

MAKING MODERN LIVING POSSIBLE



Kurzanleitung

VLT® Lift Drive LD 302

Version 3.5



THE REAL DRIVE

www.danfoss.com/drives

VLT®

Classified as Business

Inhalt

1	Einführung	5
1.1	Qualifiziertes Personal	5
1.2	Zusätzliche Materialien	5
1.3	In diesem Dokument verwendete Symbole.....	5
1.4	Verwendete Begriffe	6
2	Sicherheit	6
2.1	Hochspannung.....	6
2.2	Unerwarteter Anlauf	6
2.3	Entladezeit	6
2.4	Leistungsreduzierung	7
2.5	Mechanische Haltebremse	7
2.6	Krane, Aufzüge und Hebezeuge	7
2.7	Generatorisch erzeugte Überspannung	7
2.8	Gegen-EMK durch PM-Motorbetrieb	7
2.9	Sicherer Stopp.....	8
3	Installation.....	8
3.1	Schutzart	8
3.2	Checkliste zur Vorbereitung der Installation von Frequenzumrichter und Motor .	9
3.3	Mechanische Installation und Kühlung	9
3.4	Heben	9
3.5	Montage	10
3.6	Anzugsdrehmomente.....	10
3.7	Elektrische Installation.....	10
3.8	Erdung	11
3.9	Motoranschluss.....	13
3.10	Gegen-EMK durch PM-Motorbetrieb	13
3.11	Bremswiderstand	14
3.12	Umgebung	14
3.13	Anschlussdiagramm, Beispiele	15
3.14	Drehgeberanschluss	18
3.15	Beispiele	19
4	Programmieren	21
4.1	LCP Bedieneinheit	21
4.2	Sichern und Kopieren von Parametereinstellungen	24
4.3	Main Menu	25
4.4	Parameterübersicht	27
5	Inbetriebnahme	30
5.1	Leitfaden für einfache und schnelle Inbetriebnahme	30
5.2	Inbetriebnahme über das Quick-Menü	32
5.3	Einstellung der Motordaten für PM-Motor	35

5.4	Einstellen der Bremswiderstands- Daten	35
5.5	Einstellen der Inkrementalgeber- Daten	35
5.6	Einstellung mechanischer Daten.....	36
5.7	Komfoteinstellungen	36
5.8	Einstellung der Ansteuerung	36
5.9	Einstellen des Ansteuerungsprofils	36
5.10	Einrichten von Sonderfunktionen.....	37
5.11	Parametrieren von Ein- und Ausgängen	37
6	Betrieb	39
6.1	Erster Betrieb nach Inbetriebnahme	39
6.2	Installation, Inspektion, Revision und Prüfung	39
6.3	Schaltfrequenz	39
6.4	Test	39
6.5	Startfehler oder Spurfehler oder unerwartete Beschleunigung oder keine Bewegung	40
6.6	Geräusche oder Vibrationen während der Beschleunigung oder Verzögerung (niedrige Frequenz)	41
6.7	Optimierung	42
7	Funktionsbeschreibungen	45
7.1	Automatische Motoranpassung, AMA	45
7.2	Mechanische Bremssteuerung	47
7.3	Ansteuerung der mechanischen Bremse mit SBU 2.0	48
7.4	Motor und Encoder- Drehrichtung	53
7.5	Geschwindigkeiten, Beschleunigung, Ruck.....	54
7.6	Ansteuerung bei Rückholung und Inspektion	56
7.7	Befreiung aus dem Fang	56
7.8	Bremsweg.....	57
7.9	PID-Drehzahlregler	57
7.10	Art der Ansteuerung P19-66.....	58
7.11	Positionsmodus.....	61
7.12	Betrieb mit Absolutwertgeber (SSI/EnDat/BISS-C).....	62
7.13	Betrieb mit USV, Evakuierungsmodus	63
7.14	Betrieb VVC+ ohne Rückführung für Asynchronmotoren.....	64
7.15	Erweiterte Einstellungen	64
7.16	Verwendung der Klemmen T27 und X57.1.....	67
7.17	Standby-Funktion	75
7.18	Testfahrmodus	76
7.19	Aus dem Fang lösen	76

7.20	Richtungswechselzähler	76
7.21	Alarm Log	78
7.22	Reset von Fehlern mit Verriegelung	78
7.23	Kurzschlussfunktion:	79
8	Fehlerbehebung	80
9	Anhang	82
9.1	Start- und Stoppsequenzen	98
9.2	Motor Typenschild Beispiel	99
9.3	Meldungen	99
9.4	Warnungen und Alarmmeldungen	100
10	EMV gerechte Installation.....	113
11	Evakuierung	115

1 Einführung

Dieses Handbuch dient als Anleitung für die Verwendung von Danfoss Frequenzumrichtern der Serie Lift Drive LD 302, Automation Drive FC 302 hinsichtlich Konstruktion, Installation, Verdrahtung und Parametrisierung. Grundlegende Kenntnisse über Aufzüge und Frequenzumrichter sind unerlässlich. Dieses Grundlagenwissen wird in diesem Handbuch nicht vermittelt. Bei Aufzügen und der Verwendung von Frequenzumrichtern müssen stets alle einschlägigen nationalen und örtlichen Vorschriften und Sicherheitsanforderungen beachtet werden. Hinsichtlich der Handhabung und Verwendung von Frequenzumrichtern wird zusätzlich empfohlen, die verfügbare Literatur zu Automation Drive FC 300 und Lift Drive LD 302 aufmerksam zu lesen, um sicher und professionell mit dem System arbeiten zu können. Insbesondere die Hinweise und Warnhinweise sind zu beachten.

1.1 Qualifiziertes Personal

Installation, Inbetriebnahme und Wartung der Frequenzumrichter dürfen ausschließlich von qualifiziertem Personal vorgenommen werden. Qualifiziertes Fachpersonal wird als geschulte Mitarbeiter definiert, die gemäß den einschlägigen Normen für Sicherheitstechnologien zur Installation, Inbetriebnahme, Erdung und Kennzeichnung von Betriebsmitteln, Systemen und Schaltungen berechtigt ist. Ferner muss das Personal mit allen Anweisungen und Sicherheitsmaßnahmen gemäß zusätzlicher bei Danfoss erhältlicher Veröffentlichungen und Handbücher vertraut sein. Das Fachpersonal muss über eine geeignete Sicherheitsausrüstung verfügen und in Erster Hilfe ausgebildet sein.

1.2 Zusätzliche Materialien

Es stehen weitere Ressourcen zur Verfügung, die Ihnen helfen, erweiterte Funktionen und Programmierungen von Frequenzumrichtern zu verstehen.

Zusätzliche Veröffentlichungen und Handbücher sind bei Danfoss erhältlich:

Produkthandbuch, VLT® Automation Drive

Projektierungshandbuch, VLT® Automation Drive

Programmierhandbuch, VLT® Automation Drive

Produkthandbuch, VLT® Lift Drive LD 302

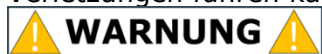
Auflistungen finden Sie unter: <http://drives.danfoss.de/downloads/downloads>

1.3 In diesem Dokument verwendete Symbole

Dieses Handbuch verwendet folgende Symbole:



Kennzeichnet eine potenziell gefährliche Situation, die zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen kann!



Kennzeichnet eine potenziell gefährliche Situation, die leichte Verletzungen zur Folge haben kann. Die Kennzeichnung kann ebenfalls als Warnung vor unsicheren Verfahren dienen. Kennzeichnet auch eine Situation, die Unfälle mit Geräte- oder Sachschäden zur Folge haben kann.



Weist auf hervorgehobene Informationen hin, die sorgfältig beachtet werden sollten, um Fehler zu vermeiden oder die Leistung der Geräte zu beeinträchtigen.

1.4 Verwendete Begriffe

Inspektion oder Rückholung

Alle Hinweise in dieser Dokumentation auf Inspektion, Inspektionsbetrieb, Rückholung und Rückholbetrieb beziehen sich auf die Bewegungssteuerung (Fahrt auf oder ab) vom Dach des Fahrkorbes oder der Rückholsteuerung an der Aufzugssteuerung. Für den Betrieb des Frequenzumrichters ist eine Unterscheidung nicht relevant.

Bitte beachten Sie das Kapitel 7.6 Ansteuerung bei Rückholung und Inspektion.

Inspektionsbetrieb

Im Inspektionsbetrieb wird der Antrieb von einem geschulten Techniker vom Dach des Fahrkorbes aus, gesteuert. Der Antrieb verfügt über einen speziellen Inspektionsmodus, der durch die Verwendung der Geschwindigkeit (V_i) aktiviert werden kann. Der Inspektionsmodus ist für höhere Lastfähigkeit ausgelegt und sollte für alle manuellen Vorgänge während der Inbetriebnahme sowie für Testfahrten mit Prüflast bei der Erstabnahme des Aufzugs verwendet werden. Darüber hinaus ermöglicht der Inspektionsmodus das maximale verfügbare Motordrehmoment, um den Fahrkorb aus einer mechanischen Blockade (z. B. Fangvorrichtung) zu befreien. Im Inspektionsmodus wird die Schaltfrequenz des Frequenzumrichters reduziert. Es ist mit erhöhtem akustischem Geräuschpegel (Schaltgeräusche) im Inspektionsmodus zu rechnen. Der Betrieb des Aufzugs im Inspektionsmodus ohne Regelung der Geschwindigkeit (V_i) kann die Lebensdauer des Antriebs verringern!

Rückholung, Revisionsbetrieb

Der Revisionsbetrieb ist die Steuerung des Aufzugs durch eine Bedienperson über das Bedienfeld. Für den Antrieb besteht kein Unterschied zum Inspektionsbetrieb. Es gelten die gleichen Regeln, und es ist wichtig, den Antrieb in diesem Betriebsmodus mit der Geschwindigkeit (V_i) zu steuern.

Der Betrieb des Aufzugs im Revisionsmodus ohne Steuerung der Geschwindigkeit (V_i) kann die Lebensdauer des Antriebs verkürzen!

2 Sicherheit



2.1 Hochspannung

Frequenzumrichter sind an gefährliche Netzspannungen angeschlossen. Ergreifen Sie Schutzmaßnahmen gegen elektrischen Schlag. Nur geschultes Fachpersonal, das mit elektronischen Geräten und Betriebsmitteln vertraut ist, ist befugt, diese Geräte zu installieren, zu starten oder zu warten.

2.2 Unerwarteter Anlauf

Bei Anschluss des Frequenzumrichters an das Netz kann ein externer Schalter, ein serieller Bus-Befehl, ein Sollwertsignal oder ein behobener Fehlerzustand den Motor starten. Ergreifen Sie zum Schutz vor unerwartetem Anlauf entsprechende Vorsichtsmaßnahmen.

2.3 Entladezeit

Die Zwischenkreiskondensatoren des Frequenzumrichters können auch bei abgeschaltetem Frequenzumrichter geladen sein. Trennen Sie zur Vermeidung elektrischer Gefahren das Versorgungsnetz, alle Permanentmagnet-Motoren und alle externen

Zwischenkreisversorgungen, einschließlich externer Batterie-, USV- und Zwischenkreisverbindungen mit anderen Frequenzumrichtern. Führen Sie Wartungs- oder Reparaturarbeiten erst nach vollständiger Entladung der Kondensatoren durch. Die entsprechende Wartezeit finden Sie in der Tabelle Entladezeit. Eine Nichteinhaltung dieser Wartezeit nach dem Trennen der Netzversorgung vor Wartungs- oder Reparaturarbeiten kann zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen!

Tabelle Entladezeit	
Leistungsbereich [kW]	Mindestwartezeit [min]
0,37–7,5	4
11–90	15
Auch wenn die Warn-LED nicht leuchten, kann Hochspannung vorliegen.	

2.4 Leistungsreduzierung

Frequenzumrichter werden in der Aufzugstechnik durch hohe Taktfrequenzen höher beansprucht. Dadurch gelten besondere Hinweise für den Betrieb. Bei Abweichungen von den vorgegebenen Umgebungsbedingungen (Kapitel mechanische Installation) kann sich eine abweichende Lebensdauer ergeben oder die Ausgangsleistung wird durch Überdimensionierung reduziert. Dies gilt auch bei dem Betrieb mit sehr geringen Ausgangsfrequenzen ($f_{nom} < 20$ Hz). Hier ist eine Leistungsreduzierung vorzusehen. Sprechen Sie hierzu Danfoss oder Ihren Fachberater an.

2.5 Mechanische Haltebremse

Eine direkt an der Motorwelle befestigte mechanische Haltebremse führt in der Regel eine statische Bremsung durch. In einigen Anwendungen wird durch das statische Haltemoment die Motorwelle statisch gehalten (in der Regel in permanenterregten Synchronmotoren). Eine Haltebremse wird entweder über eine SPS oder direkt über einen Digitalausgang des Frequenzumrichters gesteuert (Relais oder Halbleiter).



Haltebremse in Sicherheitskette integriert:

Eine sichere Steuerung einer mechanischen Bremse über den Frequenzumrichter ist nicht möglich. In der Gesamtinstallation muss eine Redundanzschaltung für die Bremsansteuerung vorhanden sein.

2.6 Krane, Aufzüge und Hebezeuge

Die Steuerung externer Bremsen muss immer als System mit integrierter Redundanz ausgebildet sein. Der Frequenzumrichter darf unter keinen Umständen als primäre Sicherheitsschaltung dienen. Es sind relevante Normen einzuhalten. In Hub- und Vertikalförderanwendungen muss der „Protection Mode“ deaktiviert werden.

2.7 Generatorisch erzeugte Überspannung

Die Spannung im Zwischenkreis erhöht sich beim generatorischen Betrieb des Motors.

2.8 Gegen-EMK durch PM-Motorbetrieb

Bei einem Freilauf bei hoher Drehzahl übersteigt die Gegen-EMK des PM- Motors möglicherweise die maximale Spannungstoleranz des Frequenzumrichters und kann zu Schäden führen. Ist eine überhöhte Drehzahl im Motor möglich, muss ein Bremswiderstand installiert werden.

2.9 Sicherer Stopp

Nach der Installation und vor erstmaligem Betrieb der Funktion „Sicherer Stopp“ muss eine Inbetriebnahmeprüfung der Anlage durchgeführt werden. Nach jeder Änderung der Installation und Änderung an der Sicherheitsinstallation der Anlage oder Anwendung, zu der der sichere Stopp gehört, ist diese Prüfung zu wiederholen.

HINWEIS

Nach der ersten Installation und nach jeder Änderung der Sicherheitsinstallation muss eine erfolgreiche Inbetriebnahmeprüfung durchgeführt werden. Die Funktion „Sicherer Stopp“ kann für Asynchron-, Synchron- und Permanentmagnet-Motoren verwendet werden. Es können zwei Fehler im Leistungshalbleiter des Frequenzumrichters auftreten. Bei Verwendung von synchronen Motoren oder Permanentmagnetmotoren kann dies zu einer Restdrehung führen. Die Drehung kann mit $\text{Winkel} = 360 / (\text{Polzahl})$ berechnet werden. Bei Anwendungen, die synchrone oder Permanentmagnetmotoren einsetzen, müssen Sie die Restdrehung berücksichtigen und sicherstellen, dass dadurch kein sicherheitskritisches Problem entsteht. Dies trifft nicht auf Asynchronmotoren zu.

3 Installation

Checkliste Installationsort

- Der Frequenzumrichter nutzt die Umgebungsluft zur Kühlung. Beachten Sie für einen optimalen Betrieb die Grenzwerte für die Lufttemperatur der Umgebung.
- Achten Sie darauf, dass der Installationsort zur Montage des Frequenzumrichters eine ausreichende Stabilität bietet.
- Bewahren Sie das Produkthandbuch, Zeichnungen und Schaltbilder zugänglich auf, um detaillierte Installations- und Betriebsanweisungen bei Bedarf zur Verfügung zu haben. Es ist wichtig, dass das Produkthandbuch Bedienern des Geräts zur Verfügung steht.
- Stellen Sie Frequenzumrichter so nah wie möglich am Motor auf. Halten Sie die Motorkabel so kurz wie möglich.
- Prüfen Sie die Motorkenndaten auf tatsächliche Toleranzen.
- Stellen Sie sicher, dass die Schutzart des Frequenzumrichters für die Installationsumgebung geeignet ist. Je nach Installationsort benötigen Sie eventuell Gehäuse der Schutzart IP55 oder IP66.

WARNUNG

3.1 Schutzart

Schutzarten IP54, IP55 und IP66 können nur garantiert werden, wenn das Gerät richtig geschlossen ist.

- Stellen Sie sicher, dass alle Kabelverschraubungen und unbenutzten Löcher für Kabelverschraubungen richtig abgedichtet sind.
- Stellen Sie sicher, dass die Geräteabdeckung richtig geschlossen ist.

WARNUNG

Gerätebeschädigung durch Verunreinigung. Lassen Sie den Frequenzumrichter nicht unbedeckt. Für „funkenfreie“ Installationen entsprechend dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN_2011 ###) siehe VLT® Automation Drive FC300 Projektierungshandbuch.

3.2 Checkliste zur Vorbereitung der Installation von Frequenzumrichter und Motor

- Vergleichen Sie die Modellnummer des Geräts auf dem Typenschild mit den Bestellangaben, um sicherzustellen, dass Sie das richtige Gerät erhalten haben.
- Vergewissern Sie sich, dass alle Komponenten für die gleiche Nennspannung ausgelegt sind:
Netzversorgung (Strom), Frequenzumrichter und Motor
- Stellen Sie sicher, dass der Nennausgangsstrom des Frequenzumrichters gleich oder größer als der Voll-Laststrom des Motors für Motorspitzenleistung ist. Motorgröße und Frequenzumrichterleistung müssen zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Überlastschutzes übereinstimmen. Wenn die Nennwerte des Frequenzumrichters unter denen des Motors liegen, kann der Motor seine maximale Leistung nicht erreichen.

3.3 Mechanische Installation und Kühlung

- Sorgen Sie durch Montage des Geräts auf einer ebenen, stabilen Oberfläche oder an der optionalen Rückwand für eine ausreichende Luftzirkulation zur Kühlung.
- Sehen Sie über und unter dem Frequenzumrichter zur Luftzirkulation einen ausreichenden Abstand vor. In der Regel ist ein Abstand von 100-225 mm (4-10 in) erforderlich.
Die Abstandsanforderungen finden Sie in der Spezifikation.
- Eine unsachgemäße Montage kann zu Überhitzung und einer reduzierten Leistung führen.
- Sie müssen eine Leistungsreduzierung aufgrund hoher Temperaturen zwischen 40 °C (104 °F) und 50 °C (122 °F) und einer Höhenlage von 1000 m (3300 ft) über dem Meeresspiegel berücksichtigen. Weitere detaillierte Informationen finden Sie im Projektierungshandbuch des Geräts.

3.4 Heben

- Prüfen Sie das Gewicht des Frequenzumrichters, um ein sicheres Heben zu gewährleisten.
- Vergewissern Sie sich, dass die Hebevorrichtung für die Aufgabe geeignet ist.
- Planen Sie ggf. zum Transportieren des Geräts ein Hebezeug, einen Kran oder einen Gabelstapler mit der entsprechenden Tragfähigkeit ein.
- Verwenden Sie zum Heben die Transportösen am Frequenzumrichter (sofern vorhanden).

3.5 Montage

- Montieren Sie das Gerät senkrecht.
- Sie können die Frequenzumrichter Seite an Seite montieren.
- Achten Sie darauf, dass der Montageort stabil genug ist, um das Gewicht des Frequenzumrichters zu tragen.
- Sorgen Sie durch Montage des Geräts auf einer ebenen, stabilen Oberfläche oder an der optionalen Rückwand für eine ausreichende Luftzirkulation zur Kühlung.
- Eine unsachgemäße Montage kann zu Überhitzung und einer reduzierten Leistung führen.
- Verwenden Sie die vorgesehenen Bohrungen am Frequenzumrichter zur Wandmontage, sofern vorhanden.

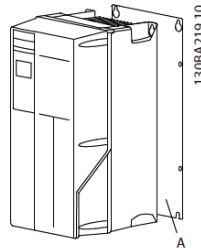


Abbildung: Ordnungsgemäße Montage mit Rückwand

Im Bild bezeichnet „A“ eine Rückwand, die für die erforderliche Luftzirkulation zur Kühlung des Geräts ordnungsgemäß montiert ist.



HINWEIS

Bei Montage an einem Montagerahmen benötigen Sie die optionale Rückwand.

3.6 Anzugsdrehmomente

Die Anzugsdrehmomente gemäß Spezifikation müssen beim Anschluss eingehalten werden.

3.7 Elektrische Installation

Anforderungen



WARNUNG

GEFAHR DURCH ANLAGENKOMPONENTEN!

Drehende Wellen und elektrische Betriebsmittel stellen potenzielle Gefahrenquellen dar. Alle Elektroarbeiten müssen nationalen und lokalen geltenden Elektroinstallationsvorschriften entsprechen. Ausschließlich qualifiziertes Personal darf Installation, Inbetriebnahme und Wartung vornehmen. Eine Nichtbeachtung dieser Richtlinien kann zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen!



HINWEIS

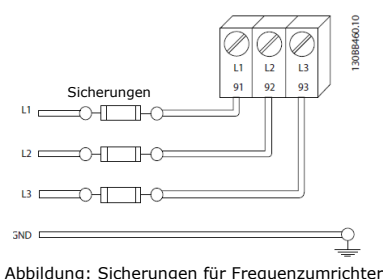
Getrennte Verlegung von Leitungen

Verlegen Sie Netzkabel, Motorkabel und Steuerleitungen zur Isolierung von Hochfrequenzstörungen in drei getrennten Kabelkanälen aus Metall oder verwenden Sie getrennte abgeschirmte Kabel. Nichtbeachten kann die einwandfreie und optimale Funktion des Frequenzumrichters sowie anderer angeschlossenen Geräte beeinträchtigen.

