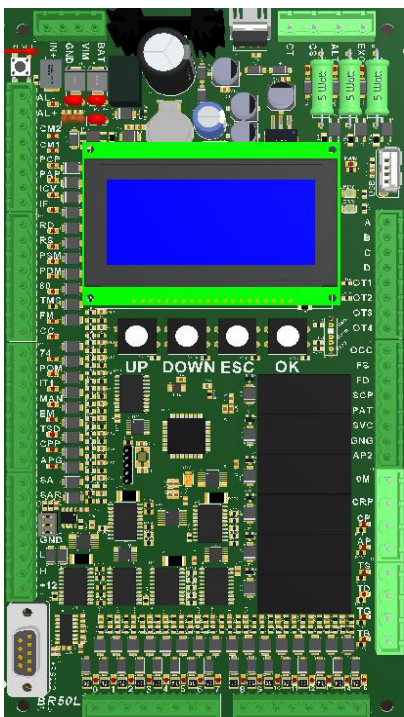


# MoviLift



## BR50L V1.17

Tarjeta controladora para  
ASCENSORES

---

Ultima revisión 23/09/2019

## Resumen

<b>1</b>	<b>ESPECIFICACIONES ELECTRICAS .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DIAGRAMA DE CABLEADO BR50L .....</b>	<b>4</b>
2.1	DIAGRAMA DE CABLEADO CHM .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
<b>3</b>	<b>TECLADO Y DISPLAY DE PROGRAMACIÓN Y PARAMETRIZACION ....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
3.2	DESCRIPCION TECLADO DE PROGRAMACION.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
3.3	EL MODO "PROGRAMACIÓN" .....	7
3.3.1	COMO CAMBIAR EL VALOR DE UN PARÁMETRO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
3.4	EL MODO "INSPECCION" .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
3.5	EL MODO "MONITOR".....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
<b>4</b>	<b>DIAGNOSTICO DE FALLAS.....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
4.1	FALLAS .....	10
<b>5</b>	<b>PARAMETROS DE CONFIGURACION .....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
<b>6</b>	<b>DESCRIPCION ENTRADAS / SALIDAS 0-15.....</b>	<b>33</b>
6.1	DESCRIPCION DE LAS ENTRADAS 0-15 PROGRAMABLES .....	33
6.2	CONFIGURACIÓN DE ACCESOS SELECTIVOS .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
6.3	FUNCIONAMIENTO DEL LA TARJETA CHM2S (SERIAL EXTERNA DE PASILLO) .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
6.4	LA TARJETA SERIAL COP .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
<b>7</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LAS CONEXIONES .....</b>	<b>45</b>
<b>8</b>	<b>LA PUERTA COM .....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
<b>9</b>	<b>PRIMER ARRANQUE DEL EQUIPO.....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
9.1	CÓMO CALCULAR LA POSICIÓN DE LOS IMANES DE RALENTIZACIÓN .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
9.2	SENSORES E IMANES DE DISPOSICIÓN PARA INTERPLANES REGULARES Y VELOCIDAD <1 M/ S.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
9.3	DISPOSICIÓN DE IMANES PARA INTERPLANES REGULARES Y VELOCIDAD> 1 M/ S .....	57
9.4	DISPOSICIÓN DE IMANES PARA ENTREPISOS IRREGULARES, VELOCIDAD <1 M/ S.....	58
9.4.1	DESACELERACIÓN INVERTIDA .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
9.4.2	ENTREPISO CORTO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
<b>10</b>	<b>PUERTAS.....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
10.1	TIEMPOS DE APERTURA / CIERRE DE PUERTAS.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
10.2	PUERTAS AUTOMÁTICAS.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
10.3	ESTACIONAMIENTO.....	64
10.4	ACCESO MÚLTIPLE (SOLA/DOBLE ENTRADA EN CABINA).....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
10.4.1	DOBLE ACCESO OPUESTO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
10.4.2	DOBLE SALIDA EN EL PASILLO .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
10.4.3	DOBLE ACCESO SELECTIVO .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
10.5	PUERTAS MANUALES (O SEMIAUTOMÁTICO) .....	66
10.6	EL PATIN RETRACTIL.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
<b>11</b>	<b>TIPOS DE EQUIPOS.....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
11.1	HIDRÁULICO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
11.1.1	AUTO- NIVELACIÓN.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
11.1.2	REENVÍO AL PISO ESTACIÓN.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.

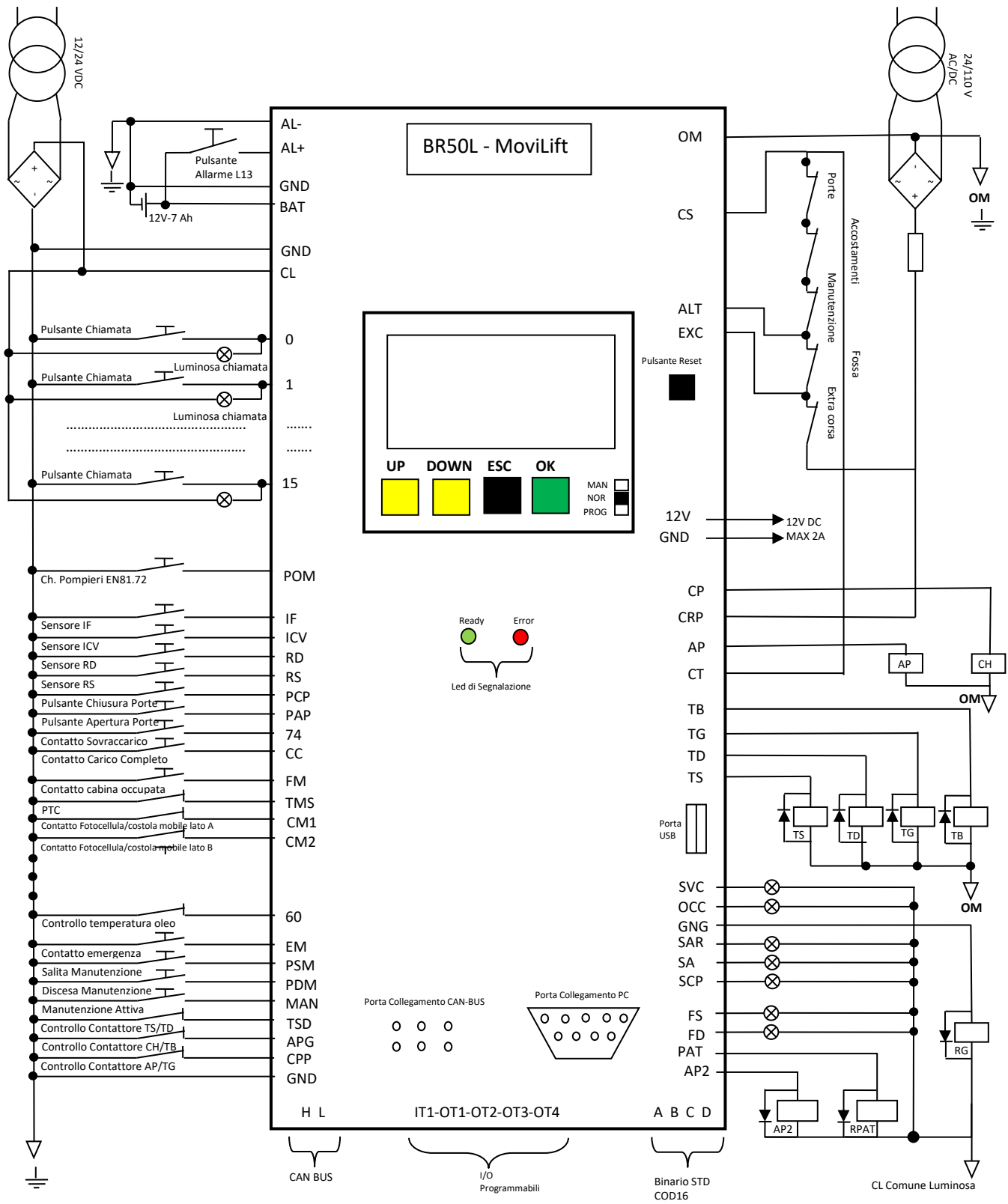
11.1.3	LA TEMPERATURA DEL ACEITE.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
<b>12</b>	<b>TIPO DE MANIOBRA.....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
12.1	LA MANIOBRA UNIVERSAL .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.2	LA MANIOBRA COLECTIVA (SELECTIVA EN BAJADA) .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.3	LA MANIOBRA FULL SIMPLEX (SELECTIVA SUBIDA/BAJADA).....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.4	LA MANIOBRA MULTIPLEX.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.5	MANIOBRA DUPLO .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.6	LA MANIOBRA BOMBERO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.7	CONFIGURACIÓN MANIOBRA ANTINCENDIOS.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.8	MANDO HOSPITAL DINAMO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.9	MANIOBRA DE EMERGENCIA.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
12.10	GESTIÓN FOSO Y SOBRE RECCORRIDO REDUCIDOS .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
<b>13</b>	<b>LAS SERIES DE SEGURIDAD .....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
<b>14</b>	<b>LA ASISTENCIA REMOTA SMS .....</b>	<b>ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.</b>
	DESCRIPCIÓN DEL FORMATO DE SMS PARA ENVIO ESPONTÁNEO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
	DESCRIPCIÓN DEL FORMATO DE SOLICITUD DE ESTADO PARA SMS .....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
14.1	LA APP ANDROID.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.

*Estimado cliente: gracias por comprar nuestra tarjeta BR50 producido por nosotros para el control de los ascensores. Antes de instalar y usar Por favor, lea atentamente este manual.*

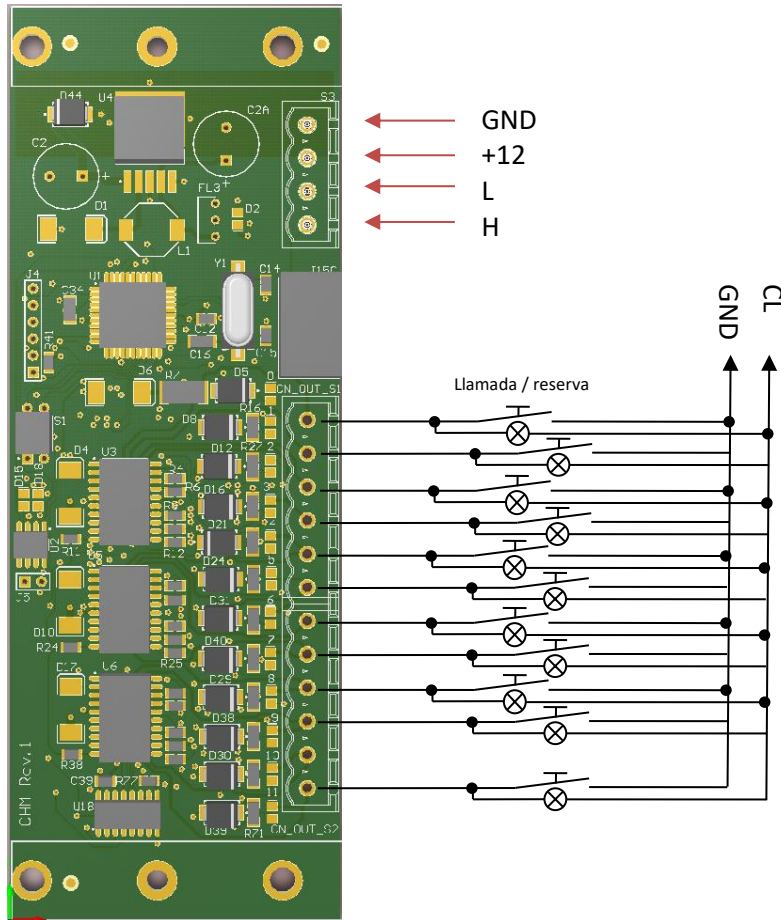
## 1 Especificaciones electricas

Característica	Descripción
Dimensiones	150 x 255 mm
Peso	320g
Software	Contenido en un PIC 32Bit
Fuente de alimentacion (IN+/IN-)	12-24 DC +/- 10%
Salida tensión estabilizada (+12-GND)	12VDC 1500mA
Cargador de batería 12V (BAT-GND)	13,8VDC 400mA
Sobretensión entradas(MAX)	Hasta 100VDC/AC
Entrada serie de seguridad (EXC/ ALT/ ALT1/ ALT2/ CS)	24-110VAC/DC
Carga salida transistor (MAX)	500mA
Parámetros de configuración	La tarjeta se puede programar mediante el teclado y vía local RS232 con el software.
Normas de cumplimiento	EN81.20 y EN81.50 : 2014
Referencias de voltaje	<p><b>GND</b> es el cero de referencia BR200.</p> <p><b>IN-</b> es lo cero de alimentacion DC.</p> <p><b>AL-</b> es lo cero de referencia para el circuito de alarma (conforme ala ley 13)</p>
Temperatura de funcionamiento	Desde 0°C a +50°C

## 2 Diagrama de cableado BR50L



## 2.1 Diagrama de cableado CHM



La tarjeta CHM es una tarjeta de I/O que captura las llamadas de pasillo o cabina en comunicación paralela.

La configuración de estas entradas / salidas es variable dependiendo de la configuración del equipo.

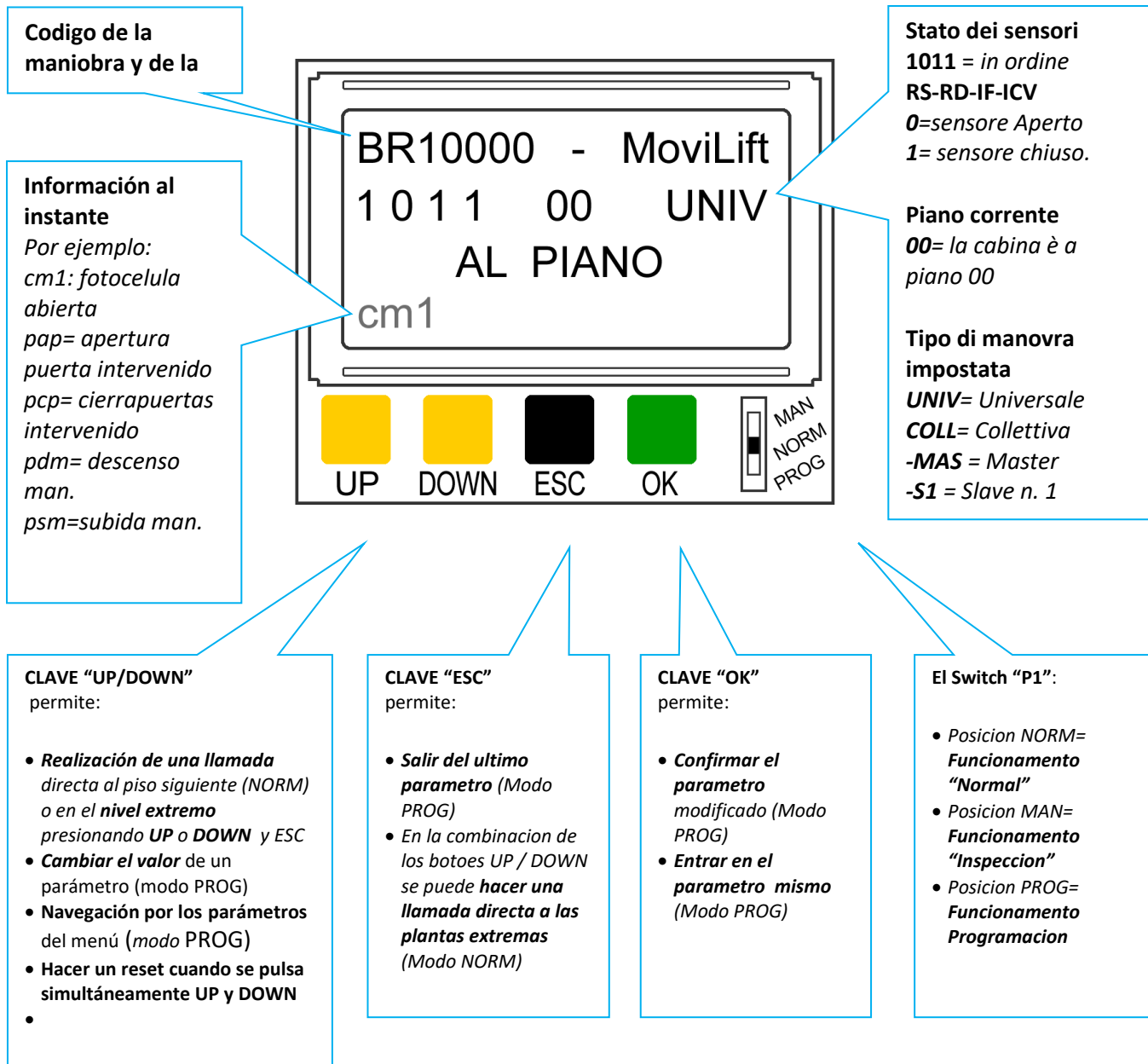
Esta tarjeta debe ser alimentada con el conector CANBUS de la tarjeta BR200. La tensión de alimentación no debe exceder los 24 V CC. Cada entrada está protegida por una sobretensión de 100Vcc.

### 3 Teclado y display de programación y parametrización

La pantalla sobre la BR50L es independiente del funcionamiento de la tarjeta, ya que sólo proporciona acceso a los parámetros, la supervisión, la configuración etc ...

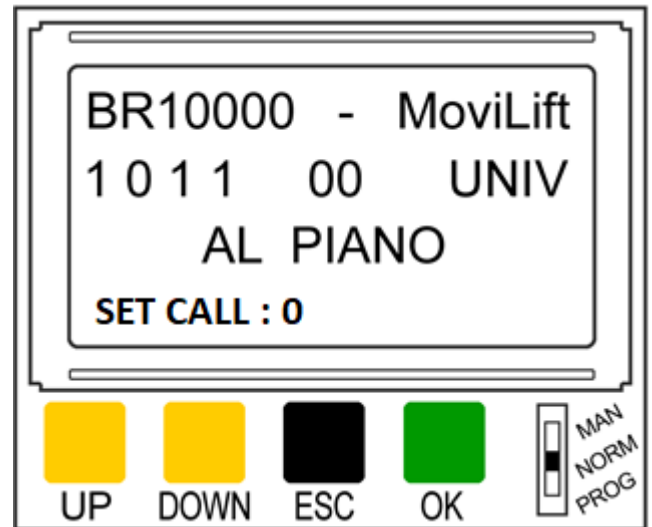
#### 3.2 Descripción teclado de programación

Para entrar en el modo "Normal", mueva el interruptor "P1" en la posición central **NORM**.



Al presionar las teclas **OK + UP** al mismo tiempo durante un segundo, puede seleccionar una llamada de piso intermedio (función útil en sistemas seriales, donde las llamadas en la placa CHM no se pueden realizar porque no está disponible).

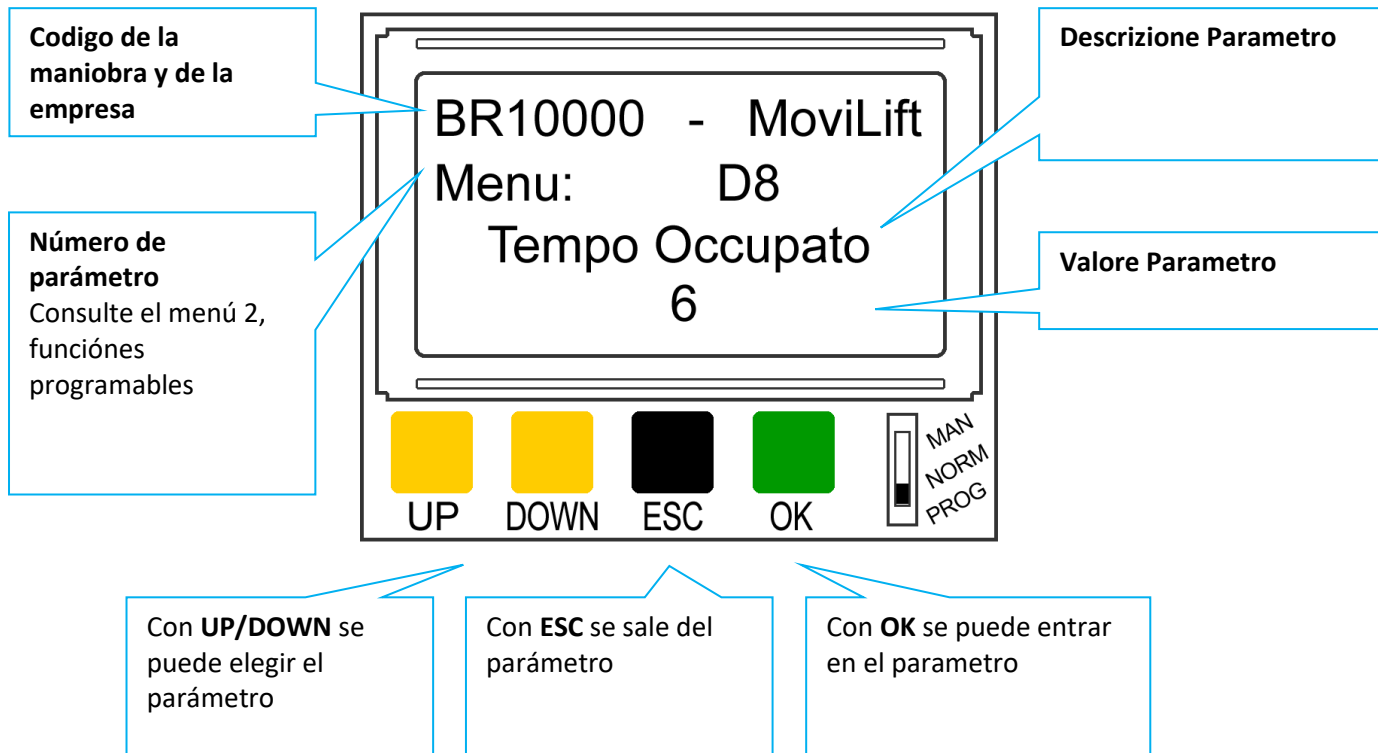
- 1- Presione UP + OK por dos segundos
- 2- SET CALL se mostrará en la pantalla
- 3- ARRIBA o ABAJO permite elegir una llamada al piso deseado
- 4- Presione el botón OK para confirmar o el botón ESC para salir.



