



РУКОВОДСТВО

по наладке преобразователя частоты ACSM1-U04AL для лифтов с асинхронными и синхронными двигателями.

ver. 4.4

История изменений документа.

Версия руководства	Дата выпуска	Версия ПО ACSM1
1.1 – 1.3	01.10.2012 – 22.07.2013	
2.1 – 2.3	02.02.2014 – 20.05.2014	1821
3.1 – 3.6	06.07.2014 – 30.12.2015	1822
4.3	01.04.2016	1825
4.4*	15.03.2017	1825

* - инструкция по наладке. Инструкция по монтажу поставляется отдельно в комплекте с преобразователем частоты

«Руководство по монтажу и наладке преобразователя частоты ACSM1...» версии 4.3 или 4.4, что нового.

Руководство версии 4.3 или 4.4 выпущено в связи с выходом обновленного программного обеспечения 1825 (далее ПО) частотного привода ACSM1. Основное отличие ПО версии 1825 от предыдущих версий заключается в группировке основных настроечных параметров привода по их назначению в отдельные группы для более удобной и быстрой наладки ПЧ.

Группы параметров	Описание	Номера параметров
82. Пределы	Задаются пределы привода	82.01 – 82.03
83. Лифт и станция	Основные параметры лифта и выбор типа станции управления	83.01 – 83.06
84. Старт/стоп	Выбор режима пуска, параметры тормоза, функция ограничения момента, источник задания скорости	84.01 – 84.10
85. Режим ревизии	График скорости для режима «Ревизия»	85.01 – 85.03
86. Режим нормальной работы	График скорости для режима «Нормальная работа», коэффициент скольжения	86.01 – 86.17
87. Эвакуация и выравнивание	Графики скорости для режимов «Эвакуация» и «Выравнивание»	87.01 – 87.09
88. Качество поездки	Настройка фильтра скорости, момента инерции и ПИ-регулятора	88.01 – 88.10
89. Программное замедление	Функция программного замедления	89.02 – 89.04

В новом руководстве дано более подробное описание основных функций привода и функций дополнительных защит. Добавлено приложение 4 с типовыми параметрами для лифтов с асинхронными и синхронными двигателями лебедок главного привода, методика определения номинальных оборотов двигателя, переработана глава настройки точной остановки.

Для тех, кто привык к старой нумерации, соответствие параметров представлены в таблице ниже:

Версии 1510,1821,1822	Версия 1825		Версии 1510,1821,1822	Версия 1825		Версии 1510,1821,1822	Версия 1825
10.90	87.02		25.91	86.07		80.01	83.01
11.01	84.01		25.92	86.08		80.02	83.02
11.02	84.02		25.93	86.09		80.03	83.03
20.01	82.01		25.94	86.10		80.04	83.04
20.02			25.95	86.11		80.09	86.13
20.05	82.02		25.96	86.12		80.11	87.06
20.06	82.03		25.97	87.08		80.13	85.01
20.07			25.99	86.03		80.14	87.03
22.01	88.01		28.02	88.05		80.16	86.01
22.02	88.02		28.03	88.06		80.22	86.02
25.81	86.04		28.12	88.07		82.09	88.03
25.82	86.05		28.13	88.08		82.10	88.04
25.84	86.06		28.14	88.09		83.02	89.02
25.85	85.02		28.15	88.10		83.03	89.03
25.86	85.03		35.03	84.03		83.04	89.04
25.87	87.04		35.04	84.04		89.01	83.06
25.88	87.05		35.05	84.05		89.02	83.07

1. Программирование преобразователя частоты при помощи панели управления.....	5
2. Последовательность настройки параметров привода.....	6
3. Редукторная лебедка. Первый запуск и проведение идентификационного прогона асинхронного двигателя.....	7
4. Безредукторная лебедка. Первый запуск, проведение идентификационного прогона синхронного двигателя и автофазировки энкодера.....	8
4.1 Проведение идентификационного прогона синхронного двигателя.....	8
4.2 Проведение автофазировки абсолютного энкодера	10
5. Монтажный режим	11
5.1 Запуск в монтажном режиме или режимах «МП2», «Ревизия»	11
5.2 Дополнительная защита двигателя: функция контроля скорости.....	11
5.3 Проверка заданной скорости в режиме «Ревизия»	12
6. Настройка для работы в режимах «МП1», «Нормальная работа»	12
6.1 Компенсация момента инерции.....	12
6.2 Фильтр скорости.....	13
6.3 Настройка стартовых и стоповых характеристик.....	14
6.4 Синхронные двигатели. Особенности останковки	15
6.5 Настройки графика задания скорости	15
6.6 Настройка пути замедления.....	16
6.7 Настройка точной останковки.....	17
6.8 Настройка ПИ-регулятора для работы на номинальной скорости.....	18
6.9 Настройка адаптивных коэффициентов ПИ-регулятора для предотвращения отката кабины лифта при пуске и останковке.....	19
6.10 Методика определения номинальных оборотов асинхронного электродвигателя.....	20
6.11 Режим выравнивания в зоне точной останковки.....	20
6.12 Режим эвакуации.....	21
6.13 поэтажный разъезд и функция программного замедления.....	22
6.14 Дополнительная защита. Экстренная останковка	24
6.15 Настройка работы вентилятора охлаждения привода.....	24
6.16 Режимы работы привода в случае обрыва одной питающей фазы.....	24
6.17 Сохранение, восстановление настроек и установка настроек по умолчанию. Проверка версии программного обеспечения привода.....	24
6.18 Диагностика входных и выходных сигналов	24
7. Таблица используемых параметров.....	25
8. Устранение неисправностей.....	30
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Расчет момента инерции лифта.....	37
ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Часто возникающие вопросы при наладке преобразователя частоты ACSM1-U04AL	38
ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Таблица проверки правильности ввода параметров.....	40
ПРИЛОЖЕНИЕ 4: Таблица типовых настроек различных асинхронных двигателей	41
Таблица типовых настроек различных синхронных двигателей.....	43
ПРИМЕЧАНИЯ	45
Гарантийные обязательства	46

1. Программирование преобразователя частоты при помощи панели управления.

Панель управления является внешним дополнительным устройством, она может подключаться к приводу ACSM1 с помощью кабеля. Комплект для установки панели управления позволяет монтировать ее на дверцах шкафов или внутри шкафа управления. Внешний вид представлен на рисунке 1.1.

Где:

1. Светодиод, обозначающий статус, – при нормальной работе горит зеленым цветом.

2. LCD дисплей. Разделен на 3 области:

2а. Область дисплея, отображающая режим управления: местное (LOC) и удаленное (REM) управление. Также справа отображается скорость задания.

2б. Центральная область дисплея, отображающая значения выбранных заранее сигналов (пар. 17.1 – 17.3), меню. Также отображает ошибки и предупреждения.

2с. Область дисплея, показывающая функции программных клавиш (3 и 4). Также отображает часы реального времени (если настроено).

3 (4). Программные клавиши, функциональность которых зависит от контекста. Текст в нижней левой (правой) области LCD дисплея отображает функцию программной клавиши.

5. Клавиши вверх.

6. Клавиши вниз.

7. Клавиша, с помощью которой можно выбрать режим управления: местное (LOC) - от панели управления или удаленное (REM) - от станции управления.

8. Клавиша вызывает контекстное меню HELP (помощь).

9 (10). Клавиша остановки (пуска) в режиме местного управления (LOC).

Подробную инструкцию о работе с панелью управления смотрите в документе ACSM1 Control Panel User's Guide на сайте <http://abb.ru>.

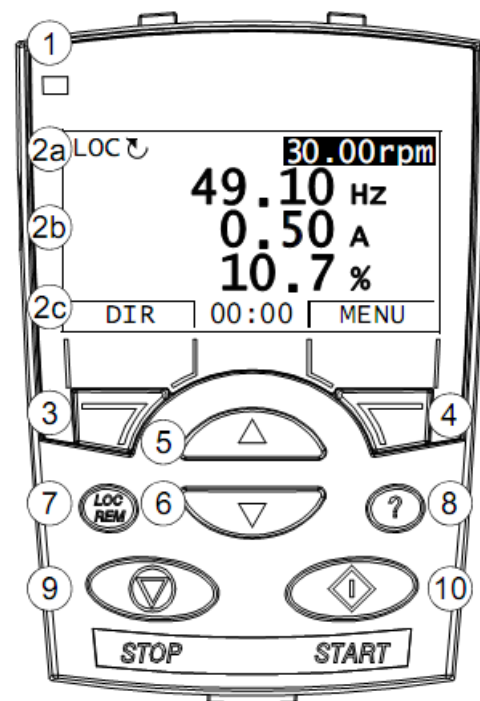
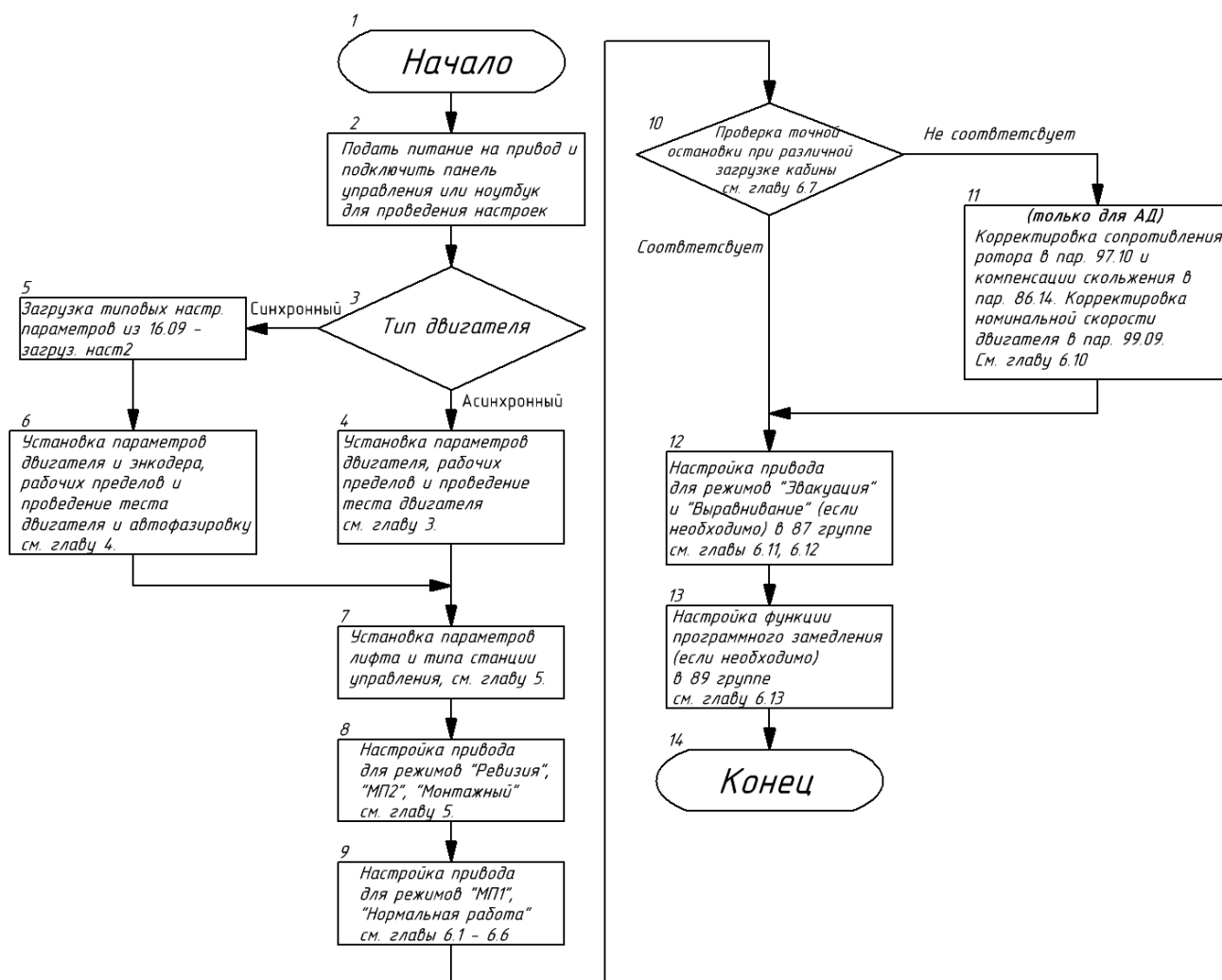


Рисунок 1.1 – Внешний вид интеллектуальной панели управления.

2. Последовательность настройки параметров привода.



3. Редукторная лебедка. Первый запуск и проведение идентификационного прогона асинхронного двигателя.

Перед тем, как включить привод необходимо убедиться, что монтажная схема собрана правильно. Включите привод. Подключите интеллектуальную панель управления (далее – панель управления) к разъему RJ45 при помощи сетевого кабеля (патч-корда). Подготовьте панель управления к работе – установите время и дату (см. подробную инструкцию на пульт управления).

Установите язык меню в параметре **99.01 LANGUAGE – RUSSKI**.

По умолчанию на заводе-изготовителе в частотном приводе уже запрограммированы типовые параметры для лифтов с асинхронными двигателями и скоростью 1.0 м/сек.

Выберите тип станции управления в **83.06 ВЫБОР СТАНЦИИ: 0 – УЭЛ/ШК6000, 1 – ШУЛМ;** (по умолчанию – **УЭЛ/ШК6000.**) Данные двигателя настраиваемого лифта установите в группе параметров **99:**

99.04 ТИП ДВИГАТЕЛЯ – установите АД (асинхронный двигатель);

99.05 РЕЖИМ УПР ДВИГАТ – установите DTC.

Далее введите данные двигателя, указанные на его паспортной табличке:

99.06 НОМИН ТОК ДВИГАТ - номинальный ток двигателя, А.

99.07 НОМИН НАПР ДВИГ - номинальное напряжение двигателя, В.

99.08 НОМИН ЧАСТ ДВИГ - номинальная частота двигателя, Гц.

99.09 НОМИН СКОР ДВИГ – номинальная скорость вращения вала двигателя, об/мин.

ВАЖНО!: для лебедок «Щербинка-OTIS» установите номинальная скорость двигателя, исходя из его мощности: 5 кВт – 1400 об/мин, 8,5 кВт – 1400 об/мин, 15 кВт – 1348 об/мин.

99.11 НОМИН COS Ф ДВИГ – номинальное значение cosφ двигателя.

99.12 НОМИН МОМЕН ДВИГ – номинальный момент на валу двигателя, Нм. Если нет данных завода-изготовителя, то введите значение, вычисленное приводом и записанное в параметре **98.01 ВЫЧ НОМ МОМЕНТ**. При повторном проведении прогона, если корректируются данные номинальной мощности (пар. **99.10**) или номинальной скорости (пар. **99.09**) сначала установите параметр **99.12** в ноль (для запуска алгоритма расчета и обновления записи в пар. **98.01**) и только потом запишите значение, вычисленное в параметре **98.01**.

Если параметры двигателя введены корректно, то появится сообщение **2008 (ИДЕНТИФИКАЦ ПРОГОН)** – требуется идентификационный прогон двигателя. Перед проведением идентификационного прогона установите следующие ограничения:

- **82.01 МАХ СКОРОСТЬ** = 1.1×99.09 **НОМИН СКОР ДВИГ**;

- **82.02 МАХ ТОК** – в соответствии с мощностью привода, установите следующие значения максимального тока:

Номинал преобразователя	Максимальный ток в пар. 82.02
ACSM1-04AL-012A-4, 5,5 кВт, 12А	21А
ACSM1-04AL-016A-4, 7,5 кВт, 16А	28А
ACSM1-04AL-024A-4, 11 кВт, 24А	42А
ACSM1-04AL-031A-4, 15 кВт, 31А	54А
ACSM1-04AL-040A-4, 18,5 кВт, 40А	70А
ACSM1-04AL-046A-4, 22 кВт, 46А	81А

- **82.03 МАХ МОМЕНТ** = 300 %;

Далее в параметре **99.13 ТИП ИДЕНТИФ ДВИГ** выберите способ идентификационного прогона. При выполнении идентификационного прогона привод определяет характеристики двигателя для обеспечения оптимального и точного управления.

Рекомендуется проводить идентификационный прогон одним из 3-х способов:

1. Норм режим – с вращением двигателя без нагрузки с отпущенным тормозом. Рекомендуется проводить в случае, если тяговые канаты еще не смонтированы на КВШ. Во время данного идентификационного прогона двигатель вращается со скоростью около 50 - 100 % от номинальной.

2. Без вращения – данный идентификационный прогон подходит для большинства асинхронных двигателей. При выборе данного способа отпустить тормоз и снимать тяговые канаты нет необходимости. Процесс тестирования проходит в течении 20-30 секунд.