- Beachten Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit folgende Anforderungen: Elektronische Steuer- und Regeleinrichtungen sind an gefährliche Netzspannung angeschlossen. Ergreifen Sie bei Anlegen der Energiezufuhr an den Frequenzumrichter alle notwendigen Schutzmaßnahmen!

- Verlegen Sie Motorkabel von mehreren Frequenzumrichtern getrennt. Induzierte Spannung durch nebeneinander verlegte Motorkabel kann Gerätekapazitoren auch dann aufladen, wenn die Geräte freigeschaltet sind. Überlast- und Geräteschutz.
- Eine elektronisch realisierte Funktion im Frequenzumrichter bietet Überlastschutz für den Motor. Die Überlastfunktion berechnet aus den hinterlegten ETR-Kurven die Überlast und bestimmt daraus die Zeit bis zur Motorabschaltung (Reglerausgangsstopp). Je höher die Stromaufnahme, desto schneller erfolgt die Abschaltung. Die Überlastfunktion bietet Motorüberlastschutz der Klasse 20. Unter *Warnungen und Alarmer* finden Sie ausführlichere Informationen zur Abschaltfunktion.
- Da die Motorkabel Hochfrequenzstrom führen, ist eine getrennte Verlegung der Netz-, Motor- und Steuerkabel wichtig. Verwenden Sie hierzu Kabelkanäle oder getrennte abgeschirmte Kabel. Die Nichtbeachtung dieser Vorgabe könnte die optimale Funktion des Frequenzumrichters und anderer angeschlossenen Geräte beeinträchtigen.
- Versehen Sie alle Frequenzumrichter mit Kurzschluss- und Überlastschutz. Dieser Schutz wird durch Sicherungen am Eingang gewährleistet, siehe *Abbildung*. Wenn die Sicherungen nicht Bestandteil der Lieferung ab Werk sind, muss sie der Installateur als Teil der Installation bereitstellen.

Siehe die maximalen Nennwerte der Sicherungen in den Sicherungsspezifikationen.



Leitungstyp und Nennwerte

- In Bezug auf Querschnitte und Umgebungstemperaturen müssen alle Leitungen lokale und nationale Vorschriften erfüllen.
- Danfoss empfiehlt, alle Leistungsanschlüsse mittels Kupferdrahts mit einer Hitzebeständigkeit von mindestens 75 °C vorzunehmen.
- Siehe *Leistungsabhängige Spezifikationen* für empfohlene Kabelquerschnitte.

3.8 Erdung Anforderungen



VORSCHRIFTSMÄSSIG ERDEN!

Aus Gründen der Bedienersicherheit ist es wichtig, Frequenzumrichter gemäß den geltenden Vorschriften und entsprechend den Anleitungen in diesem Produkthandbuch richtig zu erden. Der Ableitstrom gegen Erde ist höher als 3,5 mA. Eine nicht vorschriftsgemäße Erdung des Frequenzumrichters kann zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen!

HINWEIS

Es obliegt dem Benutzer oder einem zertifizierten Elektroinstallateur, für eine einwandfreie Erdung der Geräte gemäß geltenden nationalen und örtlichen Elektroinstallationsvorschriften und -normen zu sorgen.

- Beachten Sie alle örtlichen und nationalen Elektroinstallationsvorschriften zur einwandfreien Erdung elektrischer Geräte und Betriebsmittel!
- Bei Frequenzumrichtern mit Erdströmen von mehr als 3,5 mA muss eine verstärkte Schutzerdung angeschlossen werden (siehe hierzu *Ableitstrom* ($>3,5 \text{ mA}$)).
- Für Netzversorgung, Motorkabel und Steuerleitungen ist ein spezieller Schutzleiter erforderlich.
- Verwenden Sie die im Lieferumfang des Geräts enthaltenen Kabelschellen für ordnungsgemäße Erdanschlüsse.
- Erden Sie Frequenzumrichter nicht in Reihe hintereinander.
- Halten Sie die Erdungskabel so kurz wie möglich.
- Wir empfehlen Verwendung von Kabeln mit hoher Litzenzahl, um elektrische Störgeräusche zu vermindern.
- Befolgen Sie die Anforderungen des Motorherstellers an die Motorkabel.

Ableitstrom

Befolgen Sie im Hinblick auf den Schutzleiter von Geräten mit einem Ableitstrom gegen Erde von mehr als 3,5 mA alle nationalen und lokalen Vorschriften. Die Frequenzumrichtertechnik nutzt hohe Schaltfrequenzen bei gleichzeitig hoher Leistung. Dies erzeugt einen Ableitstrom in der Erdverbindung. Ein Fehlerstrom im Frequenzumrichter an den Ausgangsleistungsklemmen kann eine Gleichstromkomponente enthalten, die die Filterkondensatoren laden und einen transienten Erdstrom verursachen kann. Der Ableitstrom gegen Erde hängt von verschiedenen Faktoren bei der Systemkonfiguration ab, wie EMV-Filter, abgeschirmte Motorkabel und Leistung des Frequenzumrichters. EN 61800-5-1 (Produktnorm für Elektrische Leistungsantriebssysteme mit einstellbarer Drehzahl) stellt besondere Anforderungen, wenn der Erdableitstrom 3,5 mA übersteigt. Die Erdverbindung muss auf eine der folgenden Arten verstärkt werden:

- Erdungskabel mit einem Durchmesser von min. 10 mm².
- Zwei getrennt verlegte Erdungskabel, die die vorgeschriebenen Maße einhalten.

Weitere Informationen finden Sie in der Norm EN 60364-5-54 § 543.7.

Fehlerstromschutzschalter

Wenn Fehlerstromschutzschalter (RCD), auch als Erdschlusstrennschalter bezeichnet, zum Einsatz kommen, sind die folgenden Anforderungen einzuhalten:

Verwenden Sie netzseitig nur allstromsensitive Fehlerstromschutzschalter (Typ B).

Verwenden Sie RCD mit Einschaltverzögerung, um Fehler durch transiente Erdströme zu vermeiden. Bemessen Sie Fehlerstromschutzschalter in Bezug auf Systemkonfiguration und Umgebungsbedingungen.

Erdung über abgeschirmte Kabel

Erdungsschellen werden für Motorkabel mitgeliefert.

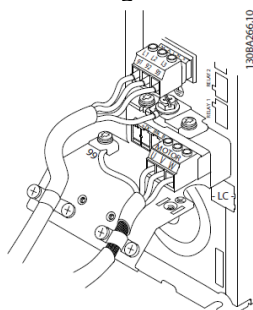


Abbildung: Erdung mit abgeschirmtem Kabel

3.9 Motoranschluss



INDUZIERTE SPANNUNG!

Verlegen Sie Motorkabel von mehreren Frequenzumrichtern getrennt. Induzierte Spannung durch nebeneinander verlegte Motorkabel kann Gerätekapazitoren auch dann aufladen, wenn die Geräte freigeschaltet sind. Die Nichtbeachtung dieser Empfehlung kann zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen!

- Maximaler Kabelquerschnitt siehe Leistungsabhängige Spezifikation.
- Befolgen Sie bezüglich der Kabelquerschnitte örtliche und nationale Vorschriften.
- Kabeleinführungen für Motorkabel oder Bodenplatten mit Durchführungen sind am Unterteil von Frequenzumrichtern mit Schutzart IP21 oder höher vorgesehen.
- Installieren Sie Kondensatoren zur Leistungsfaktorkorrektur nicht zwischen dem Frequenzumrichter und dem Motor.
- Schließen Sie die 3 Phasen des Motorkabels an die Klemmen 96 (U), 97 (V) und 98 (W) an.
- Erden Sie das Kabel gemäß den Erdungsanweisungen in diesem Handbuch.
- Ziehen Sie die Klemmen gemäß den Anzugsdrehmomenten an.
- Befolgen Sie die Anforderungen des Motorherstellers an die Motorkabel.

Die nachstehende *Abbildung* zeigt vereinfachte Anschlussbilder für Netz, Motor und Erdung eines Frequenzumrichters. Die jeweiligen Konfigurationen ändern sich je nach Gerätetypen und optionaler Ausrüstung.

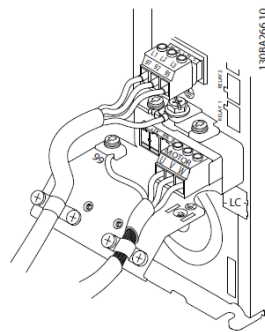


Abbildung: Beispiel für Motor-, Netz- und Erdungsanschluss

3.10 Gegen-EMK durch PM-Motorbetrieb



PM-Motoren erzeugen bei einer Drehung der Rotorwelle Spannung. Die erzeugte Spannung wird in den angeschlossenen Frequenzumrichter zurückgespeist. Wenn das Spannungsniveau hoch genug ist, kann der Motor genügend Energie zur Netz-Einschaltung des Frequenzumrichters erzeugen, auch wenn dieser vom Netz getrennt ist. Zur Vermeidung einer Spannungserzeugung durch den PM-Motor beim Drehen der Rotorwelle und bei Wartungsarbeiten an Frequenzumrichter und PM-Motor wird empfohlen, die folgenden Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.

- Trennen Sie den PM-Motor vom Frequenzumrichter.
- Kurzschluss der Motorwicklung.
- Blockieren Sie die Motorwelle gegen Bewegung.



Wenn die Welle eines PM-Motors gedreht wird, erzeugt der Motor an seinen Klemmen eine Spannung.

3.11 Bremswiderstand

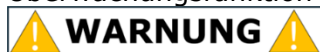


Der Benutzer ist verantwortlich für die Einhaltung der Spezifikation für Installation und Betrieb eines Bremswiderstands am Frequenzumrichter. Die Herstellervorgaben sind hierbei zwingend einzuhalten. Bei Aufzugsanwendungen ist allgemein der Einsatz von Geräten mit Brems Elektronik und Bremswiderstand notwendig. Die Verwendung eines Bremswiderstands gewährleistet die Abfuhr der ggf. entstehenden generatorischen Energie während der Fahrt. Detaillierte Informationen zur Verwendung, Auswahl, Installation, Verdrahtung und Verkabelung von Bremswiderständen finden Sie in den Herstellerunterlagen des Bremswiderstands.

Um eine Überlastung des Bremswiderstands auszuschließen, muss dieser überwacht werden oder eigensicher ausgeführt sein. Für die Überwachung kann ggf. ein Thermokontakt verwendet werden oder die elektronische Überwachung des Frequenzumrichters, wie im Folgenden beschrieben.

Hinweis: Die Auswahl der Überwachung sollte Ergebnis einer Risikoabwägung sein.

Der FU kann den Bremswiderstand anhand der gemessenen Leistung überwachen und eine Überlastung in Form einer Warnmeldung ausgeben. Hierzu müssen die Daten des Bremswiderstandes in den Parameter 2-11, 2-12 eingegeben werden und die Überwachungsfunktion in Parameter 2-13 eingeschaltet werden.



Der Bremswiderstandskreis ist nicht gegen Erdableitstrom geschützt. Berühren Sie den Bremswiderstand nicht, da er während bzw. nach dem Bremsen sehr heiß werden kann. Um einer Brandgefahr zu entgehen, müssen Sie den Bremswiderstand in einer sicheren Umgebung platzieren. Alle Leitungen, die an den Bremswiderstand angeschlossen sind, müssen der erhöhten thermischen Beanspruchung genügen. Die Brems Elektronik im Frequenzumrichter kann durch einen Defekt versagen und der Bremswiderstand kann in diesem Fall dauerhaft bestromt werden. Im Fehlerfall ist die Energiezufuhr zum Frequenzumrichter zu unterbrechen. Eine entsprechende Information kann über einen digitalen Ausgang am Frequenzumrichter abgerufen werden (siehe Parameter 19-84=4 und Parameter 19-81 Warnungen und Alarmmeldungen). Überwachen der Bremsleistung ist keine Sicherheitsfunktion. Hierfür ist ein Thermoschalter erforderlich. Der Bremswiderstandskreis ist nicht gegen Erdableitstrom geschützt. Berühren Sie den Bremswiderstand nicht, da er während bzw. nach dem Bremsen sehr heiß werden kann. Um einer Brandgefahr zu entgehen, müssen Sie den Bremswiderstand in einer sicheren Umgebung platzieren.

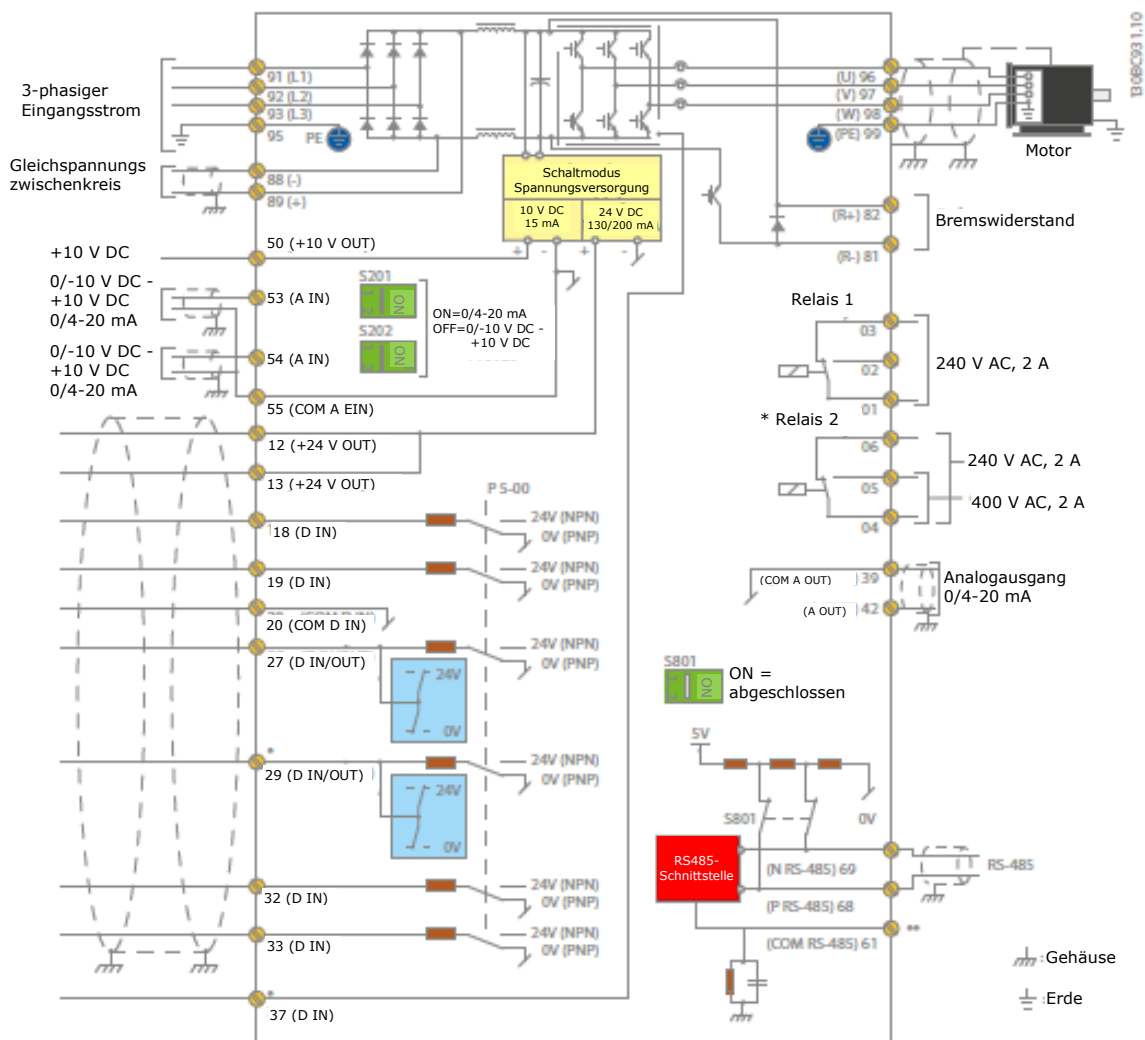
3.12 Umgebung

Elektrische Geräte und Komponenten dürfen nicht zusammen mit normalem Hausabfall entsorgt werden. Diese müssen separat mit Elektro- und Elektronik-Altgeräten gemäß den lokalen Bestimmungen und den aktuell gültigen Gesetzen gesammelt werden.



3.13 Anschlussdiagramm, Beispiele

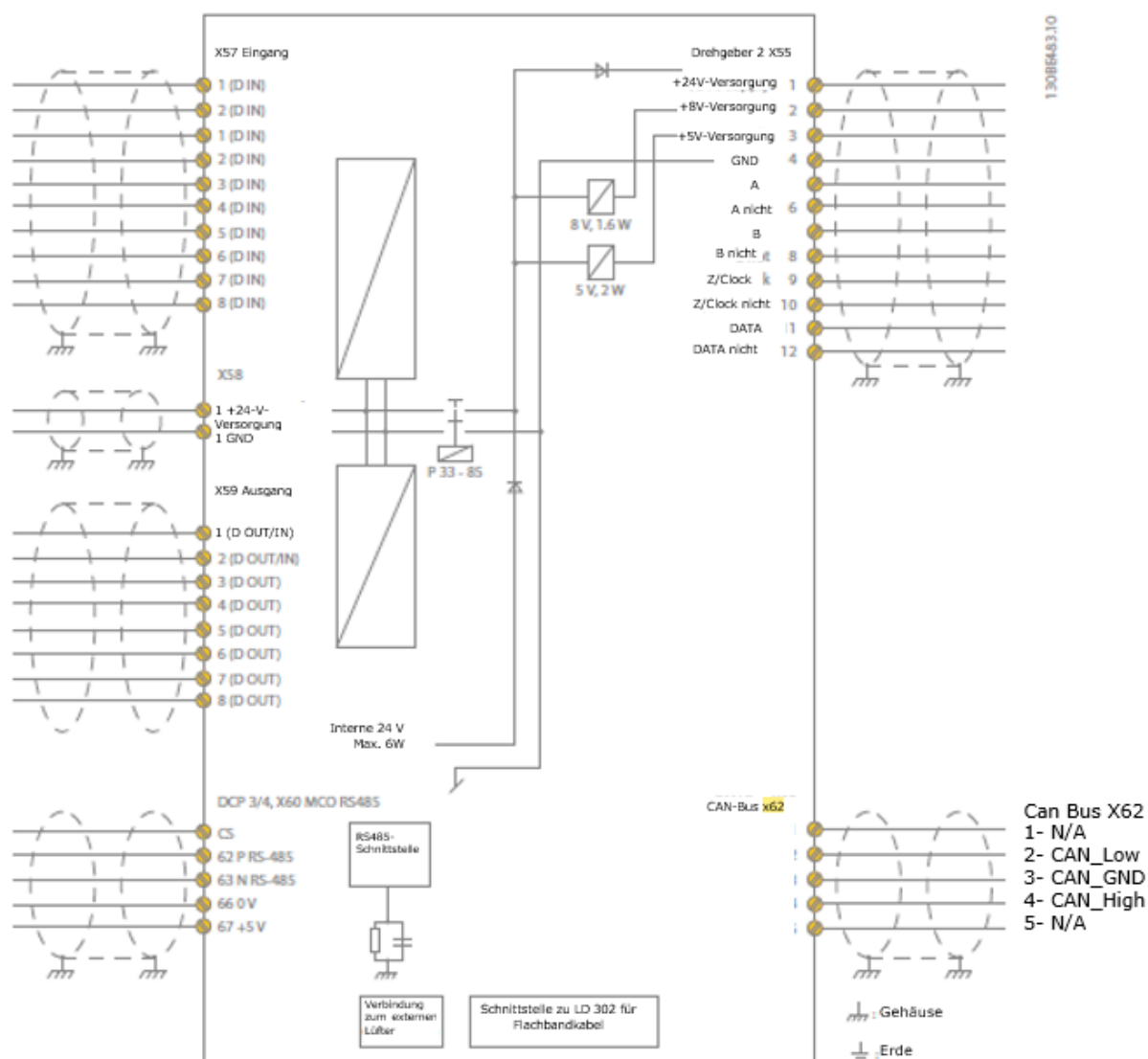
Anschlussdiagramm Lift Drive LD302



Schaltbild mit allen elektrischen Klemmen ohne Optionen. A = analog, D = digital

Der Abschnitt Sicheren Stopp installieren im Projektierungshandbuch des VLT® AutomationDrive FC 302 enthält Anleitungen zu dieser Installation.

