverrouillage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le fil de synchro sur la carte cabine est mal connecté</li> <li>- Les barrières sont défectueuses</li> <li>- La carte est endommagée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'état du fil de synchro sur la carte cabine</li> <li>- Vérifier l'état de la carte</li> </ul>
<b>Déplacement jusqu'au niveau mais pas de déverrouillage de serrure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La came de présence cabine n'est pas en contact avec celle en gaine</li> <li>- Le taquet n'est pas ressorti</li> <li>- Le niveau est mal enregistré</li> <li>- La serrure est mal câblée ou défaillante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'état de la led de présence cabine sur la carte étage ainsi que celle d'ordre d'ouverture provenant de la carte mère</li> <li>- Vérifier sur la carte cabine que la led du taquet est bien éteinte</li> <li>- Sur la carte porte manuelle, vérifier l'état du voyant de présence cabine</li> </ul>
<b>La porte s'ouvre mais ne se referme pas sauf après une commande</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le fil 8 du microrupteur de présence cabine n'est pas actif sur la carte mère</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier l'état du fil de présence cabine en partant du bornier sur la carte cabine jusqu'au bornier sur la carte mère</li> </ul>
<b>L'appareil ne ralentit pas et se déplace très rapidement ou fait le yoyo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Défaillance de la consigne de vitesse du variateur</li> <li>- Mauvaise programmation du variateur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la fréquence sur le variateur : Si = 60hz en permanence, remplacer la carte mère</li> <li>- Vérifier les paramètres du variateur</li> </ul>

DÉFAUT	CAUSES POSSIBLES	DIAGNOSTIC
<b>La serrure d'une porte manuelle retombe au bout de 1 à 2 secondes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eeprom de la carte étage mal programmée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire un reset de l'EEprom</li> <li>- Remplacer l'EEprom</li> </ul>
<b>Le fusible 4AT de la carte puissance ou carte mère saute lors d'un apprentissage de porte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surconsommation de courant liée à un problème de programme de la carte étage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remplacer le programme ou la carte étage par un programme avec flashcode bleu</li> </ul>
<b>L'appareil s'arrête brutalement à l'arrivée à l'étage ou au niveau 0</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Court-circuit entre le présence cabine et la masse de l'appareil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'alimentation se coupe à l'arrivée à l'étage</li> <li>- Le fusible du +24V saute en permanence</li> <li>- Débrancher le bornier du taquet et vérifier le fonctionnement</li> </ul>
<b>La porte se déverrouille mais ne s'ouvre pas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mauvaise relecture du capteur à effet Hall</li> <li>- Moteur câblé à l'envers</li> <li>- Mauvais apprentissage de la position porte ouverte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inverser le capteur à effet hall sur le bornier <b>(!!ATTENTION!!)</b> </li> <li>- Inverser les bornes moteur <b>(!!ATTENTION!!)</b></li> <li>- Refaire l'apprentissage de la porte ou un reset de l'EEprom</li> </ul>
<b>L'appareil fonctionne en mode réglage mais ne se déplace pas en mode normal ou se déplace lentement sans s'arrêter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mauvais apprentissage des niveaux</li> <li>- Défaillance de la relecture du capteur à fil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le bon câblage du capteur à fil et le fonctionnement de celui-ci</li> <li>- Refaire les niveaux en vérifiant le nombre de niveaux à programmer</li> </ul>



DÉFAUT	CAUSES POSSIBLES	DIAGNOSTIC
<b>L'appareil fonctionne en mode normal portes ouvertes</b>	- Mauvais câblage sur ligne shunt	- Vérifier le bon câblage de la ligne shunt sur les étages non câblés
<b>Le variateur affiche STP0</b>	- Consigne de déplacement donné mais pas de consigne de vitesse	- Vérifier la présence de la consigne sur l'entrée Avi du variateur  - Vérifier les nappes de connexion entre carte mère / carte puissance et carte puissance / carte peigne.
<b>Le variateur affiche OL2 lors du déplacement</b>	- Le variateur est mal programmé  - Le variateur est sous dimensionné (Opale, H400 et H500 uniquement)	- Vérifier l'ensemble des paramètres en fonction du type de variateur (L510, L510s, S2U)  - Vérifier que le moteur est un 1500W et le variateur 2,2KW (Opale, H400 et H500 uniquement)
<b>La cabine fait une micro-chute lors d'un arrêt palier ou bouton</b>	- La carte mère n'est pas à jour  - L'EEprom n'est pas à jour	- S'assurer que la carte mère est à jour avec un programme a minima du 8 février 2017 ou ultérieur.  - L'EEprom doit être de version 6
<b>L'appareil s'arrête à l'arrivée à l'étage en descente. Il faut éteindre et allumer l'appareil pour qu'il redémarre et ce, de façon aléatoire.</b>	- Le filtre dans le variateur est déconnecté et aucun filtre additionnel n'est mis <u>en entrée</u> de variateur	- La led de bus est figée en permanence  <b>Solution : ajouter un filtre, soit en ressoudant celui dans le variateur, soit en extérieur.</b>

DÉFAUT	CAUSES POSSIBLES	DIAGNOSTIC
<b>L'appareil s'arrête de façon aléatoire au niveau 0</b>		- Le capteur à fil n'est pas assez tiré et le niveau se retrouve dans le « bruit » de fond électronique.  - Refaire les niveaux



**Vous rendre la vie plus agréable**

**Plus d'infos et de vidéos sur  
[www.etnafrance.com](http://www.etnafrance.com)**

**0801 82 00 67** Service & appel gratuits

Siège social :

Etna France - 8, rue Constantin Pecqueur - 95150 TAVERNY

Contact : [info@etnafrance.com](mailto:info@etnafrance.com)

SAS au capital de 1 147 100 euros. RCS Pontoise 487 734 691

n° intracommunautaire : FR 19 487 734 691