3. Adv standst. – без вращения, если не возможно добиться качественного регулирования двигателя стандартным способом, что чаще всего проявляется на 6-ти полюсных двигателях (синхронная скорость которых 1000 об/мин, а асинхронная порядка 920-950 об/мин). При выборе данного способа отпустить тормоз и снимать тяговые канаты нет необходимости. Процесс идентификации проходит в течении 3-6 минут.

Обеспечьте подключение привода к двигателю и снятие тормоза (при необходимости). В пар. **99.13** выберите способ идентификационного прогона и выберите клавишей **LOC/REM** режим **LOC** (местное управление), затем нажмите клавишу **START**.

После успешного завершения прогона предупреждение 2008 пропадает и на семисегментном индикаторе появляется значок:



Установите клавишей **LOC/REM** режим **REM** (дистанционное управления).

4. Безредукторная лебедка. Первый запуск, проведение идентификационного прогона синхронного двигателя и автофазировки энкодера.

4.1 Проведение идентификационного прогона синхронного двигателя.

Перед тем, как включить привод необходимо убедиться, что монтажная схема собрана правильно. Включите привод. Подключите интеллектуальную панель управления (далее – панель управления) к разъему RJ45 при помощи сетевого кабеля (патч-корда). Подготовьте панель управления к работе – установите время и дату (см. подробную инструкцию на пульт управления).

Установите язык меню в параметре **99.01 LANGUAGE – RUSSKI**.

Загрузите из памяти привода типовые настройки для работы лифта с синхронным двигателем со скоростью 1.6 м/сек, для этого установите в параметре **16.09 ВЫБОР ПОЛЬЗОВАТ** значение **загруз наст2**.

Выберите тип станции управления в **83.06 ВЫБОР СТАНЦИИ: 0 – УЭЛ/ШК6000, 1 – ШУЛМ;** (по умолчанию – **УЭЛ/ШК6000**.) Данные двигателя настраиваемого лифта установите в группе параметров **99**:

99.04 ТИП ДВИГАТЕЛЯ – установите **СДПМ** (синхронный двигатель);

99.05 РЕЖИМ УПР ДВИГАТ – установите **DTС**.

Далее введите данные двигателя, указанные на его **паспортной табличке**:

99.06 НОМИН ТОК ДВИГАТ - номинальный ток двигателя, А

99.07 НОМИН НАПР ДВИГ – номинальное напряжение двигателя, В. Для синхронного двигателя на постоянных магнитах – это значение противоЭДС двигателя. Некоторые производители двигателей (Wittur, Sicor) указывают на паспортной табличке значение **коэффициента ЭДС – $k_e(V/rpm^{-1})$** . В таком случае, в параметре **99.07** необходимо установить значение, полученное из формулы:

$$E = k_e \cdot n,$$

где k_e – коэффициент ЭДС (Вольт/обороты двигателя в минуту)

n – номинальная скорость двигателя (об/мин или rpm);

E – противоЭДС (В).

Для синхронных лебедок ЕПМ, укажите следующие значения противоЭДС:

Мощность двигателя, кВт	Значения противоЭДС, В
3,0	157
4,6	223
4,7	186
5,9	232
7	185
7,4	231
9,5	238,8
11,9	260

99.08 НОМИН ЧАСТ ДВИГ - номинальная частота двигателя, Гц. Если данное значение не указано производителем, номинальную частоту рассчитайте по формуле:

$$f = \frac{n \cdot p}{60},$$

где n – номинальная скорость двигателя, (об/мин или грт);

p – число пар полюсов (напр., если число полюсов 22, то число пар полюсов – 11);

f – номинальная частота двигателя, Гц.

99.09 НОМИН СКОР ДВИГ – номинальная скорость вала двигателя, об/мин.

99.10 НОМИН МОЩН ДВИГ – номинальная мощность двигателя, кВт.

99.11 НОМИН COS Ф ДВИГ – номинальное значение cosφ двигателя.

Установите значение cosφ = 1.

99.12 НОМИН МОМЕН ДВИГ – номинальный момент на валу двигателя. Если нет данных завода-изготовителя, то введите значение, вычисленное приводом и записанное в параметре **98.01 ВЫЧ НОМ МОМЕНТ**.

Если параметры двигателя введены корректно, то появится сообщение **2008 (ИДЕНТИФИКАЦ ПРОГОН)** – требуется идентификационный прогон двигателя.

Перед проведением идентификационного прогона установите следующие ограничения:

- **82.01 МАХ СКОРОСТЬ** = 1.1 × **99.09 НОМИН СКОР ДВИГ**;

- **82.02 МАХ ТОК** – в соответствии с мощностью привода, установите следующие значения максимального тока:

Номинал преобразователя	Максимальный ток в пар. 82.02
ACSM1-04AL-012A-4, 5,5 кВт, 12А	20А
ACSM1-04AL-016A-4, 7,5 кВт, 16А	26А
ACSM1-04AL-024A-4, 11 кВт, 24А	40А
ACSM1-04AL-031A-4, 15 кВт, 31А	50А
ACSM1-04AL-040A-4, 18,5 кВт, 40А	68А
ACSM1-04AL-046A-4, 22 кВт, 46А	79А

- **82.03 МАХ МОМЕНТ** = 300 %;

Далее в параметре **99.13 ТИП ИДЕНТИФ ДВИГ** выберите способ идентификационного прогона. При выполнении идентификационного прогона привод определяет характеристики двигателя для обеспечения оптимального и точного управления.

Рекомендуется проводить идентификационный прогон одним из 2-х способов:

1. Норм режим – с вращением двигателя без нагрузки с отпущенным тормозом. Рекомендуется проводить в случае, если тяговые канаты еще не смонтированы на КВШ. Во время данного идентификационного прогона двигатель вращается со скоростью около 50 - 100 % от номинальной.

2. Без вращения – данный идентификационный прогон подходит для большинства синхронных двигателей. При выборе данного способа отпустить тормоз и снимать тяговые канаты нет необходимости.

Обеспечьте подключение привода к двигателю и снятие тормоза (при необходимости). В пар. **99.13** выберите способ идентификационного прогона и выберите клавишей **LOC/REM** режим **LOC** (местное управление), затем нажмите клавишу **START**.

После успешного завершения прогона предупреждение 2008 пропадает и на семисегментном индикаторе появляется значок:



Установите клавишей **LOC/REM** режим **REM** (дистанционное управления).

4.2 Проведение автофазировки абсолютного энкодера.

Если лифт находится в **монтажном режиме**, кабина и противовес не собраны, то рекомендуем отключить абсолютный энкодер, установив **88.01 РЕЖИМ ОС ПО СКОР** – Вычисленная. **При этом автофазировка не проводится!**

Активируйте абсолютный энкодер при запуске лифта в режим нормальной работы. Установите следующие значения:

88.01 РЕЖИМ ОС ПО СКОР – Энкодер1.

90.01 ВЫБОР ЭНКОДЕР 1 – FEN-11 ABS.

90.03 РЕЖИМ ЭМУЛЯЦИИ – FEN-11 ABS.

91.01 ИМП НА ОБОРОТ – количество импульсов энкодера на оборот (см. паспортные данные энкодера). Для EnDat 2.2 можно установить в «0».

91.02 ВЫБОР АБС ЭНКОД – выбор интерфейса энкодера (как правило, EnDat).

91.04 ЧИСЛ БИТ НА ОБОР – число бит на оборот.

Для **EnDat 2.1** (или **EnDat01**) – 13, для **EnDat 2.2** – 25.

91.30 РЕЖИМ ENDAT – выбор режима энкодера EnDat.

Для **EnDat 2.1** (или **EnDat01**) – С нач полож, для **EnDat 2.2** – Cont.spd+Pos.

93.21 ЭМУЛЯЦИЯ ИМП – количество TTL импульсов эмуляции на оборот. Для станции **ШК6000** – 23;


Для станции **ШУЛМ**: скорость 1 м/с, полиспаст 1:1 – 32 импульса; скорость 1 м/с, полиспаст 2:1 – 64 импульса; скорость 1.6 м/с, полиспаст 1:1 – 16 импульсов; скорость 1.6 м/с, полиспаст 2:1 – 32 импульса.

После ввода всех вышеуказанных параметров энкодера установите пар. **90.10 КОНФИГ ПАРАМ ЭНК** – Конфигурация – сохранение параметров энкодера.

ВАЖНО! После любых изменений параметров энкодера необходимо каждый раз устанавливать в параметре **90.10 КОНФИГ ПАРАМ ЭНК** значение **Конфигурация**.

Последовательность проведения автофазировки абсолютного энкодера:

1. Убедитесь, что кабина установлена **НЕ** на крайнем верхнем этаже.
2. Кабина должна быть **НЕ** уравновешена (желательно пустая).
3. Установите в параметре **99.13 ТИП ИДЕНТИФ ДВИГ** значение **Lift autoph.**
4. Привод формирует предупреждение **2038 АВТОФАЗИРОВКА**.
5. Убедитесь, что привод в режиме **REM**.
6. Переключите станцию управления лифта в режим «Ревизия» или «Авария», или «МП2» (в зависимости от типа станции управления) и дайте команду приводу от станции управления (вниз или вверх).
7. Привод отпускает тормоз и начинает процесс автофазировки. Этот процесс занимает от 2 до 6 секунд (в зависимости от мощности двигателя) и сопровождается движением кабины вверх на скорости от 7% до 15% от номинальной.

8. После успешного завершения автофазировки привод дает сигнал на наложение тормоза и предупреждение 2038 пропадает. На семисегментном индикаторе появляется значок: 

9. В случае, если при попытке автофазировки привод формирует ошибку F-0026 (Автофазировка), установите в параметре **99.16** значение **YES** – инверсия фаз двигателя и проведите процедуру, описанную в п.п. 4-8.

10. Если мотор после успешно проведенной автофазировки начинает вращаться в противоположном направлении от задания, установите в **99.16** значение **NO**, а в **90.06** – **Both** и проведите процедуры, описанные в п.п. 4-8.

Для завершения автофазировки установите в пар. **97.01 ВЫБ ПАРАМ МОДЕЛИ** значение **ПарСдвигаПоз** с целью исключить возможность сбоя данных автофазировки.

5. Монтажный режим.

5.1 Запуск в монтажном режиме или режимах «МП2», «Ревизия».

После успешного завершения идентификационного прогона по документации завода-изготовителя станции управления соберите схему монтажного режима (если таковой предусмотрен) или проверьте готовность лифта к работе в режимах «МП2», «Ревизия».

Верните с помощью клавиши **LOC/REM** панели управления режим **REM** (удалённое управление) и установите следующие параметры в соответствии с паспортными данными лифта:

83.01 НОМ СКОРОСТЬ – скорость движения кабины на большой скорости, м/с;

83.02 ПЕРЕД ЧИСЛ РЕД – передаточное число редуктора;

83.03 ДИАМЕТР КВШ – диаметр канатоведущего шкива, мм;

83.04 КРАТН ПОЛИСПАСТА – кратность полиспаста.

Проверьте правильность ввода параметров **83.01÷83.04** по вычисленному приводом значению номинальной скорости двигателя в об/мин в параметре **83.05 РАСЧ СКОР МОТОРА**. Если значение в параметре **83.05** превышает номинальную скорость двигателя, то значение параметра **83.01 НОМ СКОРОСТЬ** уменьшайте до получения значения вычисленной скорости, примерно равной номинальной скорости двигателя.

Далее установите:

85.01 СКОРОСТЬ РЕВИЗИИ – скорость в режиме Ревизия, м/с.

85.02 УСКОР В РЕВИЗИИ – ускорение в режиме Ревизия, м/с².

85.03 ЗАМЕДЛ В РЕВИЗ – замедление в режиме Ревизия, м/с²;

Проведите пробные пуски и убедитесь, что направление вращения двигателя совпадает с заданным. В случае несовпадения направления вращения двигателя с заданным установите:

1. Для асинхронного двигателя (АМ) - в параметре **99.16 PHASE INVERSION** значение **YES**.

2. Для синхронного двигателя (СДПМ) с обратной связью (абсолютный энкодер) – измените параметры **99.16 PHASE INVERSION** и **90.06 INVERT ENC SIG**, а также проведите поновому автофазировку, как описано в главе 4.2.

Также можно поменять местами две выходных фазы привода, например «U2» и «V2» (для синхронного двигателя в этом случае необходимо повторно провести автофазировку энкодера, как описано в главе 4.2).

5.2 Дополнительная защита двигателя: функция контроля скорости.

В режимах управления «Ревизия» и «МП2» станции управления не контролируют фактическую скорость лифта, что в некоторых случаях в результате пусконаладочных работ приводит к перегреву двигателя и даже к выгоранию его обмоток. В приводе предусмотрена специальная **Функция контроля скорости**. В случае отклонения скорости лифта от заданной в течение заданного времени происходит отключение привода по ошибке **601 - СКОРОСТНАЯ ОШИБКА**. Это может произойти в случае отказа или неправильной настройки механического тормоза, затирания

клиньев, неправильно выставленного штихмаса. Для активизации функции контроля скорости в параметре **81.03 Ф-ЦИЯ КОНТРОЛЯ СКОР** установите значение **ВКЛЮЧЕНО**.

Далее установите:

81.04 АБС ОТКЛ СКОР – отклонение скорости в статическом режиме

81.05 АБС ВЕЛ ОТКЛ СКОР – отклонение скорости при изменении скорости (динамический режим);

81.06 ЗД ОТК КНТР СКР – задержка времени до появления ошибки **601 СКОРОСТНАЯ ОШИБКА**.

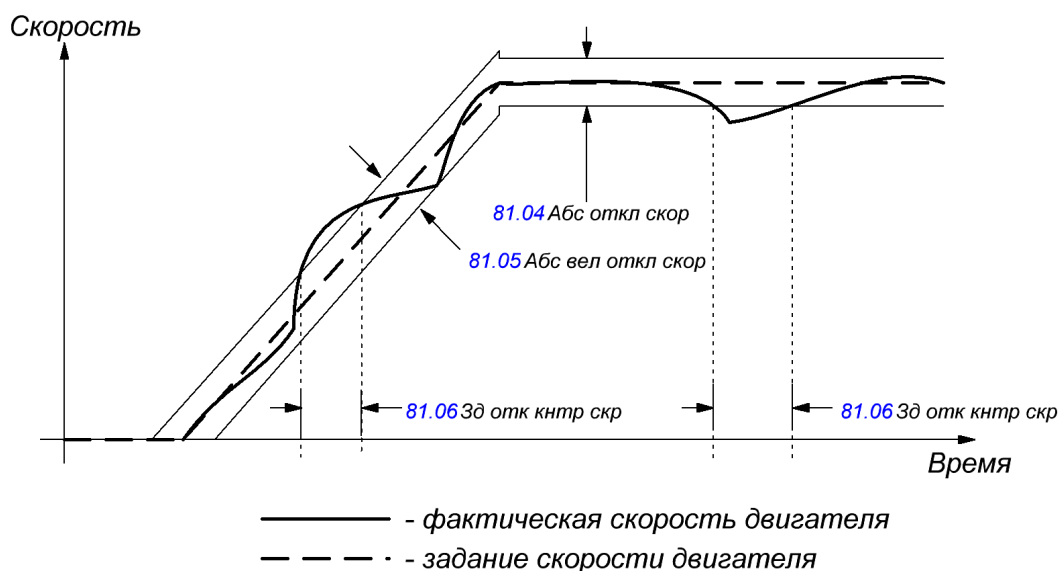


Рисунок 5.1 – Работа функции контроля скорости.

5.3 Проверка заданной скорости в режиме «Ревизия».

Максимальная скорость в режиме «Ревизия» ограничивается требованиями безопасности и составляет 0.4 м/сек. Но есть и другое ограничение, связанное с отсутствием перехода в зоне коррекции нижнего этажа на скорость дотягивания в режиме «Ревизия» и «МП2». Поэтому остановка кабины лифта в режиме ревизии в зоне нижнего этажа происходит на большей скорости. Для предотвращения выхода на выключатель концевой переспуска-переподъема проведите проверку. Пустите кабину в режиме МП2 до нижнего этажа и проконтролируйте положение кабины после остановки. Если кабина выходит из зоны точной остановки, то необходимо уменьшить значение параметра **85.01 СКОРОСТЬ РЕВИЗИИ** (скорость кабины лифта в режиме ревизии).

Привод готов к работе в монтажном режиме.

6. Настройка для работы в режимах «МП1», «Нормальная работа».

6.1 Компенсация момента инерции.

Для качественного управления движением лифта введите расчетное значение момента инерции на валу двигателя. Для этого активируйте параметр **88.03 КОМП МОМ ИНЕРЦИИ**, установив **ВКЛЮЧЕНО**. В параметре **88.04 МОМЕНТ ИНЕРЦИИ** введите значение момента инерции лифта, рассчитанное по формуле:

$$J = \frac{m \cdot d^2}{4 \cdot (GR)^2 \cdot i}$$

где J – момент инерции на валу двигателя, кг·м²;

m – движущаяся масса лифта (= масса кабины + масса противовеса + номинальная грузоподъемность лифта + масса канатов + масса уравновешивающих цепей (если имеются) (справочную информацию о движущихся массах лифта смотрите в приложении 1 или в паспорте на лифт)), кг;

d – диаметр канатопроводящего шкива, м;

GR – передаточное число редуктора;

i – кратность полиспаста.