### 3.3 " El modo "Programación"

Para entrar en el modo "Programacion", mueva el interruptor "P1" en la posición **PROG.**

La pantalla se convierte en:



### 3.3.1 Como cambiar el valor de un parámetro

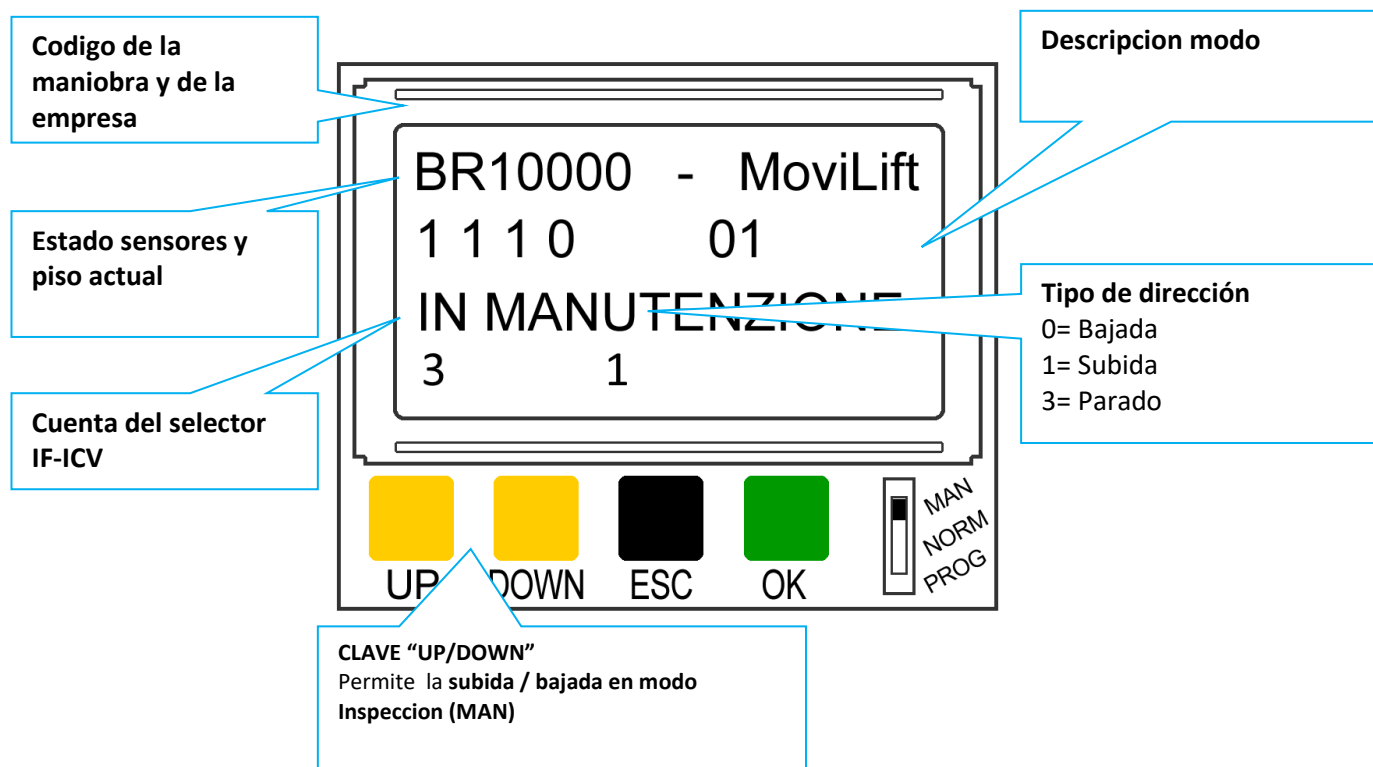
Por ejemplo **D8 (tiempo de ocupado)**:

- Mueva el interruptor del teclado en PROG
- Pulse el boton UP hasta que aparezca la letra D (Tiempos).
- Pulse el boton OK y luego UP hasta D8
- Pulse OK y cambie el valor con UP o DOWN
- Pulse OK para almacenar

### 3.4 El modo "Inspeccion"

Para entrar en el modo "Inspeccion", mueva el interruptor "P1" en MAN.

La pantalla se convierte en:



Durante el modo "Mantenimiento", el LED amarillo con la palabra **MAN** permanece encendido.

### 3.5 El modo "Monitor"

Para acceder al modo "Monitor", presione el botón durante 6 segundos **ESC**.

La pantalla se convierte en:

**Estado sensores**  
1= On  
0= Off

IRS 1	APB	E90
IRD 0	KP	
IF 1	ISP	
ICV 1	E90	

UP

DOWN

ESC

OK

MAN

NORM

PROG

**Tipo de maniobra**  
**APB:** universal  
**SD:** simplex bajada  
**SF:** Simplex S y B  
**DS:** Duplex esclavo  
**DM:** Duplex Maestro

**Descripción llamadas internas y externas:**  
**KP:** Cabina paralela  
**KS:** Cabina serial  
**EP:** Externas paralela  
**ES:** Externas serial

**Estado actual**  
**ISP:** Mantenimiento activado

**Error:**  
*Ver lista de errores*

## 4 Diagnostico de fallas

La presencia de una avería del sistema, se indica mediante un código de error en la pantalla y la iluminación del LED rojo con el grabado **ERR**.

**Error:** se trata de un fallo de auto-restaurable

**Falla:** no es auto-restaurable, se necesita un reset con el pulsador o reiniciar la tarjeta

**Falla bloqueante:** se necesita el rearme manual requerido en la acción del botón RESET o simultáneamente UP + DOWN.

La tarjeta es capaz de almacenar hasta un máximo de 100 Errors , y luego continúa sobrescribiendo la más antigua. Las fallas permanecen en la memoria incluso cuando la tarjeta se apaga

### Fallas

Falla Code	Type	Description	Cause / Solution
<b>Err 0-31</b>	Error	Error de bloqueos /cerrojos, después de 4 intentos.	Comprobar el circuito de las series de seguridad (el Led CS). Por ejemplo error 32 comprueba los bloqueos/cerrojos al piso 2.
<b>Err 32</b>	Error	Error de bloqueos /enclavamiento durante la carrera. Vencimiento de el "Tiempo Perdida Cerrojos".	Comprobar el circuito de las series de seguridad (el Led CS) y el parámetro D9
<b>Err 36</b>	Error	No hay lectura de los sensores (IF e ICV) en zona.	Comprobar las posiciones de los imanes a al pisos.
<b>Err 37</b>	Error	Error Corrector de fase de subida (RS) con cabina estacionada. La entrada RS no está activa y el selector no está en el nivel superior.	Comprobar la posición y el funcionamiento de el corrector de fase de subida.
<b>Err 38</b>	Error	Error Corrector de fase de bajada (RD) con cabina estacionada. La entrada RD no está activa y el selector no está en el nivel inferior.	Comprobar la posición y el funcionamiento de el corrector de fase de bajada.
<b>Err 39</b>	Error	Sensores IF y ICV invertidos en la zona de aterrizaje	Verifique si la posición IF e ICV en el piso es: IF en el más alto e ICV en el más bajo.
<b>Err 40</b>	Error	Falla de lectura del sensor IF durante la subida.	Comprobar posicion IF y corecto funcionamiento del sensor
<b>Err 41</b>	Error	Falla del lectura del sensor IF durante la bajada.	Comprobar posicion IF y corecto funcionamiento del sensor
<b>Err 42</b>	Error	Falla de lectura del sensor ICV durante la subida.	Comprobar posicion ICV y corecto funcionamiento del sensor

<b>Err 43</b>	Error	Falla del lectura del sensor ICV durante la bajada.	Comprobar posicion ICV y corecto funcionamiento del sensor
<b>Err 44</b>	Error	Error Corretor de fase subida en funcionamiento. RS=0 y cabina no posicionada el piso superior	Comprobar que el numero de paradas es correcto (Parametro A2) y la posicion con el correcto funcionamiento de RS
<b>Err 45</b>	Error	Error Corretor de fase bajada en funcionamiento. RD=0 y cabina no posicionada el piso inferior	Comprobar que el numero de paradas es correcto (Parametro A2) y la posicion con el correcto funcionamiento de RD
<b>Err 46</b>	Error	Error Corrector de fase Bajada. La entrada de RS no se activa después de la zona del piso inferior	Comprobar la posicion de RD y el correcto funcionamiento del sensor
<b>Err 47</b>	Error	Error Corrector de fase Subida. La entrada de RD no se activa después de la zona del piso superior	Comprobar la posicion de RS y el correcto funcionamiento del sensor
<b>Err 48</b>	Error	Error Corrector de fase Subida (RS) durante el viaje. La entrada de RS no se activa al piso superior.	Comprobar la posicion de RS y el correcto funcionamiento del sensor
<b>Err 49</b>	Error	Error Sensor de subida de pre-límite durante el de viaje. La entrada de RD no se activa al piso inferior.	Comprobar la posicion de RD y el correcto funcionamiento del sensor
<b>Err 50</b>	Falla bloqueante	Ascensor al final de carrera. Led EXC apagado y circuito de seguridad abierto	Error de bloqueo, reiniciable con voltaje en EXC (circuito serie de seguridad) y presionando el botón RESET para 5 segundos. Para aumentar el tiempo de intervención secta el parámetro A16 a 1.
<b>Err 51</b>	Falla	Tiempo de viaje en dirección ARRIBA.	Aumentar el parámetro D4. Compruebe la velocidad de la cabina y corregir la lectura de los imanes.
<b>Err 52</b>	Falla	Tiempo de viaje en dirección ABAJO.	Aumentar el parámetro D4. Compruebe la velocidad de la cabina y corregir la lectura de los imanes.
<b>Err 53</b>	Error	Tiempo de baja velocidad durante la dirección de ARRIBA.	Aumentar el parámetro D2. Compruebe la velocidad de la cabina y corregir la lectura de los imanes.
<b>Err 54</b>	Error	Tiempo de Baja velocidad durante la direccion de BAJADA.	Aumentar el parámetro D2. Compruebe la velocidad de la cabina y corregir la lectura de los imanes.

<b>Err 55</b>	Error /Falla	Tiempo de Alta velocidad en direccion de SUBIDA	Aumentar el parámetro D3. Compruebe la velocidad de la cabina y corregir la lectura de los imanes.  Rearme automático después de 2 minutos. Después de 3 veces consecutivas se convierte en bloqueado.
<b>Err 56</b>	Error /Falla	Tiempo de Alta velocidad en direccion de BAJADA	Aumentar el parámetro D3. Compruebe la velocidad de la cabina y corregir la lectura de los imanes.  Rearme automático después de 2 minutos. Después de 3 veces consecutivas se convierte en bloqueado.
<b>Err 57</b>	Error	Error teleruptor en alta velocidad / apertura puertas.	APG siempre activo durante la alta velocidad o contactor de apertura de puertas pegado.  (Verifique el límite de apertura y los parámetros C1 y G5).
<b>Err 58</b>	Error	Error teleruptor en baja velocidad / cierre puertas.	CPP siempre activo durante la baja velocidad o contactor de cierre puertas pegado.  (Verifique el límite de cierre y los parámetros C1 y G5).
<b>Err 59</b>	Falla bloqueante	Entrada CS siempre encendida durante la apertura de las puertas.	Durante l'apertura el contacto operador (serie seguridad CS) está cerrado
<b>Err 60</b>	Error	Entrada ALT apagada	Comprobar serie de seguridad ALT
<b>Err 61</b>	Error	Entrada ALT1 apagada	Comprobar serie de seguridad ALT1
<b>Err 62</b>	Error	Entrada ALT2 apagada	Comprobar serie de seguridad ALT2
<b>Err 63</b>	Error	Entrada fotocelula siempre abierta a piso	Comprobar funcionamiento fotocelula o el safety edge en las entradas CM1-CM2
<b>Err 64</b>	Error	Entrada PAP siempre activada	Comprobar si el pulsador PAP se ha quedado atascado.
<b>Err 65</b>	Error	Error selector con encoder	Cuando el equipo llega al piso y no alcanza la parada de un 1 cm , adquirida en auto-aprendizaje.
<b>Err 66</b>	Error	Error de parade lunga. Sensor IF / ICV pasado durante la parada.	Compruebe los espacios de deceleración (baja velocidad) o si el intercambio de alta / baja se ha realizado correctamente.

<b>Err 67</b>	Error	Error nivelacion al piso inferior	Nivelación hecha por 6 veces consecutivas. La cabina será redirigida al piso inferior.
<b>Err 68</b>	Error	Error nivelacion a los pisos intermedio	Nivelación hecha por 6 veces consecutivas. La cabina será redirigida al piso inferior.
<b>Err 69</b>	Error	Error nivelacion (tiempo de nivelacion expirado).	La tarjeta hizo la nivelacion pero la cabina no alcanzó el piso. Compruebe el tiempo de la nivelacion parámetro D15 o el buen funcionamiento del módulo de nivelacion (posición de los imanes SEM / IF / ICV) Como consecuencia de este error, la placa realiza una recuperación al piso inferior.
<b>Err 70</b>	Error	Error correctores de fase invertidos.	Comprobar posicion y correcto funcionamiento de los sensores RS e RD
<b>Err 71</b>	Error	Error correctores de fase ambos abiertos	Comprobar posicion y correcto funcionamiento de los sensores RS e RD
<b>Err 72</b>	Falla bloqueante	Error nivelacion(tiempo de nivelacion caducado)	Despues 4 veces en una fila de nivelar al el piso inferior la cabina no llega a la zona de parada.
<b>Err 73</b>	Falla bloqueante	Acceso al ducto	Error activo despues la manutencion activada. Acceso al ducto (opcion de foso y sobrerrecorrido reducidos activa). Para rearmar pulse el boton RESET para 5 segundos.
<b>Err 74</b>	Error	Acceso al foso	La entrada IN7 en el tarjeta CHM_MAN no está activa.  Se genera un error si se activa la norma EN81.20 (parámetro C12).  Para restablecer el error, tiene que activar la llave en el piso inferior.
<b>Err 75</b>	Error	Error 60° de aceite	Entrada 60.  Compruebe intervención de la sonda o configuracion parametro F1.
<b>Err 76</b>	Error	Intervencion termistor motor	Entrada TMS.  Compruebe termistor y configuracion parametro F5.
<b>Err 77</b>	Error	Error perdida marcha en mando colectivo	Debido a la sobrecarga, la seguridad y más, la cabina dentro de un minuto, no poder subir,

<b>Err 78</b>	Error	Perdida marcha en la zona de subida	La tarjeta observa que la cabina no dejó la zona de la estación, cancela la llamada y espera una nueva llamada.
<b>Err 79</b>	Error	Perdida marcha en la zona de bajada	La tarjeta observa que la cabina no dejó la zona de la estación, cancela la llamada y espera una nueva llamada.
<b>Err 80</b>	Error	Teleruptor TS no aceptado mientras se va a subir	Entrada TSD añadido a marchar en subida Comprobar el contator
<b>Err 81</b>	Error	Teleruptor TD no aceptado mientras se va a bajar	Entrada TSD añadido a marchar en subida Comprobar el contator
<b>Err 82</b>	Error	Teleruptor TS/TD pegados	Entrada TSD apagada a equipo estacionado Comprobar el contator
<b>Err 83</b>	Error	Error en el operador de la puerta con límite CPP siempre se activa durante el cierre de la puerta	Límite de cierre no funciona. Si la función EN81-20 / 50 está activada (parámetro C12), controle el contacto adicional de puertas cerradas.
<b>Err 84</b>	Error	Error en el operador de la puerta con límite APG siempre se activa durante la apertura de la puerta	APG no se apaga. El límite de aperura no funciona.
<b>Err 85</b>	Error	Error en el operador de la puerta con límites Durante el cierre, cuando CPP no está activado, el parámetro C3 expira	Aumente el parámetro C3 o el suministro principal del operador. El tiempo de cierre de la puerta es demasiado bajo
<b>Err 86</b>	Error	Error en el operador de la puerta con límites Durante el cierre, cuando se activa CPP, y CS no se activa después del cierre de la puerta	El contacto de cierre de la puerta del operador de la puerta no se cierra. Compruebe el contacto CS del operador de la puerta (serie de seguridad)
<b>Err 87</b>	Error	Error en el operador de la puerta con límite APG siempre se activa durante la apertura de la puerta y CS siempre está activo	Durante la apertura de la puerta, las series de seguridad todavía están cerradas (CS activo). Verifique la puerta de cierre o la fuente de alimentación del operador de la puerta.
<b>Err 88</b>	Error	Error sobre operadores con límites El tiempo de apertura de la puerta es demasiado bajo.	Aumentar el parámetro C2 Errores durante el procedimiento de apertura APG= OFF y CS= OFF
<b>Err 89</b>	Error	Error escritura EEPROM	Error en el almacenamiento de datos

<b>Err 90</b>	Error	Error en la comunicación con el módulo CAN CHM0	La primera placa de llamadas es dañada, conexión invertida con el serial CAN o ajuste incorrecto del dip-switch de CHM.
<b>Err 91</b>	Error	Error en la comunicación con el módulo CAN CHM1	La segunda placa de llamadas es dañada, conexión invertida con el serial CAN o ajuste incorrecto del dip-switch de CHM.
<b>Err 92</b>	Error	Error en la comunicación con el módulo CAN CHM2	La tercera placa de llamadas es dañada, conexión invertida con el serial CAN o ajuste incorrecto del dip-switch de CHM.
<b>Err 93</b>	Error	Error en la comunicación con el módulo CAN CHM3	La cuarta placa de llamadas es dañada, conexión invertida con el serial CAN o ajuste incorrecto del dip-switch de CHM.
<b>Err 94</b>	Error	Error en la comunicación con el módulo CAN COP	Placa serial de cabina COP dañada, conexión invertida con el serial CAN
<b>Err 95</b>	Error	Error en la comunicación con el módulo CAN CHM2S	Placa serial de llamadas externas dañada, , conexión invertida con el serial CAN o Error de programación CHM2S.
<b>Err 96</b>	Error	Error llamada atrapada	Compruebe las conexiones o el pulsador de llamada.
<b>Err 97</b>	Error	Error en la comunicación en CanBus con el dispositivo externo nZen	Compruebe las conexiones
<b>Err 98</b>	Error	Error selector con Encoder	Error falla de comunicación con la tarjeta BR_ENC.
<b>Err 99</b>	Error	Falta de comunicación con la tarjeta CHM MAN	Compruebe las conexiones
<b>Err 103</b>	Falla bloqueante	Error de relevelling La entrada AR no está activa durante la fase de nivelación. Activo solo con el parametro H9 = 1.	Verifique el funcionamiento del módulo de seguridad. AR necesita estar activo durante la nivelación de los puertos abiertos.
<b>Err 104</b>	Error	Error de falla de test para la enmienda A3	Falla de test para la enmienda A3 para los equipos hidráulicos en la 24 horas , debido a la falla de contacto con el CS
<b>Err 105</b>	Falla bloqueante	Error movimiento incontrolado A3. Error monitoreo del switch del freno en equipos a tracción	Verifique el funcionamiento de los interruptores de freno. Puede ocurrir en dos casos: - La entrada BR1 (microinterruptor de freno) está activa durante la ejecución. - La entrada BR1 no está activa cuando el sistema está parado.

<b>Err 106</b>	Falla bloqueante	Error movimiento incontrolado A3. Error monitoreo del switch del freno en equipos a traccion	Verifique el funcionamiento de los interruptores de freno. Puede ocurrir en dos casos: - La entrada BR2 (microinterruptor de freno) está activa durante la ejecución. - La entrada BR2 no está activa cuando el sistema está parado.
<b>Err 107</b>	Falla bloqueante	Error movimiento incontrolado A3. Durante la marcha las entradas BR1 y BR2 tienen que ser activas	Verifique el funcionamiento de los interruptores de freno. Durante la marcha las entradas BR1 y BR2 tienen que ser activas
<b>Err 108</b>	Falla bloqueante	Error movimiento incontrolado A3. Error monitoreo del switch del freno para los equipos traccion.	Uno o ambos de los micro switch del freno BR1 e BR2 no se está ejecutando son OFF
<b>Err 109</b>	Falla bloqueante	Error movimiento incontrolado A3, en los equipos hidraulicos	Error válvula 1 – nivelacion sucedida durante la alimentacion de la válvula V1
<b>Err 110</b>	Falla bloqueante	Error movimiento incontrolado A3, en los equipos hidraulicos	Error válvula 2 – nivelacion sucedida durante la alimentacion de la válvula V2
<b>Err 111</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )	La planta alcanza en subida al piso de dirección y va más de la cuota de auto-aprendizaje, sin encontrar la área del sensor ZP.
<b>Err 112</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )	La planta alcanza en bajada al piso de dirección y va más de la cuota de auto-aprendizaje, sin encontrar la área del sensor ZP
<b>Err 113</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )	Lift arrive at floor in Down direction but not respect acquired quote during Auto learning and missing sensor ZP
<b>Err 115</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )	Falla de sincronización
<b>Err 116</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )	Durante el viaje, se encuentra con el sensor de parada (ZP) que controla si los pulsos son congruentes con la comilla adquirida durante el aprendizaje automático. Si no es congruente, a baja velocidad, levante la parada en el piso más cercano.
<b>Err 117</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )	Falla de lectura del sensor ZP.

<b>Err 118</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )	Durante la marcha se encuentra un sensor de parada (ZP) y comprueba si los impulsos son congruentes con un margen de error a las acciones adquiridas. Se el valor es superior al valor requerido, la tarjeta entra en baja velocidad y va al primero piso disponible
<b>Err 120</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )  Error Encoder Inactivo / Parado. Error creado durante la fase de arranque.	- Error creado durante la fase de inicio cuando: - La placa BR-ENC no recibe información de la velocidad real del variador (entrada IN0) - La placa BR-ENC no recibe impulsos de codificador.  En este caso, la placa no registra ningún comando y cancela la llamada real
<b>Err 121</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )  Error Encoder En Subida	La tarjeta activa una maniobra para subir pero el encoder lee la dirección de bajada.  Dirección del codificador invertida
<b>Err 122</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )  Error Encoder En Bajada	La tarjeta activa una maniobra para bajar pero el encoder lee la dirección de subida.  Dirección del codificador invertida
<b>Err 123</b>	Error	Intervención de fotocélulas durante 50 veces consecutivas durante el cierre de la puerta	Compruebe si hay obstáculos en las puertas
<b>Err 124</b>	Falla bloqueante	Contacto de seguridad para puertas de piso. La entrada RES no está activa con las puertas cerradas..	Verifique que el contacto de seguridad de las puertas de aterrizaje funcione correctamente.
<b>Err 125</b>	Error	Error selector con encoder ( <i>con tarjeta BR-ENC</i> )  Error de conteo de pulsos incrementales. Error generado durante la fase de inicio. (Activo solo si el parámetro N13 = 1)	Error generado al iniciar: - La tarjeta BR-ENC recibe información del variador de velocidad real (entrada IN0) - La tarjeta BR-ENC no recibe pulsos del codificador después de la zona de parada (sensor ZP no activo).  En este caso, el tablero fuerza la baja velocidad y se detiene en el primer plano útil.