Anschlussdiagramm Aufzugsteuerung MCO 361

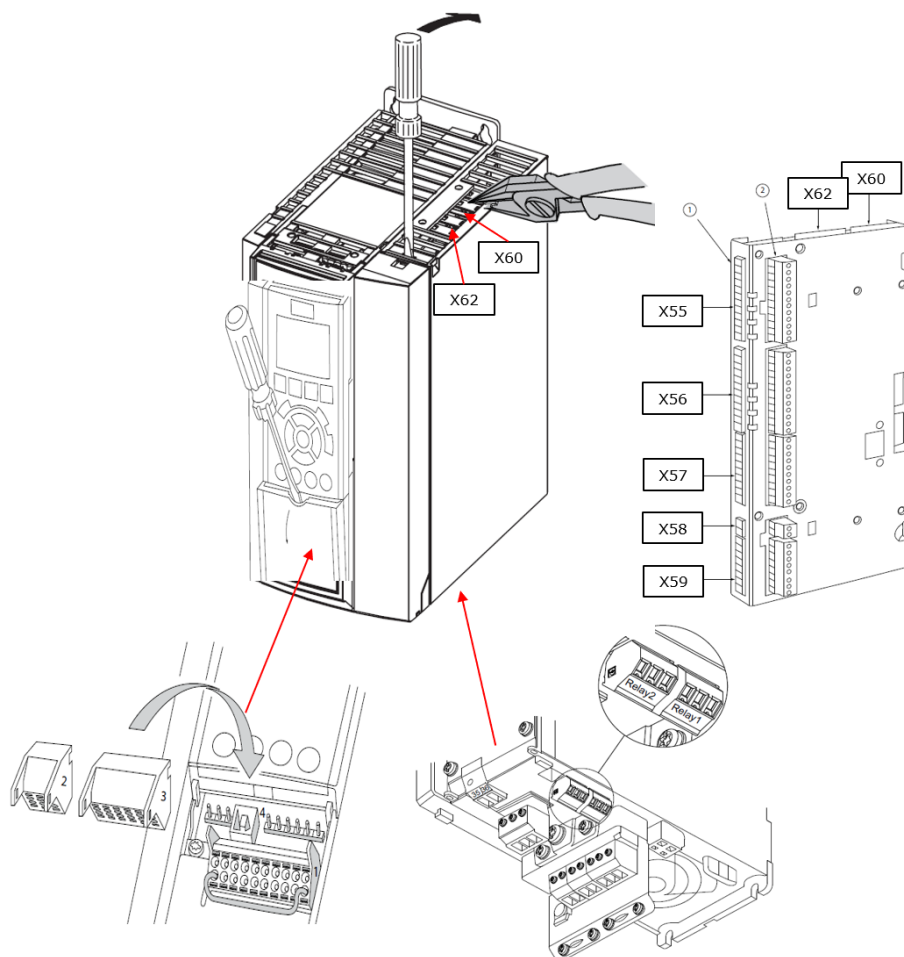


Die Zahlen bezeichnen die Anschlussklemmen der Aufzugsteuerung MCO 361. Standardschnittstellen des VLT Lift Drive:

- RS485
- USB
- DCP 3/4
- CanOpen DSP 417

Lage Anschlussklemmen

Der USB- Anschlussstecker und die Klemmleisten für die Steuerklemmen 18 - 69 befinden sich unterhalb der Frontabdeckung des LCP. Die Klemmleisten X55, X56, X57, X58 und X59 befinden sich rechts hinter der Frontabdeckung. Die Frontabdeckungen können z.B. mit einem Schraubendreher entfernt werden. Die Klemmleiste X60 und X62 sind oben rechts am Gehäuse. Die Anschlüsse X60 und X62 werden durch Ausbrechen der vorgesehenen Fenster freigelegt. Die Anschlussstecker für Versorgung, Motor, Bremswiderstand und für die Relais, befinden sich unten am Gehäuse.



Nr.	Beschreibung	Nr.	Beschreibung
1	Klemmenblock Anschlüsse, oben	X58	24 V/DC Versorgung
2	Klemmenblock Anschlüsse, seitlich	X59	Digital- Ausgänge
X55	Encoder Anschluss	X60	nicht verwendet
X56	nicht verwendet	X62	Can- Anschluss
X57	Digital- Eingänge		

3.14 Drehgeberanschluss

Klemme X55

Encoder- Klemme X55 (Umax 30V)												
Klemmen- Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bezeichnung	24 VDC	8VDC	5 VDC	GND	A	/A	B	/B	Clock	/Clock	Data	/Data
TTL- Encoder	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	-	-	-	-
HTL- Encoder	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	-	-	-	-
SIN/COS	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	-	-	-	-
SIN/COS + AWG (Absolut Wert Geber)	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	Clock	/Clock	Data	/Data
Beispiele												
ECN 1313 (Endat) mit 5 V Versorgung	-	-	V+ und Sensor +	GND und Sensor-	A	/A	B	/B	Clock	/Clock	Data	/Data
SinCos mit SSI	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	Clock	/Clock	Data	/Data
SinCos mit BISS	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	Clock	/Clock	Data	/Data

Encoder Option MCB 102

Encoder- Option MCB 102												
Klemmen- Nr. X31/	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bezeichnung	24 VDC	8VDC	5 VDC	GND	A	/A	B	/B	Z	/Z	D	/D
TTL- Encoder	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	-	-	-	-
SIN/COS	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	-	-	-	-
SIN/COS + AWG (Absolut Wert Geber)	siehe Datenblatt			GND	A	/A	B	/B	Clock	/Clock	Data	/Data
AWG (Absolut Wert Geber)	siehe Datenblatt			GND	-	-	-	-	Clock	/Clock	Data	/Data
Beispiele												
Endat 2.2	siehe Datenblatt			GND	-	-	-	-	Clock	/Clock	Data	/Data

Resolver- Option MCB 103

Resolver- Option MCB 103												
Klemmen- Nr. X32/	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bezeichnung	REF+	REF-	COS+	COS-	SIN+	SIN-	A+	A-	B+	B-	Z+	Z-
Resolver	R1	R2	S1	S3	S2	S4	-	-	-	-	-	-

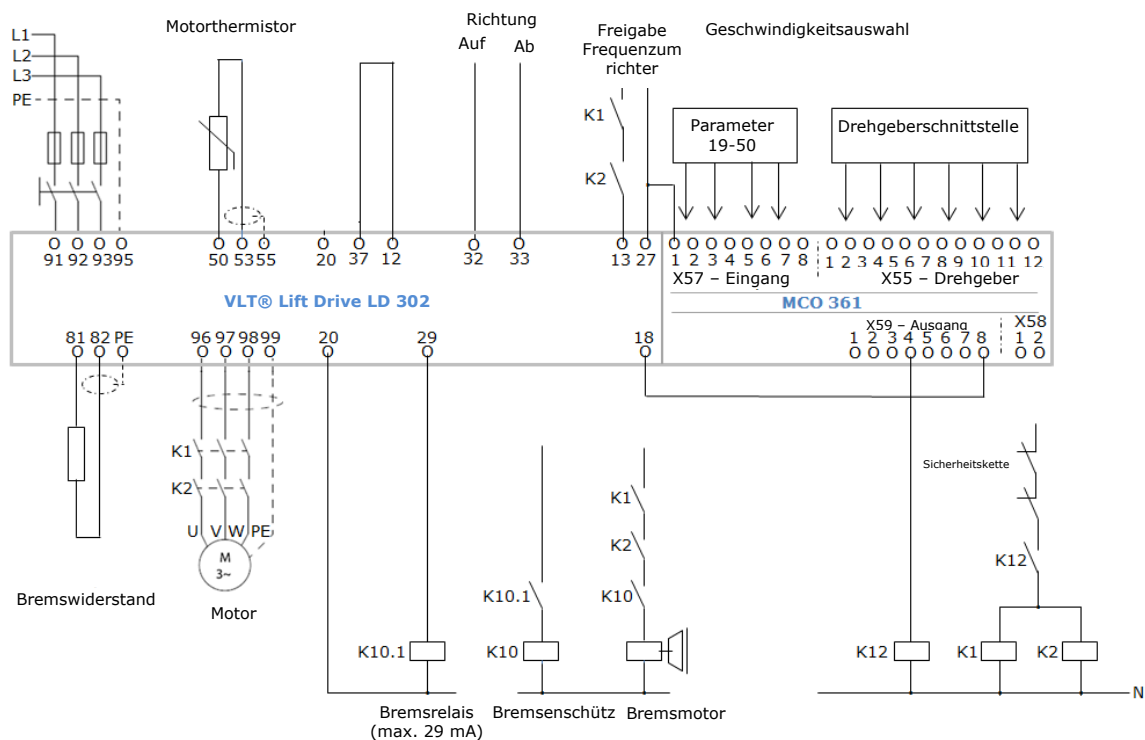
Spiegelung des Drehgebereingangs

Die Drehgeberinformation von der Klemme X55 kann auf den Ausgang X56 gespiegelt werden. Die Ausgabe kann mit Parameter 19-61 aktiviert werden. Die Eingabe wird als Teiler wie folgt verwendet.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-61	Encoder Spiegelung	Ausgabe der Drehgebersignale [0] keine Ausgabe [1] Ausgabe 1:1 [2] Ausgabe 2:1 [3] Ausgabe 4:1 [4] Ausgabe 8:1 [5] Ausgabe 16:1 [6] Ausgabe 32:1 [7] Ausgabe 64:1 [8] Ausgabe 128:1 [9] Ausgabe 256:1 [10] Ausgabe 512:1 [11] Ausgabe 1024:1 [12] Ausgabe 2048:1 [13] Ausgabe 4096:1 [14] Ausgabe 8192:1

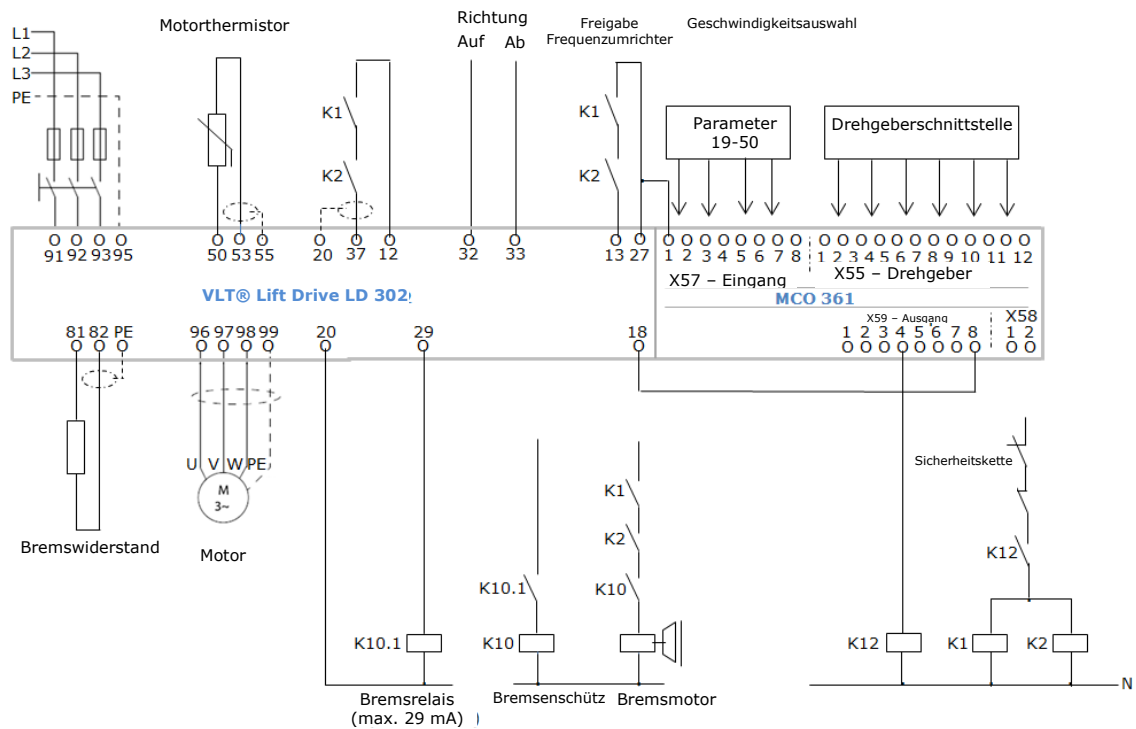
3.15 Beispiele

Betrieb mit Motorschützen K1 und K2



Kurzanleitung VLT Lift Drive LD302

Betrieb ohne Motorschütze



4 Programmieren

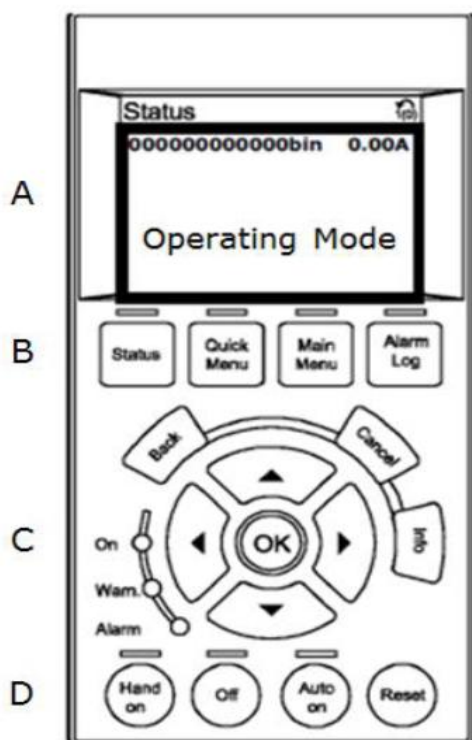
4.1 LCP Bedieneinheit

Die Bedieneinheit (LCP) ist die Displayeinheit mit integriertem Tastenfeld an der Vorderseite des Frequenzumrichters und hat mehrere Benutzerfunktionen.

- Start, Stopp und Steuerung der Drehzahl bei Hand-Steuerung
- Anzeige von Betriebsdaten, Zustand, Warn- und Alarmmeldungen
- Programmierung von Funktionen des Frequenzumrichters
- Manuelles Quittieren des Frequenzumrichters nach einem Fehler

LCP-Aufbau, Funktionsbereiche

Das grafische LCP ist in die vier Funktionsbereiche A, B, C und D unterteilt



Displaybereich A:

Displaybereich B: Menütasten zur Änderung der Zustandsanzeige, zum Programmieren oder zum Zugriff auf den Alarm- und Fehlerspeicher.

Displaybereich C: Navigationstasten zur Programmierung von Funktionen, zum Bewegen des Cursors und zur Drehzahlregelung bei Hand-Steuerung. Hier befinden sich auch die Kontrollanzeigen zur Statusanzeige.

Displaybereich D: Tasten zur Wahl der Betriebsart und zum Quittieren (Reset).

Anzeige des Funktionsbereichs A

Nach dem Einschalten des Frequenzumrichters zeigt das LCP „Betriebsmodus“ an.
 Das LCP zeigt die Eingangsstatusklemme X.57 (0 bin=0 V DC, 1 bin=24 V DC) und den aktuellen Motorstrom in Ampere an.

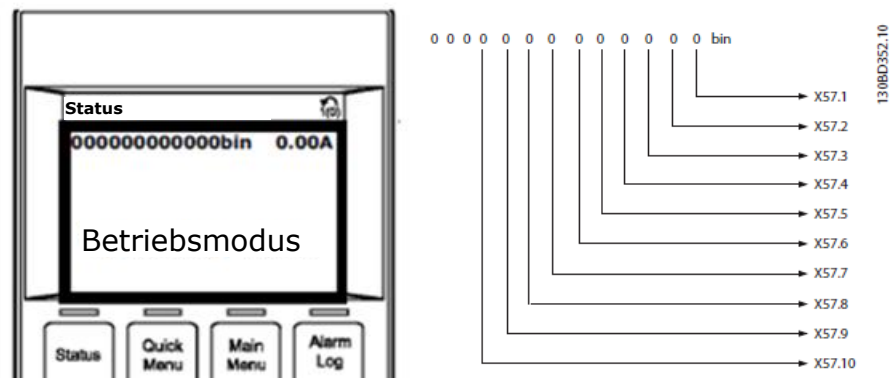


Abbildung: LCP-Display, Zustand der Eingangssignale der Klemme X.57 und Motorstrom

Anzeige des Funktionsbereichs B, LCP-Menütasten

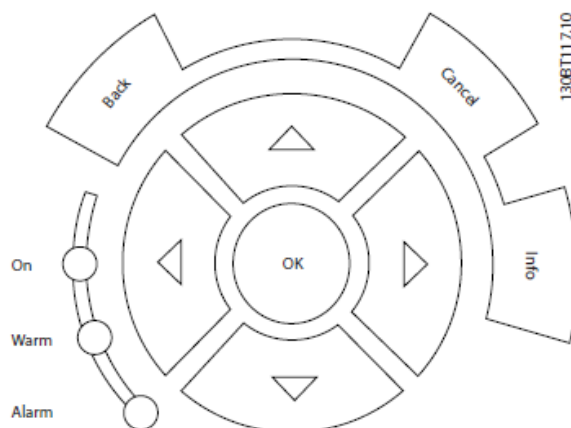
Die Menütasten dienen dem Menüzugriff und der Parametereinstellung, dem Umschalten zwischen Statusanzeigemodi im Normalbetrieb und der Anzeige von Fehlerspeicherdaten.



LCP-Taste	Funktion
Status	Zur Anzeige der Betriebsinformationen drücken. Zeigt die Statusmeldung der Aufzugsanwendung an. Zeigt den Zustand der Digitaleingänge von X57 an. Das Symbol oben rechts im LCP-Display zeigt die Motordrehrichtung und den aktiven Parametersatz.
Quick Menu	Diese Taste bietet schnellen Zugang zu Parametern zur Programmierung für die erste Inbetriebnahme und zu vielen detaillierten Anwendungshinweisen. Wählen Sie „Q1 Benutzer-Menü“, um die Aufzugsanwendungsparameter zu programmieren.
Main Menu	Dient zum Zugriff auf alle Programmierparameter. Drücken Sie die Taste zweimal, um zur nächsthöheren Menüebene zu gelangen. Drücken Sie die Taste einmal, um zum zuletzt aufgerufenen Menü oder Parameter zurückzukehren. Halten Sie die Taste gedrückt, um eine Parameternummer zum direkten Zugriff auf einen Parameter einzugeben.
Alarm Log	Zeigt eine Liste aktueller Warnungen, der letzten 5 Alarmer und den Wartungsspeicher. Wählen Sie für detaillierte Informationen die Alarmnummer über die Navigationstasten und drücken Sie [OK].

Anzeigen des Funktionsbereichs C, Navigationstasten

Verwenden Sie die Navigationstasten, um Funktionen zu programmieren und den Displaycursor zu bewegen. Die Navigationstasten ermöglichen zudem eine Drehzahlsteuerung im Handbetrieb (Ortsteuerung). In diesem Bereich befinden sich darüber hinaus drei Frequenzumrichter-Statusanzeigen (LED) für Ein, Warnung und Alarm zur Anzeige des Zustand

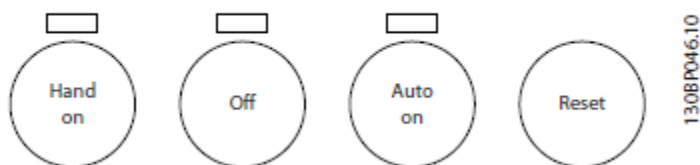


LCP-Taste	Funktion
Back	Kehrt zum vorhergehenden Schritt oder Liste in der Menüstruktur zurück.
Cancel	Macht die letzte Änderung oder den letzten Befehl rückgängig, solange der Anzeigemodus bzw. die Displayanzeige nicht geändert worden ist.
Info	Zeigt im Anzeigefenster Informationen zu einem Befehl, einem Parameter oder einer Funktion.
Navigationstasten	Navigieren Sie mit Hilfe der vier Navigationstasten zwischen den verschiedenen Optionen in den Menüs.
OK	Greifen Sie mithilfe dieser Taste auf Parametergruppen zu oder aktivieren Sie eine Option.

LED-Kontrollleuchten	Anzeige	Funktion
Grün	ON	Die ON-Leuchtanzeige leuchtet, wenn der Frequenzumrichter Strom aus dem Netz, von einer DC-Bus-Zwischenkreisklemme oder einer externen 24 V DC-Versorgung erhält.
Gelb	WARN	Werden Warnbedingungen erfüllt, geht die gelbe WARN-Leuchtanzeige an und im Anzeigebereich erscheint ein Text, der das Problem benennt.
Rot	ALARM	Die rote Alarm-Leuchtanzeige blinkt bei einem Fehlerzustand. Im Display erscheint zusätzlich ein Text, der den Alarm näher spezifiziert.

Anzeige des Funktionsbereichs D, Bedientasten

Die Bedientasten befinden sich unten am LCP.



Taste	Funktion
Hand On	Diese Taste startet den Frequenzumrichter in der Hand-Steuerung. Mit den Navigationstasten können Sie die Drehzahl des Frequenzumrichters regeln. Ein externes Stoppsignal über Steuersignale oder serielle Kommunikation hebt den Handbetrieb auf.
Off	Diese Taste stoppt den Motor, trennt aber nicht die Stromversorgung des Frequenzumrichters.
Auto On	Diese Taste schaltet das System in den Fernbetrieb (Autobetrieb). Der Frequenzumrichter reagiert auf einen externen Startbefehl über Steuerklemmen oder serielle Kommunikation. Der Drehzahlsollwert stammt von einer externen Quelle.
Reset	Diese Taste dient dazu, den Frequenzumrichter nach Behebung eines Fehlers manuell zurückzusetzen.

4.2 Sichern und Kopieren von Parametereinstellungen

Programmierdaten speichert der Frequenzumrichter im internen Speicher.

Sie können die Daten zur Sicherung in den Speicher des LCP übertragen.

Nach dem Sichern im LCP können Sie die Daten auch wieder in den Frequenzumrichter übertragen. Zudem können Sie die Daten auch in andere Frequenzumrichter übertragen, indem Sie das LCP an diese Frequenzumrichter anschließen und die gespeicherten Einstellungen übertragen. (Mit diesem Verfahren können mehrere Frequenzumrichter schnell mit den gleichen Einstellungen programmiert werden.)

Die Initialisierung des Frequenzumrichters zur Wiederherstellung der Werkseinstellungen ändert die im Speicher des LCP gespeicherten Daten nicht.

!! Sichern und Kopieren ist nur möglich, wenn P19-88 = 0, Schnellstartfunktion nicht aktiv.

Wiederherstellen der Werkseinstellung

Eine Initialisierung stellt die Werkseinstellung des Frequenzumrichters wieder her. Alle an der Werkseinstellung vorgenommenen Änderungen an den Parametereinstellungen, z. B. Motordaten und Überwachungsaufzeichnungen, gehen verloren. Durch Speichern der Daten im LCP können diese vor der Initialisierung gesichert werden.

Die Initialisierung des Frequenzumrichters stellt die Werkseinstellung der Parameter während der Inbetriebnahme wieder her.