Ниже приведена таблица рекомендуемых значений момента инерции для лифтов с различной грузоподъемностью и скоростью **при работе с асинхронным двигателем**.

Номинальные данные лифта	Момент инерции, кг·м ²
400 кг, 1 м/с	0.3 ÷ 0.35
400, 1.6 м/с	0.4 ÷ 0.45
500 кг, 0.5 м/с	0.5
630 кг, 1 м/с	0.6 ÷ 0.65
630 кг, 1.6 м/с	0.7 ÷ 0.75
1000 кг, 1 м/с	0.8 ÷ 0.9
1000 кг, 1.6 м/с	1 ÷ 1.2

В ПРИЛОЖЕНИИ 1 приведены исходные данные для расчета момента инерции и расчеты момента инерции лифтов для лифтов с редукторной и безредукторной лебедками.

6.2 Фильтр скорости.

Введите постоянную времени фильтра скорости. Помехи при измерении скорости можно уменьшить с помощью фильтра скорости, где параметр **88.02 ФИЛЬТР СКОРОСТИ** – постоянная времени фильтра.

Для этого рассчитайте механическую постоянную времени механизма:

$$t_{mech} = (0,005 \div 0,015) \cdot \frac{\pi \cdot n_{nom} \cdot J}{T_{nom} \cdot 30},$$

где n_{nom} - номинальная скорость двигателя, об/мин;

J - общая инерция нагрузки и двигателя, кг·м²; (смотри значение в параметре **88.04 МОМЕНТ ИНЕРЦИИ**, введенное ранее);

T_{nom} - номинальный момент двигателя, Н·м. (смотри значение в параметре **98.01 ВЫЧНОМ МОМЕНТ**, вычисленное приводом).

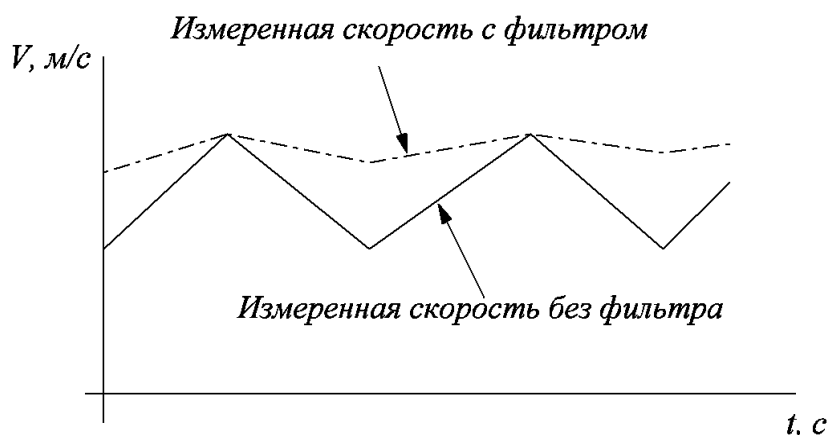


Рисунок 6.1 – Измерение скорости и фильтрация.

6.3 Настройка стартовых и стоповых характеристик.

Для асинхронного двигателя (АД) выберите в параметре **84.01 РЕЖИМ ПУСКА** значение **Заданн время**, для синхронного двигателя (СДПМ) выберите в параметре **84.01 РЕЖИМ ПУСКА** значение **Автоматич**.

На рисунке 6.2 приведены временные диаграммы, показывающие работу привода и станций управления УЭЛ, ШУЛМ и ШК6000 со следующими обозначениями:

t_{spd} - время действия задания скорости **86.01 СКОРОСТЬ ПУСКОВ**.

t_{md} - задержка на намагничивание двигателя (параметр **84.02 ВР НАМАГН ПОСТ Т**);

t_{od} – задержка, учитывающая время реального снятия тормоза (параметр **84.03 ЗАДЕРЖ СНЯТ ТОРМ**). На время этой задержки значение графика задания скорости равно нулю.

t_{cd} - задержка на окончание модуляции приводом, учитывающая реальное время наложения тормоза (параметр **84.04 ЗАДЕРЖ НАЛ ТОРМ**).

n_{cs} - скорость, при которой привод дает команду на наложение тормоза (параметр **84.05 СКОР НАЛОЖ ТОРМ**).

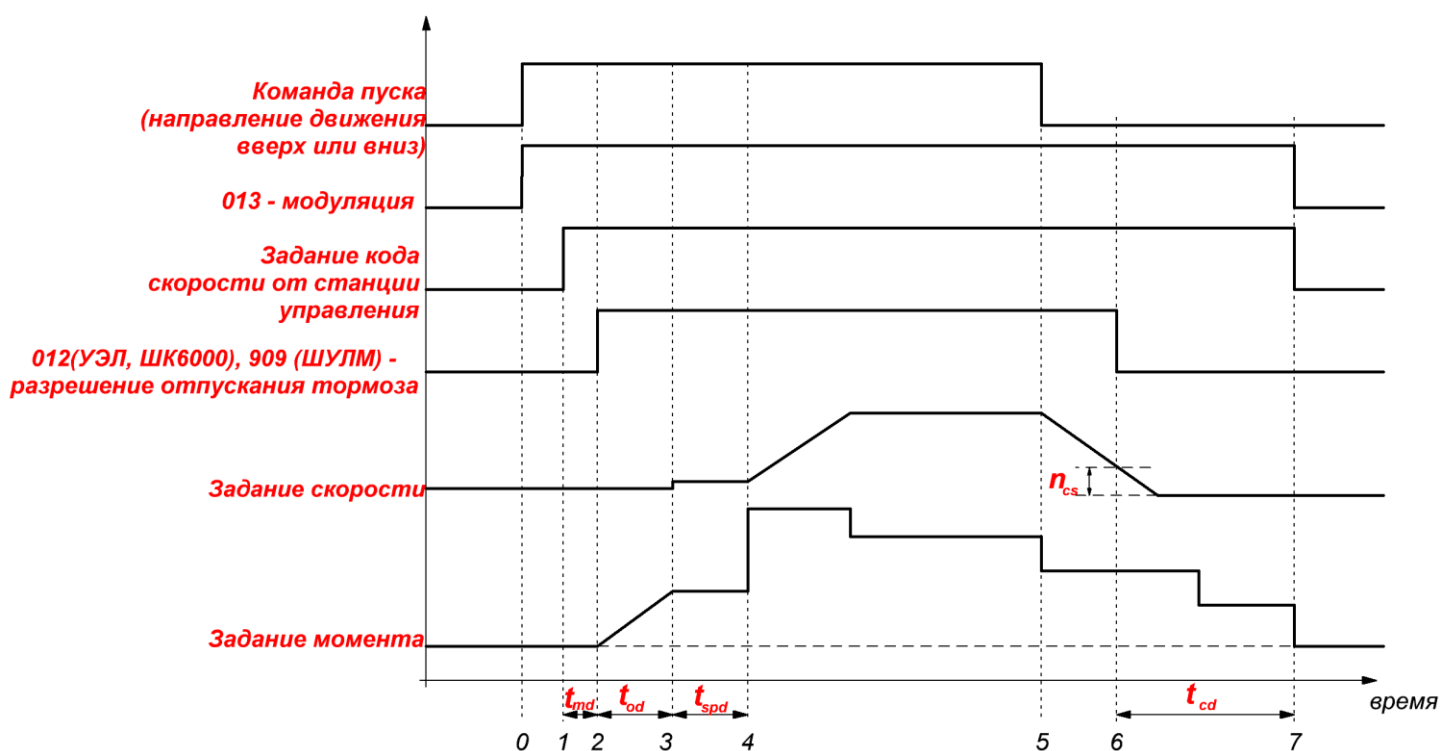


Рисунок 6.2 – Временные диаграммы основных сигналов управления и работы привода совместно со станцией управления.

Станции управления необходимо время на регистрацию этого сигнала и отключение питания электромагнита тормоза (ЭМТ). Тормозное устройство после отключения питания некоторое время удерживается за счёт запасенной энергии в катушке ЭМТ. Все эти задержки учитываются временем t_{cd} . За это время привод продолжает работу по заданному графику скорости выравнивания в зоне точной остановки. Поэтому задавая скорость наложения тормоза 15 об/мин реальное наложение может произойти, например, при 0.5 об/мин. Если значение скорости n_{cs} выбрано, слишком большим, то торможение будет резким, то есть тормоз будет накладываться на движущийся лифт. Если это значение скорости выбрано очень маленьким, то возникнет излишняя задержка после полной остановки лифта, когда привод создаваемым моментом будет удерживать кабину лифта на точной остановке до наложения тормоза.

6.4 Синхронные двигатели. Особенности остановки.

При отключении питания синхронного двигателя на постоянных магнитах, после полной остановки кабины лифта, когда тормоз уже физически наложенся (кабина лифта плавно остановлена), за счет накопленной энергии в обмотках двигателя возникает ЭДС самоиндукции такой мощности, что приводит к срыву заторможенной кабины. Для нейтрализации данного эффекта предусмотрена функция «Ограничение момента при останове».

Ниже представлены графики отключения привода при наложенном тормозе без использования данной функции (рисунок 6.3) и с использованием данной функции (рисунок 6.4).



Рисунок 6.3 – Остановка синхронного двигателя без использования функции «Ограничения момента при останове»

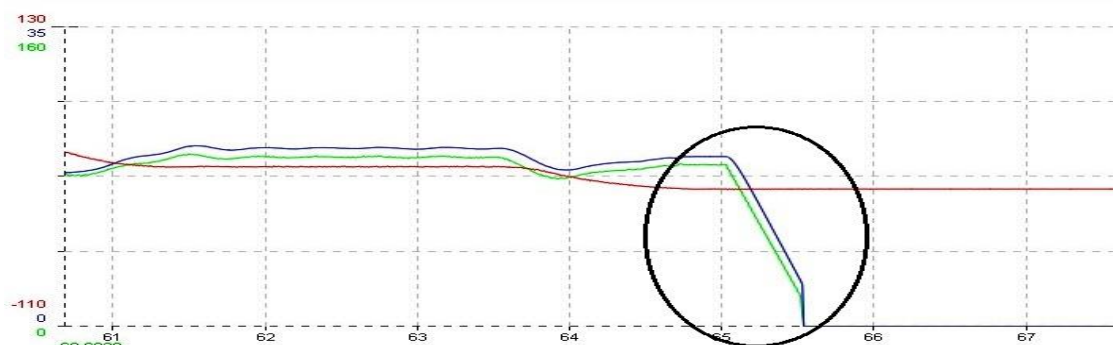


Рисунок 6.4 – Остановка синхронного двигателя с использованием функции «Ограничения момента при останове».

Активировать данную функцию можно при помощи параметра **84.06 ОГРН МОМ ОСТАН – Включен**.

84.07 ЗАД НАЧ ОГРН МОМ - определяет задержку времени до начала ограничения момента после поступления команды на наложение тормоза. Эта задержка должна быть меньше времени **84.04 ЗАДЕРЖ НАЛ ТОРМ**.

84.08 ЗАД ОГРН СПД МОМ - определяет время снижения момента с номинального до нулевого значения, настраивается индивидуально, зависит от мощности двигателя, должна быть меньше времени **84.04 ЗАДЕРЖ НАЛ ТОРМ**, но больше **84.07 ЗАД НАЧ ОГРН МОМ**.

6.5 Настройка графика задания скорости.

Приступая к настройке работы привода в режиме нормальной работы, ознакомьтесь с основными параметрами привода.

Временная диаграмма задания скорости с указанием номеров необходимых параметров для комфортного перемещения и регулирования точной остановки представлена на рисунке 6.5:

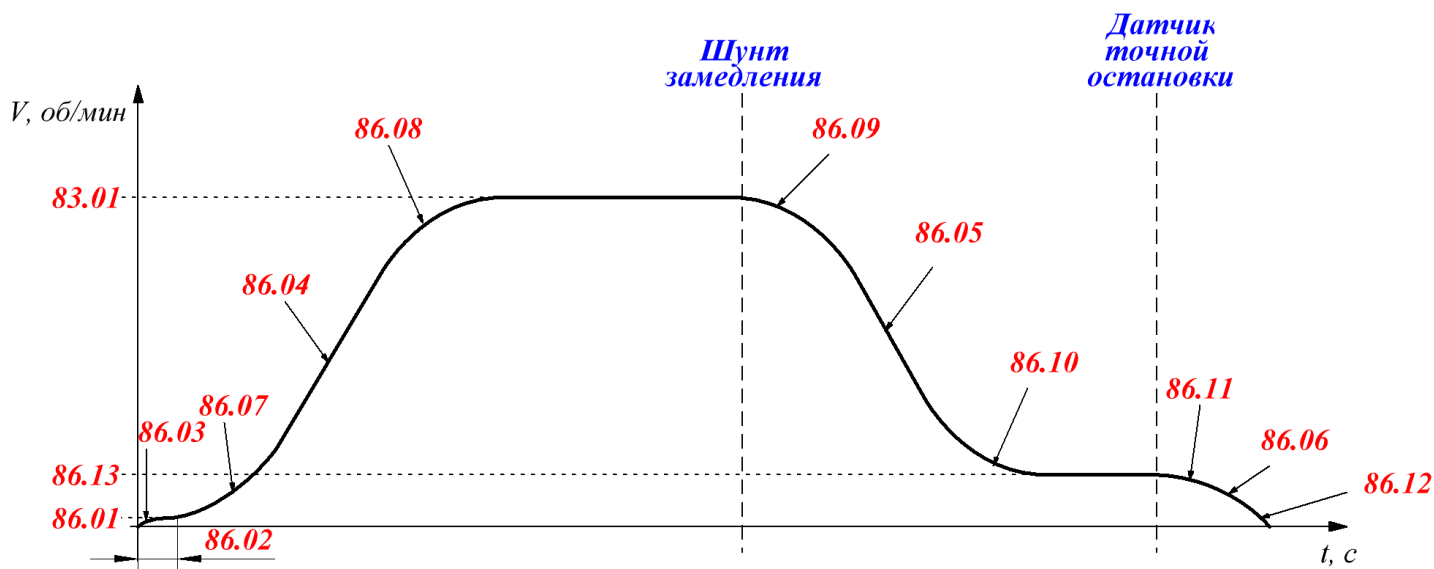


Рисунок 6.5 – Временная диаграмма задания скорости.

86.01 СКОРОСТЬ ПУСКОВ – ограничение задания скорости при старте, действует в течение времени **86.02 ПУСКОВОЕ ВРЕМЯ**;

86.02 ПУСКОВОЕ ВРЕМЯ – время действия задания скорости **86.01 СКОРОСТЬ ПУСКОВ**;

86.03 РЫВОК ПУСКОВОЙ – величина рывка в начальный момент пуска;

Параметры **86.01, 86.02, 86.03** используются для исключения рывка, ощущаемого в кабине, при пуске лифта.

86.04 УСКОРЕНИЕ1 – ускорение на линейном участке разгона до номинальной скорости, устанавливаемой в параметре **83.01 НОМ СКОРОСТЬ**.

86.05 ЗАМЕДЛЕНИЕ1 – замедление на линейном участке торможения до скорости дотягивания, устанавливаемой в параметре **86.13 СКОРОСТЬ ДОТЯГ**.

86.06 ЗАМЕДЛЕНИЕ2 – замедление на участке торможения от скорости дотягивания до нулевой скорости.

86.07 РЫВОК1 – 86.12 РЫВОК6 – величина рывков на соответствующих участках, которые определяют величину нарастания или убывания ускорения.

6.6 Настройка пути замедления.

Настройку пути замедления необходимо начать с проверки правильности установки датчиков нижнего и верхнего этажей в шахте лифта. На точных остановках крайних этажей шунт кабины должен выходить за край корпуса датчика на расстояние не более 7 см. Направляя кабину лифта в режиме МП1 вниз, настроить параметры **86.05, 86.09, 86.10** таким образом, чтобы движение на скорости дотягивания (параметр **86.13**) происходило не менее 1÷1,5 сек. При малом времени движения на скорости дотягивания – увеличивайте значение ускорения замедления **86.05** или увеличивайте соответствующие значения рывков **86.09, 86.10**. При слишком долгом дотягивании до зоны точной остановки - уменьшайте значение ускорения замедления **86.05** или уменьшайте соответствующие значения рывков **86.09, 86.10**. После успешного завершения настройки замедления контролируйте измеренное расстояние замедления в зоне остановки нижнего этажа в пар. **86.15** (расстояние замедления). Убедитесь с помощью этого же параметра, что расстояние замедления в зоне верхнего этажа соответствует расстоянию в зоне нижнего этажа. В случае необходимости откорректируйте местоположение датчика верхнего этажа в шахте лифта.