<b>Err 126</b>	Error	<p>Error selector con encoder (<i>con tarjeta BR-ENC</i>)</p> <p>Falta movimiento de cabina. Error generado durante la fase de inicio. (Activo solo si el parámetro N13 = 1)</p>	<p>Error generado al iniciar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La tarjeta BR-ENC recibe información del variador de velocidad real (entrada IN0)</li> <li>- La tarjeta BR-ENC no recibe pulsos del codificador.</li> </ul> <p>En este caso, la tarjeta libera todos los comandos y cancela la llamada actual.</p>
<b>Err 127</b>	Error	<p>Error selector con encoder (<i>con tarjeta BR-ENC</i>)</p> <p>Movimiento desigual de la cabina (Activo solo si el parámetro N13 = 1)</p>	<p>Error generado al iniciar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La tarjeta BR-ENC no recibe información del variador de velocidad real (entrada IN0)</li> <li>- La tarjeta BR-ENC no recibe pulsos del codificador</li> <li>- el automóvil ha pasado la zona de parada (sensor ZP)</li> </ul>
<b>Err 130</b>	Error	Error watch-dog BR200	La tarjeta BR200 ha tenido un bloque interno y se ha reiniciado.
<b>Err 131</b>	Error	Error watch-dog COP	La tarjeta COP ha tenido un bloque interno y se ha reiniciado.
<b>Err 132</b>	Error	CAN-BUS error de ralentización de datos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verificar el evento BUS-OFF en la red CAN-BUS. Posible ralentización de los datos en el CAN-BUS. Verifique las siguientes verificaciones:</li> <li>- Línea de Impedancia 60ohm</li> <li>- Eliminar anillos de masa</li> <li>- Realizar una medición de tensión en las señales H y L del canbus en relación con GND. Verifique que haya un voltaje de 2V a 2.6V</li> <li>- Verifique que los TVS (transzorb) no estén en cortocircuito</li> <li>- Asegúrese que el cable trenzado esté conectado a la conexión a tierra por un solo lado.</li> <li>- Verifique que la tierra del motor esté conectada correctamente</li> <li>- Verifica todas las tierras de la planta.</li> </ul>
<b>Err 133</b>	Error Bloccante	<p>Error al intentar acceder a un piso no utilizado.</p> <p>Activado solo con el parámetro C13</p>	Verificar acceso denegado al parámetro C13
<b>Err 134</b>	Error	La entrada AR durante el nivelacion con las puertas abiertas no está activa	Verifique el funcionamiento del módulo de seguridad durante la nivelacion, ubicado en la maniobra.
<b>Err 135</b>	Error	Número de intervenciones de fotocélulas	Verificar el correcto funcionamiento de la fotocélula y asegúrese de que no haya sido excluida

<b>Err 136</b>	Error	Incongruidad parametros	Este error se genera cuando hay parámetros incongruente. También se genera un subcódigo para identificar el parámetro que no está bien sectado:												
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>SUB CODE</th> <th>Parametro incongruente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Parametro B1 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Parametro D3 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Parametro G5 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Parametro G5 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en hidraulica</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Parametros B2 y D3 incongruentes con la configuración de tipo de instalacion en hidráulica</td> </tr> </tbody> </table>	SUB CODE	Parametro incongruente	1	Parametro B1 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF	2	Parametro D3 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF	3	Parametro G5 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF	4	Parametro G5 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en hidraulica	5	Parametros B2 y D3 incongruentes con la configuración de tipo de instalacion en hidráulica
			SUB CODE	Parametro incongruente											
			1	Parametro B1 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF											
			2	Parametro D3 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF											
			3	Parametro G5 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en 2 velocidades o VVVF											
			4	Parametro G5 incongruente con la configuración de tipo de instalacion en hidraulica											
5	Parametros B2 y D3 incongruentes con la configuración de tipo de instalacion en hidráulica														
<b>Err 140</b>	Error	Error modem	La tarjeta BR200 no detecta el módem.												
<b>Err 150</b>	Error	Error comunicacion Master y Slave	La tarjeta BR200 no detecta la comunicacion con la tarjeta esclava X												
<b>Err 151</b>	Error	Error comunicacion Master	La tarjeta esclava no detecta la comunicacion con la tarjeta maestra												
<b>Err 200-231</b>	Error	Error de bloqueo del bloque de seguridad que surgió durante los primeros cuatro intentos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se realiza de 1 a 3 intentos y los bloqueos de CS no cierre la BR200 hace Error 200-231 (Ejemplo: 201 Error en el piso 1).</li> <li>- Si haces 4 intentos y los bloqueos de seguridad no cerran la BR200 hace Error 00-31</li> </ul>												
<b>Err 240-250</b>	Error	Error del módulo de seguridad (Activo solo si el parámetro H9 = 1)	<p>Durante la fase de actualización, si el módulo de seguridad no está en orden, la placa no vuelve a nivelar el piso sino que va a volver a generar un error. La entrada AR debe estar activa durante el releveing con las puertas abiertas. Este error se diferencia según el piso donde ocurrió el evento (máximo 10 pisos). Verifique el funcionamiento del módulo de seguridad.</p>												
<b>Err 255</b>	Null	Null	Este código indica que no hay errores												

## 4 Parametros de configuracion

### A= Configuración generales

**Atención los parámetros oscurecidos no funcionan en esta placa BR50!**

PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
A1	Lengua	1: Italiano 2: Ingles 3: Espanol 4: Rumeno
A2	Numero Paradas	02 – 32 Paradas a los pisos
A3	Selector	0: Normal 1: Invertido en todas los pisos 2: Selecccion de los pisos Normales/Cortos/Invertidos * Si la velocidad del equipo es superior a 1.20 m/s en la configuración de "Piso Corto" o "invertido" asegurar que a la planta inferior y / o la parte superior (extrema) es instalado un pre-corector de fase que excluye la alta velocidad 3: Selector con encoder. <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
A4	Velocidad intermedia	1: Alta Actividad su A1 2: Actividad intermedia
A5	Tipo Instalacion	1: 2 velocidades 2: VVVF 3: HIDRAULICO 4: HOMELIFT
A6	Maniobra	1: Universal 2: Universal INT-EXT 3: Simples 4: Colectivo B 5: Colectivo S/B 6: DUPLEX
A7	Reinicio	1: Piso Inferior 2: Piso Superior
A8	Velocidad Revision	0: Mantenimiento en baja velocidad/ Parada a los correctores de fase 1: Mantenimiento en alta velocidad/ Parada a los correctores de fase 2: Mantenimiento en baja velocidad/ / Parada en zona 3: Mantenimiento en alta velocidad/ / Parada en zona
A9	Equipo Simplex o Duplex/Multiplex	0 : Simplex 1 : Duplex Master (via RS232) 2: Duplex Slave (via RS232) 11 : Duplex/Multiplex Master (via CAN bus) 12: Duplex/Multiplex Slave (via CAN bus) <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>

A9 (Master)	Numero de esclavos	1 – 5: Numero de tarjetas esclavas operadas para este tarjeta maestra
A9 (Master)	Numero de pisos	1 – 32 Cantidad de pisos ademas el piso actual en el modo multiplex
A9 (Master)	Numero de llamadas reservadas	1 – 32: Cantidad de llamada reservadas a servir en multiplex
A9 (Slave)	Índice progresiva	1 – 5: identificación progresiva de este esclavo
A10	Activación emergencia	1: Funcionamiento de emergencia activado 2: Activacion del rescate para los equipos MRL 3: Activacion del rescate para los equipos MRL con movimiento debido al desequilibrio (apertura y cierre del freno) <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
A11	Piso bombero	0 -33 Se fija en el piso de destino en el funcionamiento para bomberos (33 = off). <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
A12	Maniobra Antincendio	0 : Discapacitado 1 : Activado <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
A13	Main Floor down (Piso principal para colectivo bajada)	0-33 <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
A14	Test lift (Prueba equipo)	0: Deshabilitado 1: Función de prueba habilitada. Le permite hacer llamadas sin abrir ni cerrar las puertas. Es útil cuando tiene que probar el rendimiento del sistema (varias configuraciones) sin esperar los horarios de apertura y cierre.
A15	Maintenance Home (Gestión de mantenimiento en la plataforma Homelift)	0: Deshabilitado 1: Función habilitada. Los comandos de dirección se realizan directamente desde los botones de llamada extrema de cabina. Además, en la entrada X1 de la COP, se muestra pre-correector de fase bajada, que permite la parada en bajada sólo en revisión .
A16	Homelift (Gestión de la lógica de plataforma)	0 = función deshabilitada (después la falla 50 de final de carrera, cuando este último se restaura, la tarjeta realiza una llamada de reiniciacion automática). 1 = función activada (después la falla 50 de final de carrera, cuando este último se restaura, la tarjeta NO realiza una de reiniciacion automática).

B= Reemplazar A3

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
B	B1	Activacion A3	0: Discapacitado 1: Activado para el control BR1-BR2 (Switch) 2: Activado para el control de la valvula (DLV)
	B2	Temporizador 1 A3	1 – 50 decimas de segundo
	B3	Temporizador 2 A3	1 – 50 decimas de segundo

## 5 C= Puertas

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
C	C1	Gestión Operador	0: Operador sin limites 1: Operador con limites
	C2	Tiempo Abrir	Tiempo maximo de apertura, en segundos (2 – 15s).
	C3	Tiempo Cerrar	Tiempo maximo de cierre, en segundos (2 – 15s).
	C4	Tiempo puerta abierta	Tiempo de espera en segundos (1 – 15s).
	C5	Retardo Abrir	Retraso de apertura puertas en segundos (0-5 segundos).
	C6	Selection Puerta <i>Vease parrafo "Configuracion pisos selectivos"</i>	0: Excluido 1: Lado A 2: Lado B 3: Corredor 4: Seleccionado
	C7	Estacionamiento	0: Estacionamiento a puertas abiertas 1: Estacionamiento a puertas cerradas
	C8	Operador alimentado en marcha	0: Operador non alimentado en la marcha 1: Operador alimentado en la marcha
	C9	Tipo puertas	0 : Puertas manuales 1 : Puertas automaticas 2 : Puertas semi-automaticas
	C10	Estacionamiento invertido 1	0-33 : Ajuste de la planta X, donde se hace una estacionamiento de puertas opuestas que el parámetro C7. Valor 33 = desactivado
	C11	Estacionamiento inverso 2	0-33: Ajuste de la planta Y, donde se hace una estacionamiento de puertas opuestas que el parámetro C7. Valor 33 = desactivado
	C12 (desde v1.064)	MonLimCloseDoor <i>(Control de límite de cierre de puerta, entrada de CPP)</i>	0: Deshabilitado 1: Habilidadado N.O. 2: habilitado N.C.

C13	Floor not work ( <i>Piso no servido</i> )	0-33: acceso al piso denegado. En este piso, las puertas no se abren y el elevador queda fuera de servicio. Valor 33 = desactivado
C14	MonCircuitoSicurezza ( <i>Monitoreo de la entrada RES</i> )	0: Deshabilitado 1: Habilitado
C15	Timer RCB CP ( <i>Retardo subida de cierre cuertas CP</i> )	0 – 50 decimas de segundo
C16	Manage Pit ( <i>Gestión de el reseteo despues del acceso al foso</i> )	0: Error 74 cuando se ha accedido al foso (con 81.20), ocurre con la activación de la llave de emergencia (entrada IN7 en CHM_MAN) y para restablecerlo, debes girar la llave de emergencia dos veces.  1: Error 74 cuando se ha accedido al foso (con 81.20), ocurre con la activación de la entrada de revision del foso y para restablecerlo solo tienes que girar la llave de emergencia una vez (entrada IN7 en CHM_MAN).
C17	Check Photocell (Control y monitoreo del correcto funcionamiento de la fotocélula)	0-20 = Número de intervenciones (número de veces que la fotocélula nunca interviene durante el aparcamiento al piso) 0 = función deshabilitada (Una vez que se ha activado el número de intervenciones, se genera el error 135 y los íconos de fuera de servicio y mantenimiento se iluminan simultáneamente en los indicadores seriales.

## 6 D= Tiempos

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
D	D1	Tiempo fotocelula	1-255 segundos
	D2	Tiempo Baja velocidad	3-50 segundos.
	D3	Tiempo Alta velocidad	3-80 segundos.
	D4	Tiempo Recorrido	Tiempo máximo de marcha 1-255 segundos.
	D5	Tiempo 14 minutos.	Tiempo de llegada al nivel más bajo después de 14 minutos qu el equipio se detiene en un rellano. Sólo para los equipos hidraulicos. 0: Discapacitado 1: Activado
	D6	Piso Estacion	0 – 33 (seleccionar un piso, 33= discapacitado) <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
	Tiempo de envio al	1 – 30 minutos	

	piso de estacionamiento																	
D7	Tiempo Desaceleracion (Esto se utiliza para retrasar el cambio de velocidad de alta a baja)	0 – 20 decimos de segundo.  Este temporizador depende del tipo de selector (parámetro A3) y se habilita automáticamente con la velocidad intermedia (parámetro A4).																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Parametro A3</th> <th>Parametro A4</th> <th>Activacion Timer D7</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">0 –Selector normal (Desaceleración de ICV en subida y IF en bajada)</td> <td>2-Velocidad Intermedia activada</td> <td>En este caso el timer D7 no se tiene en cuenta. Los ajustes de ralentizaciones se realizan mediante el ajuste de los imanes IF e ICV.</td> </tr> <tr> <td>1- Velocidad Intermedia non activada</td> <td>En este caso el timer D7 no se tiene en cuenta. Los ajustes de ralentizaciones se realizan mediante el ajuste de los imanes IF e ICV.</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">1 – Selector invertido (Desaceleración de IF en subida y ICV en bajada)</td> <td>2- Velocidad Intermedia activada</td> <td>En este caso el timer D7 se tiene en cuenta únicamente en los pisos vecinos.</td> </tr> <tr> <td>1- Velocidad Intermedia non activada</td> <td>En este caso el se tiene en cuenta. Se retrasa el cambio de baja a baja velocidad en todas las plantas.</td> </tr> <tr> <td>2 – Selector Normal En la presencia de un piso corto o piso invertido.</td> <td>2- Velocidad Intermedia activada</td> <td>En este caso, el timer D7 se tiene en cuenta sólo cuando el equipo llegará a los pisos cortos o invertidos y este pisos son vecinos.</td> </tr> </tbody> </table>	Parametro A3	Parametro A4	Activacion Timer D7	0 –Selector normal (Desaceleración de ICV en subida y IF en bajada)	2-Velocidad Intermedia activada	En este caso el timer D7 no se tiene en cuenta. Los ajustes de ralentizaciones se realizan mediante el ajuste de los imanes IF e ICV.	1- Velocidad Intermedia non activada	En este caso el timer D7 no se tiene en cuenta. Los ajustes de ralentizaciones se realizan mediante el ajuste de los imanes IF e ICV.	1 – Selector invertido (Desaceleración de IF en subida y ICV en bajada)	2- Velocidad Intermedia activada	En este caso el timer D7 se tiene en cuenta únicamente en los pisos vecinos.	1- Velocidad Intermedia non activada	En este caso el se tiene en cuenta. Se retrasa el cambio de baja a baja velocidad en todas las plantas.	2 – Selector Normal En la presencia de un piso corto o piso invertido.	2- Velocidad Intermedia activada	En este caso, el timer D7 se tiene en cuenta sólo cuando el equipo llegará a los pisos cortos o invertidos y este pisos son vecinos.
		Parametro A3	Parametro A4	Activacion Timer D7														
		0 –Selector normal (Desaceleración de ICV en subida y IF en bajada)	2-Velocidad Intermedia activada	En este caso el timer D7 no se tiene en cuenta. Los ajustes de ralentizaciones se realizan mediante el ajuste de los imanes IF e ICV.														
			1- Velocidad Intermedia non activada	En este caso el timer D7 no se tiene en cuenta. Los ajustes de ralentizaciones se realizan mediante el ajuste de los imanes IF e ICV.														
		1 – Selector invertido (Desaceleración de IF en subida y ICV en bajada)	2- Velocidad Intermedia activada	En este caso el timer D7 se tiene en cuenta únicamente en los pisos vecinos.														
1- Velocidad Intermedia non activada	En este caso el se tiene en cuenta. Se retrasa el cambio de baja a baja velocidad en todas las plantas.																	
2 – Selector Normal En la presencia de un piso corto o piso invertido.	2- Velocidad Intermedia activada	En este caso, el timer D7 se tiene en cuenta sólo cuando el equipo llegará a los pisos cortos o invertidos y este pisos son vecinos.																

			<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1- Velocidad Intermedia non activada</td> <td>En este caso, el timer D7 se tiene en cuenta sólo cuando el equipo llegará a los pisos cortos o invertidos</td> </tr> </table>		1- Velocidad Intermedia non activada	En este caso, el timer D7 se tiene en cuenta sólo cuando el equipo llegará a los pisos cortos o invertidos
	1- Velocidad Intermedia non activada	En este caso, el timer D7 se tiene en cuenta sólo cuando el equipo llegará a los pisos cortos o invertidos				
D8	Tiempo ocupado	0 – 10 segundos.				
D9	Tiempo Perdida Cerrojos	1 – 5 segundos.				
D10	Retardo a la Parada	0 – 20 decimas de segundo. Añadido al timer D26 se obtiene el tiempo de total de retraso de la parada en zona.				
D11	Tiempo Ciclo Emergencia	1 – 20 segundos.				
D12	Tiempo K96	1 – 20 segundos.				
D13	Tiempo TSD en marcha	1 – 50 decimas de segundo. <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>				
D14	Tiempo TSD en piso	1 – 50 decimas de segundo. <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>				
D15	Tiempo Renivelacion	1-20 segundos				
D16	Tiempo apertura puertas despues intervencion fotocelula	0-20 decimas de segundo . Tiempo de retraso dal comando de la apertura de la puertas AP a la intervención de la fotocélula durante el cierre de puertas.				
D17	Ritorno Post-revisión	(0 – 20 sec) Tiempo despues el equipo sale de la inspeccion y va para la corrección de fase.				

		Si este tiempo se programa a 0, el equipo no va a hacer la corrección de fase pero almacena la posición actual.
D18	Tiempo GONG	0 – 20 Segundos (0= discapacitado).
D19	Tiempo retardo Freno	1 – 20 decimas de segundo. Timer activado solo cuando F6 = 2 o 4. <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
D20	Tiempo retardo Contactor de marcha	1 – 20 decimas de segundo. Timer Attivato solo cuando F6 = 2 o 4. <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
D21	Tiempo Recorrido en Emergencia	0 – 180 decimas. Veease capitulo 15.11
D22	Tiempo Max register	0 – 255 segundos.  Tiempo en el cual , la tarjeta almacena la reservacion.Despues este tiempo cancela las llamadas creando l'Error 77. Cuando D22 es configurado = 0 esta funcion es discapacitada.
D23	Tiempo Control Encoder	1 – 100 decimas  Tiempo para el que se controla la rotación correcta del encoder. En particular, comprobar si la dirección leída por el encoder es coherente con el sentido de la marcha que está estableciendo la BR200. Esto genera los errores 120, 121,122 .Estos errores no son bloqueadores pero cancelan inmediatamente el mando y todas las llamadas en la memoria.
D24	Tiempo CB (Tiempo Relè carga de bateria)	0 – 255 segundos.  En mando de emergencia, Tiempo reservado al relè del cargador de bateria.
D25	Tiempo TB on Start (Tiempo retraso de baja velocidad en arranque)	0 – 90 decimas de segundo.  Tiempo en la que se parte en alta velocidad para cambiar en baja, para dar mayor empuje en caso de dificultades en el arranque
D26	Retardo a la Parada 2	0 – 9 centésimas de segundo.Añadido al timer D10 se obtiene el tiempo de retraso de parada total en la zona.
D27	Delay Input (Tiempo de retraso para leer las entradas de IF e ICV)	0-50 ilésimas de segundo

## E= Errores

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
E	E1	Avarias	Lista de errores históricos. Código error y el número de horas que se produjo
	E2	Reset avarias	Nota: solo se permite reiniciar si no hay fallas de bloqueo (desde v1.066)
	E3	Frecuencia avarias	Cantidad de veces que ocurrieron errores
	E4	Diagnostico Error 132	Número de veces que se produjeron los errores 132 con los tiempos respectivos (máx. 20 errores)

## F= Attivazioni Ingressi / Uscite

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
F	F1	60 Grados (Activación del control de 60 grados. Impianto hidráulico)	0: Discapacitado 1: Activo N.A. 2: Activo N.C.
	F2	Sobrecarga (Entrada 74 para activación sobrecarga)	0: Discapacitado 1: Activo N.A. Piloto fijo 'SVC' 2: Activo N.C. Piloto fijo 'SVC' 3: Activo N.A. Piloto parpadeante 'SVC' 4: Activo N.C. Piloto parpadeante 'SVC'
	F3	Fondo Movil (Entrada FM)	0: Mensaje inspeccion provisoria activa 1: Discapacitado 2: Activo N.A. 3: Activo N.C.
	F4	Activacion GONG	0 : Activacion GONG durante el cambio en baja velocidad. 1 : Activacion GONG durante la apertura puertas.
	F5	Termico Motor (Entrada TMS para habilitacion control termica motor)	0: Discapacitado 1: Activo N.A. 2: Activo N.C.
	F6	Activation out ABCD (Activacion configuracion Salidas A-B-C-D)	0: Habilidadacion ABCD para código binario 1: Habilidadacion ABCD para código Gray 2: Habilidadacion ABCD para mando del variador (General Purpose) 3: Habilidadacion ABCD para configuración premontada 4: Habilidadacion ABCD para configuración premontada + mando variador (General Purpose) 5: Habilidadacion ABCD para indicadores mando hilo a hilo 6: Habilidadacion ABCD para código binario invertido Ver el párrafo correspondiente.
	F7	Activation OT1 –	0: Discapacitado

		OT2	1: Salida OT1 utilizada para el comando de cierre de la puerta forzada para el mando bomberos. Ver el párrafo correspondiente. 2: Activacion micro-nivelacion 3: Salida de freno temporizada para motores PM 4: Salida temporizada para Estella-Triángulo 5: Salida temporizada K380
F8		Sensor logic IF-ICV	0: Sensores IF-ICV que se utilizan como N.A. 1: Sensores IF-ICV que se utilizan como N.C.

### G= Activaciones dispositivos externos

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
G	G1	Activacion tarjeta Cod16	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G2	Activacion Display seriales CAN	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G3	Activacion SMS	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G4	Serial Externas (Habilitacion llamadas externas en serial CHM2S)	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G5	Control Alta-Baja (Habilitacion control Alta-Baja entradas APG/ CPP)	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G6	Serial Cabina (Habilitacion serial Cabina tarjeta COP)	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G7	Configuracion nZEN (Activacion comunicacion tarjeta nZen)	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G8	Arrows next (Activacion flechas de proxima direccion su CHM2S)	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G9	Activacion tarjeta GateboxEsse	0 : Discapacitado 1 : Activado
	G10	Activacion Link-Lcd/ Link-Card	0 : Discapacitado 1 : Activado

## H= Opciones

	PARAMETRI	DESCRIZIONE	VALORE
H	H1	Max numero redistro call (Numero maximo de llamadas reservadas en Cabina, solo para equipos con mando en colectivo)	2 - 31 Llamadas reservadas
	H2	Piso Offset (Offset de piso para Display)	De -10 a 10.
	H3	PCP Virtual (Activacion PCP virtual sobre las llamadas)	0: Discapacitado 1: Activado. Ver el párrafo correspondiente.
	H4	Maniobra Simplificada	0: Discapacitado 1: Activado Despues una llamada, seran canceladas todas las llamadas reservadas externas (subida y bajada) del mismo piso.
	H5	Numero intervencion FotoCelula.	0 – 5 numero intervenciones despues lo que todas las llamads en memoria seran canceladas
	H6	Mando hospital Dinamo	0: Discapacitado 1: Activado Ver el párrafo correspondiente.
	H7	Configuracion AL (Activacion alarma sobre serial EXT chm2s o display)	0: Segnalazione di Presente abilitata (Solo per Manovra Universale A6 = 2). 1: Segnalazione di Allarme abilitata (Solo per Manovra Universale A6 = 2).
	H8	Activation GNG COP (Activacion gong sobre la tarjeta COP)	0: el gong es discapacitado para la tarjeta COP 1: el gong es activado para la tarjeta COP
	H9	Modulo sicurezza (Activacion modulo de seguridad)	0: Control del modulo non activo 1: Control del modulo activo
	H10	Priority Manouvrer (Mando llamada prioritaria)	0: Discapacitado 1: Activado Ver el párrafo correspondiente.
	H11	Disable ext calls (Desactivación llamadas externas - Entrada IT1)	0: Siempre se aceptan llamadas externas 1: llamadas externas están desactivadas. Ellos son aceptados únicamente si la entrada IT1 está activa Ver el párrafo correspondiente.