Manuelle Initialisierung

1. Trennen Sie den Frequenzumrichter von der Netzversorgung und warten Sie, bis das LCP-Display erlischt.
2. Drücken Sie gleichzeitig die LCP-Tasten **[Status]** + **[MainMenu]** + **[OK]** und schalten Sie die Netzversorgung wieder ein.
3. Halten Sie die Tasten gedrückt und lassen Sie die LCP-Tasten nach 5s los.

Die Werkseinstellung der Standardparameter wird mit dem Neustart wiederhergestellt. Warten Sie nach dem Einschalten des Lift Drive, bis die Aufzugesanwendung geladen ist und das LCP „Betriebsmodus“ anzeigt. Danach können Parametereinstellungen vorgenommen werden.

4.3 Main Menu

Im Hauptmenü sind die Parameter in verschiedenen Parametergruppen organisiert. Das grafische LCP (LCP 102) zeigt die Parametergruppen nach dem Drücken der Taste „Main Menu“ am LCP an. Zur einfachen Auswahl der richtigen Einstellung und des optimierten Betriebs für die gesamte Aufzugesanwendung enthält der Lift Drive LD302 im Hauptmenü zusätzlich die Parametergruppe 19-**. Parametergruppe 19-** enthält alle erforderlichen Parameter zur Einrichtung der kompletten Aufzugesanwendung. Innerhalb der Parametergruppe 19-** können Sie Parameter für folgende Komponenten einstellen:

- elektrische Aufzugskomponenten, z. B. Aufzugsmotor, Drehgeber, mech. Bremse.
- mech. Aufzugskomponenten, z. B. Getriebeübersetzung, Seilaufhängung, Traktion.
- Anforderung bezüglich Aufzugdynamik und -komfort, z. B. Aufzugsgeschwindigkeit, Bewegungsprofil.

Übersicht der Parametergruppen

Die folgende Tabelle enthält alle Parametergruppen des Hauptmenüs. Abgesehen von Parametergruppe 19-** sind nur begrenzt Parametergruppen und Parameter zur Einstellung zusätzlicher oder spezieller Funktionen verfügbar, die in Parametergruppe 19-** nicht abgedeckt sind. Die verschiedenen Farben kennzeichnen die Parametergruppen für einen möglichen Zugriff außerhalb von Parametergruppe 19-**.

	Parametereinstellung für Aufzugesanwendung
	Nur Lesen
	Optionale Parameter
	Nicht verwenden

Nr.	Parametergruppen Menüname	Parametergruppe Beschreibung
0-**	Betrieb/Display	Einrichtung des LCP-Displays, Anzeige und Handhabung.
1-**	Motor/Last	Einstellung von Motordaten, thermischer Motorschutz.
2-**	Bremsfunktionen	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
3-**	Sollwert/Rampen	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
4-**	Grenzen/Warnungen	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
5-**	Digit. Ein-/Ausgänge	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
6-**	Analoge Ein-/Ausg.	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
7-**	PID-Regler	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
8-**	Opt./Schnittstellen	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
13-**	Smart Logic	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
14-**	Sonderfunktionen	Einstellung spezieller Funktionen, z. B. Taktfrequenz, EMV-Filter, Quittier Funktion, Lüftersteuerung, Netzausfall.
15-**	Info/Wartung	Schreibgeschützt, Antriebsinformationen, z. B. FU- Typ, Software-Version, Betriebsstunden.
16-**	Datenanzeigen	Schreibgeschützt, FU- Statusinformationen, Parameter zur Fehlerbehebung.
18-**	Datenanzeigen 2	Schreibgeschützt, zur Anzeige von Par. zur Fehlerbehebung.
19-**	Anwendungs- parameter	Aufzugsanwendungsparametereinstellungen für die komplette Aufzugeinrichtung, z. B. Einrichtung eines Aufzugmotors mit oder ohne Drehgeber, mech. Getriebeübersetzung, Seilaufhängung, Traktion, Bremsansteuerung, Etageebene, Aufzugsgeschw.
30-**	Sonderfunktionen	Bitte ändern Sie hier keine Einstellungen!
32-**	MCO-Grundeinstellung	Einrichtung von Drehgeber, PID-Regler
33-**	MCO-Erweitert	Einrichtung von MCO-Klemme X60, CAN-Knoten, DCP 3/4
34-**	MCO-Datenanzeigen	MCO-Anzeigeparameter zur Fehlerbehebung

4.4 Parameterübersicht

Motorart			
Nr.	Parametername	Werkseinstellung	Einheit
1-10	Motorart	[1] PM, Vollpol	

ASM-Motordaten			
Nr.	Parametername	Werkseinstellung	Einheit
1-20	Motornennleistung [kW]	abhängig von FU	kW
1-22	Motor- Spannung	abhängig von FU	V
1-23	Motor- Frequenz	abhängig von FU	Hz
1-24	Motor- Strom	abhängig von FU	A
1-25	Motor- Drehzahl	abhängig von FU	U/min
19-02	Motor Cos Phi	69	

PM-Motordaten			
Nr.	Parametername	Werkseinstellung	Einheit
1-24	Motor- Strom	abhängig von FU	A
1-25	Motor- Drehzahl	abhängig von FU	U/min
1-26	Nennmoment	abhängig von FU	Nm
1-30	Statorwiderstand (Rs)	abhängig von FU	Ohm
1-37	Induktivität (Ld)	abhängig von FU	mH
1-39	Motorpolzahl	abhängig von FU	
1-40	Gegen-EMK 1000 U/min	abhängig von FU	V

19-** Aufzugsanwendungs-Parameter			
Nr.	Parametername	Werkseinstellung ASM/PM-Motor	Einheit
19-01	Motornummer	0	
19-02	Cos Phi	69	
19-03	Encoder Autotuning	0	
19-04	Fahrtrichtung	0	
19-05	Geberrichtung	1	
19-06	Geberüberwachung	1	
19-07	Encoderauflösung	2/3	
19-08	Absolut Encoder Typ	0	
19-09	Absolut Encoder Offset	0	
19-10	Durchmesser Treibscheibe	650/320	mm
19-11	Getriebeübersetzung	36,85/1,0	
19-12	Seilaufhängung	1/2	
19-13	Bremsanzugverzögerung	300/0	ms
19-14	Bremsenlüftzeit	600	ms
19-15	Bremse zu	600	ms
19-16	Max. Drehmoment	0,00	%
19-17	Quelle Startmoment	0	
19-19	Einfahrweg	60,0	mm
19-20	Max. Geschwindigkeit, Vmax	1.000	m/s
19-21	Nenngeschwindigkeit, V4	1.000	m/s
19-22	Einfahrgeschwindigkeit, Evakuierungsgeschw., V0, Vevac	0,100	m/s

Kurzanleitung VLT Lift Drive LD302

19-23	Inspektionsgeschwindigkeit, Vi	0,300	m/s
19-24	Zwischengeschwindigkeit 1, V3	0,800	m/s
19-25	Zwischengeschwindigkeit 2, V2	0,300	m/s
19-26	Nachreguliergeschw., Vn	0,010	m/s
19-27	Nachholweg, V_nach Weg	5,0	mm
19-28	Zwischengeschwindigkeit 3, V1	0,200	m/s
19-30	Beschleunigung	0,700	m/s ²
19-31	Verzögerung	1.000	m/s ²
19-32	Anfahrdruck	0,600	m/s ³
19-33	Beschleunigungsruck	0,600	m/s ³
19-34	Verzögerungsruck	1.000	m/s ³
19-35	Einfahrdruck	0,400	m/s ³
19-38	Fahrkomfort	0	
19-40	KP bei Start	100/50	
19-41	KP bei Fahrt	100/50	
19-42	Tn bei Start	200,0/12,0	ms
19-43	Tn bei Fahrt	200,0	ms
19-44	Filterzeit Start	10,0/1,0	ms
19-45	Filterzeit Fahrt	10,0	ms
19-46	Lageregler P-Start	0,0000/0,1000	
19-47	Schlepptoleranz Start	100	mm
19-48	Schlepptoleranz max	1000	mm
19-50	Einfahrmodus	0	
19-52	Grenze Evakuierung VVC+	3,52	A
19-53	Geschwindigkeitslevel 1	0,800	m/s
19-54	Geschwindigkeitslevel 2	0,300	m/s
19-55	a Anfahren	0,020	m/s ²
19-56	Anfahrgeschwindigkeit	0,050	m/s
19-57	Anfahrzeit	200	ms
19-58	Verzögerung mech. Bremse	100	ms
19-59	Drehmoment Rampe ab	200	ms
19-60	Testfahrmodus	0	
19-61	Encoderspiegelung X55 - X56	0	
19-62	Geberlos	0	
19-63	Motoranpassung AMA	0	
19-64	Speichern	0	
19-65	Überwachungen	0	
19-66	Digital Serial	0	
19-67	Funktion Relais 1	1	
19-68	Zeit Verzögerung Freigabe	5	ms
19-69	Abgleich Position	0	
19-70	Überwachung FU + Motor		
19-71	Zähler setzen	0	
19-72	DCP4 Restwegkorrektur	1.000	
19-73	DCP-Status	0	
19-74	DCP-Command	0	
19-79	Abschaltverhalten	0	
19-80	Fehlernummer	1	
19-81	Fehlercode	0	
19-82	Fehlerzeit	0	h

19-83	Funktion Error Log	0	
19-84	Funktion X59.1-7	0	
19-85	User Parameter 1985, Lastrichtung	0	
19-86	Sonderfunktionen	0	
19-87	Bremsüberwachung Verzögerung	2.000	s
19-88	Fast Boot Mode	0	
19-89	User Par 1989	0	
19-90	Software-Version	Version-Nr.	
19-91	Sollwert Drehmoment	Abhängig von der Installation	%
19-92	Status	Status Nr.	
19-93	Richtungs Zähler 1	-1	
19-94	Richtungs Zähler 2	0	
19-96	User Parameter 1996	1000	
19-97	Bremsschlupf	0,08	
19-98	Absolut Encoder Position	0	
19-99	Bremsweg	0	mm

Zusätzliche Parameter			
Nr.	Parametername	Werkseinstellung	Einheit
1-53	Steuerprinzip Umschaltpunkt	abhängig von Frequenzumrichter (FU)	Hz
4-16	Momentengrenze motorisch	abhängig von FU	%
4-17	Momentengrenze generatorisch	abhängig von FU	%
4-18	Stromgrenze	abhängig von FU	%
14-01	Taktfrequenz	abhängig von FU	kHz
14-50	EMV-Filter	[1] On	
32-00	Inkrementaler Signaltyp	[1] RS-422 (5V TTL)	
32-01	Inkrementalauflösung	1024	
32-60	Proportionalfaktor	30	

16-* Datenanzeigen			
	Parametername	Werkseinstellung	Einheit
16-1* Anzeigen-Motor			
16-10	Power [kW]	0	kW
16-12	Motor- Spannung	0	V
16-13	Frequenz	0	Hz
16-14	Motor- Strom	0	A
16-16	Drehmoment [Nm]	0	Nm
16-17	Drehzahl [UPM]	0	U/min
16-18	Therm. Motorschutz	0	%
16-3* Drive Status			
16-30	DC- Zwischenkreis-Spg.	0	V
16-34	Kühlkörpertemperatur	0	°C
16-35	FC-Überlast	0	%
16-39	Steuerkartentemp. [°C]	0	°C

16-* Anzeig. Ein-/Ausg.			
16-60	Digitaleingang*	0000000000	bin
16-62	Analogeingang 53	0,000	
16-64	Analogeingang 54	0,000	
16-66	Digitalausgang [bin]	0000	bin
16-71	Relaisausgänge	0000000000	bin
34-40	Digitaleingang [bin]	000000000000	bin
Prozessdaten			
34-50	Istposition	0	1mm/100
34-56	Schleppabstand	0	1mm/100
34-57	Master-Istgeschwindigkeit	0	1mm/100s

* zeigt die Signalzustände der aktiven Digitaleingänge der Steuerkarte.

P16-60 [bin]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eingangsklemme	-	-	-	37	18	19	27	29	32	33

5 Inbetriebnahme

5.1 Leitfaden für einfache und schnelle Inbetriebnahme

Empfohlene Schritte für erstmalige Inbetriebnahme:

1. Verdrahtung des Frequenzumrichters an das Steuersystem gemäß den Beispielen in Kapitel 9.1.
2. Einstellung von Sprache
3. Einstellen der Motor Daten

HINWEIS: Die Motordaten müssen in der angegebenen Reihenfolge eingegeben werden. Es ist nicht möglich, nur einen Parameter zu ändern, da die Antriebssoftware immer die richtigen Werte für die folgenden Einstellungen sicherstellt. Eine Änderung von P 1-20 führt beispielsweise zur Änderung aller genannten Motordaten. Daher müssen alle genannten Einstellungen für die Parameter P1-24 bis P1-39 wiederholt werden! Außerdem erfordert jede Änderung dieser Daten eine neue Motoranpassung (P19-63).

P1-20 Motor Leistung
P1-24 Motor Strom
P1-25 Motor Geschwindigkeit
P1-26 Motor Drehmoment
P1-39 Motor Pole

4. Berechnung eventuell fehlender Daten zu PM-Motoren:

Anzahl der Motorpole:

Wenn die Anzahl der Motorpole nicht auf dem Typenschild angegeben ist, kann der Wert anhand der Nennfrequenz und der Nenndrehzahl des Motors in U/min mit der folgenden Formel berechnet werden.

$$p = \frac{2 \cdot f_{nom}[Hz] \cdot 60}{n_{nom}[rpm]}$$

Nenndrehmoment des Motors Das Nenndrehmoment kann bei Fehlen aus der Nennleistung des Motors und der Nenndrehzahl mit der folgenden Formel berechnet werden.

$$M_{nom} = \frac{P_{nom}[W] \cdot 9,55}{n_{nom}[rpm]}$$

5. Einstellen der mechanischen Daten
 - P19-10 Durchmesser Treibscheibe
 - P19-12 Anzahl der Seilaufhängung
 - P19-20 Max. Geschwindigkeit (normalerweise gleich der Nenngeschwindigkeit) P19-21 Nenngeschwindigkeit
6. Einrichtung der Steuerquelle und Anpassung (Beispiele)
 - P19-50 Einfahrmodus
 - P19-66 Digital Serial (Im Falle einer Änderung schalten Sie den Frequenzumrichter aus und wieder ein)
 - P19-67 Passen Sie die Funktion für Ausgangsrelais 1 Ihren Anforderungen entsprechend an.
 - P19-84 Passen Sie die Funktion(en) für digitale Ausgänge Ihren Anforderungen entsprechend an.
 - P19-86 Sonderfunktionen
7. Motoranpassung und Erstinbetriebnahme:
 Nachdem alle Einstellungen vorgenommen wurden, muss P19-63 (Motoradaption) auf 1 gesetzt werden. Ein Startbefehl, z.B. im Revisionsmodus, muss gesetzt werden. Der Antrieb führt nun im Stillstand die Motoradaption durch. Sobald dies abgeschlossen ist, schaltet der Antrieb den Wechselrichter automatisch ab. Als nächster Schritt sollte der Aufzug im Revisionsmodus in die untere Schachthälfte gefahren werden.
8. Test der Encoder Richtung:
 - P 19-03 auf [1] setzen. Lift in eine Richtung starten und Kabine ca. 1m bewegen. Lift anhalten und Einstellung für P 19-05 prüfen.
 - Wenn P 19-05 auf [0] steht, passt die Encoder Richtung zur Motorrichtung und der Lift ist nun betriebsbereit.
 - Wenn P 19-05 auf [1] steht, ist der Encoder im Vergleich zur Motorrichtung invertiert. Wenn ein Absolutwertgeber an den Antrieb angeschlossen ist, befolgen Sie die folgenden Schritte, um spätere Probleme zu vermeiden:
 1. P 19-05 auf [0] setzen
 2. Antrieb stromlos schalten und warten, bis er entladen ist
 3. Zwei Motorphasen vertauschen
 4. Antrieb wieder einschalten
 5. Sobald der Antrieb auf dem LCP „Betriebsmodus“ anzeigt, ist der Lift betriebsbereit
9. Probelauf (Inspektionsgeschwindigkeit), Überprüfung der Grundfunktionen und Richtung (Kapitel 6.1.1).
10. Aktivierung erforderlicher Überwachungsfunktionen
11. Optimierung (Kapitel 6.2)
12. Verdrahtungsbeispiele mit Parametereinrichtung

5.2 Inbetriebnahme über das Quick-Menü

Für die einfache und schnelle Einrichtung der Aufzugesanwendung bietet der Lift Drive LD 302 ein zusätzliches Quick-Menü für die schrittweise Parametereinstellungen. Alle relevanten Parameter zur Einrichtung und Inbetriebnahme des Aufzuges sind im Quick-Menü aufgeführt. Für eine spätere Optimierung finden sich weitere Einstellungen in der Parameter-Gruppe 19-* im Hauptmenü. Zur Inbetriebnahme des Lift Drive LD 302 empfehlen wir ausdrücklich die Verwendung des Quick-Menüs!

Übersicht Quick Menü Parameter

Quick Menü- Parameter		
	Motor- Typ	
Allgemeine Einstellungen	ASM	PM
0-01, Sprache		
19-01, Motornummer		
1-10, Motorart		
1-* Motordaten	1-20, Motor Leistung [kW]	1-20, Motor Leistung
	1-22 Motor Spannung [V]	1-22 Motor Spannung [V]
	1-23 Motor Frequenz [Hz]	1-23 Motor Frequenz [Hz]
	1-24 Motor Strom [A]	1-24 Motor Strom [A]
	1-25 Motor Drehzahl [U/min]	1-25 Motor Drehzahl [U/min]
		1-26 Nennmoment [Nm]
		1-39 Motorpolzahl
	19-02 Motor Cos Phi	
19-10, Durchmesser Treibscheibe [mm]		
19-11, Getriebeübersetzung		
19-12, Seilaufhängung		
19-20, Vmax, max.-Geschwindigkeit [m/s]		
19-21, V4, Nenngeschwindigkeit [m/s]		
19-77,		
19-66, Digital Serial (Ansteuerung)		
19-50, Einfahrmodus		
19-86, Sonder- Funktion		
19-67, Funktion Relais 1		
19-63, Motoranpassung (AMA)		
19-03, Drehgeber Auto-Anpassung		
19-05, Geberrichtung		
19-04, Fahrtrichtung		

Quick Menü

Drücken Sie auf dem grafischen LCP (LCP 102) auf **[QUICK MENU]** und wählen Sie **[Q1]- Benutzermenü** und **[OK]**.

Beginnen Sie im Quick-Menü unter [Q1]- Benutzermenü mit dem ersten Parameter, 0-01 Sprache und gehen Sie alle folgenden Parameter Schritt für Schritt durch.

Einstellen der Sprache

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
0-01	Sprache	Auswählen der Sprache [0] English [1] Deutsch [X]

Einstellen der Motornummer oder Motordaten

Motordaten können auf zwei verschiedene Arten eingegeben werden.

1. Mittels Motornummer zur Auswahl von ASM oder PM-Standardmotoren mit oder ohne Drehgeber, aus der Motordatenbank (siehe Anhang „Antriebsmotor-Datenbank“). Damit werden automatisch alle relevanten Parameter für Motor und Drehgeber optimiert eingestellt. Zu Motor und Drehgeber sind keine weiteren Informationen erforderlich.
2. Einrichten des Motors nach Typenschild-Daten. Nach der Eingabe der Motordaten optimiert die automatische Motoranpassung (AMA) die Motorersatzschaltbild-Daten.

Einstellen der Motordaten nach Motornummer

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-01	Motornummer	Wählen Sie den ASM- oder PM-Motortyp aus, der in der LD 302-Motortypendatenbank gespeichert ist. Durch die Auswahl eines Motortyps werden alle erforderlichen Motordaten automatisch im LD 302 eingestellt. Den Motortyp und die dazugehörige Motornummer finden Sie in der Motortabelle im Anhang „Antriebsmotor-Datenbank“ des Lift-Handbuchs. 1. Geben Sie die Motortypnummer ein. 2. Speichern Sie den gewählten Motortyp. 3. Drücken Sie [OK] und [Cancel] , um die Einstellungen zu speichern. Wenn Sie [0] wählen, geben Sie den folgenden Parameter für ASM- oder PM-Motoren ein.

Aktualisieren des Quick-Menüs

Drücken Sie zur Aktualisierung des Quick-Menüs erneut auf die Taste **[Quick Menu]** des grafischen LCP (LCP 102). Drücken Sie anschließend auf **[Q1]- Benutzermenü** und setzen Sie die Inbetriebnahme mit dem nächsten Parameter fort.

Der Aktualisierungsvorgang des Quick-Menüs ist notwendig, um das Quick-Menü abhängig von der Motornummer, dem Motortyp und der Motorkonstruktion mit den richtigen Parametern zu aktualisieren.

Einrichten des Motors nach Typenschild-Daten

Einrichtung der Motorart

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
1-10	Motorart	[0] Asynchron [1] PM, Vollpol

Aktualisieren des Quick-Menüs

Drücken Sie zur Aktualisierung des Quick-Menüs erneut auf die Taste **[Quick Menu]** des grafischen LCP (LCP 102). Drücken Sie anschließend auf **[Q1]**- Benutzermenü und setzen Sie die Inbetriebnahme mit dem nächsten Parameter fort. Der Aktualisierungsvorgang des Quick-Menüs ist notwendig, um das Quick-Menü abhängig von Motor, Motortyp und Motorkonstruktion mit den richtigen Parametern zu aktualisieren.

Je nach verwendetem Motortyp setzen Sie die Motordateneinstellung mit der folgenden Parametereinstellungsbeschreibung für Asynchronmotor oder PM-Motor fort.