При безшунтовом методе замедления настройку пути замедления между другими этажами проводите после записи шахты (обучения) согласно методике завода-изготовителя станции управления. Отрегулируйте путь замедления так, чтобы время движения лифта на установившейся скорости дотягивания было не более 3 сек.

Значение параметра **86.13** (скорость дотягивания) зависит от длины шунтов точной остановки. Если используются шунты 100 мм, то рекомендуется установить скорость дотягивания $0.09 \div 0.120$ м/сек. Если длина шунтов составляет 150 мм, то скорость дотягивания рекомендуется установить $0.120 \div 0.160$ м/сек.

6.7 Настройка точной остановки.

Настройка точной остановки проводится в три этапа. **На первом этапе** необходимо добиться остановки пустой кабины в середине шунта точной остановки при движении лифта вверх и вниз.

Для этого:

1. Выставьте расстояние между шунтами замедления и точной остановки симметрично и на одинаковом расстоянии друг от друга на каждом этаже (при наличии шунтов замедления). Расстояние замедления на промежуточных этажах должно совпадать с расстоянием замедления на крайних этажах. Если используется замедление счётным образом, то необходимо откорректировать количество импульсов замедления согласно инструкции завода-изготовителя таким образом, чтобы движение на установившейся скорости дотягивания происходило не менее 1÷1.5 сек, но не более 3сек.
2. Выберите произвольно этаж для настройки (кроме крайних). Установите кабину на этот этаж в режиме МП1.
3. Пустите кабину на один этаж ниже. Проконтролируйте значение в параметре **86.16 ПРОЙДЕН РАССТОЯН** (в данном случае – это межэтажное расстояние).
4. Пустите кабину на один этаж выше. Проконтролируйте значение в параметре **86.16 ПРОЙДЕН РАССТОЯН**. При правильной настройке измеренное расстояние межэтажного прогона должно быть одинаково.
5. В случае если разница измеренного межэтажного расстояния в параметре **86.16** не очень большая (в пределах 0.02 – 0.15 м), проведите настройку пар. **86.14 КОЭФФ СКОЛЬЖЕНИЯ**. Для этого уменьшайте значение пар. **86.14** если измеренное межэтажное расстояние при движении вверх больше чем при движении вниз. Если наблюдается противоположная ситуация – увеличивайте значение пар. **86.14** до получения одинакового значения межэтажного расстояния.

В случае если разница измеренного межэтажного расстояния в параметре **86.16** больше 0.15 м, обратитесь к настройке номинальной скорости двигателя, воспользовавшись методикой представленной в главе **6.10 «Методика определения номинальных оборотов асинхронного электродвигателя»**.

Для лифтов с безредукторными лебедками с синхронными двигателями на постоянных магнитах параметр **86.14** настраивать не надо, поскольку он в этом случае не используется.

6. Установите метки на неподвижной и подвижной части ограничителя скорости друг напротив друга.
7. Выполните останов на выбранном этаже как при подъезде снизу, так и сверху. Каждый раз контролируйте расстояние между метками останова при подъезде сверху и снизу.
8. При переезде середины шунта точной остановки уменьшите скорость дотягивания **86.13**, также можно увеличить ускорение замедления **86.06** или увеличить соответствующие значения рывков **86.11, 86.12**. Параметры **86.11** и **86.13** наиболее эффективны при настройке точной остановки, а параметры **86.06** и **86.12** позволяют осуществить более «тонкую» настройку.

Если кабина останавливается, не доезжая середины шунта точной остановки – увеличьте скорость дотягивания **86.13**, также можно уменьшить параметры **86.06, 86.11, 86.12**.

Отрегулируйте параметры таким образом, чтобы точность остановки при движении кабины сверху и снизу не превышала 2 мм.

На втором этапе убедитесь в том, что точность остановок не «плавает» в зависимости от загрузки кабины. Загрузите кабину не менее чем на 60% грузоподъемности и измерьте разницу точ-

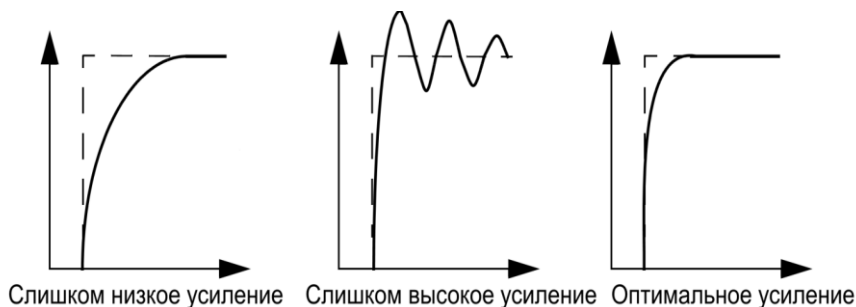
ных остановок пустой и загруженной кабины. Если измеренная разница составляет более 5 мм, то вернитесь к настройке номинальной скорости двигателя, воспользовавшись методикой представленной в главе 6.10 «Методика определения номинальных оборотов асинхронного электродвигателя».

На третьем этапе настройки точной остановки необходимо откорректировать положение шунтов точной остановки в шахте лифта, добиваясь разности положения порогов дверей кабины и дверей шахты в пределах 5 мм.

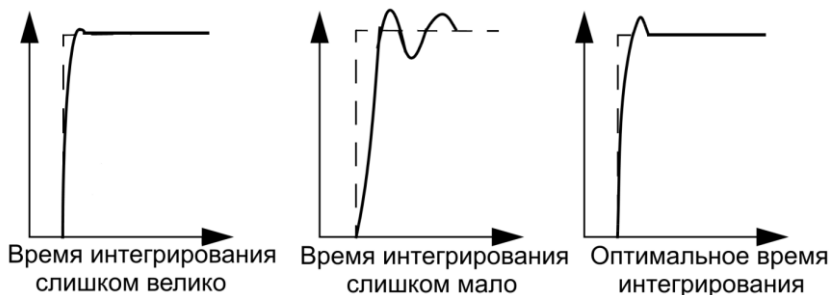
6.8 Настройка ПИ-регулятора для работы на номинальной скорости.

Важными параметрами при настройке привода являются пропорциональная составляющая – **88.05 КОЭФФ УСИЛЕНИЯ** и интегральная составляющая – **88.06 ВРЕМЯ ИНТЕГРИР** ПИ-регулятора. Пропорциональная составляющая используется для обеспечения системой управления отработки формы и величины задающего сигнала (усилитель), а интегральная составляющая используется для того, чтобы как можно скорее скомпенсировать расхождение между заданием и текущим значением, исключив паразитную вибрацию. Если работа привода сопровождается посторонними шумами, колебательным процессом и вибрацией кабины, рывками или нестабильностью любой скорости в установившемся режиме (после окончания разгона или торможения), то, прежде всего, необходимо настроить ПИ-регулятор скорости. Для этого необходимо:

1) Уменьшить значение параметра **88.05 КОЭФФ УСИЛЕНИЯ** – пропорциональную составляющую регулятора скорости до пропадания рывков и вибраций кабины как на номинальной скорости, так и на скорости дотягивания, т.е.:



2) Отрегулировать значение параметра **88.06 ВРЕМЯ ИНТЕГРИР** –интегральную составляющую регулятора скорости до пропадания запаздывания действующей скорости во время разгона или замедления и неустойчивой отработки приводом задания скорости в установившемся режиме на номинальной скорости и скорости дотягивания (это проявляется явно выраженными плавными колебаниями скорости в установившемся режиме), т.е:



Проверяйте работу лифта в режиме МП1, проведя несколько пробных пусков вверх и вниз после каждого изменения вышеуказанных параметров. Рекомендуется изменять параметры **88.05** и **88.06** по одному. Посторонних шумов и повышенной вибрации при работе двигателя быть не должно.

6.9 Настройка адаптивных коэффициентов ПИ-регулятора для предотвращения отката кабины лифта при пуске и остановке.

Данная функция особенно важна для лифтов с безредукторной лебедкой и лебедкой, с малым передаточным числом редуктора.

На малых оборотах точность управления двигателем ухудшается. Если увеличить основные коэффициенты ПИ-регулятора на малых оборотах, то точность управления двигателем можно сохранить.

1. Для синхронной (безредукторной) лебедки.

Для этого необходимо установить в параметре **88.07 МАХ СКР АДПТ РЕГ** значение $4 \div 7$, а в параметре **88.08 МИН СКР АДПТ РЕГ** – **0**. Далее пошагово увеличивайте значение параметра **88.09 КОЭФ УС АДПТ РЕГ** и уменьшайте значение параметра **88.10 ВР ИНТ АДПТ РЕГ** до предотвращения отката кабины лифта с разной нагрузкой. Значение пар. **88.09** может получиться большим (до 9), а значение пар. **88.10** – малым (до 0.01).

2. Для асинхронной (редукторной) лебедки.

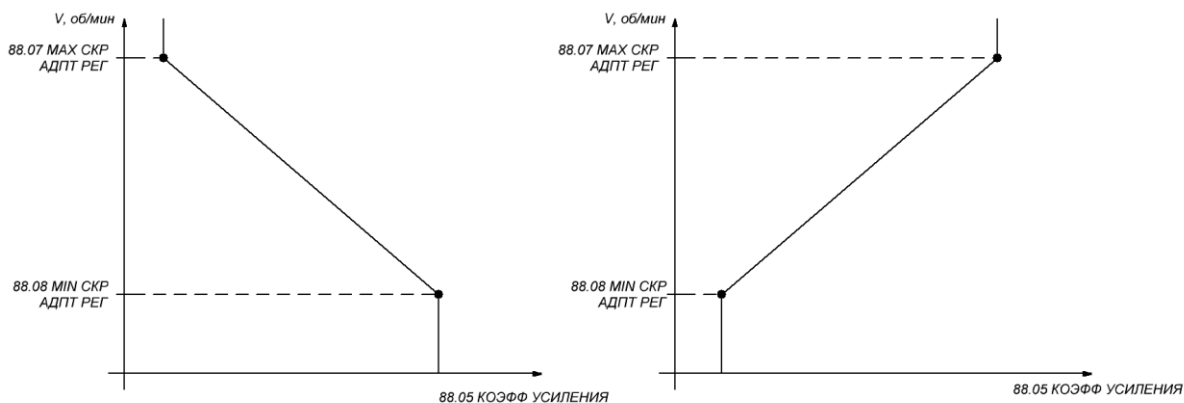
Для этого необходимо установить в параметре **88.07 МАХ СКР АДПТ РЕГ** значение **90 ÷ 100 (обязательно меньше скорости дотягивания)**, а в параметре **88.08 МИН СКР АДПТ РЕГ** – **16**. Далее пошагово увеличивайте значение параметра **88.09 КОЭФ УС АДПТ РЕГ** и уменьшайте значение параметра **88.10 ВР ИНТ АДПТ РЕГ** до предотвращения отката кабины лифта с разной нагрузкой. Значение пар. **88.09** может получиться до 5, а значение пар. **88.10** – до 0.10.

Пример:	88.05 КОЭФФ УСИЛЕНИЯ	= 8
	88.06 ВРЕМЯ ИНТЕГРИР	= 0.128 с
	88.07 МАХ СКР АДПТ РЕГ	= 100 об/мин
	88.08 МИН СКР АДПТ РЕГ	= 16 об/мин
	88.09 КОЭФ УС АДПТ РЕГ	= 3
	88.10 ВР ИНТ АДПТ РЕГ	= 0.4

Какое значение основных коэффициентов ПИ-регулятора (88.05 и 88.06) будет на скорости 16 об/мин и ниже?

Ответ:	88.05 КОЭФФ УСИЛЕНИЯ	= $8 \times 3 = 24$
	88.06 ВРЕМЯ ИНТЕГРИР	= $0.128 \times 0.4 = 0.051$ с

На рисунке 6.6 а) графически представлено увеличение пропорциональной составляющей при задании **88.09 КОЭФ УС АДПТ РЕГ** > 1, а на рисунке 6.6 б) – уменьшение, при **88.09 КОЭФ УС АДПТ РЕГ** < 1. Если **88.09 КОЭФ УС АДПТ РЕГ** = 1, то **88.05 КОЭФФ УСИЛЕНИЯ** во всем диапазоне остается постоянной. Эти графики соответствуют и настройке интегральной составляющей.



а)

б)

Рисунок 6.6 – Увеличение и уменьшение 88.05 КОЭФФ УСИЛЕНИЯ.

6.10 Методика определения номинальных оборотов асинхронного двигателя.

Данные настройки проведите:

- если на паспортной табличке электродвигателя не указана, или указана некорректно номинальная скорость вращения асинхронного электродвигателя (например, лебедки 13VTR с указанной на паспортной табличке асинхронного двигателя синхронной скорости вращения магнитного поля в статоре 1500 об/мин).
- Если точные остановки «плавают» в зависимости от загрузки кабины.

Перед тем как проводить настройку по данной методике, рекомендуем сделать «Backup» (сохранение настроек и параметров) путем копирования настроек в панель управления, либо сохранив на ноутбуке посредством программного обеспечения DriveStudio.

В начале верните значение в пар. **86.14** = 100 %, если оно было изменено до этого.

В зависимости от мощности электродвигателя установите значение номинальной скорости двигателя в параметре **99.09**, т.е. для двигателя 5 кВт установить номинальную скорость 1420 об/мин, для двигателя 8.5 кВт – 1400 об/мин, для двигателя 15 кВт – 1348 об/мин. Проведите ID-RUN (идентификационный прогон). Затем определите действительную номинальную скорость двигателя при номинальной нагрузке.

Переведите лифт в режим «Авария» (МП2), предварительно поставив кабину лифта выше первого этажа.

1. В параметре **82.03** установите значение максимального момента = 100%.
2. Отключите плату управления тормозом или катушку механического тормоза от питающего напряжения.
3. В параметре **85.01** «скорость ревизии» установите значение 0,06 м/с.
4. На пульте управления выведите на контроль (1.1 ФАКТ СКОР) или на ноутбуке запустить приложение «DriveStudio» и, воспользовавшись функцией «Monitor», выведите на график значение действующей скорости двигателя (1.1 ФАКТ СКОР).
5. В режиме «Авария» (МП2), пустите кабину на 3-5 секунд вниз, **убедитесь, что двигатель надежно заторможен и не вращается.** Проконтролируйте при этом значение скорости по показаниям пульта или «Монитора» - они не должны отличаться от нулевых более чем на ± 5 об/мин.
6. В случае если разница выше 5 об/мин необходимо вручную подобрать значение параметра **97.10** таким образом, чтобы свести разницу ниже предела 5 об/мин. Для этого выберите в настройках **97.01** – «ПарМотора» и, изменив параметр **97.10**, повторите проверку.

7. После того, как значение в параметре **97.10** будет подобрано – запомните его. Верните прежние значения пределов и скорости «Ревизии» и подключите механический тормоз.

8. Установите в параметре **97.01** значение «БезПользПар» и вернитесь к проведению «ID RUN» меняя в пар. **99.09** значения номинальной скорости таким образом, чтобы после проведения ID-RUN значение параметра **97.10** стало как можно близким к значению, подобранному вручную.

На этом определение номинальных оборотов двигателя закончено. Полученное значение номинальной скорости двигателя можно использовать и на других лифта с двигателями, совпадающими по характеристикам.

6.11 Режим выравнивания в зоне точной остановки.

При применении двухпозиционного датчика точной остановки, когда контролируется верхний и нижний предел нахождения кабины в зоне точной остановки применяется специальный режим выравнивания. В приводе существует возможность работать в режиме выравнивания кабины лифта в зоне точной остановки. Для этого необходимо собрать схему для режима выравнивания и настроить параметры:

12.03 DIO3 КОНФИГУРАЦ – вход.

87.08 СКОР ВЫРАВНИВАН – задание скорости выравнивания;

87.09 УСК/ЗАМ ВЫРАВН – задание ускорения/замедления выравнивания;

87.10 РЫВОК7 – рывок для режима выравнивания.

На рисунке 6.7 представлена диаграмма движения кабины лифта в режиме выравнивания.

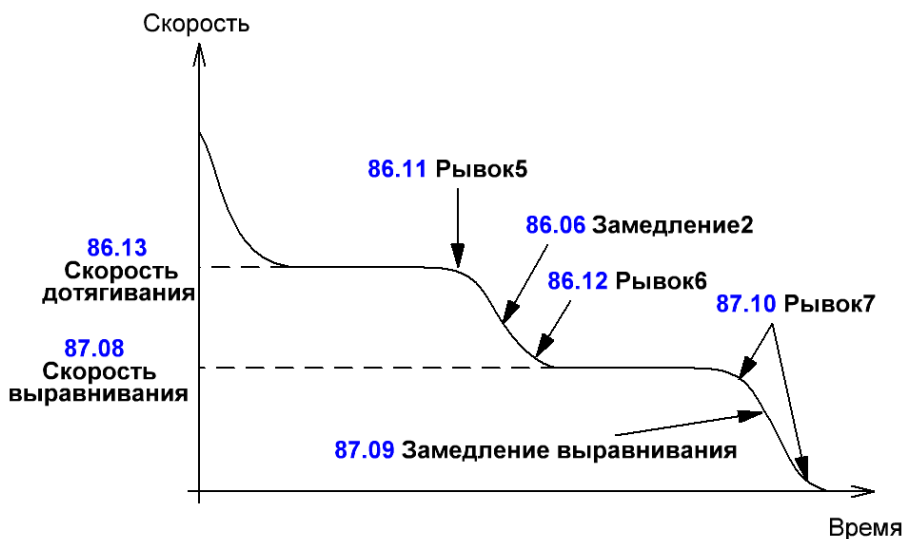


Рисунок 6.7 – График работы режима выравнивания.