H12	Fault after MAN (Sobrerrecorrido y foso reducidos)	0 : Inactivo 1 : Al salir del modo de inspeccion, si estamos en presencia de un foso o de un sobrerrecorrido reducidos el equipo se queda fuera de servicio. <i>Ver el párrafo correspondiente.</i>
H13	Call Out Clear	0 : Inactivo 1 : Activado. Cuando se inserta la entrada PAP (botón de apertura de la puerta) durante 4 segundos, se cancelan todas las llamadas de cabina .
H14	Floor logic inv (Piso X con lógica deceleración invertida)	50 – 83: Por ejemplo, 51 = ralentización inversa en el entre-piso X
H15	Double Click	0: inactivada 1: activada Esta funcion permite de anular individualmente una llamada reservada activa pulsando 2 veces rapidamente el mismo pulsador.
H17	In Arrivo/posizioni (Configuración de terminales desde 16 a 23)	0: inactivada 1: activada. A los terminales 16-23 trabajan como segnalization de llegando. Estos terminales pierden la funcionalidad como conexiones de el indicador para Hilo a Hilo.
H17	Out Service at floor (Bloqueo despues la llegada al piso)	0: los errores 46 y 47 no son errores de bloqueo 1: los errores 46 y 47 son errores de bloqueo una vez que se ha alcanzado el primer piso útil y se han abierto las puertas.
H18	Offset Inf S1 (Esclavo 1 para Duplex)	0 -10
H19	Offset Inf S2 (Esclavo 2 para Duplex)	0 -10
H20	Exclusion Sensor (Exclusión de los sensores de la línea serial)	0: Discapacitado 1: Activado
H21	Floor logic inv (Piso Y con lógica deceleración invertida)	50 – 83: Por ejemplo, 51 = ralentización inversa en el entre-piso Y
H22	Funcionamiento de las flechas	0: Flechas de dirección 1: Flechas de proxima dirección
H23	Mask man81.20 (Maschera ingressi MAN81.20)	Configúrar en 1 con versiones anteriores de tarjetas CHM_MAN (tarjeta para norma EN81.20 europea)

0: Discapacitado  
1: Activado

### I= Pantalla

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
I	I1	Version Firmware	X.YY
	I2	Monitor CHM	Monitor llamadas paralelas y seriales
	I3	Monitor ENC	Monitor encoder
	I4	Num Run Total (Cuenta total de viajes)	Numero de viajes realizados. Este contador no se puede reajustar.
	I5	Num Run Part (Cuenta parcial de viajes)	Numero de viajes realizadas despues el ultimo reajuste
	I6	Reset Run Part (Reset cuenta viajes)	Reajuste de los viajes parciales realizados
	I7	Maschera Slave	
	I8	Monitor CHM Slave	

### L= Password

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
L	L1	Recuperar password	Cadena cifrada
	L2	Restaurar en default	1: Habilita los parámetros de reajuste a la última configuración guardada con el PC

### N= Absolute Encoder

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
N	N1	Pulley (Polea)	1 – 1000 mm. Diámetro de la polea
	N2	Encoder (PPR)	4 – 4096. El número de impulsos de la rotación del encoder
	N3	Roping (Disparo)	1= 1:1 , 2=2:1, 4=4:1 . Factor de disparo del equipo
	N4	Ratio (Reducción)	1 – 50. Para las maquinas gearless es 1; Sobre las maquinas normal, comprobar el tipo de reduccion

		(Ejemplo: 1/37)
N5	Stop Spaces (Distancia de desaceleración)	Distancia de desaceleración D2, D3, D4, D5, D6, D7 relativas a la velocidad V2, V3, V4, V5, V6, V7. Todas en cm.
N6	Stop Creepless (Distancia Creepless)	0 – 50 cm. Preparación para la “parada rapida”
N7	Rephasing speed (Velocidad de Recuperación)	Permite de elegir cuál de las 7 velocidades disponibles que tiene que hacer para la corrección del factor de potencia
N8	Velocic. Revision (Velocidad de inspeccion)	Permite de elegir cuál de las 7 velocidades disponibles tiene que ir la cabina en la procedura de inspeccion
N9	Car Speed (Velocità equipo)	10 - 1000 cm/s.
N10	Margin Encoder (Tolerancia encoder)	0 – 100 mm. Valor máximo permitido de descarto en el punto de lectura del sensor ZP ,en marcha.
N11	Margin Encoder Stop (Tolerancia encoder en parada)	0 – 100 mm. Valor máximo permitido de descarto en el punto parada
N12	Sensivity ZP (Sensibilidad del inductor Zp)	0-255. Le permite introducir la tolerancia del sensor ZP con respecto a la histéresis magnética y el anti-rebote.
N13	Logic Th (Umbral lógica)	0-1. Activación lógica para el control de el feedback de el variador en relación con el alcanzar de la velocidad real establecida.
N14	Speed Autorun (Codificador de velocidad de autoaprendizaje)	1 - 2. Se utiliza para elegir la velocidad (1 o 2) para realizar el procedimiento de autolearning de el motor (N99).
N15	Output Speed (Salidas velocidades)	0: Las salidas de referencia velocidades del variador se devuelven a las salidas O0, O1, O2 de la tarjeta BR-ENC 1: Las salidas de referencia velocidades del variador se devuelven a las salidas TB, TS, PAT de la tarjeta controladora BR.
N99	Read Encoder (Inicio captura)	Parámetro para permitir la adquisición de las cotas del encoder en el pasado.

## M= CANopen

	PARAMETROS	DESCRIPCION	VALOR
	M1	Abilitazione porta CANopen	0 = CANopen Discapacitado 1 = Activado
	M2	Nodo ID CANopen	0-20

<b>M</b>	M3	Logica CANopen	1 = lógica Fuji 1 = lógica Gefran
	M4	Forward / Reverse	0: Discapacitado 1: Activado
	M5	Door control	0: Discapacitado 1: Activado

**X= Parámetros reservados**

## 2 Descripción Entradas / Salidas 0-15

En la tarjeta BR50L son disponible 15 Entradas y Salidas programables. La programación depende del número de paradas y del tipo de despacho de llamada del equipo.

### 2-50 Descripción de las entradas 0-15 programables

ENTRADAS	PARALELA con mando hilo a hilo		
	MANOVRA UNIVERSALE (A6 = 1)	DESPACHO UNIVERSAL <i>INT/EXT SEPARADAS</i> o COLECTIVO BAJADA (A6 = 2 o 4)	DESPACHO COLECTIVO SUBIDA Y BAJADA (A6 = 5)
0	C0	C0	C0
1	C1	C1	C1
2	C2	C2	C2
3	C3	C3	C3
4	C4	C4	C4
5	C5	C5	-
6	C6	C6	-
7	C7	C7	-
8	C8	E0	S0
9	C9	E1	D1
10	C10	E2	S1
11	C11	E3	D2
12	C12	E4	S2
13	C13	E5	D3
14	C14	E6	S3
15	C15	E7	D4
<b>Numero max de paradas</b>	15	8	5

ENTRADAS	CONEXION CABINA Y PASILLOS EN PARALELO		
	DESPACHO UNIVERSAL(A6 = 1)	DESPACHO UNIVERSAL INT/EXT SEPARADAS o COLECTIVO BAJADA (A6 = 2 o 4)	DESPACHO COLECTIVO SUBIDA Y BAJADA (A6 = 5)
0	C0	C0	S0
1	C1	C1	D1
2	C2	C2	S1
3	C3	C3	D2
4	C4	C4	S2
5	C5	C5	D3
6	C6	C6	S3
7	C7	C7	D4
8	C8	C8	S4
9	C9	C9	D5
10	C10	C10	S5
11	C11	C11	D6
12	C12	C12	S6
13	C13	C13	D7
14	C14	C14	S7
15	C15	C15	D8



Tarjeta CHM 1 – verifique la posición de los interruptores como se muestra en la figura

(CHM1) 0	-	E0	C0
(CHM1) 1	-	E1	C1
(CHM1) 2	-	E2	C2
(CHM1) 3	-	E3	C3
(CHM1) 4	-	E4	C4
(CHM1) 5	-	E5	C5
(CHM1) 6	-	E6	C6
(CHM1) 7	-	E7	C7
(CHM1) 8	-	E8	C8
(CHM1) 9	-	E9	-
(CHM1) 10	-	E10	-
(CHM1) 11	-	E11	-



Tarjeta CHM 2 – verifique la posición de los interruptores como se muestra en la figura

(CHM2) 0	-	E12	-
(CHM2) 1	-	E13	-
(CHM2) 2	-	E14	-
(CHM2) 3	-	E15	-
(CHM2) 4	-	-	-
(CHM2) 5	-	-	-
(CHM2) 6	-	-	-
(CHM2) 7	-	-	-

(CHM2) 8	-	-	-
(CHM2) 9	-	-	-
(CHM2) 10	-	-	-
(CHM2) 11	-	-	-

Numero max de paradas	16	16	9
-----------------------	----	----	---

CONEXIONES DE LLAMADAS DE CABINA EN "SERIE" (Tarjeta COP)		CONEXIONES LLAMADAS DE PISOS PARALELAS		
ENTRADAS EN LA TARJETA COP		ENTRADAS EN LA TARJETA BR200	DESPACHO UNIVERSAL O COLECTIVO BAJADA (A6 = 2 o 4)	DESPACHO UNIVERSAL O COLECTIVO SUBIDA / BAJADA (A6 = 5)
(COP1) 0	C0	0	E0	S0
(COP1) 1	C1	1	E1	D1
(COP1) 2	C2	2	E2	S1
(COP1) 3	C3	3	E3	D2
(COP1) 4	C4	4	E4	S2
(COP1) 5	C5	5	E5	D3
(COP1) 6	C6	6	E6	S3
(COP1) 7	C7	7	E7	D4
(COP1) 8	C8	8	E8	S4
(COP1) 9	C9	9	E9	D5
(COP1) 10	C10	10	E10	S5
(COP1) 11	C11	11	E11	D6
(COP2) 0	C12	12	E12	S6
(COP2) 1	C13	13	E13	D7
(COP2) 2	C14	14	E14	S7
(COP2) 3	C15	15	E15	D8
(COP2) 4	C16			
(COP2) 5	C17			
(COP2) 6	C18			
(COP2) 7	C19			
(COP2) 8	C20			
(COP2) 9	C21			
(COP2) 10	C22			
(COP2) 11	C23			



Tarjeta CHM 1 – verifique la posición de los interruptores como se muestra en la figura

-	-	(CHM1) 0	E16	S8
-	-	(CHM1) 1	E17	D9
-	-	(CHM1) 2	E18	S9
-	-	(CHM1) 3	E19	D10
-	-	(CHM1) 4	E20	S10
-	-	(CHM1) 5	E21	D11

-	-	(CHM1) 6	E22	S11
-	-	(CHM1) 7	E23	D12
-	-	(CHM1) 8	-	S12
-	-	(CHM1) 9	-	D13
-	-	(CHM1) 10	-	S13
-	-	(CHM1) 11	-	D14



Tarjeta CHM 2 – verifique la posición de los interruptores como se muestra en la figura

-	-	(CHM2) 0	-	S14
-	-	(CHM2) 1	-	D15
-	-	(CHM2) 2	-	S15
-	-	(CHM2) 3	-	D16
-	-	(CHM2) 4	-	S16
-	-	(CHM2) 5	-	D17
-	-	(CHM2) 6	-	S17
-	-	(CHM2) 7	-	D18
-	-	(CHM2) 8	-	S18
-	-	(CHM2) 9	-	D19
-	-	(CHM2) 10	-	-
-	-	(CHM2) 11	-	-

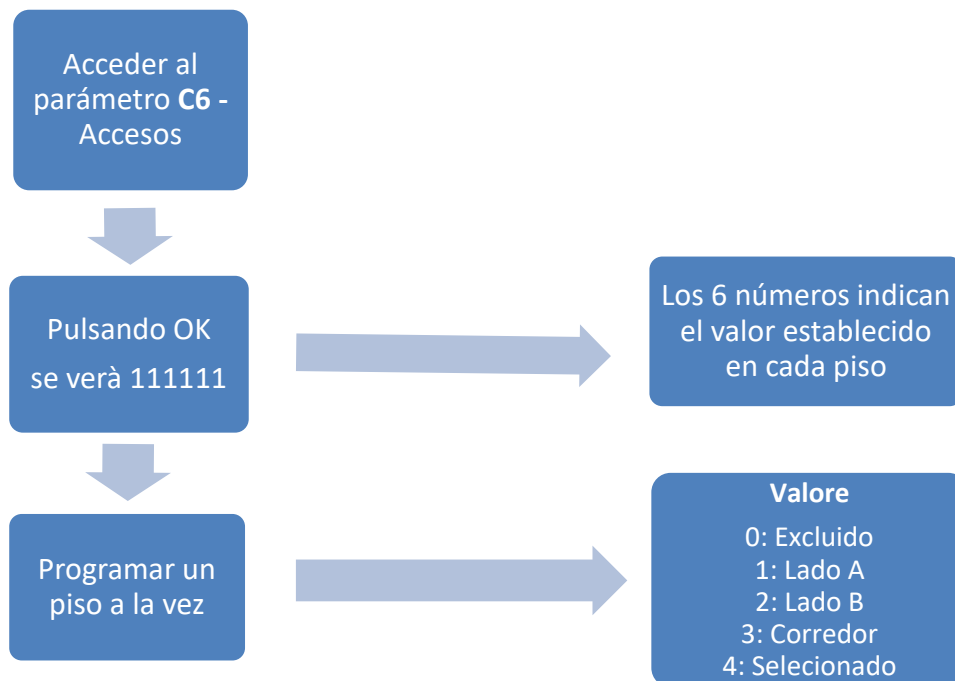
<b>Numero max de paradas</b>	<b>24</b>	<b>Numero max de paradas</b>	<b>24</b>	<b>20</b>
------------------------------	-----------	------------------------------	-----------	-----------

## 2-51 Configuración de accesos selectivos

Los accesos son selectivos cuando se está en presencia de un ascensor en el que dos o tres entradas en el mismo piso son totalmente independientes.

En este caso, cada puerta selectiva corresponde prácticamente a una sola parada, y luego el número de llamadas (*número de botones de llamada*) es mayor que el número de los pisos del ascensor.

Como programar el acceso selectivo:



### Ejemplo: Cómo establecer la selección en la planta 2

#### 1. Seleccionar el parámetro C6

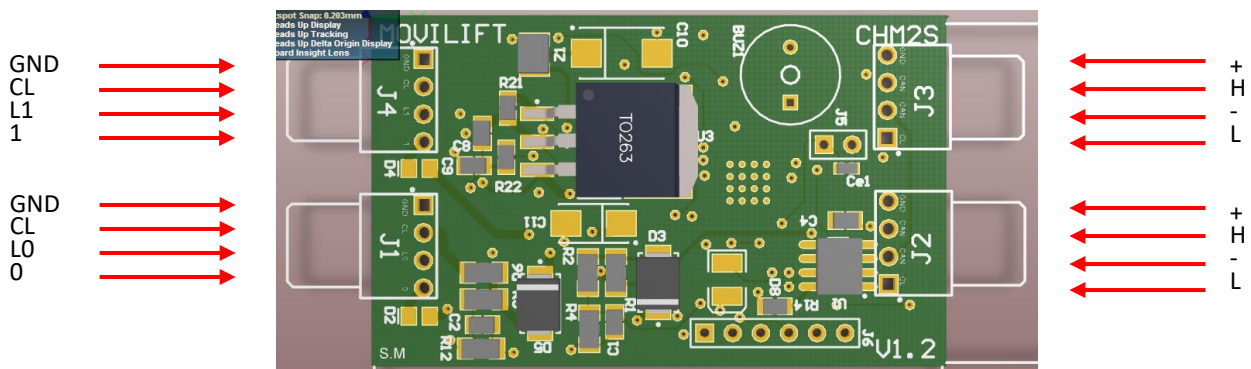
<b>Planta 0 :</b>	Abertura Lado A	<b>(Valor 1)</b>
<b>Planta 1 :</b>	Abertura Lado A	<b>(Valor 1)</b>
<b>Planta 2A:</b>	Abertura Selectiva Lado A	<b>(Valor 1)</b>
<b>Planta 2B:</b>	Abertura Selectiva Lado B	<b>(Valor 2)</b>
<b>Planta 3:</b>	Abertura Lado A	<b>(Valor 1)</b>
<b>Planta 4:</b>	Abertura Lado A	<b>(Valor 1)</b>
<b>Planta 5 :</b>	Abertura Lado A	<b>(Valor 1)</b>

1-La configuración de mapeo cambia de la siguiente manera

0	C0	C0	C0
1	C1	C1	C1
2	C2A	C2A	C2A
3	C2B	C2B	C2B
4	C3	C3	C3
5	C4	C4	C4
6	C5	C5	C5
7	C6	C6	-

### 4.1 Funcionamiento del la tarjeta CHM2S (serial externa de pasillo)

#### Layout conexiones



#### Descripción de las conexiones

<p>Conexión de botón de llamada / piloto a los conectores J1 y J4</p>	<p>The diagram shows a button with a switch symbol. It is connected to four pins: GND (ground), CL (positive), L1 (output light call), and L0 (input call).</p>
---	---

Conector	Descripción
J1 = conector de botón de llamada	GND= Negativo CL= Positivo L1 = Salida luz llamada 1 = Entrada llamada
J4 = conector de botón de llamada / señal	GND= Negativo CL= Positivo L0= Salida luz llamada 0= Entrada llamada

<b>J2 = conector de alimentacion / serie</b>	+= entrada positiva piloto H = entrada serial CanH - = entrada negativa piloto L= entrada serial CanL
<b>J3 = conector de alimentacion / serie</b>	+= entrada positiva piloto H= entrada serial CanH - = entrada negativa piloto L= entrada serial CanL

<b>J2 / J3 = conector pulsante de llamada versión obsoleta (no @)</b>	+= entrada positiva piloto H= entrada serial CanH L= entrada serial CanL - = entrada negativa piloto
---	---

La llamada se conecta al conector J1 (si el S / B colectivo es la llamada directa) y al J4 se conecta la señal de alarma o Presente (ver parámetro H7) o la llamada ascendente (si se trata de S / B colectiva).

Pasos de programación:

- 1- Cerrar el jumper J5
- 2- Presione el pulsador de llamada (J1) N veces para programar el piso requerido. (Por ejemplo, con una presión, la llamada al piso más bajo está programada, con dos en la segunda parada, etc.).
- 3- Retire el J5 Jumper
- 4- Compruebe si la llamada se realiza

El piso programado se puede verificar de la siguiente manera:

- 1- Desconecte la alimentación de la placa CHM2s (desconecte los enchufes J2 y J3)
- 2- Cerrar el jumper J5
- 3- Vuelva a conectar la fuente de alimentación con los enchufes J2 y J3 (el LED D8 parpadea un segundo)
- 4- Compruebe el número de pitidos de sonido que emite la tarjeta (por ejemplo, dos pitidos = programados en la segunda parada)

N.B si se cierra el puente sin siquiera presionar el botón de bajada una vez, la tarjeta no pierde la programación del piso anterior.

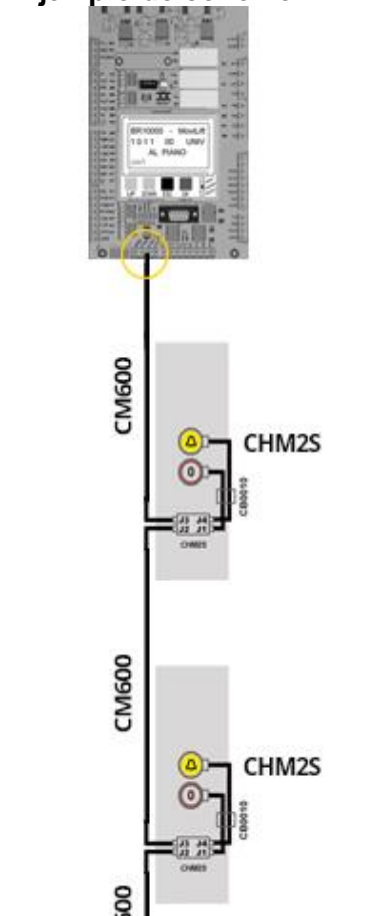
LED de diagnóstico (led D8):

**Intermitente con un un segundo de intervalo** = comunicación en serie óptima

**Parpadeo rápido** = comunicación serial incorrecta o en presencia de ruido

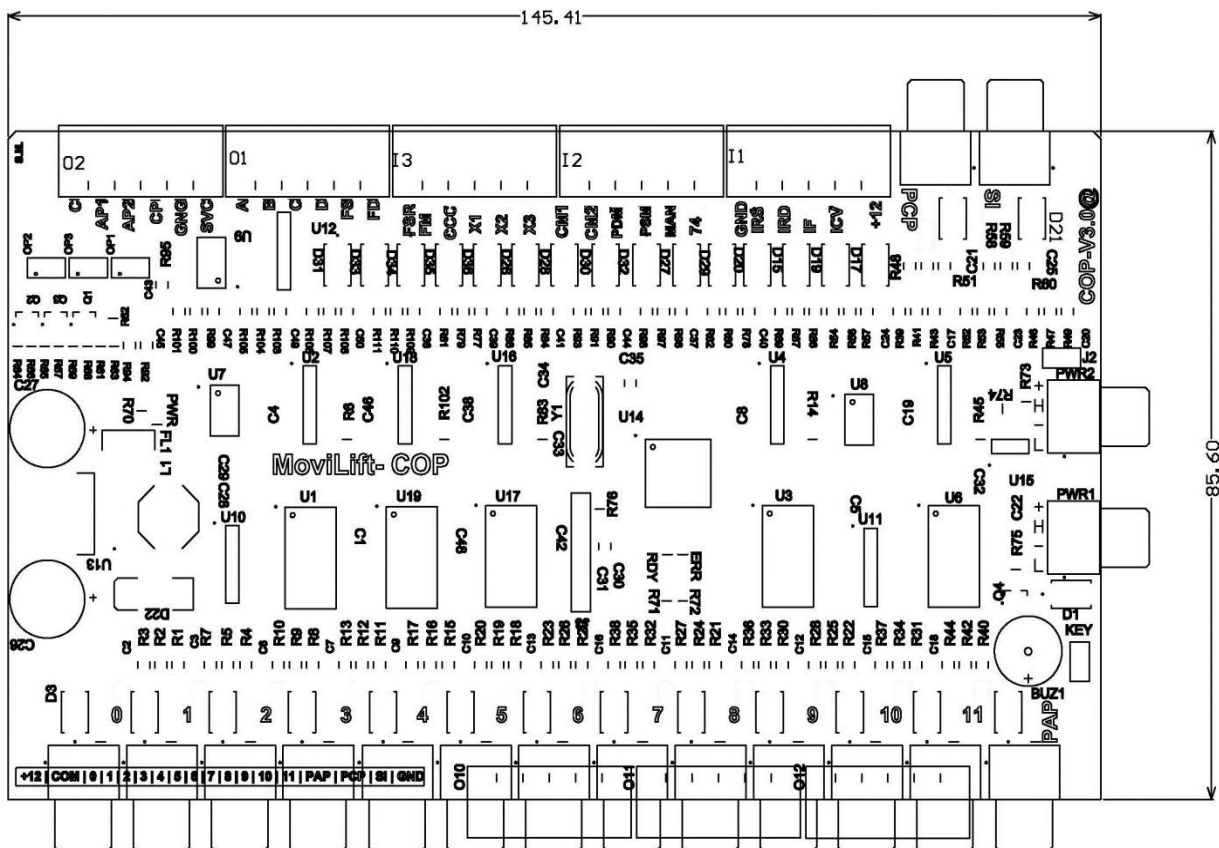
**Luz constante** = sin comunicación

### Ejemplo de conexión



## 4.1 La tarjeta serial COP

La tarjeta **COP** recopila toda la información del techo de la cabina (llamadas, sensores, fotocélulas, sobrecarga, comandos del operador de la puerta, etc.). Conectado a la placa base a través del bus CAN a través de un cable de 4 hilos con conector EXCON (nombre CM600 o cable CM100 con 2 hilos para datos + 2 para fuente de alimentación).



## DATOS TÉCNICOS

DIMENSIONES TARJETA	145mm x 85mm
ALIMENTACION	12-24 VDC $\pm$ 10%
SOBREVOLTAJE ENTRADAS	30 V
CARGA SALIDA TRANSISTOR (MAX)	250 mA
CODIFICACION	CAN bus Movilift
PROGRAMACION	La tarjeta no necesita de ninguna programación
TEMPERATURA DE OPERACIÓN	De 0°C a +50°C
MASA DE REFERENCIA	La entrada GND de la tarjeta COP debe ser la misma de la BR200

## Conectores PWR1 e PWR2


Conector	Descripción
----------	-------------

<b>PWR1</b> = conector de alimentación / serie	+ = entrada positiva piloto H = entrada serial CanH - = entrada negativa piloto L = entrada serial CanL
<b>PWR2</b> = conector de alimentación / serie	+ = entrada positiva piloto H = entrada serial CanH - = entrada negativa piloto L = entrada serial CanL

Conexiones version obsoleta (no @)	+ = entrada positiva piloto H = entrada serial CanH L = entrada serial CanL - = entrada negativa luz
<b>PWR1/PWR2</b> = conector de alimentación / serie	

## Descripción ENTRADA-SALIDA


**ENTRADAS 0-11:** Son doce entradas de llamadas internas de cabina internos. Disponibles en conectores JST de 4 pines, descritos a continuación

	<b>GND</b> = Comun negativo llamada
	<b>CL</b> = Comun positivo llamada
	<b>L1</b> = Salida negativa para luz llamada
	<b>I1</b> = Entrada negativa para llamada

**ENTRADA PAP:** Cerrada a GND activa el comando de "puertas abiertas". Este comando permite de activar el comando para abrir las puertas cuando la cabina está en el suelo o permite de cancelar la llamada en curso durante los cierre de las puertas.