Einstellen von Motordaten für Asynchronmotor

Nachdem Sie die Motorkonstruktion „asynchron“ gewählt und das Quick-Menü aktualisiert haben, fahren Sie im Quick-Menü **[Q1]**- Benutzermenü fort, um die folgenden Motorparameter für den Asynchronmotor einzustellen.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
		Geben Sie die Motornenndaten vom Motor-Typenschild ein.
1-20	Motor-Leistung [kW]	Geben Sie die nominelle Motorleistung ein
1-22	Motor- Spannung [V]	Geben Sie die nominelle Motorspannung ein
1-23	Motor- Frequenz [Hz]	Geben Sie die nominelle Motorfrequenz ein
1-24	Motor- Strom [A]	Geben Sie den nominellen Motorstrom ein
1-25	Motor- Drehzahl [U/min]	Geben Sie die nominelle Motordrehzahl ein
19-02	Motor Cos Phi	Stellen Sie den Motor cos phi-Wert ein, multipliziert mit 100. Die Eingabe des cos phi-Wertes führt automatisch zu einer Neuberechnung der erweiterten Motordaten, P 1-30 Statorwiderstand (Rs) [Ohm] bis p 1-35 Hauptreaktanz Xh [Ohm].

Betrieb im Feldschwächbereich für Asynchronmotor

Insbesondere ältere Motoren, die für den Betrieb direkt am Netz ausgelegt wurden, sollen im Betrieb am Frequenzumrichter über deren Nenndrehzahl betrieben werden. Das Verhältnis von Frequenz und Spannung kann ab einem bestimmten Punkt (Feldschwächpunkt) durch den Frequenzumrichter nicht mehr konstant gehalten werden. Ab diesem Punkt nimmt das Kippmoment quadratisch zur erhöhten Frequenz ab. Damit der Frequenzumrichter den Motor auch in diesem Bereich optimal regeln kann, müssen die Ersatzschaltbilddaten im P 1-30 – 1-35 und der Motor cosphi P14- 43 korrekt sein. Zur Ermittlung der Ersatzschaltbilddaten sollte eine Automatische Motoranpassung durchgeführt werden. Siehe Automatische Motoranpassung, Parameter 19-63. Weiterhin kann im P 1-54 eine Spannungsreserve für den Betrieb in der Derating vorgehalten werden. Empfohlen sind hier 10 bis 30 V.

Kurzanleitung VLT Lift Drive LD302

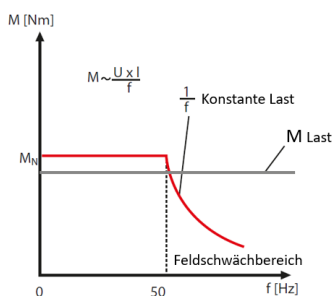


Abbildung: M/f Verhalten Asynchronmotor

5.3 Einstellung der Motordaten für PM-Motor

Nachdem Sie die Motorkonstruktion „PM-Motor“ gewählt und das Quick-Menü aktualisiert haben, fahren Sie im Quick-Menü [Q1]- Benutzermenü fort, um die folgenden Motorparameter für den PM-Motor einzustellen.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
		Geben Sie die Motornennndaten vom Motor-Typenschild ein.
1-20	Motor-Leistung [kW]	Geben Sie die nominelle Motorleistung ein
1-24	Motor- Strom [A]	Geben Sie den nominellen Motorstrom ein
1-25	Motor- Drehzahl [U/min]	Geben Sie die nominelle Motordrehzahl ein
1-26	Nennmoment [Nm]	Geben Sie das Motor-Nennmoment ein
1-39	Motorpolzahl	Geben Sie die Anzahl der Motorpole ein.

5.4 Einstellen der Bremswiderstands- Daten

Für den angeschlossenen Bremswiderstand müssen die korrekten Werte für den Widerstandswert (Ohm) und die Leistung eingegeben werden. Zusätzlich ist es notwendig das die Bremsfunktion und die Überwachungsfunktion aktiviert werden.

Nr.	Name	Parametereinstellung
2-10	Bremsfunktion	[1] Bremswiderstand
2-11	Bremswiderstand (Ohm)	XXX, Widerstandswert in Ohm
2-13	Bremswiderstand Leistung (kW)	XXX, Leistungswert in kW
2-14	Bremswiderstand Leistungsüberwachung	[10] Warnung 300ms

5.5 Einstellen der Inkrementalgeber- Daten

Bei Aufzuganwendungen mit Drehgeber müssen die Drehgeberdaten eingestellt werden.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
32-00	Inkrementaler Signaltyp	[0] Keine (bei Asynchronmotoren ohne Rückführung) [1] RS-422 (5V TTL) [2] Sinusförmig 1Vpp
32-01	Inkrementalauflösung	Drehgeber-Auflösung [Pulse/Umdrehung]

5.6 Einstellung mechanischer Daten

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-10	Durchmesser Treibscheibe	Eingabe des Werts für den Durchmesser der Treibscheibe oder Eingabe von [-1] zur Berechnung des Werts. Die Berechnung basiert auf den Parametereinstellungen für die Motornenndrehzahl P1-25, die Getriebeübersetzung P19-11, die Seilaufhängung P19-12 und die V4 Nenngeschwindigkeit P19-21.
19-11	Getriebeübersetzung	Eingabe des Werts für die Getriebeübersetzung oder Eingabe von [-1] zur Berechnung des Werts. Die Berechnung basiert auf den Parametereinstellungen für die Motornenndrehzahl P1-25, den Durchmesser der Treibscheibe P19-10, die Seilaufhängung P19-12 und die V4 Nenngeschwindigkeit P19-21.
19-12	Seilaufhängung	Anzahl der Seilaufhängungen
19-20	Vmax	Maximal-Geschwindigkeit
19-21	V4	Nenngeschwindigkeit

5.7 Komforteinstellungen

Der Komfort kann an die typische Nutzung des Aufzugs angepasst werden. Insbesondere bei der Nutzung der Option P19-38 = [2] ist jedoch eine Überprüfung von P19-30 und P19-31 erforderlich.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-38	Fahrkomfort	[0] Keine Vorauswahl aktiv [1] Sanft [2] Dynamisch [3] Normal

5.8 Einstellung der Ansteuerung

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-66	Digital- Serial	[0] Ansteuerung über Klemmen [1] Bussteuerung DCP3 [2] Bussteuerung DCP4 [3] CanOpen DSP417 Einen Aus- und Einschaltzyklus des Frequenzumrichters nach Änderung des Ansteuerungstyp durchführen.

5.9 Einstellen des Ansteuerungsprofils

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-50	Einfahrmodus	Bestimmt das Ansteuerungsprofil der Fahrkurve und die Priorität der verschiedenen Geschwindigkeiten.

5.10 Einrichten von Sonderfunktionen

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
P19-86	Sonder-Funktion	[00] Standardsteuerung [x1] Simple Control, Freigabefunktion über Richtungseingänge [x2] Dir=V0, Ansteuerung ohne V0 [x3] SC + Dir=V0 [x4] Soft-Stop at Direction=0, Soft-Stopp bei Richtung [x5] SSD + SC [x6] SSD + Dir=V0 [x7] SSD + SC + Dir=V0 [1x] Short Floor Funktion, Kurzhaltstellenfahrt [2x] USV-Betrieb, Evakuierung in Lastrichtung Nur für open loop Anwendungen (ohne Encoder) verwenden, bei closed loop (mit Encoder) hat die Einstellung keine Funktion. [3x] SF und USV

5.11 Parametrieren von Ein- und Ausgängen

19-67	Funktion Relais 1	[0] Funktion kann mit Par. P5-40 ausgewählt werden. Der Parameter 5-40 beinhaltet Optionen, die üblicherweise nicht für den Aufzugsbetrieb benötigt werden. Ausführliche Informationen entnehmen Sie bitte dem Programmierhandbuch FC 302. [1] VLT-Bereit (Frequenzumrichter Betriebsbereit) Diese Funktion ist zur Ansteuerung eines Kurzschlusschützes vorgesehen. Solange der Frequenzumrichter keine Störung hat, wird der Kurzschluss nicht geschaltet. Nur im Falle einer Störung wird der Kurzschluss aktiviert und somit kann der Kurzschluss beim Abbremsen helfen. Diese Funktion vermeidet unnötige Schaltgeräusche. Allerdings muss dies im Einklang mit der Risikobewertung für die Anlage stehen. [2] Kurzschluss- Schütz Mit dieser Ausgangsfunktion kann der Antrieb ein externes Kurzschlussrelais ansteuern, um die Motorwicklungen eines PM-Motors kurzzuschließen. Der Kurzschluss ist immer aktiv, wenn der Motor nicht vom Frequenzumrichter bestromt wird. [3] Ausgang Schütze Der Ausgang dient zur Ansteuerung der Hauptschütze oder Relais für den STO. Diese Schaltmittel befinden sich üblicherweise am Ende der Sicherheitskette. Wenn ein gültiges Startsignal anliegt, wird ein logisch „1“ ausgegeben. Nach dem Ende der Fahrt wird dieser Ausgang abgeschaltet. (Siehe Timing Diagramm in Kapitel 7.2 Mechanische Bremsansteuerung)
-------	-------------------	--

		[4] Bereit Der Frequenzumrichter ist bereit und es liegt keine Störung vor. [5] Kurzschluss- Schütz (stillstand) Siehe [2]. Es wird im Gegensatz zu Auswahl [2] auf den Stillstand des Motors gewartet. [6] Geschwindigkeit $V > 0,2 \text{ m/s}$ Dieses Signal wird in der Regel im Zusammenhang mit früh öffnenden Türen verwendet. [7] Start aktiviert Wenn der Frequenzumrichter bereit ist und ein gültiges Startsignal anliegt, wird der Ausgang auf 1 gesetzt. Mit dieser Rückmeldung kann der Start von der Steuerung fortgesetzt werden. Es gibt Steuerungen die dieses Handshake benötigen.
--	--	---

6 Betrieb

6.1 Erster Betrieb nach Inbetriebnahme

Nachdem Sie den Antrieb wie im Kapitel „Inbetriebnahme“ beschrieben eingerichtet haben, ist dieser betriebsbereit. Je nach mechanischer Anlage können noch weitere Anpassungen notwendig sein. Bitte befolgen Sie im Falle eines unerwarteten Verhaltens die nachstehenden Anweisungen.

6.2 Installation, Inspektion, Revision und Prüfung

Während der Installationsphase ist es sehr wichtig, dass der Antrieb zuverlässig funktioniert, um einen reibungslosen Ablauf des Installationsvorgangs zu ermöglichen.

Die Bilanzierung ist möglicherweise nicht auf die Endetage eingestellt und es werden niedrige Geschwindigkeit verwendet, um durch den Schacht zu fahren. Für den Frequenzumrichter ist es wichtig, sicherzustellen dass während dieser Phase ein Betrieb außerhalb der Spezifikation vermieden wird. Daher muss die Inspektionsgeschwindigkeit für alle Fahrten in dieser Phase verwendet werden, wenn der Aufzug manuell durch (Inspektion) oder im (Revisionsmodus) gesteuert wird.

Ein Betrieb mit zwei Geschwindigkeiten ist möglich. Die niedrige Geschwindigkeit muss immer die Inspektionsgeschwindigkeit (V_i) sein und die höhere Geschwindigkeit kann V_1 oder V_2 (Zwischengeschwindigkeiten) sein. Der Wechsel nach oben und unten ist immer möglich. Bei eingeschränkten Fähigkeiten des Steuerungssystems kann alternativ die Schaltfrequenz in Parameter 14-01 für alle Vorgänge auf 4 KHz (0-18 kW) oder 3 KHz für die darüber liegenden Leistungen eingestellt werden. Nach vollständiger Einrichtung des Aufzugs kann die Schaltfrequenz auf den gewünschten Wert für den Normalbetrieb eingestellt werden.

6.3 Schaltfrequenz

Gemäß Kapitel 2.4 kann die Schaltfrequenz (P14-01) ein Mittel zur Leistungsreduzierung sein (Derating). Daher muss der Wert in Parameter 14-01 entsprechend dem Auswahlverfahren für den Standort eingestellt werden. Parameter wie Motorstrom, Ausgangsfrequenz und Umgebungsbedingungen können die Zyklen und die Temperatur der Leistungsmodule beeinflussen. Dadurch werden die Verluste durch eine Verringerung der Schaltfrequenz begrenzt und umgekehrt.

6.4 Test

Als ersten Schritt nach der Parametrierung des Frequenzumrichters wird dringend empfohlen, den Grundbetrieb im Inspektionsmodus mit reduzierter Geschwindigkeit zu testen. Im Falle eines unbeabsichtigten Verhaltens befolgen Sie bitte die Anweisungen in den nächsten Unterkapiteln.

Fahrtrichtung

Falls der Motor geregelt, jedoch in falscher Richtung läuft, kann die Drehrichtung an das mechanische System angepasst werden.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-04	Fahrtrichtung	[0] Normale [1] Invertierte

Unkontrollierte Bewegung (mit Absolutwertgeber)

Wird ein Absolutwertgeber verwendet, muss der Motor über U-V-W in der richtigen Reihenfolge an die Frequenzumrichter- Klemmen U-V-W angeschlossen werden. Wenn dies überprüft wird, kann ein falscher Drehgeber-Offset zu einer unkontrollierten Bewegung führen. Vergewissern Sie sich, dass die Geberrichtung P19-05 = 0 eingestellt ist.

Der Drehgebersersatz kann mit der Funktion Absolut Encoder Offset P19-09 gemessen werden.

Hinweis: Für Inkremental- Encoder ist kein Offset einzugeben. Parameter 19-09 = 0.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-09	Absolut Encoder Offset	In neuen Motoren ist der Absolutwertgeber werkseitig installiert, daher ist der Offset 0. Wenn der Geber ausgebaut oder verändert wurde, muss die genaue Position zur Rotorwelle bestimmt werden. [-2] Bestimmung des Geber-Offset Der Encoder-Offset wird mit der nächsten Rückhofahrt ermittelt. Der Offset wird nach Stopp ermittelt. [-1] Für Absolut-Encoder kann der Absolutwert in Parameter 19-98 angezeigt werden. Keine Bewegung des Antriebs möglich [0-8192] Offset Absolut-Encoder
19-98	Absolutwertgeber-Position	Anzeige der vom Absolutwertgeber ermittelten Rotorlage nach Power on. Ist P19-09 = -1, wird die Anzeige der Rotorlage kontinuierlich aktualisiert. Der Wert wird nach der Netz-Einschaltung aktualisiert.

6.5 Startfehler oder Spurfehler oder unerwartete Beschleunigung oder keine Bewegung

Drehgeberfunktion

Überprüfen Sie die beiden oberen LED am Klemmenblock X55, an dem der Drehgeber angeschlossen ist. Die LED zeigen den Status der Kanäle A und B des Inkrementalgebers an. Liegt ein Drahtbruch oder ein Kurzschluss vor, leuchten die LED nicht.



Abbildung: Klemme X55, LED für Kanal A und Kanal B.

Encoder Autotuning P19-03

Der Frequenzumrichter kann die Drehgeberrichtung erkennen. P19-03 muss auf 1 eingestellt und der Inspektionsmodus muss aktiviert werden. Der Frequenzumrichter

startet den Motor mit „Regelung ohne Rückführung“ und überprüft die Richtung der Drehgebergeschwindigkeit. Geben Sie P19-03 = 1 ein und starten Sie mittels Rückholsteuerung. Der Aufzug wird nur wenige Zentimeter verfahren.

Achtung: Die Funktion nur bei Betrieb mit Inkremental-Encoder ausführen.

P19-05 wird danach automatisch auf die gemessene Encoder-Drehrichtung eingestellt.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-03	Drehgeber Auto-Anpassung	[0] Nicht aktiv [1] Aktiv
19-05	Geberrichtung	[0] Normale Drehrichtung [1] Invertierte Drehrichtung

Drehgeberpulse

Verwenden Sie Parameter 34-50 „Istposition“ zum Auslesen des Istpositionswerts.

Je nach Motorrichtung muss sich der Istpositionswert für eine positive Motorrichtung erhöhen und für eine negative Motorrichtung reduzieren. Wenn die Drehgeberimpulse für die Positionsinformationen nicht korrekt gezählt werden, überprüfen Sie die Drehgeberverdrahtung und die mechanische Kopplung von Motor und Drehgeber.

6.6 Geräusche oder Vibrationen während der Beschleunigung oder Verzögerung (niedrige Frequenz)

Reduzieren Sie P19-41 „KP – Verstärkung beim Betrieb“, bis der Motor keine Geräusche oder Vibrationen erzeugt. (Minimum 20). Motoren ohne Last können nur mit dem Mindestwert von 20 in P19-41 betrieben werden.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-41	KP bei Fahrt	Proportionalteil des Drehzahlreglers. Bestimmt den P-Anteil während der Fahrt. Verringern Sie den Wert, wenn der Motor Geräusche oder Vibrationen erzeugt.

Geräusche während des Betriebs

Stimmt die Resonanzfrequenz des mechanischen Systems mit den Oberschwingungen der Ausgangsfrequenz des Frequenzumrichters überein, treten Vibrationen auf. P 19-45 kann dieses Verhalten abmildern. In der Regel beseitigen geringere Werte die Vibrationen. Die empfohlenen Werte sind 1 bis 8 ms.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-41	KP bei Fahrt	Proportionalteil des Drehzahlreglers. Bestimmt den P-Anteil des Drehzahlreglers während der Fahrt. Verringern Sie den Wert, wenn der Motor Geräusche oder Vibrationen erzeugt.
Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-45	Filterzeit Fahrt	Die Filterzeit des Drehzahlreglers kann zum Herausfiltern von Vibrationen aus dem System sowie von Störungen aus dem Drehgebersignal verwendet werden. Hinweis: Bei schlechtem Encodersignal ist der Wert zu erhöhen.

6.7 Optimierung

Startverhalten

Drücken Sie **[Main Menu]**, wählen Sie Gruppe 19-** Anwendungsparameter aus und drücken Sie **[OK]**.

Im Falle eines Rollbacks beim Start, kann P 19-14 erhöht werden, um sicherzustellen, dass die mechanische Bremse vollständig geöffnet ist, bevor der Sollwert gesetzt wird. Zu Testzwecken kann der Wert auf 1500 ms gesetzt werden. Anschließend müssen die Regler-Einstellungen für den Start (Parameter P19-40, P19-42, P19-44 und P19-46, siehe Kapitel 5.3.4 Drehzahl-PID-Regler) angepasst werden, um ein Rollback zu vermeiden. Anschließend kann P19-14 auf -1 gesetzt werden und der Antrieb misst beim nächsten Start die Bremslösezeit. Eine Erhöhung der Werte von P19-40 und eine Reduzierung der Werte in P19-42 ermöglichen die Reduzierung des Zurückrollens. P19-46 ist ein zusätzlicher schneller Null-Positions-Controller zur Beseitigung des verbleibenden Zurückrollens. Im Falle einer instabilen Steuerung beim Start muss P19-40 reduziert und P19-42 erhöht werden.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung	PM-Motor empfohlene Werte	Asynchron motor empfohlene Werte
19-13	Bremsanzu- gverzögeru- ng [ms]	Verzögerungszeit für Motormagnetisierung. (Für Anwendungen ohne Rückführung, open loop). Der Wert wird anhand der Motordaten automatisch bestimmt.	0	300-800
19-14	Bremsen- lüftzeit [ms]	Zeitverzögerung bis zum vollständigen Öffnen der Bremse. Definiert auch die aktive Zeit des Start-Controllers.	300-1200	300-1200
19-40	KP bei Start	Bestimmt den P-Anteil des Drehzahlreglers bei Start. Hinweis: Höhere Werte führen zu einer harten Lastübernahme. Der Wert ist zu erhöhen, wenn der Antrieb beim Start zurückdreht.	50-500	50-100
19-42	Tn bei Start	Bestimmt den I-Anteil des Drehzahlreglers in MS bei Start. Hinweis: Kleinere Werte ergeben schnellere Lastübernahme. Der Wert ist zu verringern, wenn der Antrieb beim Start zurückdreht.	12-1000	200
19-44	Filterzeit Start [ms]	Bestimmt die Filterzeit der Encodersignale bei Start. Eingabe in 1/10 ms. Hinweis: Bei schlechtem Encodersignal ist der Wert zu erhöhen. Je kleiner der Wert, desto schneller oder härter erfolgt die Lastübernahme.	1,0	10,0
19-46	Lageregler P-Start	Bestimmt den P-Anteil des Lagereglers bei Start. Der Lageregler Start ist deaktiviert mit Par. 19-46 = 0.1. Werte erforderlich für getriebelosen Motor. Hinweis: Große Wert erzeugen eine härtere Lastübernahme. Standardeinstellung 0,2 bis 0,5.	0,2-0,5	0,0-0,4

Vorsteuerung Drehmoment (Pre Torque) vor dem Start

Der LiftDrive kann Drehmoment auf die Motorwelle ausüben, bevor die mechanische Bremse öffnet. Dies verbessert normalerweise das Verhalten beim Lösen der mechanischen Bremse. Es wird empfohlen, die Bremslösezeit und die Startregler-Einstellungen im Voraus anzupassen. Dann kann der Antrieb das erforderliche Startdrehmoment messen (P19-17 auf -1 setzen) und diesen Wert bei jedem Start anwenden. Eine andere Möglichkeit besteht darin, mit einer aktiven Lastmessung zu arbeiten. Die Lastzelleninformationen können über den Analogeingang 54 oder über ein serielles Kommunikationsprotokoll bereitgestellt werden. P19-16 definiert in diesem Fall das maximale Drehmoment. Setzen Sie P19-17 auf [1], um die automatische Lastkompensation zu aktivieren. Bei serieller Kommunikation ist der Wert Teil des Protokolls, andernfalls wird der Analogeingang 54 für Lastinformationen von 0-100 % verwendet. P19-16 muss auf das erforderliche Motordrehmoment während des Betriebs mit leerem Fahrkorb eingestellt werden. Das Motordrehmoment wird während des Betriebs in Parameter 16-22 angezeigt.