6.12 Режим эвакуации.

ВНИМАНИЕ! Для станций управления УЛ и ШК6000 рекомендуем устанавливать напряжение на выходе источника бесперебойного питания 230 В!

Активизировать и настроить график скорости в режиме «Эвакуация» можно при помощи параметров:

87.01 ИСТ РЕЖ ЭВАКУАЦ – сигнал активизации режима «Эвакуация». Установить **DI6** или **DI.Status5** или **P 02 01 05**.

87.04 СКОРОСТЬ ЭВАКУАЦ – скорость в режиме эвакуации, м/с;

87.05 УСКОР В ЭВАКУАЦ – ускорение в режиме эвакуации, м/с²;

87.06 ЗАМЕД В ЭВАКУАЦ – замедление в режиме эвакуации, м/с²;

87.07 МАХ ТОК ЭВАК – максимальный ток в режиме «Эвакуация».

У привода есть возможность работы в режиме «Эвакуация» как по направлению от станции управления, так и в автоматическом режиме заведомо в легком направлении. Активизировать режим «Эвакуации» в легком направлении можно двумя способами:

1. Установить в параметре **87.02 ИСТ АВТО ЭВАКУАЦ** значение **DI6** или **DI.Status5** или **P 02 01 05**. При активизации данного параметра привод всегда будет работать в режиме «Эвакуация» только в легком направлении.

2. Станция управления должна подать одновременно сигнал направления как вверх, так и вниз (на DI1, DI2) и сигнал на вход DI6. В этом случае, при наличии сигналов обоих направлений и активизации режима «Эвакуация», привод будет управлять двигателем сразу в легком направлении. Если же станция подаст команду на задание конкретного направления (или DI1, или DI2) и сигнал на вход DI6, то привод будет управлять двигателем в заданном направлении от станции.

ВАЖНО! Для режима «Эвакуация» в легком направлении также необходимо установить порог момента для режима «Эвакуация» в параметре **87.03 ПОРОГ МОМЕНТ ЭВАК** (для АД – 25-30%, для СДПМ – 3-5%). При помощи данного параметра привод в начальный момент старта определяет, какое направление будет являться легким.

В случае если при включении источника бесперебойного источника питания, появляется ошибка **0014 НЕПРВ ПОДКЛ ПИТ И ДВ**, установите в пар. **46.08 НЕПР ВХОД ВЫХОД** в значение **НЕТ**.

6.13 Поэтажный разезд и функция программного замедления.

Назначение функции программного замедления - сократить время поездки при поэтажном разезде в зоне этажей коррекции – между второй и первой остановкой при движении вниз, а также между предпоследней и последней остановкой при движении вверх. Именно на этих этажах замедление происходит не по счетным импульсам, а по датчикам коррекции нижнего и верхнего этажа.

Для лифтов со скоростью **1,4 м/с и выше** настройте поэтажный разезд и функцию программного замедления. Приступите к настройке поэтажного разезда только после отладки комфортного пуска и точной остановки.

1) Настройка поэтажного разезда при использовании 3-шунтовой схемы замедления.

Подберите пар. **86.04 УСКОРЕНИЕ1** таким образом, чтобы скорость кабины к моменту подъезда ко второму шунту не превышала скорость кабины лифта в момент проезда этого же шунта во время замедления при через этажном разезде, как показано на рисунке 6.8.

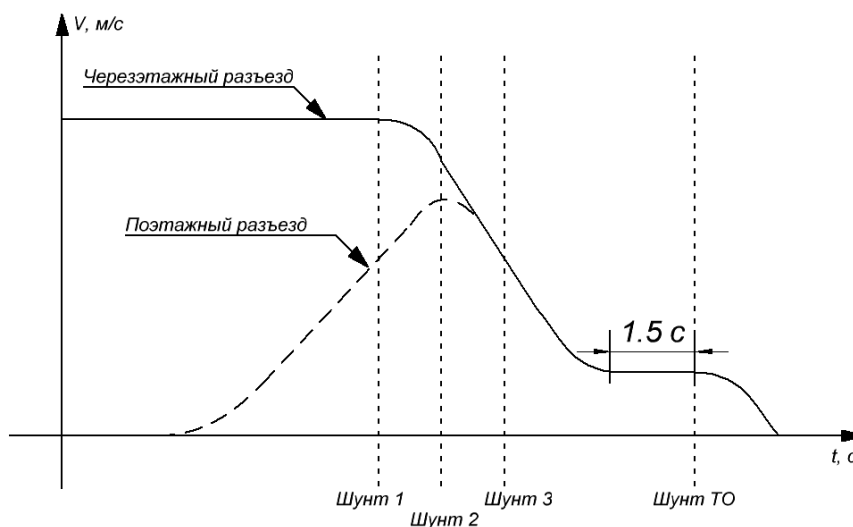


Рисунок 6.8 – Желаемый график задания скорости при 3-шунтовой схеме замедления.

2) При использовании безшунтовой схемы замедления следуйте инструкции завода-изготовителя станции управления. При наладке поэтажного разезда рекомендуем установить максимальное количество дополнительных импульсов (или расстояния) замедления при поэтажном разезде (если такая функция предусмотрена), тем самым увеличить путь замедления при поэтажном разезде. Подберите пар. **86.04 УСКОРЕНИЕ1** таким образом, чтобы движение на установившейся скорости дотягивания происходило не менее $1 \div 1,5$ сек, но не более 3 секунд.

Программное замедление настройте следующим образом:

1. Установите кабину на точной остановке второго этажа.
2. В режиме МП1 пустите кабину вниз.
3. В параметре **86.15 РАССТ НА ДОТЯГИВ** проконтролируйте расстояние, пройденное лифтом с момента подачи команды на замедление до полной остановки лифта в метрах. Необходимо указать это расстояние в параметре **89.02 РАССТ М-ДУ ДАТЧИ**.
4. Установите в параметре **89.03 БЕЗОП РАССТОЯНИЕ** в процентах от указанного в параметре **89.02 РАССТ М-ДУ ДАТЧИ**. Установите такое значение, при котором кабина будет двигаться на скорости дотягивания около $1 \div 1,5$ секунды, приблизительно $15 \div 25\%$.
5. Активизируйте программное замедление, установив в параметре **89.04 МНОЖ СКОРОСТИ** значение **5**. Назначение этого множителя - задать порог скорости, который равен произведению скорости дотягивания на этот коэффициент.

$$(\text{Скорость дотягивания}) \times 89.04 \geq \text{Скорость программного замедления}$$

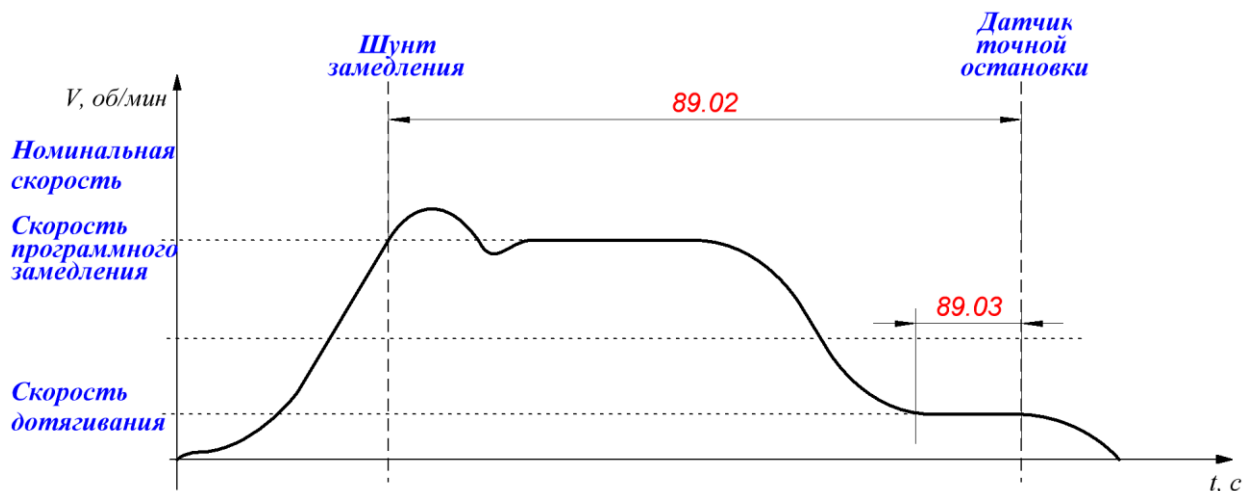


Рисунок 6.9 – Иллюстрация работы функции программное замедление.

Если в момент прихода команды на замедление кабина лифта не разогналась до этого порога, то включается программное замедление и график задания скорости пересчитывается таким образом, чтобы максимально быстро достичь зоны точной остановки.

Если в момент прихода команды на замедление кабина лифта разогналась до скорости равной или большей заданного порога, то программное замедление не работает, то есть лифт разгоняется и замедляется обычным способом.

Задавая низкий порог скорости программного замедления, то есть маленький коэффициент в пар. **89.04 МНОЖ СКОРОСТИ**, кабина лифта всегда разгоняется до скорости выше заданного порога и функция программного замедления не активна. Если данная функция не активизируется, необходимо пошагово увеличить параметр **89.04 МНОЖ СКОРОСТИ** до **8**.

Преимущества использования функции программного замедления на крайних этажах наглядно представлено на рисунке 6.10. На рисунке 6.10 а) видно, что время движения при поэтажном разезде на крайних этажах составляет 13.5 секунд. При использовании программного замедления поездки при поэтажном разезде сокращаются до 6.5 секунд (рисунок 6.10 б).

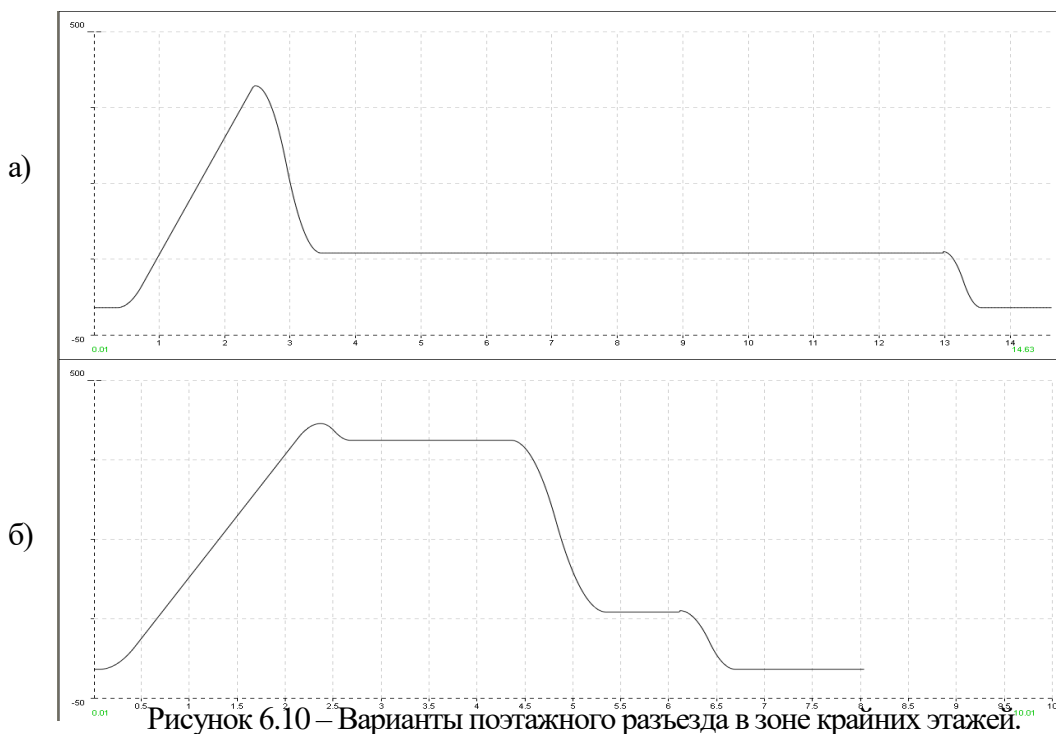


Рисунок 6.10 – Варианты поэтажного разезда в зоне крайних этажей.

6.14 Дополнительная защита. Экстренная остановка.

Если скорость кабины в начале входа датчика ДТО в шунт точной остановки больше на 30% скорости дотягивания, заданной в параметре **86.13 СКОРОСТЬ ДОТЯГ**, происходит экстренная остановка лифта, предотвращающая аварийную ситуацию: выход кабины лифта на концевой выключатель переспуска-переподъема (если кабина останавливается в зоне крайних этажей). Экстренная остановка может появляться и в случае не корректной работы узла замедления станции управления, или неверными настройками пути замедления в частотном приводе. В случае срабатывания данной функции на некоторое время на панели управления появится сообщение предупреждение **2009 (АВАРИЙНЫЙ ОСТАНОВ)**. При возникновении этого предупреждения увеличьте значения пар. **86.05, 86.09** или **86.10** или увеличьте импульсами в станции управления расстояние прохождения кабины на скорости дотягивания.

6.15 Настройка работы вентилятора охлаждения привода.

Настраивается в параметре **46.13 РЕЖИМ УПР ВЕНТ**:

Обычный – включается при каждом старте;

Автоматич – включается по достижению определенной температуры IGBT-ключей.

6.16 Режимы работы привода в случае обрыва одной питающей фазы.

В случае обрыва одной питающей фазы привода в генераторном режиме преобразователь будет продолжать работу в штатном режиме, т.к. напряжение в звене постоянного тока остается в пределах допустимого значения.

В случае обрыва одной питающей фазы привода в двигательном режиме, реакцию преобразователя можно настроить двумя способами:

1. Установить в параметре **46.06 ПОТ ФАЗЫ ПИТАН** значение **ОШИБКА**. В этом случае привод остановится по ошибке **0005 НЕДОНАПРЯЖЕНИЕ В ЦПТ** и привод снимает готовность, пока данную ошибку не сбросит обслуживающий персонал.

2. Установить в параметре **46.06 ПОТ ФАЗЫ ПИТАН** значение **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**. В этом случае привод формирует предупреждение **2083 ПОТЕРЯ ПИТАЩЕЙ ФАЗЫ** и принудительно переходит на скорость дотягивания. После остановки в ДТО через 3 секунды на приводе формируется ошибка **0606 ПОТЕРЯ ВХОДНОЙ ФАЗЫ** и преобразователь снимает готовность, пока данную ошибку не сбросит обслуживающий персонал.

6.17 Сохранение, восстановление настроек и установка настроек по умолчанию. Проверка версии программного обеспечения привода.

Рекомендуется делать принудительное сохранение изменений в параметрах перед отключением привода. Установите в параметре **16.07 СОХР ПАРАМЕТРОВ** значение **сохранить**.

Для сохранения настроек привода в панель управления выберите в главном меню **КОПИР ПАР**, а затем **Созд резерв копию**. Для записи из панели в привод всех настроек, в главном меню выберите **КОПИР ПАР**, а затем **Restore Pars All**.

Для установки типовых параметров по умолчанию, необходимо в пар. **16.09 ВЫБОР ПОЛЬЗОВАТ** установить для асинхронных двигателей значение **Загруз наст1**, а для синхронных двигателей – **Загруз наст2**.

Версию программного обеспечения привода можно посмотреть в параметре **16.09 ВЕРСИЯ ПО**, а также версию SPC программы в параметре **05.13 ВЕРСИЯ SPC ПРОГР**.

6.18 Диагностика входных и выходных сигналов.

Статус входных/выходных сигналов отображается в виде двоичного кода. 0 – нет сигнала, 1 – сигнал (от 15 В и выше) присутствует. Наличие или отсутствие сигналов правления возможно отслеживать в следующих параметрах:

02.01 DI статус – статус входных сигналов (например, 0b010001 – DI5 и DI1 – сигнал присутствует, DI6, DI2-DI4 – нет сигнала);

02.02 RO статус – статус встроенного релейного выхода (например, 0b001 – релейный выход активен, или 0b000 – релейных выход не активен);

02.03 DIO статус – статус транзисторных выходов (например, 0b011 – DIO1 и DIO2 – сигнал присутствует, DIO3 – нет сигнала).