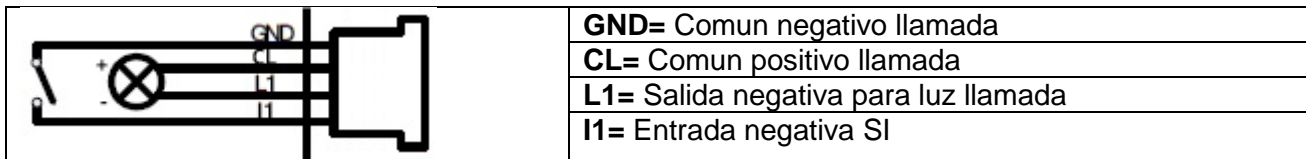
	<b>GND</b> = Comun negativo llamada
	<b>CL</b> = Comun positivo llamada
	<b>L1</b> = Salida negativa para luz llamada
	<b>I1</b> = Entrada negativa PAP

**ENTRADA PCP:** Cerrada a GND activa el comando de cierre anticipado de las puertas, en los sistemas colectivos SIMPLEX, elimina el tiempo de espera con las puertas abiertas durante las reservas.

	<b>GND</b> = Comun negativo llamada
	<b>CL</b> = Comun positivo llamada
	<b>L1</b> = Salida negativa para luz llamada
	<b>I1</b> = Entrada negativa PCP

**ENTRADA SI:** La entrada SI cerrada a GND activa el SERVICIO INDEPENDIENTE, para los SIMPLEX en

colectiva. Durante la activación de esta entrada se eliminarán las llamadas externas con el fin de servir la llamada interna de la cabina como preferencial.



**Atención! Para activar las entradas, debe cerrarlas con GND**

**Entradas +12:** Entrada de alimentación auxiliar - positiva +12/24Vdc.

**ENTRADAS ICV-IF:** Entradas de sensores de cambio de velocidad y zona de parada.

**ENTRADA IRD-IRS:** Entradas de los sensores de nivelacion bajada (IRD) y nivelacion subida (IRS).

**ENTRADAS GND:** Salida de alimentación auxiliar - positiva -12/24Vdc.

**ENTRADA 74:** La entrada se activa por la sobrecarga de la cabina. Esta entrada se puede ajustar al parámetro F2 de la BR200. La entrada puede ser activo NC o NA. Cuando la entrada está activa, la cabina se mantiene en el piso con las puertas abiertas y el ocupado encendido hasta el reset del estado de la entrada. Un señal luminoso (SVC) indicará la condición de sobrecarga de la cabina. Las llamadas de cabina permanecen desactivadas

**ENTRADA MAN:** La entrada cerrada a GND permite la función MANTENIMIENTO TECHO CABINA. Las llamadas internas / externas están excluidas con ocupado activo.

**ENTRADAS PSM-PDM:** Cerrado de forma individual a GND dejan el mando de subida y bajada en botonera de mantenimiento en el techo de la cabina.

**ENTRADAS CM1-CM2:** La entrada cerrada a GND devuelve el estado de la FOTOCELULA o del REAPERTURA MECÁNICA del primero acceso puertas de la cabina (CM1) o del segundo acceso puertas a la cabina (CM2).

**ENTRADAS X1-X2-X3:** Vease capítulo 5

**ENTRADA CCC:** La entrada cerrada a GND activa la "carga completa". En el Simplex colectivos excluye la ejecución de las llamadas externas, hasta la recuperación de contacto en posición no activa.

**ENTRADA FM:** La entrada es activada por el contacto de fondo del foso. Esta entrada se puede ajustar en el parámetro F3 de la BR200. La entrada puede ser activo NC NA. Cuando la entrada está activa, la cabina se mantiene en el piso con las puertas abiertas con el ocupado encendido sucesivamente hasta el reset del estado de la entrada. Las llamadas de cabina permanecen habilitadas.

**¡Atención! Las salidas son transistores con tensiones negativas (GND) y con una carga máxima de 250 mA.**

**SALIDA FSR:** Salida de señalización del fuera de servicio.

**SALIDAS FS-FD:** Son salidas que enciendan la iluminación de " DIRECCIÓN EN SUBIDA" Y "DIRECCIÓN EN BAJADA". En los equipos con mando UNIVERSAL esas señalizaciones solamente se interpretan como el movimiento real del equipo.

**SALIDAS D-C-B-A:** Estas salidas corresponden a el código binario para la indicación del piso. En el caso en el que el parámetro de la F6 BR200 se establece en 3 o 4, la salida A informa del estado de el ocupado mientras que las salidas B-C-D no tiene ninguna funcionalidad

**SALIDA SVC:** Es la salida que activa la señalización de sobrecarga cuando es activo comando "74". La señalización se puede hacer intermitente o fija dependiendo de la programación del parámetro F2 de BR200.

**SALIDA GNG:** Salida "Gong". Es posible :

- activarlo a la apertura de la puerta de cabina o en el intercambio en baja velocidad al parámetro F4.
- activar o desactivar la salida al parametro H8
- la duración de la activación al parámetro D18.

**SALIDA CP:** Se trata del comando de CIERRE DE PUERTAS. La salida es un transistor donde el común es la salida C. La salida puede controlar directamente una tarjeta de operador de puertras en el caso de operadores electrónicos, de lo contrario es indicado de interconectar esta salida con un relé de 12V.

**SALIDA AP2:** Se trata del comando de APERTURA PUERTAS en el segundo acceso. Se puede conectar directamente a la placa del operador electrónico y el común es la salida C. Al ser una salida de transistor, si las absorciones son altas, sugerimos interconectar un relé de 12V.

**SALIDA AP1:** Se trata del comando de APERTURA PUERTAS, es habilitado para controlar el operador definido "LADO A" en el caso de aplicaciones de doble acceso. La salida es un transistor donde el común es la salida C. Al ser una salida de transistor, si las absorciones son altas, sugerimos interconectar un relé de 12V.

**SALIDA C:** Es el común de los comandos Apertura / Cierre puertas

## DESCRIPCION JUMPER KEY – J2

En la placa COP hay dos jumper: J2 e KEY.

El jumper KEY si está abierto ,es para desactivar el común de las entradas de llamada.

El jumper J2 activa la impedancia de 120ohm, necesaria en la comunicación serial CAN-BUS.

## Diagnosticos

La tarjeta tiene el LED RDY y el LED ERR que permiten monitorear el estado de la tarjeta.

**En el caso de una operación normal:**

Led RDY= Parpadeante una vez por segundo

Led ERR= Apagado

**En caso de conexiones serie H y L incorrectas o faltantes:**

Led RDY= Parpadeo rápido

Led ERR= Apagado

## 5 Descrizione delle Connessioni

### 6 A/B/C/D

Estas salidas pueden realizar múltiples funciones. Ellos pueden ser programados al parámetro F6.

7

**NOTA:** En presencia de un sistema hidráulico (A5 = 3) y una enmienda A3 activada para el sistema hidráulico (B1 = 2), la salida D no realiza ninguna de las siguientes funciones, sino que se utiliza como una segunda válvula de descenso.

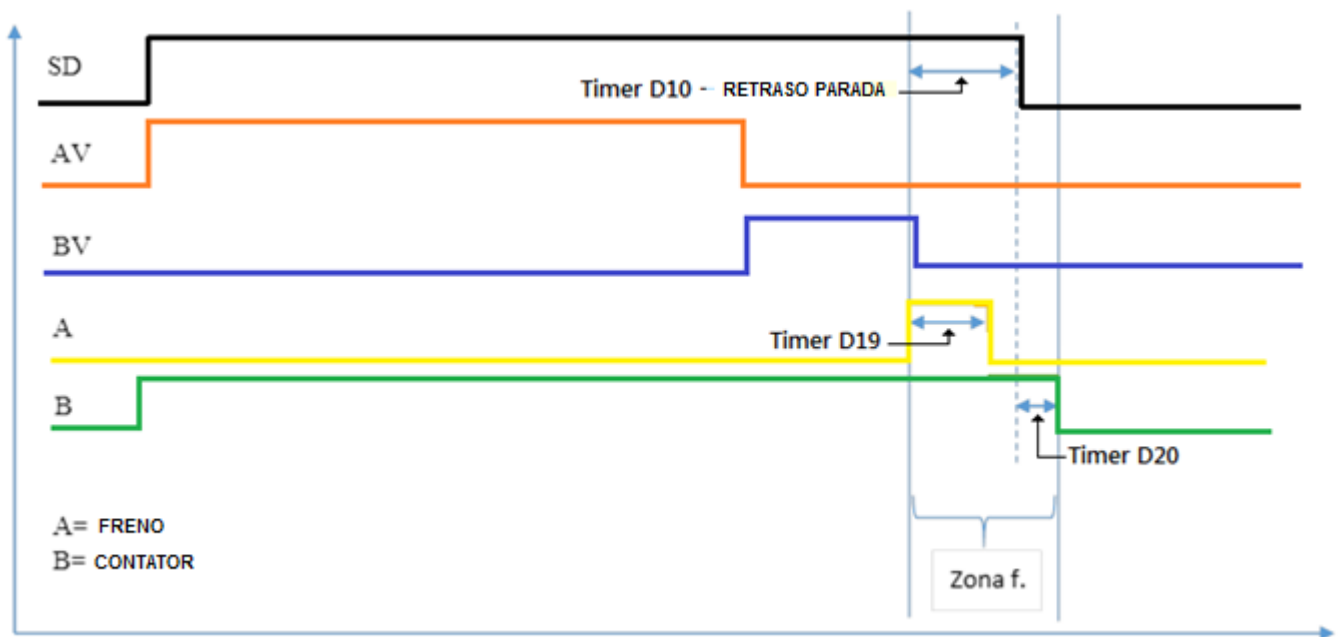
8

9 **F6 = 0** : Las salidas A-B-C-D corresponden al código Binario para la indicación del piso. Como se informa en la siguiente tabla:

Piso	D	C	B	A
0	0	0	0	0
1	0	0	0	1
2	0	0	1	0
3	0	0	1	1
4	0	1	0	0
5	0	1	0	1
6	0	1	1	0
7	0	1	1	1
8	1	0	0	0
9	1	0	0	1
10	1	0	1	0
11	1	0	1	1
12	1	1	0	0
13	1	1	0	1
14	1	1	1	0
15	1	1	1	1

**F6 = 2** : Las salidas A-B-D se utiliza para pilotar los inversores. El inversor General Purposes no se ocupa de la conducción de los contactores de marcha y del freno. En este sentido, las salidas A y B se utilizan,

respectivamente, para los retrasos necesarios a pilotar el telerruptor de marcha y llevar la restricción del freno.



Mientras la **salida D** se utiliza como una salida de RSS, sería que se activa en la zona de parada por toda la duración del Timer de retraso de parada (D10 Parámetro y Parámetro D26). Se sugiere una interfaccia de relés a las salidas A y B.

**F6 = 3:** Las salidas AB no se utilizan mientras que la salida C muestra el estado de la entrada X3 CP, C = X3 (COP)

El estado de las siguientes entradas se muestra:

X3 = 0	C = 0
X3 = 1	C = 1
X2 = 0	SA = 0
X2 = 1	SA = 1

**F6 = 4:** Se tienen los efectos combinados de F6 = 2 y F6 = 3.

**F6 = 5:** Las salidas A-B-C-D como señalización de hilo a hilo hasta que un máximo de 4 pisos. Como se informó en la siguiente tabla:

Piso	D	C	B	A
0	0	0	0	1
1	0	0	1	0
2	0	1	0	0
3	1	0	0	0

**F6 = 6 :** Las salidas A-B-C-D corresponden a código binario negado por la indicación del plan. Como se informó en la siguiente tabla:

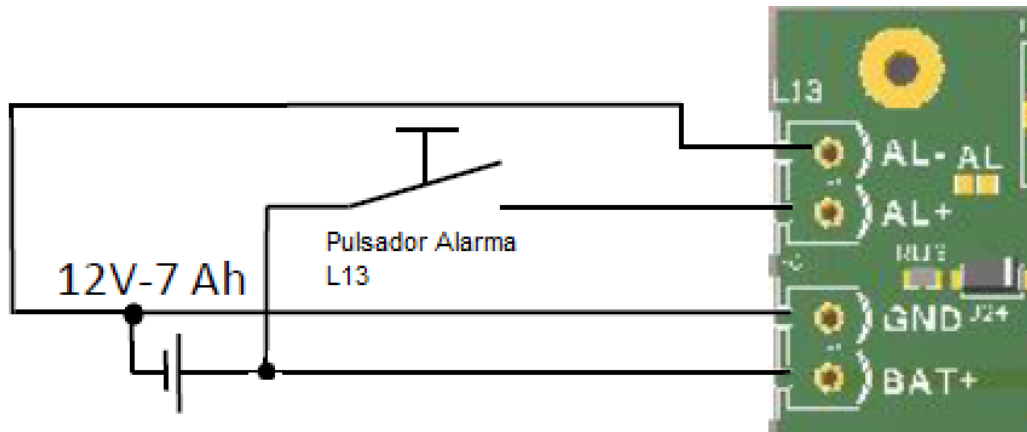
Piso	D	C	B	A
0	1	1	1	1
1	1	1	1	0
2	1	1	0	1
3	1	1	0	0
4	1	0	1	1
5	1	0	1	0
6	1	0	0	1
7	1	0	0	0
8	0	1	1	1
9	0	1	1	0
10	0	1	0	1
11	0	1	0	0
12	0	0	1	1
13	0	0	1	0
14	0	0	0	1
15	0	0	0	0

**F6 = 7 :** Las salidas A-B-C-B, junto con las salidas de OT1-OT2-OT3-OT4 y OT5, se utilizan como señalización para pilotar los indicadores en código 7 segmentos. Como se informó en la siguiente tabla:

Piso	OT4(-)	OT3(g)	OT2(f)	OT1(e)	D(d)	C(c)	B(b)	A(a)
-4	1	1	1	0	0	1	1	0
-3	1	1	0	0	1	1	1	1
-2	1	1	0	1	1	0	1	1
-1	1	0	0	0	0	1	1	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1
1	0	0	0	0	0	1	1	0
2	0	1	0	1	1	0	1	1
3	0	1	0	0	1	1	1	1
4	0	1	1	0	0	1	1	0
5	0	1	1	0	1	1	0	1
6	0	1	1	1	1	1	0	1
7	0	0	0	0	0	1	1	1
8	0	1	1	1	1	1	1	1
9	0	1	1	0	1	1	1	1
10	0	0	1	1	1	1	1	1
11	0	0	0	0	0	1	1	0
12	0	1	0	1	1	0	1	1
13	0	1	0	0	1	1	1	1
14	0	1	1	0	0	1	1	0
15	0	1	1	0	1	1	0	1

Alimentando el conector AL + / AL (12V de batería) se activa fase de alarma de la Ley 13

Durante esta fase, la alarma se activará en las pantallas conectadas en serie.



### ALT/ALT1/ALT2

Es la toma de tensión en la cadena de seguridad para identificar ALT = foso, ALT2 = CAB, ALT2 = abordos. La entrada puede variar desde 24 hasta 110 V DC-AC.

### APG

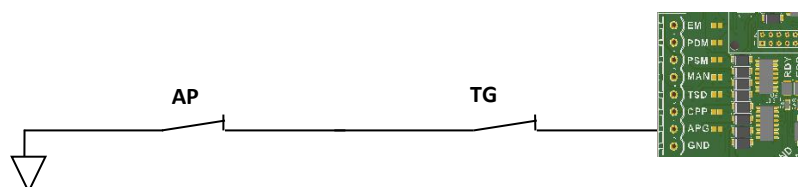
Monitoreo de alta velocidad / Entrada de apertura de la puerta. Si el parámetro G5 = 1, la entrada monitorea el funcionamiento del contactor de alta velocidad, en cambio si el parámetro C1 = 1, la entrada también monitorea el funcionamiento del contactor de apertura de compuerta. Los errores generados 57 y 84, verifican que el tiempo de apertura, en el parámetro C2, sea suficiente. operación:

Durante la alta velocidad: **APG = OFF**

Durante baja velocidad: **APG = ON**

Durante la apertura de puertas: **APG = OFF**

Con el sistema estacionario y sin movimiento de la puerta: **APG = ON**



### AP

Salida de comando Opening Doors (primer acceso). La salida es un contacto de relé limpio común es CRP. La salida puede ordenar un contactor protegido con un diodo de recirculación. Ver el párrafo 11

### AP2

Salida de comando Opening Doors (segundo acceso). Es preferible conectar a esta salida un relé de 12 V CC (conectado entre +12 y AP2) con un diodo de recirculación y un relé o contactor en el contacto libre. La salida tiene una carga máxima de 400 mA. Ver el párrafo 11

## BAT+

Salida del cargador de batería de emergencia. Durante la ausencia de la fuente de alimentación, la placa permanece encendida y realiza el procedimiento de emergencia (consulte Tiempo de ciclo de emergencia en el parámetro D11, Tiempo de funcionamiento de emergencia en el parámetro D21 y Activación de emergencia en el parámetro A10). La batería recomendada para la fase de emergencia y la Ley 13 es una 12V 7 Ah.

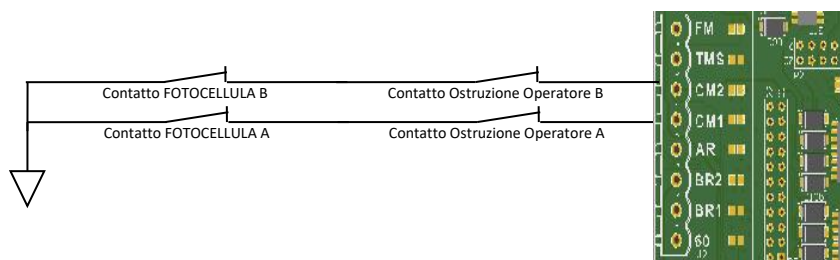
Las entradas cerradas a GND devuelven el estado de reposo de las zapatas de freno. En el caso de motores GEARLESS para el cumplimiento de la EN81.1 ENMIENDA A3, que supervisará cada salida / llegada para planificar la apertura de los zapatos. A falta de cerrar el zapato, o una falta de apertura para abrir la misma, se dará lugar a un error de bloqueo, que se puede restablecer sólo pulsando el botón RESET en la tarjeta BR200. No va a ser recuperables ni siquiera reiniciar la BR200.. Ver el capítulo 13.13.2.

## CC

La entrada cerrada a GND activa la "carga completa". En los Simplex colectivos se excluye la ejecución de las llamadas externas, hasta la recuperación de contacto en posición no activa.

## CM1/CM2

La entrada cerrada a GND devuelve el estado de FOTOCÉLULA Y DE LA REAPERTURA MECANICA DEL OPERADOR del primero acceso a la cabina (CM1) y del segundo acceso puertas a la cabina (CM2). La fotocélula / Reapertura mecánica de seguridad operador sobre el tiempo ajustado en D1 genera Falla 63.



## CRP

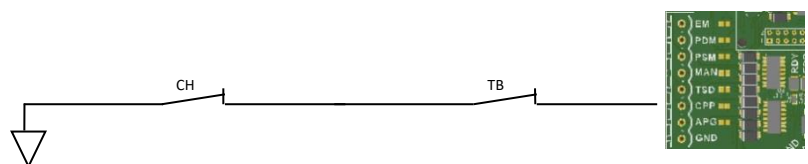
Es el común de los comandos operador AP / CP.

## CP

Es el comando de CIERRE PUERTAS. La salida es un relé de contacto seco, donde el común es CRP. La salida se puede controlar una carga contactor protegido por el diodo de recirculación.

## CPP

Entrada de monitoreo de baja velocidad / cierre de la puerta. Si el parámetro G5 = 1, la entrada monitorea el funcionamiento del contactor de baja velocidad, en cambio si el parámetro C1 = 1, la entrada también monitorea el funcionamiento del contactor de cierre de la puerta. Los errores generados 58 y 83, verifican que el tiempo de cierre, en el parámetro C3, sea suficiente. operación:



Durante la alta velocidad: CPP = ON  
Durante la baja velocidad: CPP = OFF  
Durante el cierre de las puertas: CPP = OFF  
Con sistema estacionario y sin movimiento de puerta: CPP = ON

## CS

Es la tomada de tensión en el extremo de la cadena de seguridad, en particular para vigilar el contacto de cierre puertas y las cadenas de seguridad. La entrada puede variar desde 24 hasta 110 V DC-AC.

## CT

Entrada común de las salidas TS-TD-TG-TB. Normalmente, esta entrada se combina con el CS con un diodo. Ver el diagrama de cableado resumido

## EM

*Vease 0*

## FD

Salida de "direccion flecha en bajada". En sistemas de despacho Universal, la luz indica el movimiento real de la cabina. En las equipos con llamada reservada, la luz también se interpreta para indicar la siguiente dirección de descenso. Ver el párrafo 13

## FS

Salida de "direccion flecha en subida". En sistemas de despacho Universal, la luz indica el movimiento real de la cabina. En las equipos con llamada reservada, la luz también se interpreta para indicar la siguiente dirección de ascenso. *Vease ponto 9*

## EXC

Es la tomada de tensión efectuada en la cadena de seguridad para controlar el estado del contacto de un extra-carrera. El funcionamiento de esta seguridad bloquea en forma permanente el equipo forzando de hacer RESET con el boton.

## FM

La entrada es activada por el contacto de fondo del foso. Esta entrada se puede ajustar en el parámetro F3. La entrada puede ser activo NC o NA. Cuando la entrada está activa, la cabina se mantiene en el piso con las puertas abiertas y el ocupado encendido hasta que se hace un reset. Las llamadas de cabina permanecen habilitadas.

## GND

Es la referencia de tierra (común) de todas las entradas lógicas. Este conector debe estar a tierra (conector de tierra PE).

## GNG

Es la salida que controla la señalización de GONG. La salida se controla en cada pedidode apertura de las puertas o en el tipo de cambio de velocidad (parámetro F4) para un máximo 4 Segundos (Parametro D18). *Es aconsejable conectar un relé a esta salida.*

## H/L

Es la salida del CAN-bus para conducir las de tarjetas seriales de expansión de llamadas / servicios (COP, CHM, CHM2S, BR\_ENC ...)

### IN+/IN-

Son los conectores de alimentación de la tarjeta BR200. La tensión de alimentación puede ser de 12 o 24 V en corriente alterna o continua. Preparar una protección por fusible

### IF/ICV

Son las entradas de los sensores del cambio de velocidad y de la zona de parada. Véase el Capítulo

**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

### IT1

La entrada IT1 puede activar dos funciones:

- Entrada de control para el mando hospital Dinamo. Habilitando los parámetros H6= 1 y H11 = 0.  
*Capitulo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.*
- Entrada de control para desactivar las llamadas externas, tanto en el mando universal que colectivo. Al habilitar del parámetro H6= 0 y H11 = 1, se aceptarán las llamadas externas sólo cuando se activa la entrada IT1 (IT1 = 1).

### MAN

Entrada de "Mantenimiento". En equipos que cumplen con la norma europea EN81.20, esta entrada está dedicada al mantenimiento "Foso". Cuando se activa, las llamadas internas y externas se excluyen con el ocupado apagado y la cabina se para. En marcha, puede detenerse en el área de nivelacion en Descenso / Ascenso o en el piso en el área de parada extrema, en velocidad ALTA o BAJA. *Ver el parámetro A8.*

### OCC

Es la salida que controla la señalización de ocupado. Se activa en marcha o cuando tenes una falla. El retraso real de desconexión es programable para el parámetro D8.

### OT1/OT2/OT3/OT4/OT5/OT6

Son salidas de transistor se pueden programar libremente.