Reglerverhalten während des Betriebs

Im Falle eines Übersteuerns am Ende der Beschleunigung oder Verzögerung kann ein verringerter Einstellwert für Tn bei Start P19-42 dieses Verhalten optimieren.

Parameter für Stoppverhalten

Die Laufruhe bei der Annäherung an die Etage hängt im Allgemeinen vom Einfahrweg (P19-19) und der Einfahrtgeschwindigkeit (P19-22) ab. Wir empfehlen, die Standardwerte beizubehalten, um eine komfortable Annäherung zu gewährleisten.

Geringere Einfahrwege bei der Positionierung oder höhere Einfahrtgeschwindigkeiten führen jedoch zu stärkeren Erschütterungen.

Im Falle eines Zurückrollens nach dem Stopp muss das Zeitverhalten der SPS und die Bremsenschließverzögerung P19-15 überprüft werden.

P19-58 bestimmt die Verzögerungszeit in ms für den verzögerten Einfall der mechanischen Bremse (Bremse geschlossen) nach Erreichen der Bündigstellung (in Position).

P19-59 bestimmt die Zeit der Drehmomentrampe Ab in ms, bis zum Ausschalten des Motors. Die Bremse ist geschlossen und das Drehmoment wird innerhalb der Rampenzeit auf 0 Nm reduziert, danach wird der Motor ausgeschaltet. Beeinflusst die mechanischen Geräusche der Bremse bei ausgeschaltetem Motor.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-19	Einfahrweg [mm]	Verzögerungsdistanz von der Einfahrtgeschwindigkeit P19-22 zum Stoppen auf Etageebene. Mit DCP4 bestimmt die Funktion den Vorhalteweg in mm.
19-22	V0	Einfahrtgeschwindigkeit V0
19-15	Bremse zu [ms]	Die Bremsenabfallzeit in ms stellt sicher, dass bei Erreichen der Bündigstellung der Motor so lange weiter bestromt wird, bis die mechanische Bremse geschlossen ist. Der Frequenzumrichter bestromt nach Ausgabe von 0V an Klemme 29 den Motor weiterhin, bis die eingestellte Bremsenabfallzeit abgelaufen ist. Erst dann wird an der Klemme X59.7 „Position erreicht“ ausgegeben. Die Zeitverzögerung sorgt dafür, dass der Motor lange genug magnetisiert ist, bis die Bremse geschlossen ist.
19-58	Verzögerung mech. Bremse	Bestimmt die Verzögerungszeit in ms für den verzögerten Einfall der mechanischen Bremse (Bremse geschlossen) nach

	[ms]	Erreichen der Bündigstellung (in Position).
19-59	Drehmoment Rampe ab [ms]	Bestimmt die Zeit der Drehmomentrampe ab in ms bis zum Ausschalten des Motors. Die Bremse ist geschlossen und das Drehmoment wird innerhalb der Rampenzeit auf 0Nm reduziert, danach wird der Motor ausgeschaltet. Beeinflusst die mechanischen Geräusche der Bremse bei ausgeschaltetem Motor.

7 Funktionsbeschreibungen

7.1 Automatische Motoranpassung, AMA

Die automatische Motoranpassung (AMA) ist ein automatisierter Testalgorithmus zur Messung der elektrischen Motorparameter. Die AMA stellt ein genaues elektronisches Modell des Motors bereit. Sie ermöglicht dem Frequenzumrichter, den Motor mit optimaler Leistung und Effizienz zu betreiben. AMA wird im Stillstand oder im Aufzugbetrieb durchgeführt. Bei Stillstand wird die Messung bei geschlossenen Bremsen durchgeführt und ist lastunabhängig. Das AMA-Verfahren unterstützt Asynchron- und PM-Motoren.

HINWEIS: Bei angeschlossenem Sinusfilter kann die AMA nicht durchgeführt werden.

Eine AMA ist durchzuführen nach manueller Eingabe der Motor-Typenschilddaten. Die Messung erfolgt im Stillstand (P19-63=1). Nach dieser Messung ist der Motor betriebsbereit. Wenn die AMA fehlschlägt, können die Motorersatzschaltbild-Daten berechnet werden mit P19-63=3. Eine weitere Optimierung, AMA während des Betriebs (P1963=4), ist optional und kann zur späten Feinabstimmung verwendet werden.

AMA, automatische Motoranpassung – Beschreibung

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-63	Motoranpassung für Asynchron und PM-Motor	[0] nicht aktiv / AMA abgeschlossen [1] AMA bei Stillstand [2] reserviert [3] Berechnung der Motorersatzschaltbild-Daten [4] AMA bei Fahrt

AMA bei Stillstand

1. Stellen Sie den Parameter P19-63 = [1] ein und bestätigen Sie mit **[OK]**
2. Aktivieren des Inspektionsmodus (Rückholsteuerung)
3. Der Motor wird eingeschaltet und die AMA-Messung startet, ohne die mechanische Bremse zu öffnen.
4. Der AMA-Vorgang ist beendet, wenn die LCP-Statusanzeige von „P19-63 [1]“ → zurück zur Statusanzeige „P19-63 [0]“ wechselt.
5. Deaktivieren des Inspektionsmodus (Rückholsteuerung)

AMA während des Betriebs

1. Stellen Sie den Parameter P19-63 = [4] ein und bestätigen Sie mit **[OK]**
2. Die Messung wird im Normalbetrieb während der Fahrt aktiviert und es müssen hintereinander 3 reguläre Fahrten mit Nenngeschwindigkeit V4 erfolgreich durchgeführt werden.
3. Der AMA-Vorgang ist beendet, wenn die LCP-Statusanzeige von „P19-63 [4]“ → zurück zur Statusanzeige „P19-63 [0]“ wechselt.

Motor Ersatzschaltbild- Daten

Wird eine AMA für ASM oder PM- Motore durchgeführt werden immer die Motor Ersatzschaltbild- Daten überschrieben. In der nachfolgenden Tabelle sind die Parameter der Ersatzschaltbild- Daten für ASM und PM- Motore aufgeführt.

Nr.	Parameter- Name	Motor- Typ
1-30	Statorwiderstand (Rs)/[Ohm]	ASM
1-31	Rotorwiderstand (Rr)/[Ohm]	ASM
1-33	Statorstreureaktanz (X1)/[Ohm]	ASM
1-34	Rotorstreureaktanz (X2)/ [Ohm]	ASM
1-35	Hauptreaktanz (Xh)/ [Ohm]	ASM
1-36	Eisenverlustwiderstand (Rfe)/ [Ohm]	ASM
1-37	Induktivität (Ld)/ [mH]	PM
1-40	Gegen-EMK bei 1000 U/min in [V]	PM

Die Werte in Parameter 1-30 bis 1-36, geben den Widerstand zwischen Leiter und Sternpunkt an.

Der Wert in Parameter 1-37, für die Achseninduktivität des PM-Motors zwischen Leiter und Sternpunkt.

HINWEIS

In Datenblätter für Motore werden meist auch die Leiter-Leiter-Daten angegeben.

In diesem Fall teilen Sie den Wert durch 2, um den Wert zwischen Leiter und Sternpunkt zu erhalten. Dies gilt auch für gemessene Werte mit einem Messgerät.

Der Wert in Parameter 1-40, gibt die Gegen-EMK in Volt bezogen auf 1000 U/min an.

HINWEIS

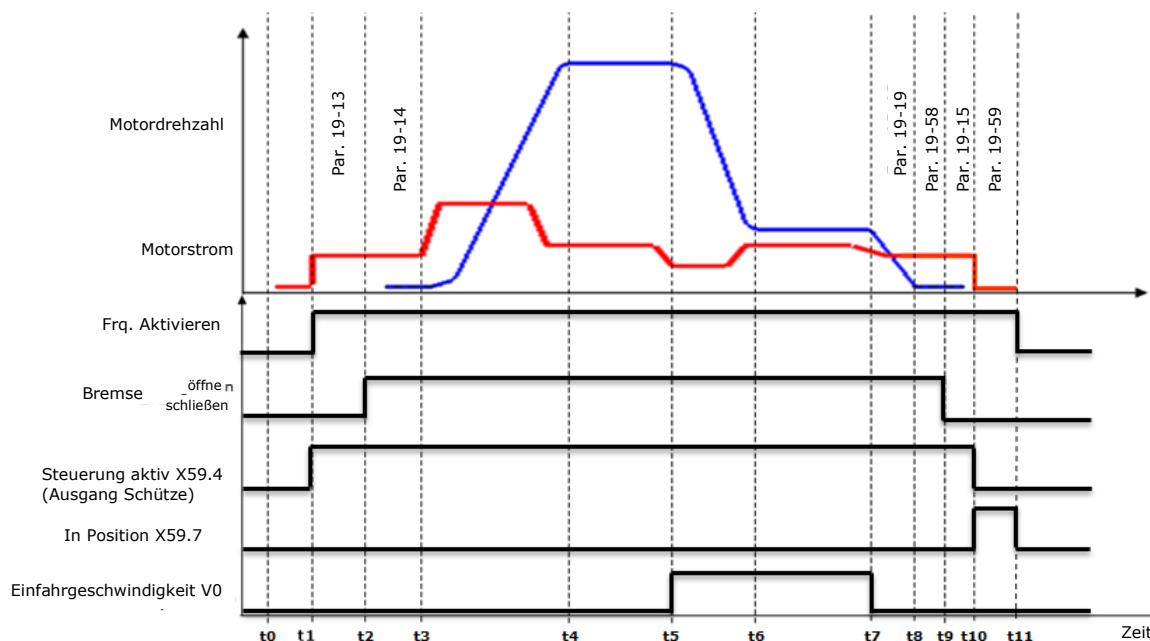
In Datenblätter für Motore sind meist auch die Angaben der Gegen-EMK für die Motornenndrehzahl verfügbar.

Die Gegen- EMK bezogen auf 1000 U/min kann es wie folgt berechnet werden.

Beispiel: Gegen-EMK 320V bei 1800 UPM.

$$\text{Gegen-EMK} = (320\text{V}/1800) * 1000 = 178\text{V}$$

7.2 Mechanische Bremssteuerung



Zeit	Beschreibung
t_0	In-Position
t_1	Motorsteuerung ein
t_2	Verzögerung und Bremse öffnen
t_3	Bremse ist offen, Drehzahlsollwert aktiv
t_4	Max. Geschwindigkeit, V_{max}
t_5	Verzögerungsbefehl
t_6	Einfahrtgeschwindigkeit V_0
t_7	Stoppbefehl
t_8	Positionieren
t_9	Bremse schließen
t_{10}	Motor aus
t_{11}	In-Position
Parameter	Beschreibung
19-13	Bremsanzugverzögerung
19-14	Bremsenlüftzeit
19-19	Einfahrtweg
19-58	Verzögerung mech. Bremse
19-15	Bremse zu
19-59	Drehmoment Rampe ab

Messung der mechanischen Bremsverzögerung P19-14 und Bremsüberwachung Verzögerungszeit P19-87

Um das Timing der mechanischen Bremse zu optimieren, kann die mechanische Verzögerungszeit vom LiftDrive gemessen werden.

Bedingungen:

- Die Kabine muss leer sein und das Verhältnis von Kabinengewicht zu Gegengewicht muss wie gewünscht sein (z. B. 50 %).
- Vordrehmoment in Parameter P19-16 wird nur für die Messung automatisch auf Null gesetzt und nach der Messung wieder auf den ursprünglichen Wert zurückgesetzt.

Messverfahren, Bremsenlüftzeit P19-14

- P 19-14 auf -1 setzen
- Lift starten (z.B. Inspektion)

Nach dem Start wird der Wert in P19-14 auf die gemessene Zeit gesetzt. Reagiert die Bremse nicht innerhalb von 2000 ms, konnte die Messung nicht abgeschlossen werden, der Wert von P19-14 bleibt auf -1. Bitte überprüfen Sie die Installation.

Messverfahren, Bremsüberwachung Verzögerungszeit P19-87

- Voraussetzung: P1965 ist auf x3 gesetzt
- P 19-87 auf -1 setzen
- Lift starten (z.B. Inspektion)

Nach dem Start wird der Wert in P19-87 auf die gemessene Zeit gesetzt. Reagiert die Bremse nicht innerhalb von 2000 ms, konnte die Messung nicht abgeschlossen werden, der Wert von P19-14 bleibt auf -1. Bitte überprüfen Sie die Installation.

Messverfahren, Bezugsdrehmoment P19-91:

- Voraussetzung: P1965 ist auf x3 gesetzt
- P 19-91 auf -1 setzen
- Betreiben Sie den Aufzug mit Nenndrehzahl durch den gesamten Schacht

Nach dem Start wird der Wert in P19-91 auf die maximale Drehmomentabweichung vom Haltemoment bezogen auf das Nenndrehmoment des Motors aktualisiert. Der Wert wird als Referenz für die berührungslose Bremsüberwachung im Betrieb mit konstanter Drehzahl verwendet.

7.3 Ansteuerung der mechanischen Bremse mit SBU 2.0

Die SBU 2.0 ist eine elektronische Baugruppe zur Ansteuerung der mechanischen Bremse. Details sind der Dokumentation für die SBU 2.0 zu entnehmen.

Im folgendem sind die relevanten Eingabeparameter und Ereignismeldungen dargestellt.

Inbetriebnahme SBU mit VLT LiftDrive LD302

Nach Abschluss der Installation ist zur Inbetriebnahme der SBU am Frequenzumrichter der Parameter 19-77 auf den Wert „1“ zu setzen. Schalten Sie zur Übernahme der Änderung den Frequenzumrichter aus und nach dem Erlöschen des Displays wieder ein. Während des Hochlaufs wird nun die SBU parametrisiert und für den Betrieb vorbereitet. Wenn der Frequenzumrichter in der Statusanzeige „Betriebsmodus“ oder „keine Motordaten“ anzeigt, ist die Inbetriebnahme der SBU abgeschlossen. Gegebenenfalls können nun Einstellungen an der SBU verändert werden.

Der Ablauf in Kürze:

1. Vollständige Installation und Überprüfung der Anschlüsse.
2. Am Frequenzumrichter Parameter 19-77 auf 1 setzen.
3. Den Frequenzumrichter von der Spannungsversorgung trennen und wieder neu starten.
4. Ggf. Einstellungen der SBU anpassen.

Parametereinstellungen für SBU 2.0

Parameter 19-77, SBU-Parameterindex.

Parameter 19-78, SBU-Anzeige/Eingabe der zugehörigen Parameterwerte.

Par.	Index	read/ write	Default Werte	Bemerkung
19-77	1	r		SBU-Steuerwort
19-77	2	r		SBU-Steuerwort
19-77	10	rw		Fahrweg vom Startpunkt vor Test der Bremse [mm]; 0 = nach Beschleunigung
19-77	11	rw		Art der Evakuierung 0 = normaler Betriebsmodus 1 = CAN Die SBU bekommt die aktuelle Geschwindigkeit vom Schachtgeber. Die Evakuierungsgeschwindigkeit wird in Par.19-78=14 eingestellt. 2 = Timer Die Evakuierung findet mit einer kontinuierlichen Pulsansteuerung der Bremse statt. Die Pulszeiten werden in Par.19-78=12 & 13 eingestellt. 3 = FU Die Geschwindigkeitsüberwachung wird vom FU überwacht. Geschwindigkeitsvorgabe in Par.19-54
19-77	12	rw	500	SBU-Evakuierung Pulszeit [ms]
19-77	13	rw	500	SBU-Evakuierung Pausezeit [ms]
19-77	14	rw	200	SBU-Evakuierungsgeschwindigkeit [mm/s]
19-77	15	rw	50	Zeitdauer der Übererregung [ms]
19-77	16	rw	0	Zeitdauer der Ausschaltlampe [ms]
19-77	17	rw	205	Übererregungsspannung [V]
19-77	18	rw	105	Haltespannung [V] (105V – 205V)
19-77	19	rw	4	Schacht-Encoder Node-ID
19-77	20	rw	2	Anzahl der Bremsen (1 bis 3)
19-77	21	r		Schacht-Encoder – Auflösung (Anzahl der Impulse)
19-77	22	r		Schacht-Encoder – Weg der Auflösungs-Impulse
19-77	24	r		SBU SW-Version
19-77	-1			SBU in Testmode setzen (Testsignale können in der SBU gesetzt werden)
19-77	-2	r		Array Lesefehler

Allgemeine Testfunktionen der SBU 2.0

Bremsentest A

Hier wird im Folgenden durch Einfallen einer Bremse während der Fahrt die Funktion überprüft.

Führen Sie im Stillstand des Aufzuges folgenden Test durch:

- SBU-Indexparameter in die Wegvorgabe schalten. Par. 19-77 = 10
- Die Wegvorgabe in mm einstellen. Par.19-78 = 1000 (z.B. 1000 = 1000mm = 1m)
- SBU in den Testbetrieb schalten. Par. 19-77 = -1
- Bremsentest A aktivieren. Par. 19-78 = 1
- Geben Sie einen Startbefehl (Rückholung).
- Nach der Wegstrecke fällt die gewählte Bremse ein.
- Im Display erscheint [SBU-Test Bremse A / Test beendet].
- Ein Start des Aufzuges darf nicht möglich sein, der Motor bleibt unbestromt.
- Testbetrieb der SBU abschalten. Par. 19-77 = 0

Bremsentest B

Hier wird im Folgenden durch Einfallen einer Bremse während der Fahrt die Funktion überprüft.

Führen Sie im Stillstand des Aufzuges folgenden Test durch:

- SBU-Indexparameter in die Wegvorgabe schalten LD 302 Par. 19-77 = 10
- Die Wegvorgabe in mm einstellen. Par. 19-78 = 1500 (z.B. 1500 = 1500mm = 1,5m)
- SBU in den Testbetrieb schalten. Par. 19-77 = -1
- Bremsentest A aktivieren. Par. 19-78 = 2
- Geben Sie einen Startbefehl (Rückholung).
- Nach der Wegstrecke fällt die gewählte Bremse ein.
- Im Display erscheint [SBU-Test Bremse B / Test beendet].
- Ein Start des Aufzuges darf nicht möglich sein, der Motor bleibt unbestromt.
- Testbetrieb der SBU abschalten. Par. 19-77 = 0

Test der STO-Funktion

Hier wird im Folgenden durch ein unabhängiges Relais der STO-Stromkreis nicht geschlossen.

Führen Sie im Stillstand des Aufzuges folgenden Test durch:

- SBU in den Testbetrieb schalten. Par. 19-77 = -1
- Test der Überwachungsfunktion. Par. 19-78 = 5
- Geben Sie einen Startbefehl (Rückholung).
- Im Display erscheint [SBU-Test STO / Test beendet].
- Es wird kein Fehler generiert!
- Ein Start des Aufzuges darf nicht möglich sein, der Motor bleibt unbestromt.
- Um den Testbetrieb zu beenden, einmal den Umrichter aus und wieder einschalten.

Test der Funktionsüberwachung K1/K2 (EN81-20 5.9.3.4.4)

Hier wird im Folgenden durch ein unabhängiges Relais der Nichtabfall von K1/K2 simuliert.

Führen Sie im Stillstand des Aufzuges folgenden Test durch:

- SBU in den Testbetrieb schalten LD 302 Par. 19-77 = -1
- Test der Überwachungsfunktion LD 302 Par. 19-78 = 6
- Im Display erscheint [SBU-Test K1/K2 / Test beendet].
- Im Fehlerspeicher 19-81 wird 516 angezeigt.
- Ein Start des Aufzuges darf nicht möglich sein (EN81-20 5.9.3.4.4)
- Testbetrieb der SBU abschalten LD 302 Par. 19-77 = 0

Kontaktlose Überwachung mit SBU 2.0**Setup:**

Nach der grundlegenden Einrichtung und Inbetriebnahme können die berührungslosen Überwachungsfunktionen aktiviert werden.

Schritte:

- Messung der mechanischen Bremsverzögerung, wie beschrieben im Kapitel "Messung der mech. Bremsverzögerung P19-14 und Überwachungszeit P19-87"
- Stellen Sie P19-65 auf xx3 ein (für Details siehe Beschreibung P19-65).
- Messung der Überwachungszeit P19-87, wie beschrieben im Kapitel "Messung der mech. Bremsverzögerung P19-14 und Überwachungszeit P19-87".
- Testen der kontaktlosen Bremsüberwachung.

HINWEIS:

- Es ist zwingend erforderlich, die Schritte wie oben beschrieben bei der Inbetriebnahme, nach jeder wichtigen Änderung in der Aufzugs-Konfiguration und während regelmäßiger Tests des Aufzugs durchzuführen.