7. Таблица используемых параметров.

№ пар.	Описание параметра	Установка для асинхронного двигателя	Установка для синхронного двигателя	Ед. изм.
12 ДИСКРЕТНЫЕ ВХ/ВЫХ				
12.03	DIO3 КОНФИГУРАЦ	Вход		
	Функция цифрового входа/выхода			
16 СИСТЕМА				
16.09	ВЫБОР ПОЛЬЗОВАТ	Загруз наст1	Загруз наст2	
	Устанавливать перед настройкой или для сброса настроек по умолчанию			
46. ОБРАБОТКА ОТКАЗОВ				
46.06	ПОТ ФАЗЫ ПИТАН	Ошибка или Предупреждение		
	Реакция на потерю питающей фазы			
46.08	НЕПР ВХОД ВЫХОД	Ошибка – нет режима «Эвакуация» Нет – есть режим «Эвакуация»		
	Реакция на неправильное подключение питающих фаз и фаз двигателя			
46.13	РЕЖИМ УПР ВЕНТ	Обычный или Автоматич		
	Выбор режима управления вентилятором			
48. ТОРМОЗНОЙ ПРЕРЫВАТЕЛЬ				
48.01	ВКЛ ТОРМ ПРЕРЫВ	Режим1 – желательно для АД Режим2 – желательно для СДПМ		
	Режим работы тормозного чоппера			
81. КОНТРОЛЬ ЛИФТА				
81.03	Ф-ЦИЯ КОНТР СКОР	Включено		
	Активизация функции контроля скорости			
81.04	АБС ОТКЛ СКОР	0.2		м/с
	Отклонение скорости в статическом режиме			
81.05	АБС ВЕЛ ОТКЛ СКР	0.2		м/с
	Отклонение скорости в динамическом режиме			
81.06	ЗД ОТК КНТР СКР	2		с
	Задержка времени до появления ошибка			
82. ПРЕДЕЛЫ				
82.01	МАХ СКОРОСТЬ	1,1 · пар. 99.09		об/мин
	Максимально допустимая скорость			
82.02	МАХ ТОК	См. табл. на стр. 7	См. табл. на стр. 9	А
	Максимально допустимый ток			
82.03	МАХ МОМЕНТ	300		%
	Максимальный предельный момент			
83. ЛИФТ И СТАНЦИЯ				
83.01	НОМ СКОРОСТЬ	См. паспорт лифта		м/с
	Номин скорость передвижения кабины			
83.02	ПЕРЕД ЧИСЛ РЕД	См. паспорт лифта		
	Передаточное число редуктора			
83.03	ДИАМЕТР КВШ	См. паспорт лифта		мм
	Диаметр канатоведущего шкива			
83.04	КРАТН ПОЛИСПАСТА	См. паспорт лифта		
	Кратность полиспаста			

№ пар.	Описание параметра	Установка для асинхронного двигателя	Установка для синхронного двигателя	Ед. изм.
83.05	РАСЧ СКОР МОТОРА	Скорость на валу двигателя, после ввода пар. 83.01 – 83.04		об/мин
	Расчетная скорость двигателя			
83.06	ВЫБОР СТАНЦИИ	0 – УЭЛ/ШК6000, 1 – ШУЛМ		
	Выбор станции управления			
84. СТАРТ/СТОП				
84.01	РЕЖИМ ПУСКА	Заданн время	Автоматич	
	Функция пуска двигателя			
84.02	ВР НАМАГН ПОСТ Т	150	-	мс
	Время намагничивания двигателя			
84.03	ЗАДЕРЖ СНЯТ ТОРМ	0.15÷0.35	0.15÷0.35	с
	Задержка снятия тормоза			
84.04	ЗАДЕРЖ НАЛ ТОРМ	0.2÷0.6	0.2÷0.8	с
	Задержка на окончание модуляции			
84.05	СКОР НАЛОЖ ТОРМ	10÷20	0.2÷2	об/мин
	Скорость, при которой выдётся сигнал наложения тормоза			
84.06	ОГРАН МОМ ОСТАН	Отключено	Включено	
	Активизация ф-ции ограничения момента при остановке			
84.07	ЗАД НАЧ ОГРН ОСТАН	Меньше пар. 84.04 на 0.3с		с
	Задержка на срабатывание ф-ции ограничения момента при остановке			
84.08	ЗАД ОГРН СПД МОМ	Меньше пар. 84.04 на 0.1с		с
	Время на уменьшение момента при остановке			
84.09	ИСТ ЗАД СКОР1	DI3 или DI.Status2 или P 02 01 02		
	Выбор сигнала задания скорости 1			
84.10	ИСТ ЗАД СКОР2	DI4 или DI.Status3 или P 02 01 03		
	Выбор сигнала задания скорости 2			
85. РЕЖИМ РЕВИЗИИ				
85.01	СКОРОСТЬ РЕВИЗИИ	0.20÷0.40		м/с
	Скорость в режиме «Ревизия»			
85.02	УСКОР В РЕВИЗИИ	0.3		м/с ²
	Ускорение в режиме «Ревизия»			
85.03	ЗАМЕДЛ В РЕВИЗ	1.2		м/с ²
	Замедление в режиме «Ревизия»			
86. РЕЖИМ НОРМ РАБОТЫ				
86.01	СКОРОСТЬ ПУСКОВ	0.008		м/с
	Скорость во время пуска			
86.02	ПУСКОВОЕ ВРЕМЯ	0.5÷1.0		с
	Время действия параметров 25.99, 80.16			
86.03	РЫВОК ПУСКОВОЙ	0.05		м/с ³
	Рывок во время пуска			
86.04	УСКОРЕНИЕ1	0.3÷0.8		м/с ²
	Ускорение на участке разгона (до номинальной скорости)			
86.05	ЗАМЕДЛЕНИЕ1	0.4÷1.3		м/с ²
	Замедление на участке торможения до скорости дотягивания			
86.06	ЗАМЕДЛЕНИЕ2	0.4÷1.3		м/с ²
	Замедление на участке торможения до полной остановки			

№ пар.	Описание параметра	Установка для асинхронного двигателя	Установка для синхронного двигателя	Ед. изм.	
86.07	РЫВОК1	0.3÷0.8		м/с ³	
	Рывок на участке 1 (см. рис. 14.5)				
86.08	РЫВОК2	0.4÷0.9		м/с ³	
	Рывок на участке 2 (см. рис. 14.5)				
86.09	РЫВОК3	0.4÷1.5		м/с ³	
	Рывок на участке 3 (см. рис. 14.5))				
86.10	РЫВОК4	0.4÷1.2		м/с ³	
	Рывок на участке 4 (см. рис. 14.5)				
86.11	РЫВОК5	0.6÷0.9		м/с ³	
	Рывок на участке 5 (см. рис. 14.5)				
86.12	РЫВОК6	0.2÷0.3		м/с ³	
	Рывок на участке 6 (см. рис. 14.5)				
86.13	СКОРОСТЬ ДОТЯГ	0.09÷0,16 По результатам настройки ТО		м/с	
	Скорость дотягивания				
86.14	КОЭФФ СКОЛЬЖЕНИЯ	75÷125 По результатам настройки ТО	100	%	
	Коэффициент компенсации скольжения				
86.15	РАССТ НА ДОТЯГИВ	Пройденное кабиной расстояние с начала замедления до точной остановки		м	
86.16	ПРОЙДЕН РАСТОЯН	Пройденной кабиной расстояния с момента начала движения до полной ее остановки		м	
86.17	РЫВОК УСКОРЕННЫЙ	2.0		м/с ³	
	Рывок при поэтажном разезде, для лифтов 1,4 м/с и выше				
87. ЭВАКУАЦИЯ И ВЫРАВН					
87.01	ИСТ РЕЖ ЭВАКУАЦ	DI6 или DI.Status5 или P 02 01 05			
	Сигнал активизации режима «Эвакуация»				
87.02	ИСТ АВТО ЭВАКУАЦ	ЛЮЖЬ – запрещен DI6 или DI.Status5 или P 02 01 05 – разрешен			
	Режим «Эвакуация» в легком направлении				
87.03	ПОРОГ МОМНТ ЭВАК	25÷30		%	
	Момент, при котором привод определяет легкое направление движения				
87.04	СКОРОСТЬ ЭВАКУАЦ	0.04÷0.08		м/с	
	Скорость в режиме «Эвакуация»				
87.05	УСКОР В ЭВАКУАЦ	0.02		м/с ²	
	Ускорение в режиме «Эвакуация»				
87.06	ЗАМЕД В ЭВАКУАЦ	0.1		м/с ²	
	Замедление в режиме «Эвакуация»				
87.07	МАХ ТОК ЭВАК	10÷30		А	
	Макс. ток в режиме «Эвакуация»				
87.08	СКОР ВЫРАВНИВАН	-	0.01÷0.05		м/с
	Скорость в режиме «Выравнивание»				
87.09	УСК/ЗАМ ВЫРАВН	-	0.4		м/с ²
	Ускорение/замедление в режиме «Выравнивание»				
87.10	РЫВОК7	-	0.1÷0.4		м/с ³
	Рывок в режиме «Выравнивание»				

№ пар.	Описание параметра	Установка для асинхронного двигателя	Установка для синхронного двигателя	Ед. изм.
88. КАЧЕСТВО ПОЕЗДКИ				
88.01	РЕЖИМ ОС ПО СКОР Выбор обратной связи	Вычисленная	Энкодер1	
88.02	ФИЛЬТР СКОРОСТИ Постоянная времени фильтра скорости	1÷16	0.5÷2	мс
88.03	КОМП МОМ ИНЕРЦИИ Включает/отключает функцию компенсации момента инерции	ВКЛЮЧЕНО		
88.04	МОМЕНТ ИНЕРЦИИ Задаёт расчётный момент инерции	0.3÷1.2 См. приложение 1	35÷90 См. приложение 1	кг·м ²
88.05	КОЭФФ УСИЛЕНИЯ Коэффициент усиления регулятора	8÷16	3-10	
88.06	ВРЕМЯ ИНТЕГРИР Время интегрирования регулятора	0.1÷0.5	0.01÷0.3	с
88.07	МАХ СКР АДПТ РЕГ Максимальная текущая скорость для адаптации регулятора скорости	90÷100	4÷7	об/мин
88.08	МИН СКР АДПТ РЕГ Минимальная текущая скорость для адаптации регулятора скорости	16	1	об/мин
88.09	КОЭФ УС АДПТ РЕГ Коэффициент пропорционального усиления	1÷5	5÷9	
88.10	ВР ИНТ АДПТ РЕГ Коэффициент времени интегрирования	0.1÷1	0.01÷0.50	
89. ПРОГРАММН ЗАМЕДЛЕН				
89.02	РАССТ М-ДУ ДАТЧИ Задаёт расстояние между датчиками замедления и точной остановки.	Результат измерения с помощью параметра 86.15		м
89.03	БЕЗОП РАССТОЯНИЕ Задаёт процент параметра 89.02, используемый в качестве безопасного расстояния	15÷25		%
89.04	МНОЖ СКОРОСТИ Коэффициент для срабатывания функции программного замедления	5÷8		
90. МОДУЛЬ ЭНКОДЕРА				
90.01	ВЫБОР ЭНКОДЕР 1	-	FEN-11 ABS	
90.03	РЕЖИМ ЭМУЛЯЦИИ	-	FEN-11 ABS	
90.06	INVERT ENC SIG Инверсия сигналов энкодера	-	NO – без инверсии, Both – инверсия.	
91. НАСТР АБС ЭНКОДЕРА				
91.01	ИМП НА ОБОРОТ	-	EnDat 2.1 (или 01) – 2048 EnDat 2.2 – 0	
91.02	ВЫБОР АБС ЭНКОД	-	EnDat	
91.04	ЧИСЛ БИТ НА ОБОР	-	EnDat 2.1 (или 01) – 13 EnDat 2.2 – 25	
91.30	РЕЖИМ ENDAT	-	EnDat 2.1 (или 01) – С нач полож EnDat 2.2 – Cont.Spd+Pos	

№ пар.	Описание параметра	Установка для асинхронного двигателя	Установка для синхронного двигателя	Ед. изм.
93. НАСТР ИМП ЭНКОДЕРА				
93.21	ЭМУЛЯЦИЯ ИМП	-	23 - ШК6000, 32, 64 – ШУЛМ, УЭЛ	
	Установка количество импульсов на оборот от модуля FEN-11			
95. АППАРАТНЫЕ СРЕДСТВА				
95.02	ДРОССЕЛЬ	Для ПЧ ≥ 11 кВт – ДА		
97. ПАРАМЕТРЫ МОТОРА				
97.01	ВЫБ ПАРАМ МОДЕЛИ	-	ПарСдвигаПоз	
99. НАЧАЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ				
99.01	ВЫБОР ЯЗЫКА	ENGLISH – английский; RUSSKI – русский.		
99.04	ТИП ДВИГАТЕЛЯ	АД	СДПМ	
	Выбор типа двигателя			
99.05	РЕЖИМ УПР ДВИГАТ	DTC		
	Режима управления двигателем			
99.06	НОМИН ТОК ДВИГАТ	См. данные двигателя		А
	Номинальный ток двигателя			
99.07	НОМИН НАПР ДВИГ	См. данные двигателя		В
	Номинальное напряжение двигателя			
99.08	НОМИН ЧАСТ ДВИГ	См. данные двигателя		Гц
	Номинальная частота питания двигателя			
99.09	НОМИН СКОР ДВИГ	См. данные двигателя		об/мин
	Номинальная скорость вращения вала двигателя			
99.10	НОМИН МОЩН ДВИГ	См. данные двигателя		кВт
	Номинальная мощность двигателя			
99.11	НОМИН COS Ф ДВИГ	См. данные двигателя	1	
	Задаёт cosφ двигателя			
99.12	НОМИН МОМЕН ДВИГ	См. данные двигателя (или 98.01)		Н·м
	Номинальный момент на валу двигателя			
99.13	ТИП ИДЕНТИФ ДВИГ	Норм режим – с вращением; Без вращения – на заторможенном двигателе. Adv standst. – улучшенный, на заторможенном двигателе (проводиться 5-6 минут)		
	Тип идентификации двигателя			
99.16	PHASE INVERSION	No – без инверсии YES - инверсия		
	Инверсия выходных фаз привода			

8. Устранение неисправностей.

Предупреждения, формируемые приводом (ALARM):

Обозначение	Предупреждение	Причина	Способ устранения
1	2	3	4
2003	АКТИВЕН ВХОД STO	На вход STO (разъем X6, контакты 3 и 4) не подано напряжение. Нет сигнала разрешения работы на ПЧ от станции управления в момент подачи управляющих сигналов от станции управления на ПЧ.	1. Проверьте соединения цепи разрешения работы привода на входе X6. 2. Замерьте напряжение на 3-м и 4-м контактах разъема X6 привода, относительно AGND привода в момент подачи сигналов на привод от станции управления. При подаче сигнала разрешения работы на привод, разьеме STO должно быть 24 VDC.
2007	РАЗРЕШЕНИЕ РАБОТЫ	Сигнал разрешения работы отсутствует.	1. Проверьте наличие сигнала на DI5 входе преобразователя перед началом движения. 2. Проверьте наличие переключки +24 VD – DI5.
2008	ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПРОГОН	Выполняется идентификационный прогон двигателя.	Необходимо выполнить тест двигателя. Предупреждение является частью нормальной процедуры пуска привода.
2009	АВАРИЙНЫЙ ОСТАНОВ	На привод поступила команда аварийного останова.	1. Проверьте, соответствует ли действительная скорость дотягивания скорости задания дотягивания. 2. Увеличьте значение 86.09 РЫВОК3, 86.10 РЫВОК4 или 86.05 ЗАМЕДЛЕНИЕ1 в допустимом пределе для «уверенного» перехода кабины с номинальной скорости на скорость дотягивания.
2013	ПЕРЕГРЕВ ПРИВОДА	Измеренная температура привода превысила внутренний порог выдачи предупреждения.	1. Проверьте условия эксплуатации. 2. Проверьте поток воздуха и работу вентилятора. 3. Проверьте, не загрязнены ли ребра радиатора.
2018	ПОТЕРЯ ПАНЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ Функция защиты: 46.03 ПОТ ПАНЕЛИ УПР	Нарушена связь с панелью управления или ПК, выбранными в качестве активного устройства управления приводом.	1. Проверьте подключение ПК или панели управления. 2. Проверьте разъем панели управления.
2021	НЕТ ДАННЫХ ДВИГАТЕЛЯ	Не заданы параметры группы 99	1. Задайте все необходимые параметры из группы 99.
2036	ОШИБКА ПРИ ВОССТАНОВЛЕНИИ	Сбой при восстановлении параметров из резервной копии	Заменить флеш-модуль.
2038	АВТОФАЗИРОВКА	При следующем запуске будет выполнена автофазировка.	Информирующее предупреждение.