### PAP

Cerrada a GND activa el comando de "puertas abiertas". Este comando activa el mando de apertura cuando el equipo está en el piso o permite de cancelar la llamada en curso durante el cierre de las puertas.

### PDM/PSM

Controle las entradas SUBIDA o BAJADA. En sistemas que cumplen con la norma EN81.20, estas entradas están dedicadas al mantenimiento "Foso".

### PCP

Cerrado a GND activa el comando de cierre adelantado de las puertas , en equipos colectivos SIMPLEX, eliminando el tiempo de espera con las puertas abiertas durante todas las reservas.

En el caso que el pulsador de cierre de las puertas no está presente en cabina, es posible activar la

función PCP de forma virtual mediante la programación de los siguientes parámetros:

- H3 = 1
- H15 = 0

Esta función simulará la presión del pulsador cierra puertas pulsando cualquier reserva ya activada.

### POMPOM

La entrada cerrada a GND activa el mando de bomberos, si está habilitado el valor A11 corresponde a un piso incluido en los pisos del equipo, véase la sección **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

### PAT

Es la salida que controla el PATIN RETRACTIL. Es preferible un interfaz de mini relé de 12 V conectada entre +12 y PAT con un diodo de recirculación y en el contacto libre para alimentar un mini-contacto. La salida tiene una carga de 400 mA Máximo.

### RD/RS

Corresponden con las entradas de los sensores de recuperación bajada / recuperación subida. La entrada RD está siempre activa cuando el equipo no está en la planta más baja. Por el contrario la entrada RS está siempre activa cuando el equipo no está en el piso extremo superior. La configuración de estos se describe en la sección INFORMACIÓN SOBRE EL PASADIZO. La posición incorrecta de los imanes o el mal comportamiento de estos dos sensores dará lugar a una serie de errores, consulte la sección 0 fallas 44-45-46-47-48-49-71.

### RES

Entrada de reset. Puede funcionar como:

- Entrada para hacer el reset. Ley italiana 13.
- Entrada "Contacto puertas de pasillo", si los parámetros C12 y / o C14 están configurados en 1. En sistemas que cumplen con la norma EN81.20, esta entrada está dedicada a monitorear los "contactos de puerta". Ver párrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

### SA

Uscita segnalazione di "Allarme attivato" su legge 13. All'attivazione dell'allarme sugli ingressi AL+/AL- viene restituita questa uscita per alimentare segnalazioni con el símbolo de la Campana. Se el parámetro F6 = 3 o 4, l'uscita SA diventa la replicazione dell'ingresso X2 della scheda COP.

### SA

Es la salida que controla la señalización a los pasillos segundo la Ley 13 para indicar "ALARMA ENVIADO" normalmente simbolizado por un piloto campana. Este mensaje devuelve el GND sólo cuando se inserta la entrada "AR" después que se alimenta el comando AL + / AL - . Mientras que cuando se tiene el parámetro F6 = 3 o 4, la salida SA se convierte en la replicación de la entrada X2 de la tarjeta COP.

### SAR

Es la salida que controla la señalización en la cabina de la Ley 13, para indicar "alarma reconocida." Este mensaje devuelve el GND sólo cuando se inserta la entrada "AR" después que se activa la alarma mediante el suministro de AL + / AL - . También se utiliza como salida de Fuera de Servicio .A5=1 (Impianto AC2) o A5=2 (Impianto VVVF), l'uscita

### SCP

Esta salida tiene diferentes comportamientos dependiendo del tipo de instalación que se ha programado

para el parámetro A5.

A5 = 1 (Equipo AC2) o A5= 2 (Equipo VVVF), la salida SCP devuelve un GND sólo en la zona puertas o a equipo parado o en movimiento. Específicamente a la consecución de la Zona IF + ICV, como se muestra en la siguiente tabla:

IF	ICV	SCP
0	0	0
0	1	0
1	0	0
1	1	1

A5 = 3 (equipo hidráulico) o A5 = 4 (equipo Homelift) o si D3 > 45, la salida SCP devuelve un GND en la activación de una entre las entradas IF o ICV, como se informa en la tabla de abajo con la entrada de EM = 0:

EM = 0		
IF	ICV	SCP
0	0	0
0	1	1
1	0	1
1	1	1

mientras que cuando la entrada EM = 1 y A5 = 3 o 4, la salida SCP sólo se devuelve en el área de la parada IF + ICV, como se indica en la siguiente tabla:

EM = 1		
IF	ICV	SCP
0	0	0
0	1	0
1	0	0
1	1	1

### SI\_I

La entrada SI\_I cerrada a GND activa el SERVICIO INDEPENDIENTE, para los equipos SIMPLEX colectivos. Durante la activación de esta entrada se eliminarán las llamadas externas con el fin de servir al servicio interno de la cabina como preferencial. Véase el capítulo 15:10.

### SVC

Es la salida enciende la señalización de sobrecarga cuando es activo el "74". La iluminación puede ser constante o intermitente de acuerdo con la programación del parámetro F2. La salida devuelve un GND hasta una carga de 400 mA Máximo.

### TB

Salida de comando "Baja velocidad". Es un contacto de relé limpio y puede ser monitoreado por la entrada

de CPP. Ver párrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## TD

Salida de comando "Baja velocidad". Es un contacto de relé limpio y puede ser monitoreado por la entrada de CPP. Ver párrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## TG

Salida de comando de "alta velocidad". Es un contacto de relé limpio y puede ser monitoreado por la entrada APG. Ver párrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## TMS

Entrada "Termistor del motor". Tras la activación, si está en movimiento, continúa la marcha hasta que alcanza el siguiente piso y abre las puertas con el ocupado encendido. El contacto se puede programar N.C. o N.O. al parámetro F5.

## TS

Salida de comando "Subida". Es un contacto de relé limpio y puede ser monitoreado por la entrada TSD. Ver párrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## TSD

Entrada "Run control" en las salidas de ascenso y descenso (TS / TD). Errores generados 81 y 82.

Durante el ascenso: **TSD = OFF**

Durante el descenso: **TSD = OFF**

Con el sistema parado: **TSD = ON**

## 0M

Referencia masiva (común) de las series de seguridad ALT, ALT1, ALT2, EXC, CS. Recomendamos conectar a un punto de conexión a tierra (PE). Ver párrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

## +12/GND

Emite 12V / 2A MAX para el suministro de energía interno al panel (relé de interfaz, tarjetas de expansión, COD16, CHM, síntesis de voz).

## 60

Entrada de "temperatura del aceite" en los sistemas hidráulicos. Tras la activación, si está en movimiento, continúa la marcha hasta que alcanza el siguiente piso y abre las puertas con el ocupado encendido. El contacto se puede programar N.C. o N.O. al parámetro F1.

## 74

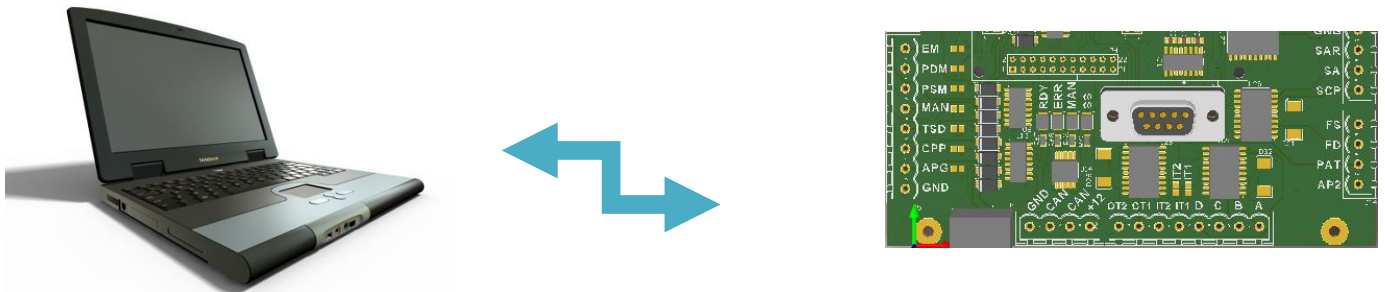
Entrada de "sobrecarga de cabina". Tras la activación, se devuelve un SVC brillante. La luz se puede programar como fija o parpadeante y la entrada como contacto N.C. o N.O. al parámetro F2.

## 4 La puerta COM

La puerta de comunicación RS232 (COM) se utiliza para la administración de PC en local o remota de la tarjeta BR200.

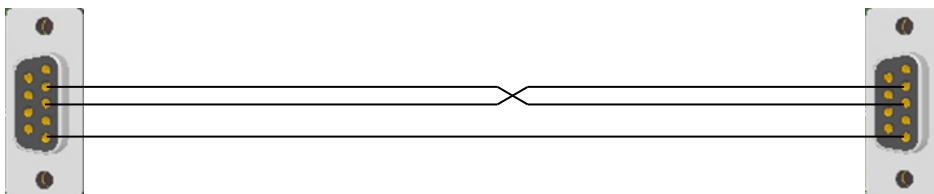
A través de un software instalado en Windows, se puede configurar el equipo de modo conducido e intuitivo. De esta manera se puede exportar la lista de parámetros, guardarlo en el archivo e imprimirlo en un report.

Por otra parte, la COM permitirá controlar de forma remota, por medio de un GSM adecuado / o sistema de comunicación GPRS, el ascensor.



Pin de cable de comunicación RS232 (COM). Este cable también se puede utilizar para la conexión entre dos placas en dúplex (consulte el parámetro A9).

(PIN) COM (Masculino)	(PIN) COM(Femenino)
2	3
3	2
5	5



## 10 Primer arranque del equipo

La placa maneja sensores tipo REED con contacto limpio NO. o Biestable, los sensores de corrección del factor de potencia (RS, RD) tendrán un comportamiento Biestable, mientras que los sensores del contador y del área de la puerta (IF / ICV) tendrán un comportamiento Monoestable.

Los imanes y las lecturas del sensor se pueden configurar de diferentes maneras según la velocidad de la instalación o las distancias entre pisos.

### 10.1 Cómo calcular la posición de los imanes de ralentización

Velocidad (m/s)	Desaceleración en metros													
	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4
1,6	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4
1,5	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	2	2	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3
1,4	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	2	2	2,1	2,1	2,2	2,2
1,3	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	2	2	2,1	2,1
1,2	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	2	2
1,1	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9
1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8
0,9	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7
0,8	1	1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6
0,7	0,9	0,9	1	1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5
0,6	0,8	0,8	0,9	0,9	1	1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4
	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,5

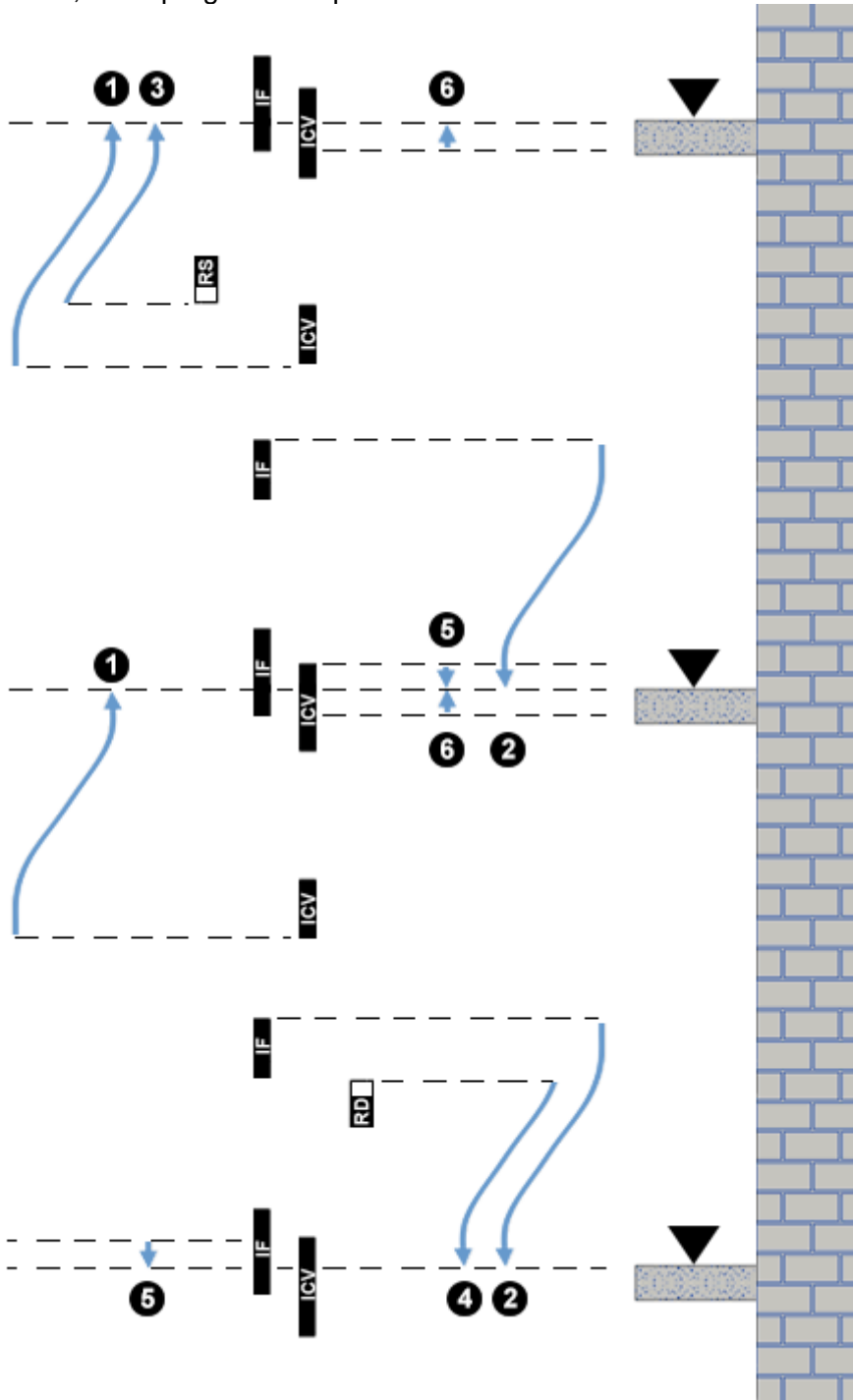
\* La línea resaltada es la que se toma en cuenta en la mayoría de los casos.

**Ejemplo:** Con una velocidad de planta de 0.7 m / sy una desaceleración de 1.8 s, los imanes de cámara lenta deben colocarse a 1.1 metros del piso.

**Advertencia:** estos son valores que pueden cambiar según el tipo de sistema

#### 4.1 Sensores e imanes de disposición para interplanos regulares y velocidad <1 m / s

La configuración que se muestra en la figura puede ser ideal para un sistema que tenga distancias **regulares** (mínimo 290 mm) con velocidad de desplazamiento de la cabina **MINOR** de 1 m / s. Para configurar este tipo de selector, debe programar el parámetro A3 = 0: Normal.



1= espacio de desaceleración subida

2= espacio de desaceleración bajada

3= espacio de desaceleración en subida durante la nivelación

**ATENCIÓN:** durante la corrección del factor de potencia, la placa desacelera solo en la nivelación, por lo tanto, el imán RS debe colocarse inmediatamente después del imán de desaceleración.!

4= espacio de desaceleración en bajada durante la nivelación

**ATENCIÓN:** durante la corrección del factor de potencia, la placa desacelera solo en la nivelación, por lo tanto, el imán RS debe colocarse inmediatamente después del imán de desaceleración.!

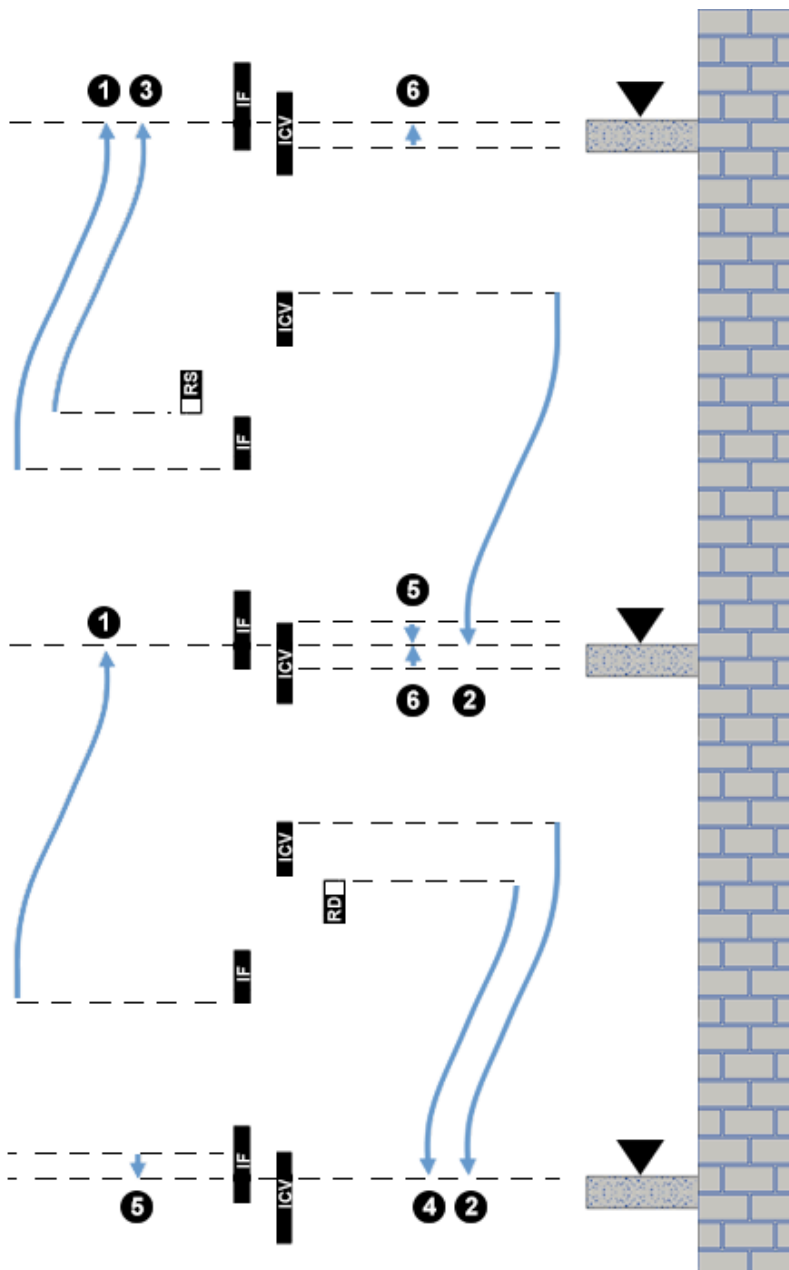
5= espacio de parada en bajada. Varía según la planta.

6= espacio de parada en subida. Varía según la planta.

## 4.2 Disposición de imanes para interplanos regulares y velocidad > 1 m / s

La configuración que se muestra en la figura puede ser ideal para un sistema que tenga distancias regulares (mínimo de 290 mm) con una velocidad de la cabina superior a 1 m / s. Para configurar este tipo de selector, debe programar el parámetro A3 = 1: Invertido.

Además, es posible establecer un retardo programable en el parámetro D7 para retrasar la inserción de la baja velocidad. Este parámetro se usa cuando el espacio de baja velocidad es demasiado largo hasta que alcanza el área de parada.



1= espacio de desaceleración subida

2= espacio de desaceleración bajada

3= espacio de desaceleración en subida durante la nivelación

**ATENCIÓN:** durante la corrección del factor de potencia, la placa desacelera solo en la nivelación, por lo tanto, el imán RS debe colocarse inmediatamente después del imán de desaceleración.!

4= espacio de desaceleración en bajada durante la nivelación

**ATENCIÓN:** durante la corrección del factor de potencia, la placa desacelera solo en la nivelación, por lo tanto, el imán RS debe colocarse inmediatamente después del imán de desaceleración.!

5= espacio de parada en bajada. Varía según la planta.

6= espacio de parada en subida. Varía según la planta.

### 4.3 Disposición de imanes para entrepisos irregulares, velocidad <math><1\text{ m / s}</math>

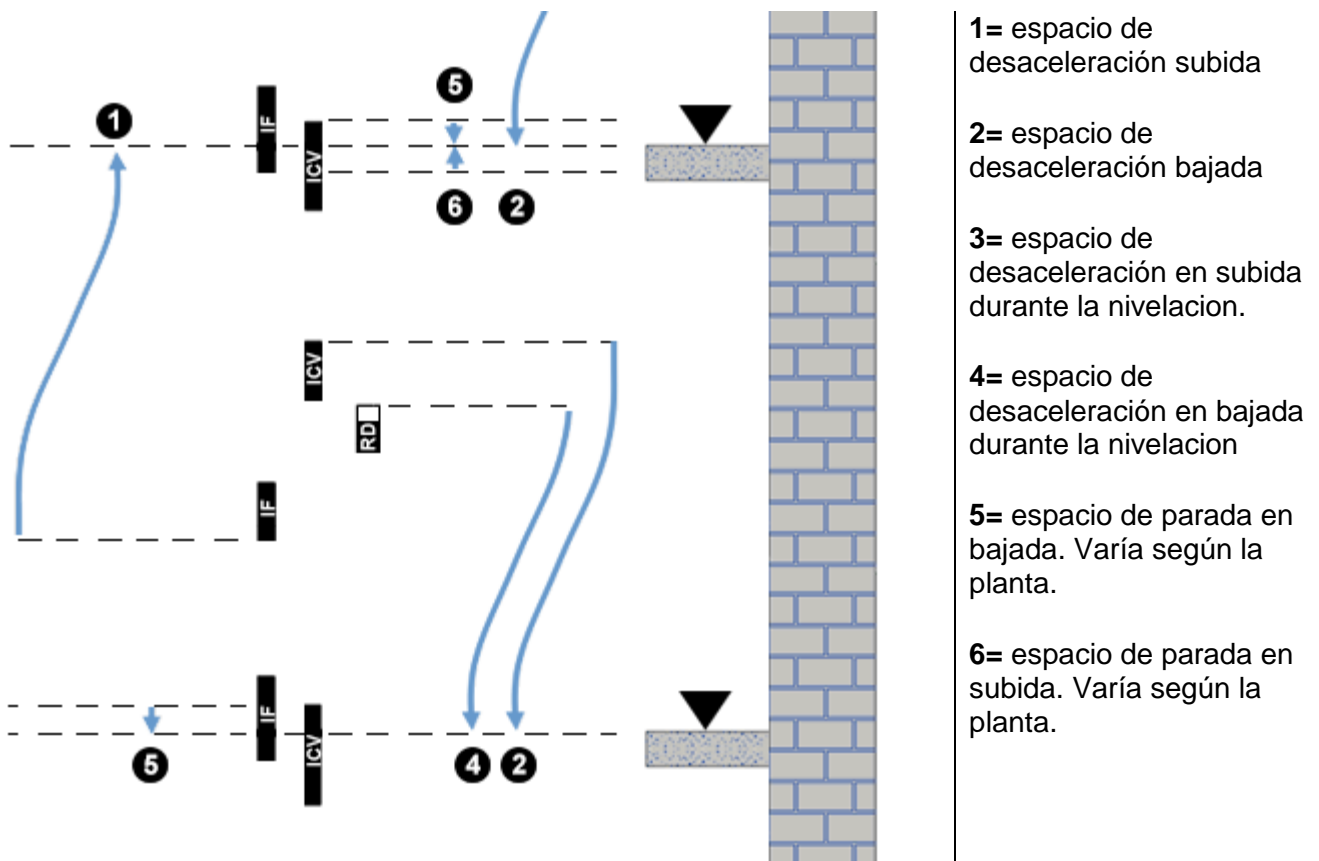
La figura al costado indica un sistema que tiene distancias irregulares en algunos pisos (mínimo 290 mm) con una velocidad de desplazamiento de la cabina de MINORE de 1 m / s.