1. Prüfung der Bremse 1, kein Haltemoment

- A. Stellen Sie P 19-77 auf -1 ein
- B. Stellen Sie P 19-78 auf 11 ein
- C. Starten Sie den Lift
- D. Erwartete Reaktion: Der LiftDrive deaktiviert den Wechselrichter und zeigt Triplock (272) im LCP an
- e. Triplock zurücksetzen mit P19-64= -1

2. Prüfung der Bremse 2, kein Haltemoment

- a. Stellen Sie P 19-77 auf -1 ein
- b. Stellen Sie P 19-78 auf 12 ein
- c. Starten Sie den Lift
- d. Erwartete Reaktion: Der LiftDrive deaktiviert den Wechselrichter und zeigt Triplock (273) im LCP an
- e. Triplock zurücksetzen mit P19-64= -1

3. Prüfung der Bremse 1, Bremse lüftet nicht

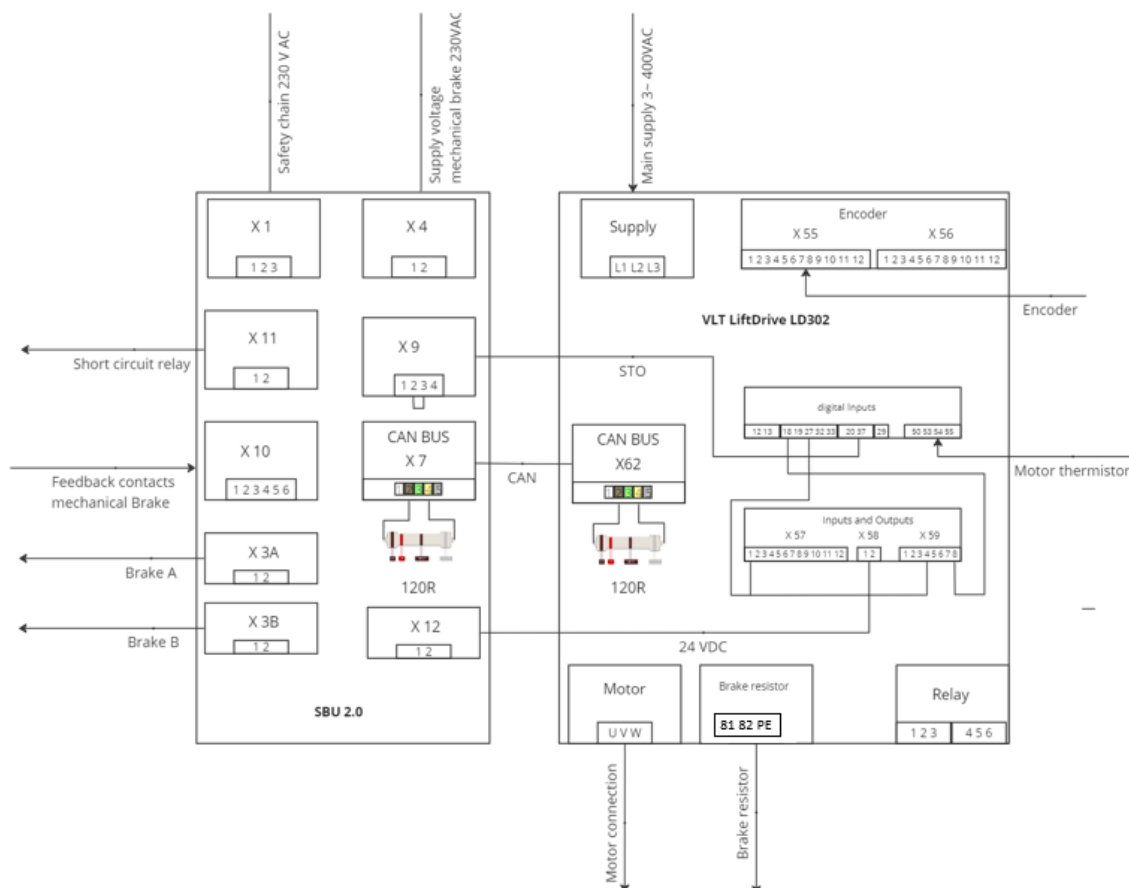
- a. Stellen Sie P 19-77 auf -1 ein
- b. Stellen Sie P 19-78 auf 13 ein
- c. Starten Sie den Lift
- d. Erwartete Reaktion: Der LiftDrive deaktiviert den Wechselrichter und zeigt Triplock (274) im LCP an.
- e. Triplock zurücksetzen mit P19-64= -1

4. Prüfung der Bremse 2, Bremse lüftet nicht

- a. Stellen Sie P 19-77 auf -1 ein
- b. Stellen Sie P 19-78 auf 14 ein
- c. Starten Sie den Lift
- d. Erwartete Reaktion: Der LiftDrive deaktiviert den Wechselrichter und zeigt Triplock (274) im LCP an.
- e. Triplock zurücksetzen mit P19-64= -1

Prinzipschaltbild LiftDrive LD302 mit SBU

Die folgende Schaltzeichnung soll als Beispiel dienen und führt zu einem funktionierenden System. Die Sicherheitsanforderungen der gesamten Steuerung können in diesem Beispiel nicht abgedeckt werden. Daher müssen die Sicherheitsüberlegungen im Rahmen des Systementwicklungsprozesses berücksichtigt werden. Falls das System gemäß dem Beispiel entworfen wird, muss der einfache Steuermodus in P 19-86 aktiviert werden.



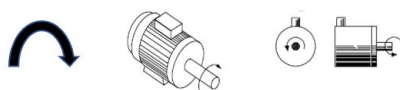
7.4 Motor und Encoder- Drehrichtung

Es ist die Motor und Encoder- Drehrichtung zu überprüfen.

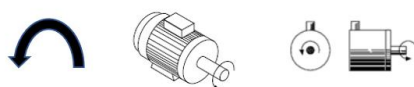
Für die Liftanwendung gilt:

- Aufwärtsfahrt, Motor dreht rechts mit positiven Sollwert.
- Abwärtsfahrt, Motor dreht links mit negativen Sollwert.
- Aufwärtsfahrt, Encoder zählt aufwärts. (P34-50)
- Abwärtsfahrt, Encoder zählt abwärts. (P34-50)

Ansicht Drehrichtung rechts:



Ansicht Drehrichtung links:



HINWEIS:

Stimmt die Motor- Drehrichtung nicht überein, muss die Drehrichtung des Motors geändert werden mittels:

- Vertauschen von zwei Motorphasen

Die Zählrichtung des Encoders kann mittels Parameter 16-06 Aktuelle Position, angezeigt werden.

- Der Anzeigewert in Parameter 16-06 erhöht sich, wenn der Motor rechts dreht.
- Der Anzeigewert in Parameter 16-06 verringert sich, wenn der Motor links dreht.

Stimmt die Zählrichtung des Gebers nicht mit der Drehrichtung des Motors überein, muss die Zählrichtung des Gebers geändert werden mittels:

- Vertauschen von zwei Geberspuren

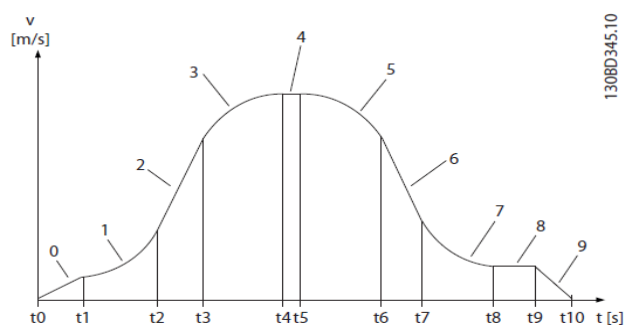
7.5 Geschwindigkeiten, Beschleunigung, Ruck

Geschwindigkeiten

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-20	Max. Geschwindigkeit [m/s]	Bestimmt die maximale Geschwindigkeit V_{max} in m/s. Abhängig von der Motornenndrehzahl und den Einstellungen in den Parametern 19-10 bis 19-12 ist die maximale Geschwindigkeit auf 125 % der Motornenndrehzahl begrenzt.
19-21	$V4$ [m/s]	Nenngeschwindigkeit
19-22	$V0$ [m/s]	Einfahrtgeschwindigkeit
19-23	V_i [m/s]	Inspektionsgeschwindigkeit
19-24	$V3$ [m/s]	Zwischengeschwindigkeit 1
19-25	$V2$ [m/s]	Zwischengeschwindigkeit 2
19-26	V_n [m/s]	Nachreguliergeschwindigkeit
19-28	$V1$ [m/s]	Zwischengeschwindigkeit 3

Übersicht über das Bewegungsprofil

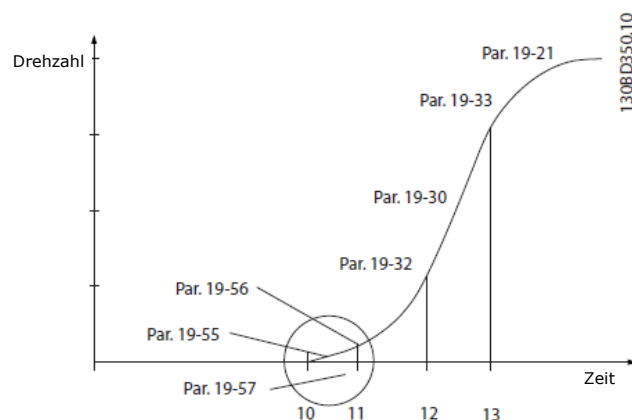
Das Profil des Aufzugbetriebs kann in 10 einzelne Bewegungsteile untergliedert werden, die einzeln einstellbar sind.



Parameter	Bezeichner	Name	Beschreibung ^{t [s]}
19-19	9	Einfahrtweg [mm]	Abstand des letzten Lageschalters zum Bodenniveau.
19-21	4	$V4$ [m/s]	Nenngeschwindigkeit
19-22	8	$V0$ [m/s]	Einfahrtgeschwindigkeit
19-30	2	Beschleunigung [mm/s ²]	
19-31	6	Beschleunigung [mm/s ²]	
19-32	1	Anfahrerruck [mm/s ³]	Bei zu geringen Werten werden die programmierten Beschleunigungswerte unter Umständen nicht erreicht.
19-33	3	Beschleunigungsruck [mm/s ³]	
19-34	5	Verzögerungsruck [mm/s ³]	
19-35	7	Einfahrerruck [mm/s ³]	
19-55	0	Anfahrbeschleunigung [mm/s ²]	Mit Anfahrzeit = 0 (Par. 19-57) wird die lineare Anlauframpe deaktiviert.
19-56		Anfahrtgeschwindigkeit [mm/s]	
19-57		Anfahrzeit [ms]	

Anfahrrampe

Die Anfahrrampe ist für einen komfortablen Start des Aufzugs bei schwierigen mechanischen Bedingungen nützlich, z. B. bei L-Typ-Kabinenrahmen oder Gleitschuhen.



Parameter	Beschreibung	Einheit
19-57	Anfahrzeit	[ms]
19-55	a Anfahren	[m/s ²]
19-56	Anfahrgeschwindigkeit	[m/s]
19-32	Anfahrbeschleunigung	[m/s ³ *
19-30	Beschleunigung	[mm/s ²]
19-33	Ruck bei Beschleunigung	[m/s ³ *
19-21	V4, Nenngeschwindigkeit	[m/s]

Voreingestellte Komforteinstellungen

Um den Fahrkomfort an die allgemeine Nutzung des Aufzugs anzupassen, werden durch die Auswahl von P 19-38 alle Einstellungen für die Parameter Acc, Dec und Jerk geändert. Bitte beachten Sie, dass die Einstellungen in den Parametern 19-30 und 19-31 die für den jeweiligen Aufzug festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten werden.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-38	Fahrkomfort	[0] Keine Vorauswahl aktiv [1] Komfort [2] Dynamisch [3] Normal

7.6 Ansteuerung bei Rückholung und Inspektion

Im Folgenden werden die Betriebsarten Rückholung und Inspektion als Inspektion oder Inspektionsbetrieb bezeichnet. Für den Betrieb des Frequenzumrichters ist keine Unterscheidung notwendig.

Für den Inspektionsbetrieb ist im Frequenzumrichter eine gesonderte Geschwindigkeit vorgesehen. Je nach Art der Ansteuerung soll die jeweilige Inspektionsgeschwindigkeit (V_i) verwendet werden.

GEFAHR

Bei Nichtbeachtung besteht die Gefahr von Personenschäden oder Materialschäden.

Diese können jeweils durch zu hohe Geschwindigkeiten auftreten oder eine Überlastung des Frequenzumrichters.

Die Inspektionsgeschwindigkeit wird im Parameter 19-23 eingestellt. Die maximal einstellbare Geschwindigkeit beträgt 0,63 m/s und ist gemäß EN 81-20 auf diesen Wert begrenzt.

WARNUNG

Während des Inspektionsbetriebes arbeitet der Frequenzumrichter mit reduzierter Taktfrequenz, um die Lebensdauer durch ungewöhnliche Beanspruchung nicht zu reduzieren. Der gesamte Montagebetrieb sowie der Transport von Bremsprüflasten soll in dieser Betriebsart durchgeführt werden.

Soll eine zweite Geschwindigkeit für den Inspektionsbetrieb zur Verfügung stehen (Schnell/Langsam), wird die Verwendung von V_1 empfohlen. Die Einstellung erfolgt im Parameter 19-28 und der Wertebereich ist auch auf 0,63 m/s begrenzt.

7.7 Befreiung aus dem Fang

Funktion „Lösen aus dem Fang“

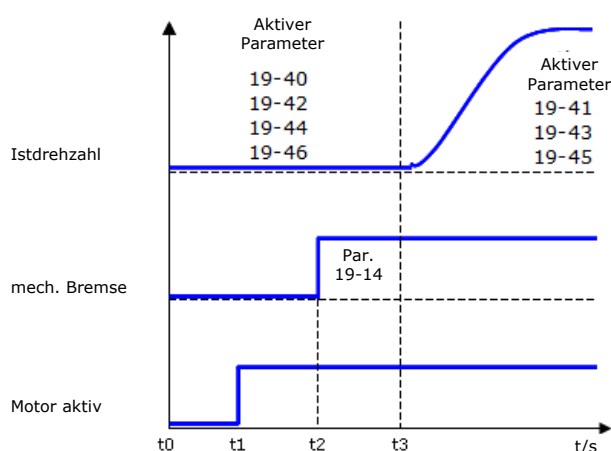
Zum Lösen der Kabine aus dem mechanischen Fang verfügt der Frequenzumrichter über eine sogenannte Rüttelfunktion. Um diese zu aktivieren, setzen Sie Parameter 19-60 auf den Wert Index [2]. Nach dem Start im Inspektionsmodus wird die mechanische Bremse geöffnet, und es werden periodische Drehmomentstöße auf den Motor angewendet, um die Kabine aus dem Fang zu lösen. Das Lösen aus dem Fang darf nur in Richtung „AUF“ erfolgen. Die Funktion deaktiviert sich automatisch, nachdem sich die Kabine 100 mm bewegt hat oder nachdem der Frequenzumrichter durch ein Steuersignal gestoppt wurde. Sollte die Kabine dennoch vom Fang gehalten werden, ist eine erneute Aktivierung in Parameter 19-60 notwendig.

7.8 Bremsweg

In Aufzuginstallationen ist es sinnvoll, den tatsächlichen Verzögerungsabstand vor Inbetriebnahme zu kennen. Zu diesem Zweck kann der Abstand für jede Geschwindigkeit berechnet werden. Diese berechneten Werte können zur Optimierung des Steuersystems verwendet werden. Der Wert bezieht sich auf die Verzögerungsstrecke der gewählten Geschwindigkeit bis V0 einschließlich 100 mm Anfahrgeschwindigkeit und einschließlich Laufstrecke (P19-19).

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-99	Bremsweg	Der berechnete Bremsweg der letzten Fahrt [-1] berechnet den Bremsweg für V1, Par. 19-28 [-2] berechnet den Bremsweg für V2, Par. 19-25 [-3] berechnet den Bremsweg für V3, Par. 19-24 [-4] berechnet den Bremsweg für V4, Par. 19-21

7.9 PID-Drehzahlregler



Drehzahlregler- Einstellungen beim Start

Nr.	Name	Parameterbeschreibung	PM-Motor empfohlene Werte	Asynchronous - Motor empfohlene Werte
19-40	KP bei Start	Proportionalteil des Drehzahlreglers. Bestimmt den P-Anteil des Drehzahlreglers während der Fahrt. Verringern Sie den Wert, wenn der Motor Geräusche macht.	50	100,0
19-42	Tn bei Start [ms]	Bestimmt den I-Anteil des Drehzahlreglers beim Start.	12	200,0
19-44	Filterzeit Start [ms]	Die Filterzeit des Drehzahlreglers kann zum Herausfiltern von Vibrationen aus dem System sowie von Störungen aus dem Drehgebersignal verwendet werden. Hinweis: Bei schlechtem Encodersignal ist der Wert zu erhöhen.	1	4,0 - 10,0
19-46	Lageregler P-Start	Bestimmt den P-Anteil des Lagereglers beim Start.	0,2 – 0,5	0

Drehzahlreglereinstellungen während des Betriebs

Nr.	Name	Parameterbeschreibung	PM-Motor empfohlene Werte	Asynchronou s- motor empfohlene Wertes
19-41	KP bei Fahrt	Proportionalteil des Drehzahlreglers. Bestimmt den P-Anteil des Drehzahlreglers während der Fahrt. Verringern Sie den Wert, wenn der Motor Geräusche macht.	30 - 70	100,0
19-43	Tn bei Fahrt [ms]	Bestimmt den I-Anteil des Drehzahlreglers während der Fahrt.	200,0	200,0
19-45	Filterzeit Fahrt [ms]	Die Filterzeit des Drehzahlreglers kann zum Herausfiltern von Vibrationen aus dem System sowie von Störungen aus dem Drehgebersignal verwendet werden. Hinweis: Bei schlechtem Encodersignal ist der Wert zu erhöhen.	4,0-10,0	4,0-10,0

7.10 Art der Ansteuerung P19-66

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-66	Digital- Serial	[0] Ansteuerung über Klemmen [1] Bussteuerung DCP3 [2] Bussteuerung DCP4 [3] CanOpen DSP417 Nach Änderung des Ansteuerungstyps muss der Frequenzumrichter von der Versorgungsspannung getrennt werden (Aus-Schalten) und nach dem alle LED's am LCP erloschen sind wieder eingeschaltet werden.

Betrieb mit Busansteuerung DCP3 und DCP4

Der Frequenzumrichter unterstützt das Aufzugprotokoll DCP3 und DCP4. Durch dieses Protokoll werden alle notwendigen Signale und Informationen über die serielle Schnittstelle übertragen. Dadurch kann die Verdrahtung der Eingangssteuersignale für Richtung und Geschwindigkeit reduziert werden.

Anschlüsse

Klemmenleiste	Klemme Nr.	Beschreibung
X60	CS	Chipauswahl
	62	RXD/TXD P
	63	RXD/TXD N
	66	0V
	67	5V

Datenanzeigen

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-73	DCP-Status	Anzeige-Parameter für das DCP-Steuer-Byte und ausgewählte Geschwindigkeit. Für die Anzeige ist die LiftDrive-Software zu benutzen.
1974	BUS STAT	Anzeige-Parameter für DCP-Statusbyte und erweiterter Status zum Aufzugregler. Für die Anzeige ist die LiftDrive-Software zu benutzen.

DCP4-Einstellungen

Mit DCP4 muss der Motor-Drehgeber mit dem Schacht-Drehgeber ausgerichtet sein. Die Aufzugsteuerung überträgt nach jeder Fahrt die aktuelle Schachtposition an den Frequenzumrichter. Die Abweichung des Abstands wird in P19-69 angezeigt. Zur Ausrichtung des Motor-Drehgebers mit Wellen-Drehgeber muss die Abweichung in P19-69 manuell in P19-72 eingegeben werden.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-69	Abgleich Position	Die Positionsabweichung wird nach jeder Fahrt aktualisiert. Es ermöglicht den Abgleich der Restwegfassung. Der Korrekturwert wird ermittelt und angezeigt mit P19-69 = 1. Danach ist der Aufzug beliebig zu verfahren. Die angezeigten Werte bewegen sich im Bereich von 0.950-1.050 (+/-5%). Bei Überschreitung wird der Fehler 225 erzeugt. Bei Abweichungen sind die Anlagendaten zu überprüfen. Hinweis: Ein Abgleich der Restwegfassung ist zwingend notwendig. Der Korrekturwert passt die mechanischen Liftparameter an den Motor-Encoder an. Damit wird eine optimale Positionierung in der Haltestelle erreicht. Der angezeigte Korrekturwert muss dann in P19-72 eingegeben werden.
19-72	DCP4- Restwegkorrektur	Abgleich der Restwegfassung bei DCP4. Hier erfolgt die Eingabe der unter P19-69 ermittelten Korrekturwerte. Die Werte müssen sich um 1 +/- 5 % bewegen. Bei Überschreitung wird Fehler 225 erzeugt. Überprüfen Sie die Anlagendaten bei Abweichungen. Nur wenn P19-72 mit 19-69 ausgerichtet wird, ist eine optimale Annäherung auf Etageebene möglich

Betrieb mit CANopen DSP417

Der Frequenzumrichter unterstützt CANopen DCP417.

Unterstützte Funktionen:

- Netzwerk Management (NMT, Life-Guarding, Heartbeat)
- Profilgeschwindigkeitsmodus
- Profilpositionsmodus mit CANopen-Drehgeber
- EMCY-Telegramm
- Virtuelle Position Drehgeber 3 (für Schlupfmessung)
- Virtuelle Klemme für Fern-Parametrierung und Diagnose
- Vorsteuerungs-Drehmoment bei Start (mit CANopen-Lastmessgerät) in Vorbereitung

Anschluss

Klemmenleiste	Klemme Nr.	Can-Bus
X62	1	k. A.
	2	CAN_Low
	3	CAN_GND
	4	CAN_High
	5	k. A.

HINWEIS: Ist der Frequenzumrichter der letzte Knoten im Netzwerk, ist eine externe Terminierung nach CanOpen-Spezifikation erforderlich. (120 Ohm zwischen CAN-H und CAN-L)

Die Klemmleiste X62 ist oben rechts am Gehäuse.

Die Anschlüsse werden durch Ausbrechen der vorgesehenen Fenster freigelegt.

Drehzahl- Einstellung

Alle Drehzahlsollwerte werden direkt von der Aufzugsteuerung über CAN-Bus eingestellt.

P19-20 Max. Geschwindigkeit.

P19-22 V0 wird zusammen mit P19-19 Einfahrweg zur Definition der Einfahrrampe verwendet.