1	2	3	4
2039	ЗАМЫКАНИЕ НА ЗЕМЛЮ Программируемая функция защиты: 46.05 ЗАМЬК НА ЗЕМЛЮ	Привод обнаружил дисбаланс нагрузки, обычно возникающий в результате замыкания на землю в двигателе или его кабеле.	1. Убедитесь в отсутствии конденсаторов для повышения коэффициента мощности или заградительных фильтров в кабеле двигателя. 2. Убедитесь в отсутствии замыканий на землю в двигателе и кабелях двигателя: - измерьте сопротивление изоляции двигателя и кабеля двигателя. 3. Если замыкание на землю не обнаружено, обратитесь к представителю АВВ.
2041	ОШИБКА ПАРАМ ДВИГАТ	Параметры двигателя установлены некорректно.	1. Убедитесь в правильности настройки параметров в группе 99
2072	DC НЕ ЗАРЯДИЛОСЬ	Напряжение промежуточно цепи постоянного тока не достигло рабочего уровня.	1. Подождите, пока не увеличится напряжение постоянного тока. 2. Замерьте величину питающего напряжения. 3. Проверьте наличие всех трех питающих фаз ПЧ.
2082	BR DATA	Не верно указано сопротивление тормозного резистора	Проверьте правильность введенного значения сопротивления тормозного резистора в параметре 48.05.
2083	ПОТЕРЯ ПИТ ФАЗЫ Программ. функция защиты: 46.06 ПОТ ФАЗЫ ПИТАНИЯ	Обрыв питающей фазы привода в двигательном режиме	Проверьте наличие напряжения на всех трех питающих фазах привода (должно быть не менее 380 В).

Сообщения об отказах, формируемые приводом (FAULT).

Обозначение	Предупреждение	Причина	Способ устранения
1	2	3	4
0001	ПЕРЕГРУЗКА ПО ТОКУ	Выходной ток превысил внутренний порог формирования сигнала отказа.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверьте нагрузку двигателя. 2. Проверьте, не отключается ли пускатель главного привода в движении лифта. 3. Проверьте двигатель и кабель двигателя (включая последовательность фаз и тип подключения (треугольник / звезда)). 4. Проверьте соответствие данных, заданных в группе параметров 99, данным, указанным на паспортной табличке двигателя. 5. Убедитесь в отсутствии в кабеле двигателя конденсаторов для коррекции коэффициента мощности и ограничителей перенапряжений. 6. Проверьте правильность установки предела по току в параметре 82.02 MAX ТОК
0002	ПЕРЕНАПРЯЖЕНИЕ В ЦПТ	Чрезмерно высокое напряжение промежуточного звена постоянного тока.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Убедитесь, что в электросети отсутствует постоянное или кратковременное перенапряжение. 2. Проверьте тормозной прерыватель и тормозной резистор (если они используются). 3. Проверьте значение времени замедления. 4. Оборудуйте преобразователь частоты и тормозным резистором.
0003	ПЕРЕГРЕВ ПРИВОДА	Измеренная температура привода превысила внутренний порог формирования сигнала отказа.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверьте условия эксплуатации. 2. Проверьте поток воздуха и работу вентилятора. 3. Проверьте, не загрязнены ли ребра радиатора. 4. Проверьте соответствие мощности двигателя и мощности преобразователя.
0004	КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ	Короткое замыкание в кабеле (кабелях) двигателя или в двигателе.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверьте двигатель и кабель двигателя. 2. Убедитесь в отсутствии конденсаторов для повышения коэффициента мощности или заградительных фильтров в кабеле двигателя.
0005	НЕДОНАПРЯЖЕНИЕ В ЦПТ	Пониженное напряжение в звене постоянного тока вследствие отсутствия фазы сети, перегорания предохранителя или внутренней неисправности моста выпрямителя.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверьте сетевое напряжение и предохранители. 2. Если по одной из фаз, питающих преобразователь, не течет ток – обратитесь к представителю АBB

1	2	3	4
0006	ЗАМЫКАНИЕ НА ЗЕМЛЮ Программируемая функция защиты: 46.05 ЗАМЫК НА ЗЕМЛЮ	Привод обнаружил дисбаланс нагрузки, обычно возникающий в результате замыкания на землю в двигателе или его кабеле.	1. Убедитесь в отсутствии конденсаторов для повышения коэффициента мощности или заградительных фильтров в кабеле двигателя. 2. Убедитесь в отсутствии замыканий на землю в двигателе и кабелях двигателя: - измерьте сопротивление изоляции двигателя и кабеля двигателя. Если замыкание на землю не обнаружено, обратитесь к представителю АВВ
0007	ОТКАЗ ВЕНТИЛЯТОРА	Вентилятор не вращается свободно или отсоединен. Функционирование вентилятора отслеживается путем измерения тока вентилятора.	1. Проверьте функционирование вентилятора и его подключение.
0008	ПЕРЕГРЕВ IGBT ПРИВОДА	Температура привода, рассчитанная по тепловой модели, превысила внутренний порог формирования сигнала отказа.	1. Проверьте условия эксплуатации. 2. Проверьте поток воздуха и работу вентилятора. 3. Проверьте, не загрязнены ли ребра радиатора.
0009	КЗ В ТОРМ РЕЗИСТОРЕ	Короткое замыкание в цепи тормозного резистора или отказ управления тормозным прерывателем	1. Проверьте соединение тормозного прерывателя и тормозного резистора. 2. Убедитесь в исправности тормозного резистора.
0010	КЗ В ТОРМ ПРЕРЫВАТЕЛЕ	Короткое замыкание в IGBT тормозного прерывателя	1. Замените тормозной прерыватель. 2. Убедитесь, что торм. резистор подключен и исправен.
0014	НЕПРВ ПОДКЛ ПИТ И ДВ Программируемая функция защиты: 46.08 НЕПР ВХОД ВЫХОД	Неправильное подключение кабеля питания и кабеля двигателя (кабель сетевого питания подключен к клеммам привода, предназначенным для подключения двигателя).	1. Проверьте подключение питающей сети. 2. Проверьте, не подключен ли к фазе двигателя вентилятор охлаждения. 3. Если выбран режим эвакуации, то отключите срабатывание данной ошибки в параметре 46.08.
0015	ОБРЫВ ВХОДНОЙ ФАЗЫ Программируемая функция защиты: 46.06 ПОТ ФАЗЫ ПИТАН	Пульсации напряжения промежуточного звена постоянного тока вследствие обрыва фазы в цепи входного питания или перегорания предохранителя	1. Проверьте предохранители в питающей сети. 2. Проверьте симметрию напряжения питания. 3. Проверьте наличие всех трех питающих фаз ПЧ.
0016	ОБРЫВ ВЫХОДНОЙ ФАЗЫ Программируемая функция защиты: 46.04 ПОТ ФАЗЫ ДВИГАТ	Неисправность цепи двигателя, связанная с отсутствием его подключения.	1. Проверьте подключение всех трех фаз кабель двигателя.

1	2	3	4
0017	ОШИБКА ИДЕНТ ДВИГАТЕЛ	Идентификационный прогон двигателя не завершен надлежащим образом.	1. Проверьте значения параметров двигателя 99.04...99.13. 2. Убедитесь, что установленные пределы (группа 82) не препятствуют проведению идентификационного прогона. Повторите операцию.
0021	РАЗОМКНУТ ВХОД STO1	Потерян сигнал цепи защиты между контактами X6:1 и X6:3.	Проверьте соединения цепи разрешения работы привода на входе X6. Замерьте напряжение на 3-ей клемме разъема X6 привода, относительно AGND привода. При подаче сигнала разрешения работы на привод, на 3-ем контакте STO должно быть 24 VDC.
0022	РАЗОМКНУТ ВХОД STO2	Потерян сигнал цепи защиты между контактами X6:1 и X6:4	Проверьте соединения цепи разрешения работы привода на входе X6. Замерьте напряжение на 4-ой клемме разъема X6 привода, относительно AGND привода. При подаче сигнала разрешения работы на привод, на 4-ом контакте STO должно быть 24 VDC.
0024	ПЕРЕГРЕВ ВСТР ПЛАТ	Температура интерфейсной платы (между силовым блоком и блоком управления) превысила внутренний порог формирования сигнала отказа.	1. Дайте приводу остыть.
0026	АВТОФАЗИРОВКА	Ошибка возникла после изменения чередования фаз двигателя и энкодера. Сбой программы автофазировки	1. Возникнет после изменение чередования фаз двигателя и энкодера - проведите процесс автофазировки, как описано в главе 4.2. 2. Проверьте заземление кабеля Энкодер – FEN-11. 3. Проверьте, не отключается ли пускатель главного привода в движении лифта.
0027	ПОТЕРЯ СВЯЗИ С PU	Потеря связи между блоком управления JCU и блоком питания привода. Возникает при подаче сигнала на запуск привода.	1. Проверьте подключения блока управления JCU и блока питания. 2. Проверьте полярность подключения реле к выходам блока управления JCU. Убедитесь в отсутствии КЗ в этих цепях и цепях сиг-ов +24VDC и DGND.
0031	АКТИВЕН ВХОД STO	Активна функция безопасного отключения крутящего момента, т.е. прекратилась подача сигнала(-ов) защитной цепи на разъем X6.	Проверьте соединения цепи разрешения работы привода на входе X6. Замерьте напряжение на 4-х клеммах разъема X6 привода, относительно AGND привода. При подаче сигнала разрешения работы на привод, на 4-х контактах STO должно быть 24 VDC.

1	2	3	4
0032	ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ	<p>Скорость вращения двигателя превышает максимально допустимое значение вследствие неправильно установленных значений максимальной / минимальной скорости, недостаточного тормозного момента, изменения нагрузки при использовании задания момента или некорректной настройки ПИ-регулятора.</p> <p>Если возникает при обрыве цепи безопасности или в монтажном режиме при резком наложении тормоза</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверьте значения максимальной / минимальной скорости 82.01 MAX СКОРОСТ. 2. При некорректной настройке ПИ-регулятора возникают толчки в кабине при разгоне или движении кабины на установившейся скорости. 3. Проверьте, нет ли проблем в механике лифта (в редукторе, в подшипниках отводных блоков и т.д.). 4. Провести ИДЕНТИФИКАЦ ПРОГОН с вращением (Норм режим).
0033	НЕТ ТОРМОЗН МОМЕНТА	Не достигнут требуемый пусковой момент.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Установите максимально допустимое значение максимального тока для определенной мощности привода в параметре 82.02. 2. Установите наиболее допустимый предел по току для режима «Ревизия» в пар. 87.07.
0036	ПОТЕРЯ ПАНЕЛИ УПРАВЛ Программируемая функция защиты: 46.03 ПОТ ПАНЕЛИ УПР	В режиме управления LOC была отключена панель управления или ПК.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверьте подключение ПК или панели управления в режиме LOC. 2. Проверьте разъем и кабель панели управления или ПК. 3. Замените панель управления.
0039	ОШИБКА ЭНКОДЕРА 1	Отказ обратной связи от энкодера 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверьте кабель между энкодером и его интерфейсным модулем (FENxx) и порядок сигнальных проводов в разъемах на обоих его концах. 2. Проверьте параметры энкодера в группе пар. 90, 91. 3. Проверьте заземление энкодера, кабеля энкодера и преобразователя. 4. Проверьте, надежно ли закреплен энкодер относительно вала двигателя.
0050	ОБРЫВ ЭНКОДЕРА 1 Программируемая функция защиты: 90.05 ОБРЫВ КАБЕЛЯ ЭНК	Обнаружена неисправность в кабеле энкодера 1.	<p>Проверьте кабель между интерфейсным модулем FEN и энкодером.</p> <p>После любых изменений схемы электрических соединений и выполнения настройки энкодера в группах параметров 90, 91, 93 активируйте параметр 90.10 КОНФИГ ПАРАМ ЭНК.</p>

1	2	3	4
0061	ОБРЫВ ОБР ВЯЗИ	Не принимается сигнал обратной связи по скорости.	1. Проверьте настройки параметра в группе 88.01. 2. Проверьте монтаж энкодера и целостность кабеля энкодера. Для получения более подробной информации см. описание отказа 0039 (ОШИБКА ЭНКОДЕРА 1).
0601	СКОРОСТНАЯ ОШИБКА	Значение скоростной ошибки выше, чем определено параметром 81.04 АБС ОТКЛ СКОР в неизменном положении или параметром 81.05 АБС ВЕЛ ОТКЛ СКР в положении ускорения/замедления, а время, определенное параметром 81.06 ЗД ОТК КНТР СКР, истекло.	1. Проверьте время ускорения/замедления. 2. Проверьте задания предельных значений тока и момента. 3. Проверьте, не уход ли в ограничение по току или моменту преобразователь из-за чрезмерной нагрузки на двигатель.
0606	ПОТЕРЯ ВХОДНОЙ ФАЗЫ	Отсутствие одной питающей фазы привода.	Проверьте наличие напряжения на всех трех питающих фазах привода.

Другие предупреждения о отказах:

Обозначение	Предупреждение	Причина	Способ устранения
E-9003	Drive not responding	Отсутствует модуль памяти	Проверьте наличие модуля памяти.
E-9xxx	Drive not responding	Не исправен модуль памяти или плата управления	Замените модуль памяти, подключите питание на привод. Если ошибка сохранилась – отправляйте преобразователь на диагностику.
Привод не готов. Низкое напряжение в звене постоянного тока		Нет сигнала разрешения работы привода на входе STO (3 и 4 сигнал на клемме X6)	Замерьте напряжение на входах 1, 3, 4 разъема X6, относительно AGND (X4:12). Должно быть 24 В постоянного тока.
		Проверьте правильность введенных параметров двигателя в 99 группе параметров. Должно также появиться предупреждение A-2041.	
Привод не проводит тест двигателя в режиме LOC. Кнопка отключена, пуск запрещен.		Переведите привод с режима LOC в режим REM, а затем обратно с режима REM в режим LOC. Нажмите на кнопку STOP, а затем на кнопку START.	

ПРИЛОЖЕНИЕ 1:

Расчет момента инерции лифта.

1. Средние массы типовых кабин лифта:

Номинальная грузоподъемность, кг	Средняя масса кабины, кг
400	650
630	720 – 1000
1000	900 – 1300

2. Массы канатов и уравновешивающих цепей:

Элемент	Масса, кг за 1 метр
Диаметр каната 10.5 мм для номинальной грузоподъемности 400, 630 кг.	0,39
Диаметр каната 12 мм для номинальной грузоподъемности 1000 кг.	0,51
Уравновешивающая цепь	1,35

Расчет оптимальной массы противовеса в сборе:

$$m_{пр} = m_{кабины} + 1/2 \cdot m_{ном.грузоп.}$$

3. Примеры расчёта момента инерции J на валу двигателя:

Исходные данные: асинхронный двигатель главного привода, лифт $V=1.6$ м/с, грузоподъемность 400 кг, 16 остановок, длина канатов – 96 м, количество тяговых канатов – 3, длина компенсирующей цепи 25 м, количество компенсирующих цепей – 2, передаточное число редуктора – 22, диаметр КВШ – 620 мм, кратность полиспаста – 1:1.

$$J = \frac{(m_{каб} + m_{пр} + m_{ном} + m_{кан} + m_{цепи}) \cdot d^2}{4 \cdot (GR)^2 \cdot i} =$$

$$= \frac{(650 + (650 + 400 / 2) + 400 + 96 \cdot 0,39 \cdot 3 + 25 \cdot 1,35 \cdot 2) \cdot 0,62^2}{4 \cdot (22)^2 \cdot 1} = 0,41_{кг} \cdot м^2$$

Исходные данные: синхронный двигатель главного привода, лифт $V=1.6$ м/с, грузоподъемность 630 кг, 16 остановок, длина канатов – 96 м, количество тяговых канатов – 5, длина компенсирующей цепи 25 м, количество компенсирующих цепей – 4, передаточное число редуктора – 1, диаметр КВШ – 340 мм, кратность полиспаста – 2:1.

$$J = \frac{(m_{каб} + m_{пр} + m_{ном} + m_{кан} + m_{цепи}) \cdot d^2}{4 \cdot (GR)^2 \cdot i} =$$

$$= \frac{(1000 + (1000 + 630 / 2) + 630 + 96 \cdot 0,39 \cdot 5 + 25 \cdot 1,35 \cdot 4) \cdot 0,340^2}{4 \cdot (1)^2 \cdot 2} = 45,34_{кг} \cdot м^2$$

ПРИЛОЖЕНИЕ 2:

Часто возникающие вопросы при наладке преобразователя частоты ACSM1-U04AL.