Si las DISTANCIAS DE DECELERACIÓN no son suficientes debido a un plano más corto o una velocidad alta, es posible establecer un solo entre-piso como:

- ENTREPISO CON DESLIZAMIENTO INVERTIDO
- ENTREPISO CORTO

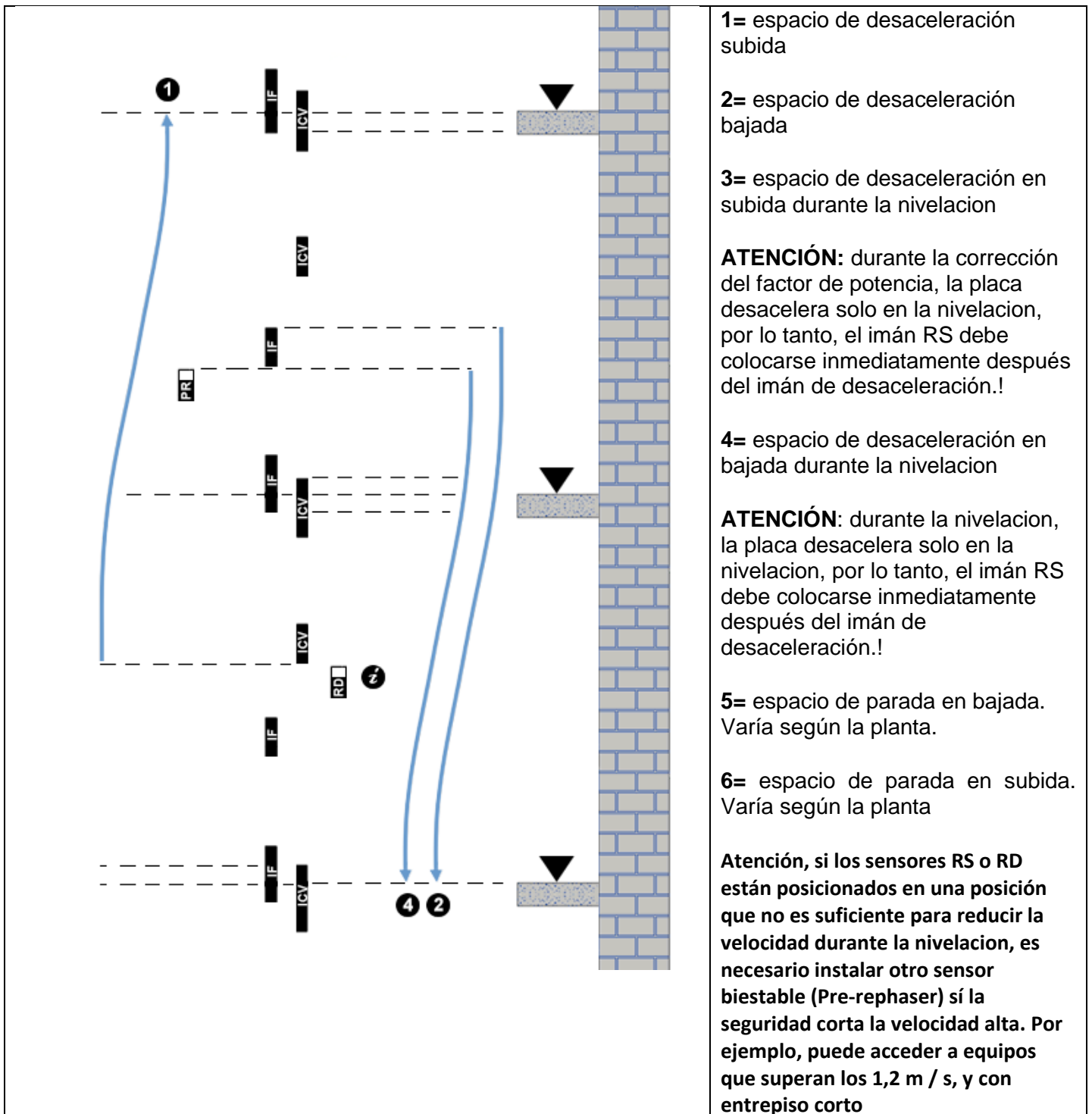
#### 4.3.1 Desaceleración invertida

Al programar la función de ralentización prolongada en el parámetro  $A3 = 2 \diamond$  Des. invertida, la cabina desacelera a lo largo de un espacio más grande hasta el piso de destino. Es posible programar hasta 4 pisos la desaceleración larga, para el parámetro  $A3 = 2$ .



### 4.1.1 Entrepiso CORTO

Al programar la función de Entrepiso CORTO al parámetro A3 = 2 □ PISO CORTO, la cabina desacelera andando en baja velocidad todo el entrepiso. Es posible programar hasta 4 pisos en modo **ENTREPISO CORTO**, en el parámetro A3 = 2. El plano de referencia siempre será el más bajo entre los dos del entrepiso



## 5 Puertas

La tarjeta BR200 maneja todos los tipos de puertas en el mercado, de las tradicionales a las electrónicas de última generación. A el grupo de parámetros C se puede configurar todo lo relacionado con las puertas.

Las puertas se abren solo cuando la cabina se encuentra en un área detenida y las puertas son cerradas en estacionamiento o cuando se realiza una llamada.

## 5.1 Tiempos de apertura / cierre de puertas

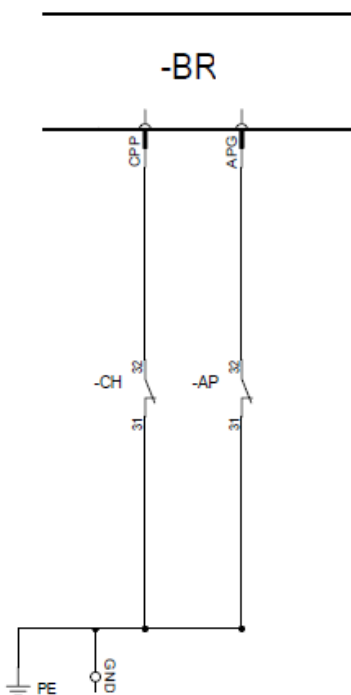
Al fine di proteggere l'operatore è possibile impostare il tempo massimo di apertura e chiusura delle porte ai parametri C2 e C3. L'Apertura Porte (AP) può essere ritardata all'arrivo al piano al parametro C5 e può essere impostato un tempo di Attesa a Porte Aperte al parametro C4.

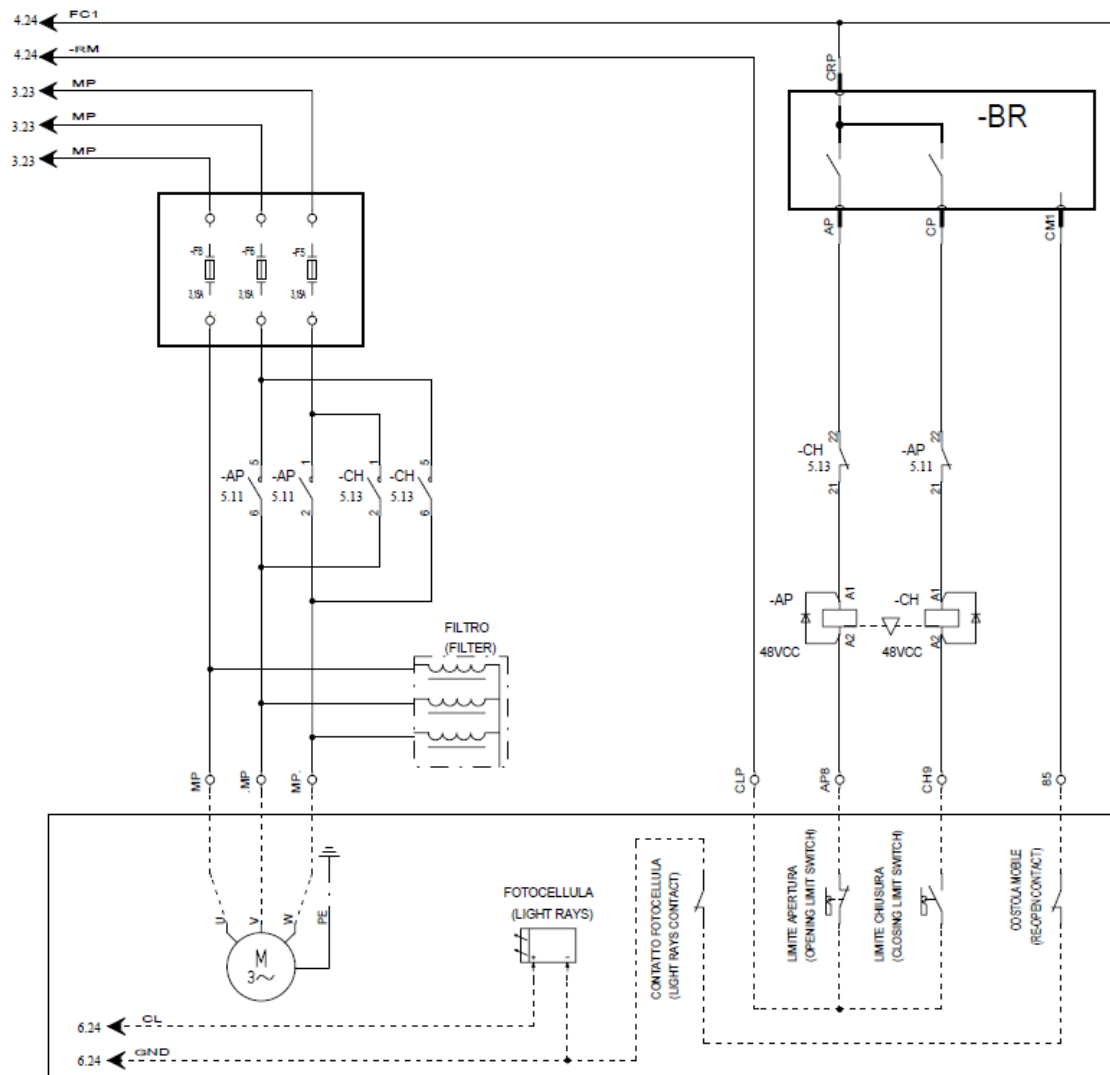
## 5.2 Puertas automáticas

El parámetro C1 se puede usar para establecer el tipo de operador, con límites o sin (electrónico) y el tipo de puertos para el parámetro C9 (Manual, Automático, Puertas semiautomáticos).

**El parámetro C1 = 1 permite la gestión del operador con límites.**

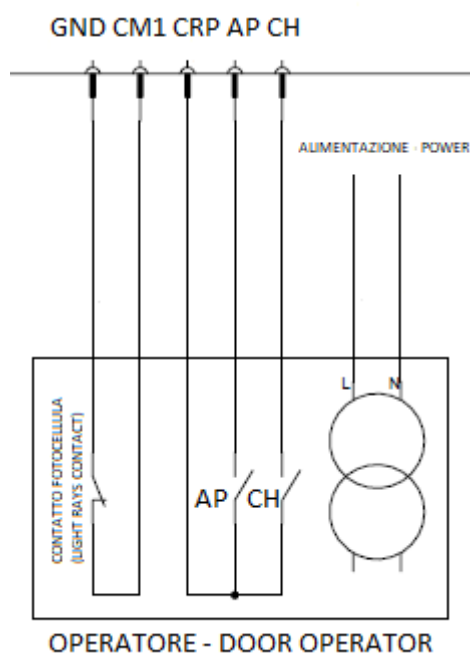
Los contactos de los límites de apertura / cierre permiten la gestión de los contactores de cierre de puertas y puertas (AP y CH). En los contactores, los contactos de monitoreo deben estar conectados a las entradas CPP y APG.





**EL PARÁMETRO C1 = 0 PERMITE LA GESTIÓN DEL OPERADOR SIN LÍMITES (ELECTRÓNICOS).**

Los comandos a la tarjeta de operador se gestionan directamente desde la placa y la gestión de las entradas de CPP y APG no es necesaria.



Hay veces que operadores necesitan de un cierre puerta siempre activo. Parametro C8

### 5.3 Estacionamiento

Los ascensores con puertas automaticas requieren de estacionar con las puertas cerradas al piso. Esta opción se puede establecer en el parámetro C7. La fase de cierre de las puertas está hecha para el estacionamiento de la cabina al piso, dispositivos de seguridad cerrados y ninguna alarma o falla después de que expire el tiempo de "ESPERA A PUERTAS ABIERTAS" parámetro establecido en C4.

En el caso en el que están presentes las puertas abatibles, el estacionamiento al piso se puede configurar con C7 = 0: "puertasAbiertas".

Además, con el uso de los parámetros C10 y C11 se puede elegir dos pisos donden se ejecute uno estacionamiento puertas opuestas a las programadas en el parámetro C7

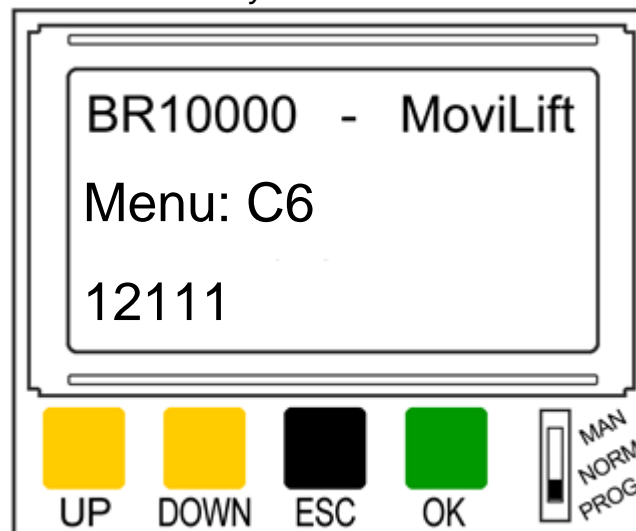
## 5.4 Acceso múltiple (Sola/Doble entrada en cabina)

La tarjeta puede administrar dos accesos separados al parámetro C6. Las salidas que controlan los puertos son AP (salida de relé) y la salida AP2 (se recomienda usar salida de transistor para usar un mini relevador). Es posible tener varias configuraciones de aterrizajes según los requisitos requeridos por el sistema:

### 5.4.1 Doble acceso opuesto

El ajuste de los lados de apertura se puede manejar con el parámetro C6. Las salidas que controlan las puertas son AP (salida de relé) y la salida AP2 (salida de transistor, se recomienda de utilizar un mini-relé de soporte).

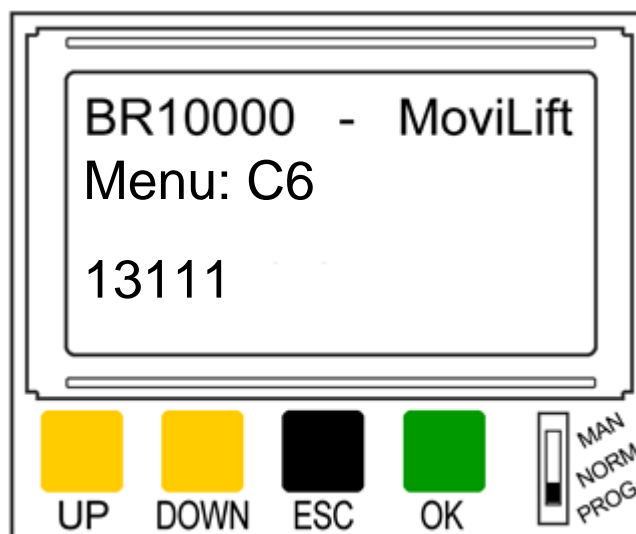
*Por ejemplo el parametro C6 = 12111 corresponde a un equipo de 5 paradas con el segundo piso en el lado B y el resto en el lado A*



### 7.4.1 Doble salida en el pasillo 180°

La función de salida doble el pasillo, es la condición para abrir los dos operadores en la llegada al piso, se puede ajustar con el parámetro C6 estableciendo el valor 3 al piso requerido.

*Por ejemplo, el parámetro C6 = 13111 corresponde a un sistema de 5 paradas con un segundo piso que abre los lados A y B y el lado de descanso A.*



### 7.4.2 Doble acceso selectivo

La "función de doble salida selectiva" permite doble para tener dos puertas independientes que se pueden abrir uno a la vez según la selección del piso llamado en la cabina. Esta característica se puede configurar para el parámetro C6 estableciendo el valor 4 al piso requerido.

En la asignación de llamadas en la tarjeta (véase la sección 6) será reducida una parada, teniendo en cuenta el acceso lado B como una llamada siguiente a subir. Ej.:

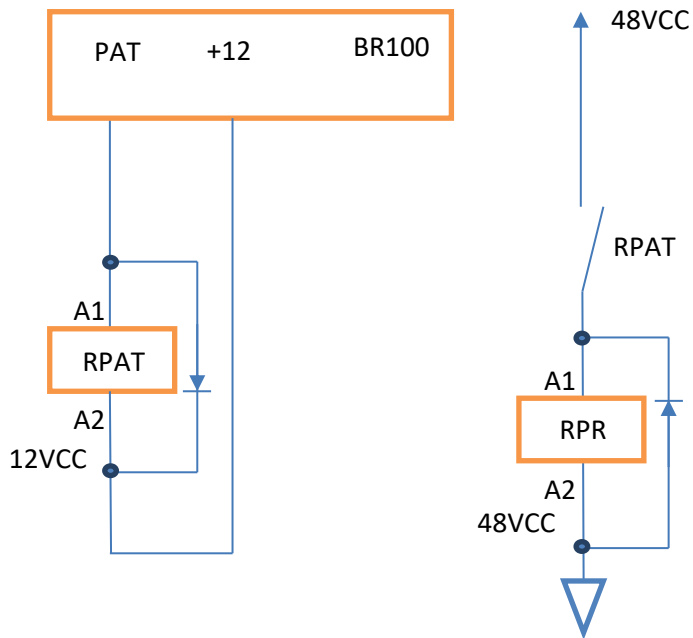
Piso estándar	Configuración estándar (entradas CHM)	Pisos con entradas doble selectiva
0	CHM - 0	0
1	CHM - 1	1A
2	CHM - 2	1B
3	CHM - 3	2
4	CHM - 4	3
5	CHM - 5	4
6	CHM - 6	5

### 7.5 Puertas Manuales (o semiautomático)

Si el equipo es semiautomático debe programarse en el parámetro C9 = 2 para evitar que la apertura de la aproximación provoque la falla "SERIE ABIERTA".

## 7.4 El patin retracil

La salida de la gestión del patino retracil es "PAT" (salida de transistor). Es apropiado conectar un mini relé a la salida para evitar la carga en la salida.



La salida del patin retracil se devuelve en cada activación de la maniobra, junto con el comando de cierre de la puerta, y permanece activa durante toda la marcha hasta la llegada al ultimo piso.

## 8 Tipos de equipos

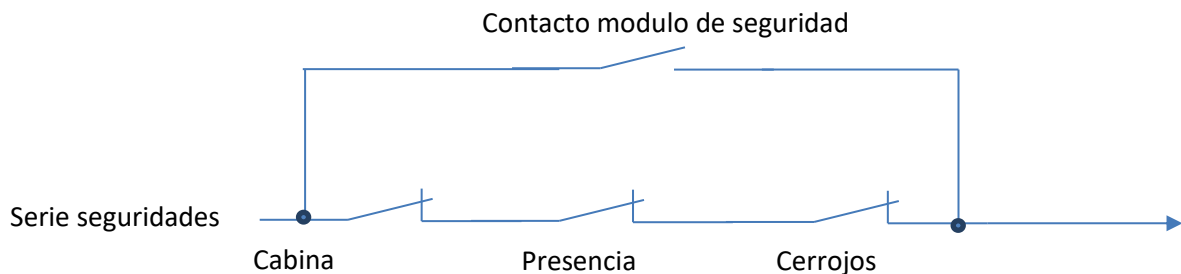
### 8.4 Hidráulico

Si se requiere la gestión de un panel hidráulico, configure el parámetro  $A5 = 3$ . Esta función activa los controles típicos para el sistema hidráulico según las normas EN81.20 y EN81.50.

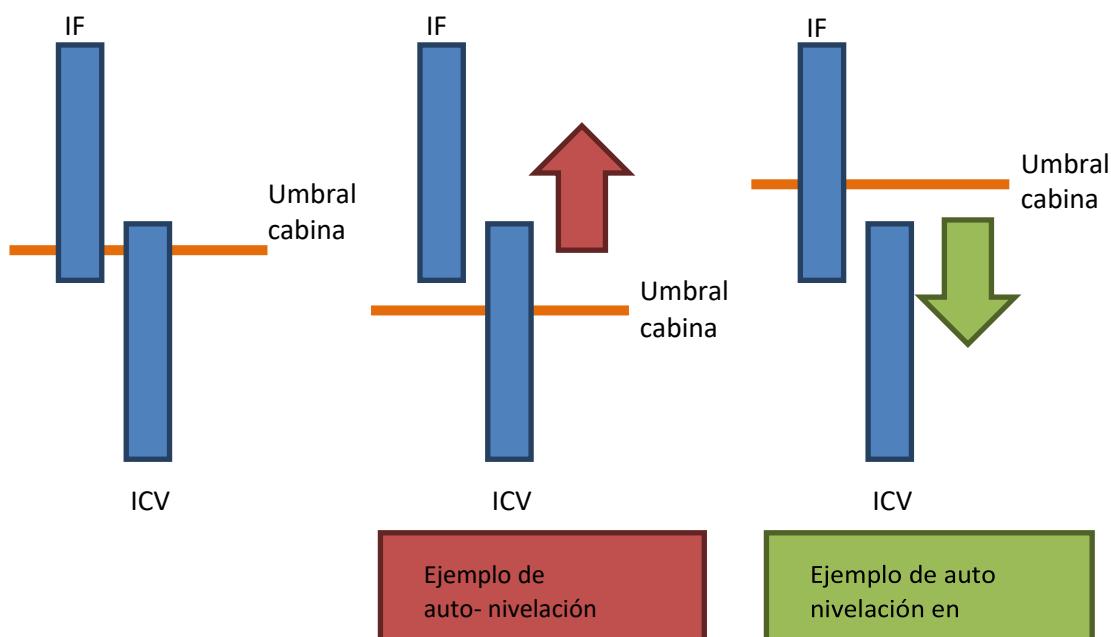
#### 8.4.1 Auto- nivelación

La maniobra se puede configurar como hidráulica con el parámetro A5, habilitando la función de auto-nivelación. Este procedimiento consiste en el reposicionamiento de la cabina perfectamente al nivel del piso, después de la pérdida de la posición de parada.

Para realizar el movimiento de la cabina con puertas abiertas, es aconsejable utilizar un módulo de seguridad certificado para eludir / excluir aproximaciones y bloques. Ver el diagrama a continuación.



#### Ejemplo de disposición y operación de repechaje en los imanes



N.B.: el control de seguridad es un componente externo a la BR100, consulte el manual de uso del componente utilizado.

La repetición consecutiva del procedimiento de auto-nivelación (6 veces) causa de los errores 67 y 68. El error 69 indica que la cabina no alcanzó el piso durante el repechaje (verifique el tiempo del parámetro D15).

#### 8.4.2 Reenvío al piso Estación

Cuando se configura el equipo como hidráulico, parámetro A5=3, se activa automáticamente el piso de estacionamiento al piso 0 después 14 minutos de acuerdo con la EN81.20 y EN81.50). Durante el procedimiento de "14 minutos", la tarjeta realiza una llamada en el piso inferior y no abre las puertas. Podemos desactivar esta función en el parámetro D5.

Cuando el reenvío no está activo al piso 0 después 14 minutos, se puede activar una reenvío a un piso deseado y un tiempo determinado. Para establecer el piso de destino, configurar el parámetro D6 introduciendo el número del piso correspondiente, confirmando el piso con la tecla ENTER, se pedirá el "Tiempo de espera" antes del reenvío.

#### 8.4.3 La temperatura del ACEITE

Los sistemas hidráulicos tienen la necesidad de controlar la temperatura del aceite que entra en circulación en la unidad de pistón. La fricción del flujo hace que la temperatura aumenta, para evitar que el aceite pierde su viscosidad está instalado un sensor de temperatura para controlar los grados ° C. el contacto devuelto NC o NA de la sonda es interpretada por la tarjeta BR200 a la entrada "60". Esta entrada puede ser activado y opzionabile con el parámetro F1.