№, п/п	Вопрос	Способ устранения
1	2	3
1	Идентификационный прогон (ID-RUN) не стартует (без отображения приводом каких-либо ошибок)	1. Убедитесь, что привод находится в режиме управления «LOCAL», пускатель станции управления, отключающий двигатель главного привода, включен. 2. Проверьте, установлен ли разъем STO (X6), отключающий управление силовыми ключами на выходе привода и есть ли напряжение на всех 4-х контактах разъема STO (меряется относительно AGND (X4:12)). Напряжение должно быть 24 В.
2	Идентификационный прогон (ID-RUN) не стартует из-за предупреждения А-2041, или заканчивается ошибкой F-0017	Проверьте правильность ввода основных данных двигателя в группе параметров 99: 1. 99.06 – номинальный ток двигателя (для двухскоростных двигателей значение номинального тока обмотки большой скорости должно быть меньше, чем значение номинального тока обмотки малой скорости); В отдельных случаях полезно проверить правильность указанного производителем номинального тока асинхронного двигателя по упрощенной формуле: $I_{ном} = \frac{P_{ном}}{\sqrt{3} \cdot U_{ном} \cdot \cos \varphi \cdot \eta}$, где I _{ном} – номинальный ток двигателя, А; P _{ном} – номинальная мощность двигателя, Вт; U _{ном} – номинальное напряжение питания двигателя, В; cos φ - коэффициент мощности двигателя; η - КПД двигателя. Если расхождение расчетного значения тока с указанным производителем слишком велико, то рекомендуем вводить расчетное значение или связаться для уточнения данного параметра с производителем двигателя. 2. 99.07 - напряжение питания типовых асинхронных двигателей главного привода должно быть выставлено 380 В ; 3. 99.08 – питающая частота асинхронного двигателя главного привода – 50 Гц ; 4. 99.09 – номинальная скорость асинхронного двигателя всегда меньше расчетной синхронной (для шестиполосного двигателя скорость <1000 об/мин и в зависимости от его модели может находиться в пределах 930÷980 об/мин; для четырехполосного двигателя скорость <1500 об/мин (в пределах 1340÷1450 об/мин)); 5. 99.10 – номинальная мощность асинхронного двигателя - должна соответствовать мощности, указанной в его паспорте, либо в специальной табличке, закрепленной на корпусе двигателя. 6. 99.11 – cos φ. Уточните значение в паспорте на двигатель, либо в специальной таблице, закрепленной на корпусе двигателя.

1	2	3
2		7. 99.12 – Номинальный момент двигателя. Как правило, на асинхронные двигатели значение данного момента не указывается производителем. Для того, чтобы узнать расчетное значение этого параметра, введите вначале значение = 0. Расчетное значение момента привод ACSM1, исходя из введенной ранее мощности двигателя и номинальной скорости, отобразит в параметре 98.01 . Запишите это же значение в параметр 99.12
3	Точная остановка «плавает» в зависимости от загрузки кабины лифта	Смотрите главы 6.7, 6.10 данного руководства.
4	Нет готовности привода и нет никаких ошибок на приводе	1. Проверьте в пар. 83.06, правильно ли выбран тип станции управления. 2. Проверьте с помощью мультиметра наличие напряжения 24 VDC на выходе сигнала готовности привода, отключите при этом все сигналы управления от привода.
5	Готовность привода есть, но команды со станции управления привод не выполняет	1. Убедитесь, что привод стоит в дистанционном режиме управления (REM); 2. Проверьте, вставлен ли в приводе разъем STO (X6:STO) и есть ли напряжение на всех 4-х контактах разъема STO (меряется относительно AGND (X4:12)). Напряжение должно быть 24 В=.
6	При включении привода отключается автоматический выключатель	Проверьте, правильность подключения питающих кабелей привода, кабелей к двигателю и кабелей подключения тормозного резистора (нет ли соединения кабелей с «землей»)

ПРИЛОЖЕНИЕ 3:

Таблица проверки правильности ввода параметров.

При возникновении затруднений в настройке привода ABB ACSM1 просим выслать данное приложение с заполненными строками таблиц по электронной почте: a.hitro@sibocom.com, mail@sibocom.com или по факсу 8-10-375-17-328-47-29

1. Данные заказчика

Организация	
Контактное лицо	
Контактный тел. (моб)	
Скорость лифта, м/с	
Грузоподъемность лифта, кг	
Причина обращения	

2. Параметры.

Номер параметра	Значение параметра	Номер параметра	Значение параметра
82.01		86.10	
82.02		86.11	
82.03		86.12	
83.01		86.13	
83.02		86.14	
83.03		88.01	
83.04		88.02	
83.05		88.03	
83.06		88.04	
84.01		88.05	
84.02		88.06	
84.03		88.07	
84.04		88.08	
84.05		88.09	
84.06		88.10	
84.07		90.01	
84.08		90.03	
85.01		91.01	
85.02		91.02	
85.03		97.01	
86.01		99.04	
86.02		99.05	
86.03		99.06	
86.04		99.07	
86.05		99.08	
86.06		99.09	
86.07		99.10	
86.08		99.11	
86.09		99.12	

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Таблица типовых настроек различных асинхронных двигателей.

Параметры	Лебедка/скорость (м/с), грузоподъемность (кг) лифта					
	VTR-13/ 0.5, 500	VTR-13/ 1, 400	VTR-13/ 1, 630	VTR-13/ 1.6, 400	VTR-13/ 1.6, 630	VTR-13/ 1.6, 1000
12.03	Вход					
40.02	4 кГц					
48.01	Режим 2					
81.03	Включено					
81.04	0.2 м/с					
81.05	0.2 м/с					
81.06	2 с					
82.01	1600 об/мин					
82.02	21 А	21 А	28 А	28 А	42 А	42 А
82.03	300 %					
83.01	0.5 м/с	1 м/с	1 м/с	1.6 м/с	1.6 м/с	1.6 м/с
83.02	76	46	40	22	13.666	13.666
83.03	575 мм	620 мм	520 мм	620 мм	575 мм	575 мм
83.04	1	1	1	1	2	2
83.05	1262 об/мин	1420 об/мин	1470 об/мин	1084 об/мин	1453 об/мин	1453 об/мин
83.06	Выбор станции управления					
84.01	Заданн время					
84.02	150 мс					
84.03	0.25 с	0.25 с	0.25 с	0.25 с	0.25 с	0.25 с
84.04	0.35 с	0.35 с	0.35 с	0.35 с	0.35 с	0.35 с
84.05	10 об/мин	10 об/мин	10 об/мин	10 об/мин	10 об/мин	10 об/мин
84.09	DI3 или DI.Status2 или P 02 01 02					
84.10	DI4 или DI.Status3 или P 02 01 03					
85.01	0.25 м/с	0.30 м/с	0.30 м/с	0.35 м/с	0.35 м/с	0.35 м/с
85.02	0.3 м/с ²					
85.03	1.2 м/с ²					
86.01	0.008 м/с					
86.02	0.8 с					
86.03	0.05 м/с ³					
86.04	0.45 м/с ²	0.35 м/с ²	0.35 м/с ²	0.4 м/с ²	0.4 м/с ²	0.5 м/с ²
86.05	0.7 м/с ²	0.7 м/с ²	0.7 м/с ²	0.9 м/с ²	0.9 м/с ²	0.9 м/с ²
86.06	0.7 м/с ²	0.7 м/с ²	0.7 м/с ²	0.9 м/с ²	0.9 м/с ²	0.9 м/с ²
86.07	0.3 м/с ³	0.3 м/с ³	0.3 м/с ³	0.3 м/с ³	0.3 м/с ³	0.3 м/с ³
86.08	0.4 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³	0.5 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³
86.09	0.4 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³	1.0 м/с ³	1.1 м/с ³	1.1 м/с ³
86.10	0.4 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³	1.0 м/с ³	1.0 м/с ³	0.6 м/с ³
86.11	0.7 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³	0.6 м/с ³
86.12	0.2 м/с ³	0.3 м/с ³	0.3 м/с ³	0.4 м/с ³	0.4 м/с ³	0.4 м/с ³
86.13	0.110 м/с	0.110 м/с	0.120 м/с	0.135 м/с	0.135 м/с	0.150 м/с
87.01	DI6 или DI.Status5 или P 02 01 05					
87.02	ЛОЖЬ – запрещен или ИСТИНА – разрешен					
87.03	25 %					
87.04	0.08 м/с					

Параметры	Лебедка/скорость (м/с), грузоподъемность (кг) лифта					
	VTR-13/ 0.5, 500	VTR-13/ 1, 400	VTR-13/ 1, 630	VTR-13/ 1.6, 400	VTR-13/ 1.6, 630	VTR-13/ 1.6, 1000
87.05	0.03 м/с ²					
87.06	0.1 м/с ²					
88.01	Вычисленная					
88.02	12 мс	12 мс	12 мс	12 мс	12 мс	12 мс
88.03	Включено					
88.04	0.5 кг·м ²	0.35 кг·м ²	0.6 кг·м ²	0.45 кг·м ²	0.75 кг·м ²	1.20 кг·м ²
88.05	15	15	15	15	15	12
88.06	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.375
88.07	100	100	100	100	100	100
88.08	16	16	16	16	16	16
88.09	4	4	4	4	4	4
88.10	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.25
99.01	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI
99.04	АД	АД	АД	АД	АД	АД
99.05	DTC	DTC	DTC	DTC	DTC	DTC
99.06	13.0 А	13.0 А	21.0 А	21.0 А	36.0 А	36.0 А
99.07	380.0 В	380.0 В	380.0 В	380.0 В	380.0 В	380.0 В
99.08	50.0 Гц	50.0 Гц	50.0 Гц	50.0 Гц	50.0 Гц	50.0 Гц
99.09	1420 об/мин	1420 об/мин	1400 об/мин	1400 об/мин	1348 об/мин	1348 об/мин
99.10	5.0 кВт	5.0 кВт	8.5 кВт	8.5 кВт	15.0 кВт	15.0 кВт
99.11	0.78	0.78	0.79	0.79	0.77	0.77
99.12	33.624 Н·м	33.624 Н·м	57.982 Н·м	57.982 Н·м	106.260 Н·м	106.260 Н·м

Таблица типовых настроек различных синхронных двигателей.

Параметры	Лебедка/скорость (м/с), грузоподъемность (кг) лифта					
	ЕПМ 4.3кВ/ 1.6, 400	ЕПМ 7кВт/ 1.6, 630	ЕПМ 9.5кВт/ 1.6, 630	Wittur S2.1/ 1, 1000	Wittur S2.2/ 1.6, 1000	Sicor/ 1.6, 1000
12.03	Вход					
40.02	5 кГц					
48.01	Режим 2					
81.03	Включено					
81.04	0.3 м/с					
81.05	0.3 м/с					
81.06	2 с					
82.01	90 об/мин	90 об/мин	170 об/мин	130 об/мин	210 об/мин	205 об/мин
82.02	26 А	40 А	40 А	40 А	40 А	40 А
82.03	300 %					
83.01	1.6 м/с	1.6 м/с	1.6 м/с	1.0 м/с	1.6 м/с	1.6 м/с
83.02	1	1	1	1	1	1
83.03	400 мм	400 мм	400 мм	320 мм	320 мм	320 мм
83.04	1	1	2	2	2	2
83.05	76 об/мин	76 об/мин	153 об/мин	119 об/мин	191 об/мин	191 об/мин
83.06	Выбор станции управления					
84.01	Автоматич					
84.03	0.2 с	0.2 с	0.2 с	0.2 с	0.2 с	0.2 с
84.04	0.6 с	0.6 с	0.6 с	0.6 с	0.6 с	0.6 с
84.05	0.4 об/мин	0.4 об/мин	0.4 об/мин	0.4 об/мин	0.4 об/мин	0.4 об/мин
84.06	Включено					
84.07	0.3 с					
84.08	0.5 с					
84.09	DI3 или DI.Status2 или P 02 01 02					
84.10	DI4 или DI.Status3 или P 02 01 03					
85.01	0.30 м/с	0.30 м/с	0.30 м/с	0.25 м/с	0.30 м/с	0.30 м/с
85.02	0.3 м/с ²					
85.03	1.2 м/с ²					
86.01	0.008 м/с					
86.02	0.5 с					
86.03	0.05 м/с ³					
86.04	0.4 м/с ²	0.4 м/с ²	0.4 м/с ²	0.4 м/с ²	0.4 м/с ²	0.5 м/с ²
86.05	1.0 м/с ²	1.0 м/с ²	1.0 м/с ²	1.0 м/с ²	1.0 м/с ²	1.2 м/с ²
86.06	1.0 м/с ²	1.0 м/с ²	0.7 м/с ²	0.7 м/с ²	0.8 м/с ²	0.8 м/с ²
86.07	0.2 м/с ³	0.2 м/с ³	0.2 м/с ³	0.2 м/с ³	0.3 м/с ³	0.4 м/с ³
86.08	0.7 м/с ³	0.7 м/с ³	0.7 м/с ³	0.8 м/с ³	0.8 м/с ³	0.8 м/с ³
86.09	1.2 м/с ³	1.2 м/с ³	1.2 м/с ³	1.0 м/с ³	1.0 м/с ³	1.3 м/с ³
86.10	1.0 м/с ³	1.0 м/с ³	0.8 м/с ³	0.8 м/с ³	0.8 м/с ³	0.8 м/с ³
86.11	0.6 м/с ³	0.5 м/с ³	0.6 м/с ³	0.8 м/с ³	0.5 м/с ³	0.4 м/с ³
86.12	0.6 м/с ³	0.4 м/с ³	0.4 м/с ³	0.4 м/с ³	0.2 м/с ³	0.4 м/с ³
86.13	0.120 м/с	0.140 м/с	0.120 м/с	0.120 м/с	0.150 м/с	0.135 м/с
87.01	DI6 или DI.Status5 или P 02 01 05					

Параметры	Лебедка/скорость (м/с), грузоподъемность (кг) лифта					
	ЕПМ 4.3кВ/ 1.6, 400	ЕПМ 7кВт/ 1.6, 630	ЕПМ 9.5кВт/ 1.6, 630	Wittur S2.1/ 1, 1000	Wittur S2.2/ 1.6, 1000	Sicor/ 1.6, 1000
87.02	ЛОЖЬ – запрещен или ИСТИНА – разрешен					
87.03	5%					
87.04	0.08 м/с					
87.05	0.04 м/с ²					
87.06	0.1 м/с ²					
87.07	0.05 м/с					
87.08	0.4 м/с ²					
87.09	0.3 м/с ³					
88.01	Энкодер1					
88.02	2 мс	2.5 мс	2 мс	2 мс	2 мс	0.5 мс
88.03	Включено					
88.04	36.00 кг·м ²	85 кг·м ²	40.00 кг·м ²	36.00 кг·м ²	40.00 кг·м ²	42.00 кг·м ²
88.05	6	5	6	8	6	8
88.06	0.032	0.032	0.032	0.05	0.032	0.05
88.07	5	5	5	5	5	5
88.08	0	0	0	0	0	0
88.09	9	8	9	2.5	6	2.7
88.10	0.2	0.2	0.2	0.04	0.24	0.08
90.01	FEN-11 ABS					
90.03	FEN-11 ABS					
91.01	2048					
91.02	EnDat					
99.01	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI	RUSSKI
99.04	СДПМ	СДПМ	СДПМ	СДПМ	СДПМ	СДПМ
99.05	DTC	DTC	DTC	DTC	DTC	DTC
99.06	14.8 А	23.0 А	21.7 А	15.5 А	22.5 А	26.2 А
99.07	185.0 В	185.0 В	238.8 В	235.6 В	257 В	360.0 В
99.08	13.9 Гц	13.9 Гц	28.0 Гц	15.8 Гц	25.4 Гц	32.5 Гц
99.09	76 об/мин	76 об/мин	153 об/мин	119 об/мин	191 об/мин	195 об/мин
99.10	4.3 кВт	7.0 кВт	9.5 кВт	6.2 кВт	10.0 кВт	13.6 кВт
99.11	1	1	1	1	1	1
99.12	540.000 Н·м	879.540 Н·м	592.930 Н·м	497.526 Н·м	500.000 Н·м	666.002 Н·м



ООО «Сибоком-М», 220030, Республика Беларусь, г. Минск, ул. Лукьяновича 10, каб. 601;

Гарантийные обязательства

Гарантийное и послегарантийное обслуживание преобразователя частоты ACSM1-U04AL осуществляется только ООО «Сибоком-М» или авторизованным сервисным партнером ООО «Сибоком-М».

По вопросам гарантии, сервиса обращайтесь:

В Республике Беларусь:

ООО «Сибоком-М»

220113 г. Минск, ул. Лукьяновича 10;

Тел./факс: +375-17- 328-4729; +375-17- 328-4736

Сайт: <http://www.sibocom.com>

E-mail: mail@sibocom.com

В Российской Федерации:

ООО «ТДС»

142172, г. Москва, г. Щербинка, ул. Железнодорожная, д.24, ком. 23

Сервисный центр «Быковка»;

г. Москва, г. Щербинка, ул. Восточная, 16, склад №2. Тел. 8-915-080-25-03

Сервисный центр «Марьино»:

г. Москва, ул. Нижние поля, д. 134, стр. 1., тел. 8-915-080-33-85