## 9 Tipo de maniobra

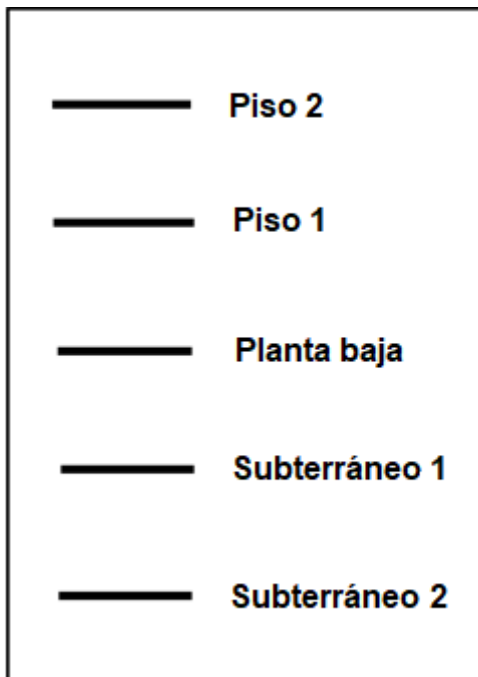
### 9.4 La maniobra Universal

También se llama APB. Al configurar el parámetro  $A6 = 1$  o  $2$ , la señal externa, durante el ocupado, está siempre encendida y la tarjeta ya no acepta llamadas hasta que se apaga. Ejecuta una llamada a la vez sin la posibilidad de una reserva, ni interna ni externa. La maniobra se puede aplicar a sistemas hidráulicos, AC1 / 2 y VVVF

### 9.5 La Maniobra Colectiva (Selectiva en Bajada)

También se llama "Reservado". Es posible reservar llamadas internas y externas, y se priorizan las reservas de cabina. Las llamadas externas son, como el término se refiere a la maniobra, realizadas solo en la dirección de descenso.

En algunos casos, es posible definir un offset de la planta principal (parámetro  $A13$ ) donde, por debajo de este piso, las llamadas externas se sirven reservadas selectivo subida y por encima de esa planta, en bajada. Función útil especialmente cuando hay pisos subterráneos, donde la colectividad es inútil en el descenso, pero es importante recoger las llamadas en la dirección de ascenso, como se muestra en la figura siguiente.



Por ejemplo:

Estableciendo los parámetros  $A6 = 4$  y  $A13 = 3$  (como offset piso principal).

Las llamadas fuera de los pisos  $-2$ ,  $-1$  y el piso  $0$  se ejecutarán y servirán como reservado colectivo subida, es decir, si el sistema está haciendo una llamada en la dirección de ascenso servirá estos pisos.

Mientras que los otros pisos permanecerán sin cambios.

### 9.6 La maniobra Full Simplex (Selectiva Subida/Bajada)

Es la maniobra máxima del movimiento colectivo de un ascensor. Puede servir la reserva de llamadas internas y externas. Las reservas de cabina prevalecen. Las llamadas externas son, como se mencionó, el término para la maniobra, realizadas en secuencia de acuerdo con el movimiento de la cabina (cuesta

arriba, abajo). De hecho, el panel externo contendrá 2 botones distintos que indican el signo de la dirección de desplazamiento deseada.

La reserva de la tecla presionada se ejecutará y luego se cancelará, solo si la cabina llega al piso reservado con la misma dirección de viaje indicada por la tecla externa. Si, por otro lado, solo hay un botón externo, la maniobra **Full-Collective** se puede activar activando los siguientes parámetros:

- A6 = 4
- H4 = 1

En este caso, las llamadas externas se ejecutarán y recibirán servicio en ambas direcciones.

## 9.7 La maniobra Multiplex

La maniobra MÚLTIPLEX permite la comunicación entre dos o más maniobra en recogida colectiva (bajada, subida / bajada). A fin de que las dos placas tengan un intercambio de información, deben tener diferentes tareas y tienen que ser conectados a través de las puertas CAN2. Una placa se puede programar como MASTER y las otras tarjetas se programarán como esclavas. Las llamadas externas serán conectadas a la tarjeta master.

La llamada a la cabina tendrá un comportamiento múltiplex, mientras que las llamadas externas se almacenarán y luego serán ejecutadas de acuerdo con un algoritmo en memoria los más antes posible.

En condiciones de STAND-BY, las cabinas tendrán este comportamiento:

cabinas paradas a el mismo piso: la llamada externa será para la cabina MASTER;

cabinas paradas a dos pisos diferentes: la llamada externa será para el equipo más cercano;

Cabinas en movimiento: la llamada externa servirá la cabina favorable al sentido de marcha reservado y entre las dos más cercana.

Con el grupo de parámetros A9 configuramos la tarjeta a la que están conectadas las llamadas externas como Master.

Posteriormente se tendrá la siguiente información:

el número de tarjetas Slave a gestionar

número máximo de pisos sucesivos al piso actual dependiendo del sentido de marcha de la cabina.

Número máximo de llamadas atendidas.

Los dos últimos valores son importantes y deben fijarse en función del tráfico y el número de paradas. En general, cuanto más bajos son los valores, más son las reservas que serán asignadas a las cabinas libres por las reservas. Si son demasiado bajos las cabinas podrían no recoger las llamadas que en lugar podrían utilizarse fácilmente.

El valor aquí, obviamente, debe ser menor que el número de paradas que deben tenerse en cuenta.

Siempre con el grupo A9 podemos configurar una o más placas Slave, teniendo cuidado de asignar a cada uno de ellas un valor progresivo a partir del valor 1.

## 9.8 Maniobra Duplo

La maniobra DUPLO permite la comunicación entre dos maniobras en mando universal (parámetro A6 = 6). A fin de que las dos tarjetas pueden tener un intercambio de informaciónes, deben tener diferentes tareas y tienen que ser conectados entre sí a través de las puestas CAN2. Una tarjeta se puede programar como MASTER y la otra se programará como tarjeta esclava. Las llamadas externas serán conectados al Master principal, mientras que las llamadas externas de los esclavos estarán conectados al esclavo, y las botoneras de pasillo son independientes.

La llamada de cabina no tendrá un comportamiento de duplo, mientras que se almacenarán las llamadas externas y luego serán ejecutados de acuerdo con el siguiente algoritmo:

- En el caso de dos equipos libres, la llamada externa será enviada a el ascensor más cerca;
- Si una de los equipos ya está ocupado, la llamada se enviará siempre a el otro;
- El ocupado al pasillo se aplica sólo si ambos los equipos están ocupados.
- Los dos equipos deben ser programados como una maniobra Duplo (parámetro A6 = 6)

Con el grupo de parámetros A9 configuramos la tarjeta a la que están conectadas las llamadas externas como Master. Posteriormente se tendrá la siguiente información:

- el número de tarjetas Slave a manejar. Introduzca el valor a 1.
- de pisos sucesivos a el piso actual dependiendo del sentido de marcha de la cabina. Introduce el número de pisos programados a el parámetro A2.
- el número máximo de llamadas atendidas. Introduce el número de pisos programados a el parámetro A2.

Siempre con el grupo de parámetros A9 podemos configurar la tarjeta Slave, teniendo cuidado de asignarle un valor igual a 1

## 9.9 La Maniobra Bombero

La placa BR100 puede realizar la maniobra de bomberos, dictada por la EN81.72, activando el parámetro A11. En el mismo parámetro se puede especificar el plan de "bomberos". Mediante la activación de la

entrada "POM", conectada a GND directamente de la llave debajo de la protección de vidrio colocado en el piso programado realiza este comportamiento:

- **Con la cabina en marcha:** la cabina ejecuta la última llamada, sin abrir la puerta del piso donde llega. En caso de una reserva borra todas las cabina / externas, inmediatamente ejecuta una llamada al piso programado. La cabina se mantiene en el piso bomberos con las puertas abiertas sin aceptar ninguna llamada interna y externa.
- **Con la cabina parada en piso:** la cabina se mantiene en el piso con las puertas abiertas sin aceptar ninguna llamada ni interna ni externa

## 9.10 Configuración maniobra antincendios

### Comportamiento en caso de incendio EN81-73

Esta maniobra se activa sólo cuando el parámetro A11 tiene un valor distinto a 33. Si A11 = 33, la maniobra de bomberos está siempre apagada. Para activar esta maniobra tiene que utilizar la entrada POM de la tarjeta de BR200:

Cuando se activa la señal de entrada **POM** , se tendrá las siguientes condiciones:

- todas las reservas son canceladas;
- El pulsador de puertas abiertas PAP permanece activo;
- Si con puertas automáticas, en estacionamiento al piso, se cierra la puerta para ir al piso programado en el parámetro A11;
- Si con puertas manuales o accionadas manualmente
  - Abiertas, permanece inmovilizado al piso.
  - Cerradas, va a un piso programado al A11.
- El equipo que se aleja del piso asignado, se para al primero piso disponible, invierte la dirección sin necesidad de abrir las puertas y va al piso designado en el parámetro A11
- El equipo en marcha en la dirección del piso designado continúa, sin detenerse, al piso designado;
- En el caso de la intervención de un dispositivo de seguridad bloqueante, permanece bloquea
- Cuando el coche alcanza el piso designado, debe permanecer en aparcamiento con puertas automáticas abiertas y se extraiga el funcionamiento normal
- Las puertas manuales deben desbloquearse y el ascensor deben ser puesto fuera de la operación normal.

### Ascensores que permanecen en uso durante el fuego (ascensores Bomberos EN81-72)

Para activar la maniobra antifuego el parámetro A12 debe ser programado con el valor '1'. Esta maniobra se activa sólo cuando el parámetro A11 tiene una programación de un valor < '33'.

Si A11 = 33 o A12 es diferente de '1' ,este mando antifuego siempre está desactivado. El mando antifuego,

según la norma EN 81-72 de julio de 2003, parte 72 , se divide en **dos fases**: la primera garantiza el tiempo mínimo con la que la cabina alcanza el 'piso antifuego' (programado para el parámetro A11) para llegar al piso "bomberos" .

El segundo implica las funciones cuando el equipo esta a el control de los bomberos.

Configurando A11 = 1, tenemos:

- Activación del cierre forzado.
- Activación maniobra bomberos (**fase 1**) con la entrada de **POM**.
- Activación del mando antifuego (**fase 2**) con la entrada **POM + IT2**.
- Control segundo llavin en la cabina con **IT2**.

Para garantizar la llamada al piso para los bomberos (que en este caso antifuego) se utiliza la maniobra **fase 1**. Así que si el equipo va en la dirección opuesta al piso de servicio de bomberos, se para en la primera planta que cumpla sin necesidad de abrir las puertas y va en la dirección correcta, de lo contrario va sin ninguna parada. Si la cabina estaciona con las puertas abiertas un piso diferente del piso bomberos o las puertas están cerradas a la activación de la maniobra antifuego, después de un intervalo de dos minutos que las puertas permanecen abiertas, se activará el cierre forzado (salida OT1 de la BR200). Después este cierre forzado, la cabina va para el piso antifuego programado.

**Fase 2**, cuando el equipo esta con el control de los bomberos, sólo se activa cuando se ha llegado al piso bomberos, y están activos **POM +IT2** con el coche aparcado con las puertas abiertas al piso. Esta **fase 2** requiere una gestión particular de los llavines o del llavin (firefighters lift switches) que se resume en la siguiente tabla.

IT2 Llavin interno (opcionalmente en la cabina)	POM Llavin externo (piso antifuego)	Descripción
0	0	Equipo bloqueado a puertas abiertas, si ya está en el piso antifuego. Si esta combinación se prolonga durante un período de más de 2 segundos, el sistema vuelve al modo normal.
0	1	Equipo bloqueado a puertas abiertas si ya está en el piso bomberos, de lo contrario, cierra las puertas y va al piso bomberos programado para el parámetro A11
1	1	Funcionamiento antifuego "normal" (Las puertas se abren con pulsación permanente), Estacionamiento a puertas cerradas.

Como se puede ver, si la clave interna está apagado, el sistema permanece bloqueado al piso con las puertas abiertas, y si está establecido en 1, el sistema funciona como se espera de la norma, o la apertura de puertas de hombre muerto.

La segunda llave (que está en la cabina) es opcional, y se puede tener ambos los equipos con una sola llave,

entonces se necesitará conectar **POM** y **IT2** juntos por lo que las combinaciones son elegibles 00 y 11.

Una vez al piso de la llamada, las puertas permanecen cerradas. Sólo con la presión constante de la PAP, las puertas se abren de nuevo, pero si se suelta el botón antes de la apertura completa a continuación, se cierran de nuevo. Pero cuando las puertas se abren completamente, entonces deben abiertas hasta la próxima llamada de cabina.

## 9.11 Mando hospital Dinamo

Este tipo de maniobra necesita una persona física siempre presente en la cabina, que tendrá el control completo del equipo con una llave externa.

Esta clave externa permite que no se deben hacer las llamadas externas, solo convertir la reserva encendiendo los led y reflejarlas en la cabina. Sólo cuando la persona en la cabina presionará una llamada el equipo alcanzará el nivel deseado.

Cuando, sin embargo, la clave externa no está activada, el sistema estará funcionando normalmente.

Para hacer esto con la BR200:

- Activar esta función (parámetro H6)
- La clave externa debe permitir que, cuando está cerrada, activa las entradas CCC y IT1 de la tarjeta BR200, y cuando esta abierta las entradas debe ser libre y la carga completa debería funcionar normalmente de tal manera que cuando este última entra en función no debe activar la entrada E1. Así las entradas IT1 y CCC deben estar conectados entre sí con un diodo.

## 9.12 Llamada de prioridad externa

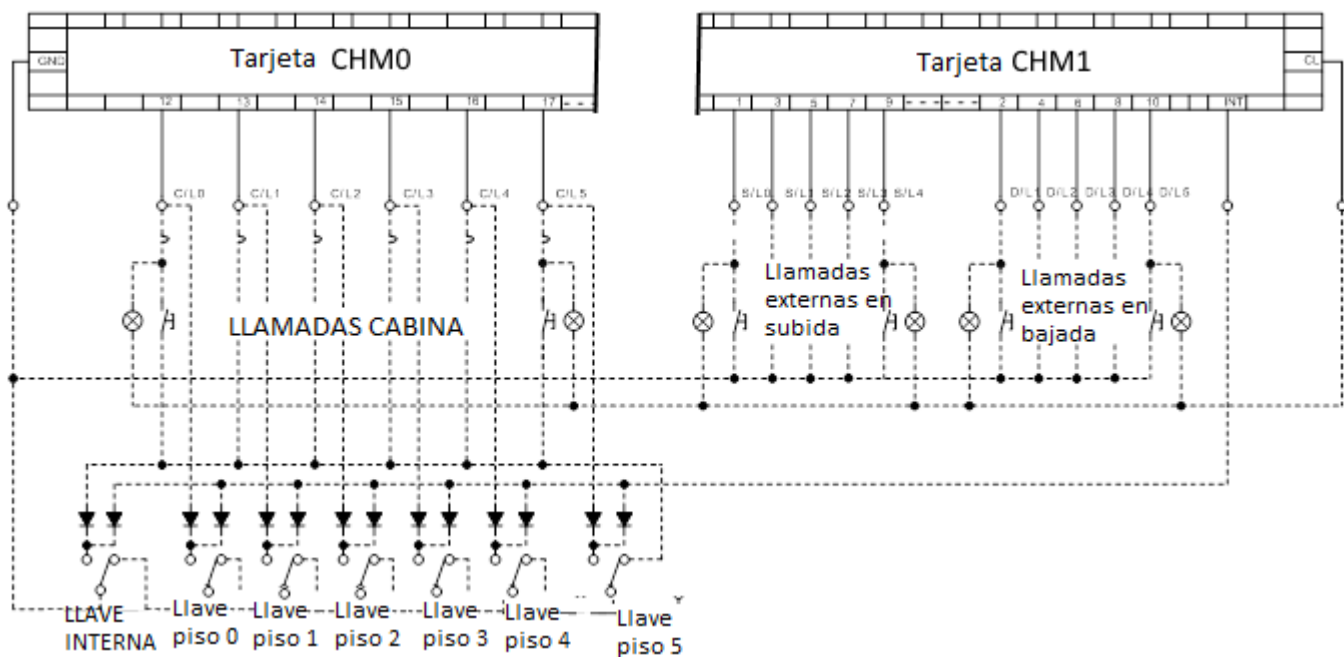
La llamada de prioridad externa se puede hacer de uno de los pisos programados, cerrando la llave externa correspondiente al mismo piso. Es posible hacer una llamada de prioridad en todos los pisos que utilizan la entrada SI.

Después de una llamada de prioridad, se borra todas las reservas existentes. Antes de cancelar todas las reservas, se realizan los siguientes controles:

- si el equipo está en la dirección opuesta al piso de la llamada de prioridad, se hace una parada regular en el primer piso reservado, y luego se va a continuar para el piso de llamada de prioridad
- si el equipo está en la dirección del piso de llamada de prioridad, llega sin paradas
- si el equipo se detiene en un piso, se pone en marcha inmediatamente.

Cuando el equipo llega al piso de la llamada, después de la extracción de la llave externa, se puede cerrar la llave interna y mover el ascensor con las maniobras internas descritas en el párrafo siguiente.

Nota: Para ejecutar la llamada de prioridad externa se recomienda el cableado:



### 9.13 Llamada de prioridad Interna

Una llamada de prioridad interna se hace mediante el cierre de la entrada SI a GND.

Se trata de:

- la eliminación de todas las reservas externas y de cabina
- Mantiene ocupada la cabina con las puertas abiertas
- aceptar una llamada interna a la vez

### 9.14 Servicio de emergencia

- La tarjeta BR200 puede realizar una maniobra de emergencia si se detecta una falla de red. La entrada que activa el servicio emergencia es "EM". Esta entrada deberá estar cerrada a GND cuando la red no está presente en la maniobra. Si la serie de seguridad, alimentadas para los dispositivos de emergencia (UPS), están cerrados, y luego alimentado correctamente, el sistema se moverá con este comportamiento:
  - **Configuración "hidráulico"**: la cabina se moverá en una dirección llamada "en bajada", se para al piso más cerca y abre las puertas con el comando (AP). Una vez al piso no permitirá otras llamadas, no se cierran las puertas, hasta que no se restablecerá la entrada "EM".
  - **Configuración "tracción"**: la cabina se moverá en una dirección llamada "en subida", Si durante esta carrera caduque el tiempo D21 o si abre un punto de la cadena de las seguridad (ALT) significará que el equipo ha provocado la apertura de la seguridad. En este caso, el servicio de emergencia se inicia, momento en el cual la serie será restaurada, pero la cabina se moverá en una dirección llamada "en bajada", se detendrá y abre las puertas con el comando (AP). Una vez al piso no permitirá otras llamadas, no se cierran las puertas, hasta que no se restablecerá la entrada "EM".

Durante una emergencia se excluye la muestra de los errores.

## 9.15 Gestión foso y sobre recorrido reducidos

Cuando un edificio tiene problemas relacionados con la falta de espacio o a limitaciones estructurales y reguladoras específicas, se puede instalar equipos especiales fabricados de conformidad con las normas vigentes.

Para estos tipos de equipos es necesario ajustar el parámetro H12 = 1.

Para entrar en mantenimiento en el pasadizo se necesita:

- Activar el mantenimiento (mediante la activación de la entrada MAN)
- Movimentar con los botones de mantenimiento PSM y PDM
- Pulsar el botón STOP (en el foso o en el sobrecorrido) y entrar en las estacas de seguridad
- Hacer el mantenimiento necesario
- quitar las estacas de seguridad y volver a habilitar el botón STOP
- salir del mantenimiento (desactivando la entrada MAN). La tarjeta mostrará el código de error "73". Sólo si se encuentra en la zona (IF + ICV) pulsando el botón PAP se puede abrir las puertas.
- Para restablecer el equipo presione el botón RESET en la BR200 al menos 2 Segundos

## 9 Las seguridades

La tarjeta BR200 monitoriza el estado de las series cerradas a las entradas EXC, ALT, ALT1, ALT2, CS.

El funcionamiento de cada una de estas entradas genera la parada de la cabina. En particular, el comportamiento de EXC permite, como la norma es, el funcionamiento normal sólo a través de un reset manual. La pantalla se indica FINAL DE CARRERA.

A la serie nominada CS, se ha aplicado un control adicional de rebote del cerrojo. El control se realiza de este modo:

- Si al cierre de las puertas, el contacto de seguridad CS no está cerrado, la tarjeta BR200 abre las puertas para e tenta el cierre mas una vez;
- Este procedimiento se repite hasta 4 veces. Si dentro de 4 veces la serie CS se cerró, la cabina se pone en marcha regularmente, mientras un error no-bloqueante se grabará para alertar al usuario de que la puerta de piso no se cerro directamente al intento de arranque. La falla generada será "200" para el piso más bajo, "201" para el primer piso y así sucesivamente;
- Si dentro de 4 intentos de cerrar la serie CS no está cerrada, se genera una falla de 0 a 32 dependiendo del piso donde se produjo. Ejemplo: falla del cerrojo a la 5ª planta, será señalada como "ERR 05"

## 10 La asistencia remota SMS

La tarjeta controladora BR200 de Movilift tiene la ventaja de ser capace de ser controlada mediante el envío y la recepción de mensajes de texto SMS a través de un móvil normal GSM.

El personal de mantenimiento tiene la oportunidad de recibir un SMS en su teléfono móvil en el caso de una falla. También se puede consultar el sistema para recibir una situación en tiempo real de su estado de funcionamiento.

Estos servicios son opcionales. La BR200 ofrece como estándar ,una puerta de comunicación serial RS232. Si es necesario, la maniobra que aloja la BR200 puede ser equipada con un módem GSM. La BR200 y el módem se conectan mediante un cable de comunicación. En el módem GSM se inserta una tarjeta SIM de su operador de telefonía.

A través de un SMS enviado al módem GSM se configuran el numero (o los números) a la que se enviarán un SMS en caso de falla.

## Descripción del formato de SMS para envío espontáneo

En caso de envío de SMS espontáneo de una falla, la BR200 enviará un SMS a los números de teléfono programados, en el siguiente formato:

**BRXXXXX AAA BB CC:DD EEE FFF GGG**

<b>BRXXXXX</b>	<b>Referencia cuadro de maniobra, valor numérico entre '00000' y '99999'</b>
<b>AAA</b>	<b>Número de viajes efectuados desde las horas 00:00</b>
<b>BB CC:DD</b>	<b>Número de días, horas y minutos desde la última carrera</b>
<b>EEE</b>	<b>Código de la última falla detectada</b>
<b>FFF</b>	<b>Código de la penúltima falla detectada</b>
<b>GGG</b>	<b>Código de la antepenúltima falla detectada</b>

## Descripción del formato de solicitud de estado para SMS

El estado se solicita con un SMS con el texto::

**CHECK#0**

La BR200 enviará un SMS al número de teléfono que hizo la solicitud con el mismo formato de envío 0 espontáneo.

## Descripción del formato SMS para la configuración

La solicitud de configuración de los número destinatarios se hace con un SMS con el texto:

**SET#0 N1 N2**

y N2 son los números de teléfono a los que se van a enviar los SMS para las alarmas, siempre para envío espontáneo.

La BR200 enviará un SMS de confirmación a el número de teléfono que hizo la solicitud con el texto **OK**.

## 10.11 La APP Android

Está disponible a petición del cliente para Smartphones con sistema operativo Android, que se llevará a la gestión de los mensajes SMS recibidos. La APP analizará el mensaje recibido y va a clasificar en el database. Sera posible enviar la configuración y consultar el estado del equipo mediante el envío de un CHECK.

**MoviLift**  
electronic for elevators

Movilift srl  
Via Napoli 350  
80053 Castellammare di Stabia (NA)  
[www.movilift.com](http://www.movilift.com)