Alle anderen Geschwindigkeitsparameter werden in CAN-Open DSP417 nicht verwendet.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-66	Digital Serial	[3] CanOpen DCP417
33-90	CAN Node-ID	2 (Werkseinstellung)
33-91	CAN-Baudrate	[21] 250 Kbit/s (Werkseinstellung)

HINWEIS:

Frequenzumrichter nach der Änderung des Steuerungstyps neu starten. (Aus und Einschalten der Spannungsversorgung)

Datenanzeigen

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-73	DCP- Command	Anzeige des DCP- Steuer Byte
19-74	DCP- Status	Anzeige des DCP- Zustands Byte

7.11 Positionsmodus

Im Positionsmodus muss der Motor-Drehgeber mit dem Schacht- Drehgeber ausgerichtet sein. Die Aufzugsteuerung überträgt nach jeder Fahrt die aktuelle Schachtposition an den Frequenzumrichter. Die Abweichung des Abstands wird in P19-69 angezeigt. Zur Ausrichtung des Motor-Drehgebers mit Wellen-Drehgeber muss die Abweichung in P19-69 manuell in P19-72 eingegeben werden.

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-69	Abgleich Position	Die Positionsabweichung wird nach jeder Fahrt aktualisiert. Es ermöglicht den Abgleich der Restwegerfassung. Der Korrekturwert wird ermittelt und angezeigt mit P19-69 = 1. Danach ist der Aufzug beliebig zu verfahren. Die angezeigten Werte bewegen sich im Bereich von 0.950-1.050 (+/-5%). Bei Überschreitung wird der Fehler 225 erzeugt. Bei Abweichungen sind die Anlagendaten zu überprüfen. Hinweis: Ein Abgleich der Restwegerfassung ist zwingend notwendig. Der Korrekturwert passt die mechanischen Liftparameter an den Motor-Encoder an. Damit wird eine optimale Positionierung in der Haltestelle erreicht. Der angezeigte Korrekturwert muss dann in P19-72 eingegeben werden.
19-72	DCP4- Restwegkorrektur	Abgleich der Restwegerfassung bei DCP4. Hier erfolgt die Eingabe der unter P19-69 ermittelten Korrekturwerte. Die Werte müssen sich um 1 +/- 5 % bewegen. Bei Überschreitung wird Fehler 225 erzeugt. Überprüfen Sie die Anlagendaten bei Abweichungen. Nur wenn P19-72 mit 19-69 ausgerichtet wird, ist eine optimale Annäherung auf Etageebene möglich

7.12 Betrieb mit Absolutwertgeber (SSI/EnDat/BISS-C)

Für den Betrieb von PM-Motoren mit Frequenzumrichtern ist es notwendig, die genaue Rotorposition zu kennen. In der Regel wird die Rotorposition mit einem zusätzlichen Singleturn-Absolutwertgeber auf der Rotorwelle ermittelt. Der Danfoss Lift Drive benötigt keinen Absolutwertgeber für den Betrieb von PM-Motoren. Er erkennt die Rotorposition, indem er vor dem ersten Motorstart ein Testsignal erzeugt. Sie können jedoch einen Singleturn-Absolutwertgeber zur Erfassung der Rotorposition verwenden. Es wird empfohlen, nach Abschluss der normalen Inbetriebnahme auf Absolutwertgebertyp zu schalten.

Hinweis: Der Betrieb mit Absolutwertgeber kann nur funktionieren, wenn die Drehgeberrichtung P19-05=0 ist!

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-08	Absolut Encoder Typ	[0] kein Absolutwertgeber aktiv [1] SSI-Drehgeber [2] EnDat-Drehgeber [3] BISS-C
19-09	Absolut Encoder Offset	In neuen Motoren ist der Absolutwertgeber werkseitig installiert, daher ist der Offset 0. Mit den Eingabewert wird der Offset zwischen Absolut-Encoder und Lage der Motorwelle eingestellt. Nach der Eingabe ist der Absolut-Encoder-Offset zu speichern. Par.1964=1. Der Wertebereich ist 0 bis 8192. Der Wert 8192 entspricht 360°. Par.19-09 =-1. Für Absolut-Encoder kann der Absolutwert im Parameter angezeigt werden. Par.19-0=-2. Der Encoder-Offset kann mit der nächsten Rückholfahrt, nach Stopp, ermittelt werden (z. B. nach Geberwechsel). Hinweis: Für Inkrement-Encoder ist kein Offset einzugeben. Parameter 19-09 = 0. Hat der Motorhersteller für Motoren mit Absolut-Encoder einen mechanischen Abgleich gemacht, ist es in der Regel nicht notwendig, ein Offset einzugeben. Zur Sicherheit ist der Offset zu prüfen. Par.19-09=-1. [-2] Bestimmung des Geber- Offset Der Encoder-Offset wird mit der nächsten Rückholfahrt ermittelt. Der Offset wird nach Stopp ermittelt. [-1] Für Absolut-Encoder kann der Absolutwert in Parameter 19-98 angezeigt werden. Keine Bewegung des Antriebs möglich [0-8192] Offset Absolut-Encoder
19-98	Absolutwertgeber-Position	Anzeige der vom Absolutwertgeber ermittelten Rotorlage nach Power on. Ist P19-09 =-1, wird die Anzeige der Rotorlage kontinuierlich aktualisiert. Der Wert wird nach der Netz-Einschaltung aktualisiert.

7.13 Betrieb mit USV, Evakuierungsmodus

Beim Betrieb mit USV ist es ggf. erforderlich, die Richtung der Last zu kennen. Der Frequenzumrichter erkennt bei jedem Start automatisch die leichte Lastrichtung.

Lastrichtung

Die bestimmte Lastrichtung kann mittels eines Digitalausgangs ausgegeben werden. Siehe Parameter 19-84. Bei Auszugsteuerungen, die die Verwendung der vorhandenen Lastrichtung nicht zulassen, kann der Frequenzumrichter die leichte Richtung unabhängig ansteuern. Siehe Parameter 19-86, [2X] oder [3X].

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-85	Lastrichtung	[-1] Leere Kabine, Lastrichtung abwärts [1] Beladene Kabine, Lastrichtung aufwärts

Bei einer leeren Kabine sollte die Lastrichtung P19-85 =1 sein. Falls nicht, ist der Parameter 19-84 auf Lastrichtung invers einzustellen. P19-84 =2.

Kabinenlast	Lastrichtung	P19-85	Ausgang X59.X
Leer	Auf	1	0
Beladen	Ab	-1	1

Die Kabinenlast wird unmittelbar nach dem Öffnen der mechanischen Bremse gemessen. Für eine ordnungsgemäße Funktion ist es wichtig, den Wert im Parameter 19-14 für die Bremsverzögerung lang genug einzustellen.

USV-Modus

Soll mittels einer USV mit verringerter Leistung evakuiert werden, so muss dies dem Frequenzumrichter mittels Signals am Eingang X57.8 oder per serieller Kommunikation mitgeteilt werden. Im USV-Modus wird die Geschwindigkeit immer auf die Evakuierungsgeschwindigkeit (P19-22) begrenzt.



Bei Netzausfall darf die Versorgung während des Betriebs nicht von 3~ auf 1~ wechseln und umgekehrt. Der Ausfall der normalen Versorgung muss zum Stoppen des Aufzugs führen. Anschließend kann der Antrieb zur Evakuierung angesteuert werden. Tritt während der Evakuierung die normale Versorgungsspannung auf, muss der Antrieb vor dem Wechsel der Versorgungsspannung gestoppt werden!

7.14 Betrieb VVC+ ohne Rückführung für Asynchronmotoren

Der Frequenzumrichter kann Asynchronmotoren ohne Drehgeber bei Regelung ohne Rückführung betreiben.

Funktion	Parameter	Parametername	Einstellung empfohlene Werte	Anmerkung
Grundeinstellung	P32-00	Inkrementaler Signaltyp	[0] Keine	Es ist kein Drehgeber erforderlich
Bremsen öffnen	19-13	Bremsanzugverzögerung	300-1000 ms	Motormagnetisierungszeit vor dem Freigeben der Bremse.
	19-14	Bremsenlüftzeit	0-500 ms	Verzögerung des Geschwindigkeitssollwerts bis die Bremse vollständig geöffnet ist.
Start	19-55	a Anfahren, Anfahrbeschleunigung	100 - 200 mm/s ²	Um ein Zurückrollen der Kabine zu vermeiden, ist es ggf. notwendig, mit der Linearstartfunktion schnell auf die Mindestgeschwindigkeit zu beschleunigen.
	19-56	Anfahrgeschwindigkeit	0,050 - 0,100 m/s	
	19-57	Anfahrzeit	200 - 1000 ms	
Bremsen schließen	P2-21	Bremse schließen bei Motordrehzahl	0-300 U/min	Bremse schließen bei Motordrehzahl
	P19-15	Bremse zu	300-100 ms	Zusätzliche Magnetisierungszeit zum Halten der Last, bis die Bremse vollständig geschlossen ist.

7.15 Erweiterte Einstellungen

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-86	Sonderfunktion	[00] Standardsteuerung [x1] S imple C ontrol, Freigabefunktion über Richtungseingänge [x2] Dir=V0, Ansteuerung ohne V0 [x3] SC + Dir=V0 [x4] S oft- S top at D irection=0, Soft-Stopp bei Richtung [x5] SSD + SC [x6] SSD + Dir=V0 [x7] SSD + SC + Dir=V0 [1x] S hort F loor function, Kurzhaltestellenfahrt [2x] U SV-Betrieb, Evakuierung in Lastrichtung Nur für Anwendungen im offenen Regelkreis (ohne Encoder) verwendet; bei geschlossenem Regelkreis (mit Encoder) hat die Einstellung keine Funktion. [3x] SF + USV

Simple Control, Freigabefunktion über Richtungseingänge

Mit Simple Control kann der Betrieb gestartet werden, nachdem ein Richtungssignal ansteht an Klemme 32 oder 33. Die Aktivierungssignale (Drive enable) werden normal verdrahtet. Die Motorschütze K1 und K2 werden von dem Frequenzumrichter geschaltet. Dies kann Digitalausgang X59.4 oder Relais 1 sein. (P19-67 Funktion Relais 1= [3] Motorschütze). Das heißt, dass bei der Einstellung eines Richtungssignals und eines Geschwindigkeitssignals der Relaiskontakt von K12 geschaltet wird, was zum Schalten der Motorschütze und des Freigabesignals an Klemme 27 und X57.1 führt.

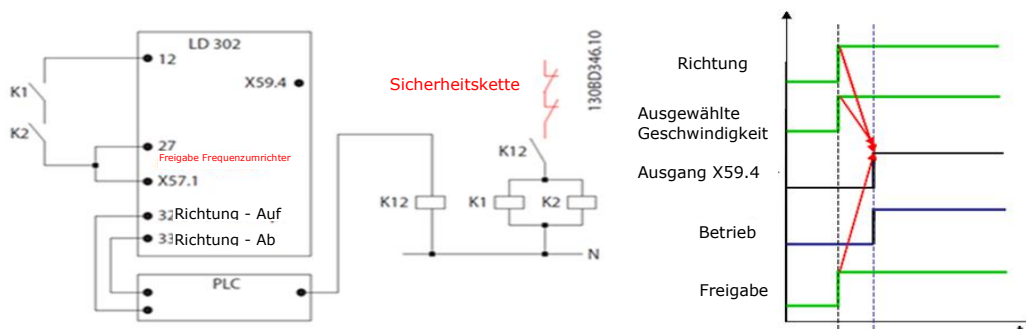


Abbildung: Parameter 19-86 Sonderfunktion = [0] Standardansteuerung.

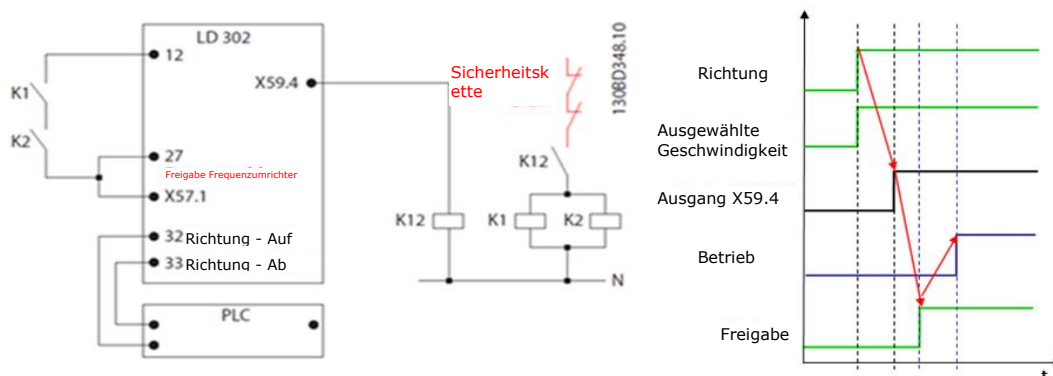


Abbildung: Parameter 19-86 Sonderfunktion = [1] Freigabefunktion über Richtungseingäng.

Dir=V0

Diese Funktion nutzt die Richtungssignale auf und ab für V0. Die Einfahrgeschwindigkeit V0 ist immer aktiv, wenn ein Richtungssignal aktiv ist. Die schnellere Geschwindigkeit hat die höchste Priorität. Wenn die schnelle Geschwindigkeit deaktiviert ist, ist langsame Geschwindigkeit aktiv. Diese Funktion kann mit allen Ansteuerungsprofilen verwendet werden, bei denen die Einfahrgeschwindigkeit V0 die geringste Priorität hat. Gilt für P19-50 Einfahrmodus = 1 oder 8.

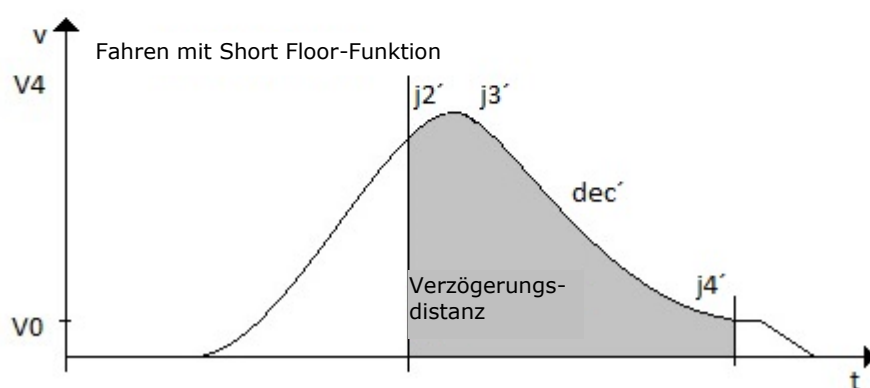
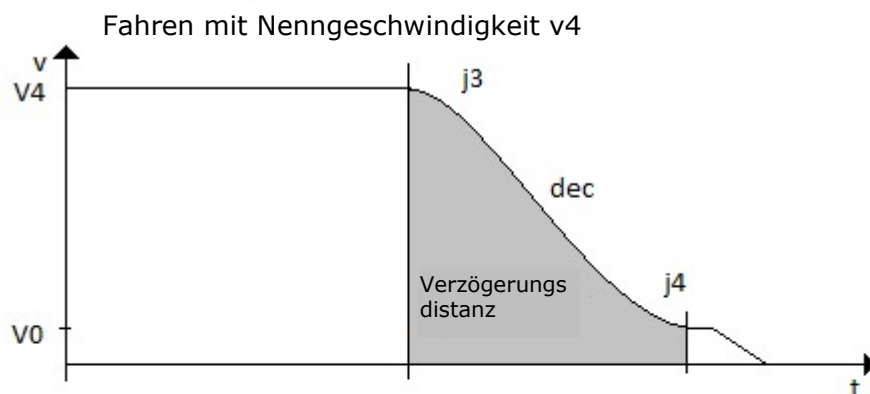
Softstop bei Richtung = 0

Bei Deaktivierung der Richtungssignale während der Fahrt wird ein Softstopp ausgeführt. Die mechanischen Bremsen werden bei Stillstand geschlossen. Die Funktion kann in Kombination mit Inspektionskästen verwendet werden, um bei einer Inspektions-Fahrt über das Richtungssignal zu stoppen.

Short Floor function, Kurzhalttestellenfahrt

Der Lift Drive führt die Short Floor-Funktion aus, wenn die ausgewählte Geschwindigkeit aufgrund von kurzen Etagedistanzen nicht erreicht werden kann. Der Ruck j_2 , j_3 und j_4 und die Verzögerung werden neu berechnet und auf die Verzögerungsdistanz der

Nennengeschwindigkeit $V4$ angewendet. Folglich verschiebt sich der Zeitpunkt der Einfahrt für die Einfahrtsgeschwindigkeit $V0$. Ein Übersteuern sowie eine lange Dauer der langsamen Geschwindigkeit werden verhindert. Die Short Floor-Funktion ist nur für die Nennengeschwindigkeit $V4$ verfügbar.



USV-Betrieb, Evakuierung in Lastrichtung

Ist diese Funktion aktiviert, wird der Frequenzumrichter den Aufzug bei aktiviertem USV-Eingang unabhängig von den vorgegebenen Richtungssignalen in Leichtlastrichtung betrieben.

7.16 Verwendung der Klemmen T27 und X57.1

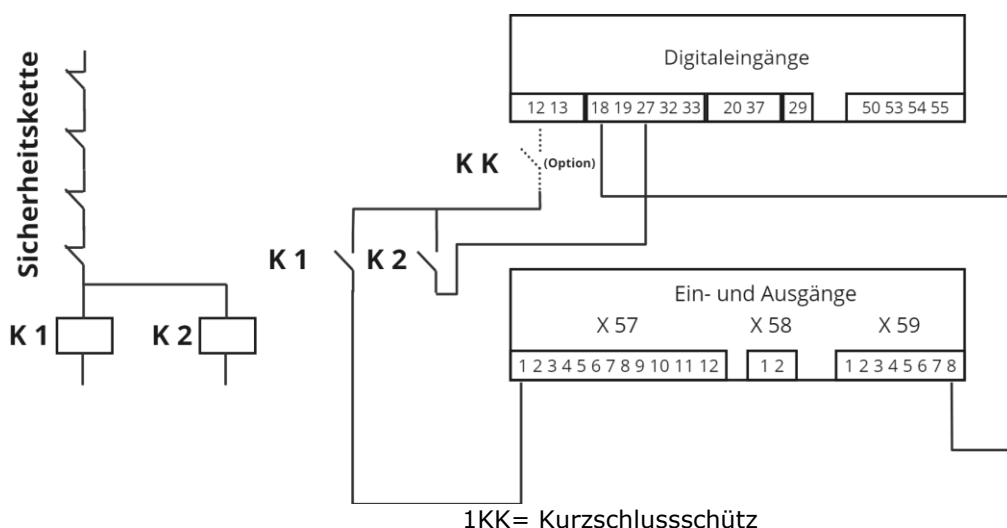
Folgende Schaltungsbeispiele stellen Anwendungen der Klemmen T27 und X57.1 dar. Diese sind als Beispiel zu verstehen und müssen mit den Anforderungen der jeweiligen Steuerung abgeglichen werden. Auch können die Beispiele beliebig miteinander verknüpft werden. Folgende Funktionen werden durch die Digitaleingänge T27 und X57.1 zur Verfügung gestellt:

1. Lastfreies Schalten am Ausgang des Frequenzumrichters
2. Schnellhalt (Freilauf) im Falle einer geöffneten Sicherheitskette
3. Schnellhalt (Freilauf) im Falle eines aktiven Kurzschlusses an den Motorwicklungen
4. Überwachung der Motorschütze oder Relais für den STO (Siehe Kap XX)

Beide Digitaleingänge T27 und X57.1 dürfen nicht fest mit 24 VDC gebrückt werden und müssen vor jeder Fahrt den Zustand „1“ haben und nach jeder Fahrt abgeschaltet werden. Sonst ist keine erneute Fahrt möglich.

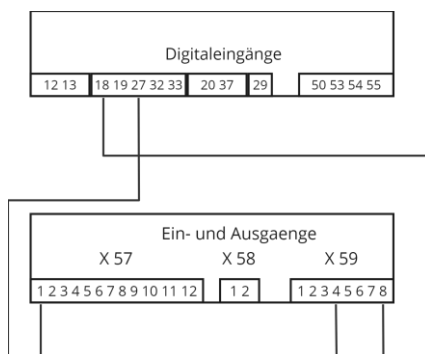
Verwendung Überwachung Motorschütze und optional mit Kurzschlusschaltung für die Motorwicklungen (NC).

- Anlage mit Relais oder Schütze für Motor, wahlweise STO und optional mit Kurzschlusschaltung für die Motorwicklung (NC).



Kurzanleitung VLT Lift Drive LD302

- Anlage ohne Relais und Schütze für Motor, Kurzschluss oder STO



Funktion Ausgänge, Klemme X59.1 – X59.7

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-84	Funktion X59.1-7	Funktionen von Ausgang X59.1 – X59.7 Parameter 19-84 zeigt einen siebenstelligen Wert an. Jede Stelle steht für die Ausgänge X57.1 bis 7. Die Ausgänge werden dargestellt mit einer der 7-stelligen Anzeige XXXXXX. Die Zuweisung der Ausgänge ist von links nach rechts für den Ausgang X59.7 bis X59.1. Ein Parameterwert 0,1,2,3 oder 8 definiert die Ausgangsfunktion für jede Dezimalstelle. Ausgangsfunktionen: Wenn der Wert einer Dezimalstelle 0 ist, gilt die für diesen Ausgang vorgelegte Werkseinstellung. X59.1 = Übergeschwindigkeit X59.2 = Kontrollgeschwindigkeit 1 X59.3 = Kontrollgeschwindigkeit 2 X59.4 = Ausgang Schütze X59.5 = Bereit X59.6 = Übertemperatur X59.7 = Stillstand Position erreicht Um die Funktion eines oder mehrerer Ausgänge zu ändern, kann man an der jeweiligen Stelle den entsprechenden Wert eintragen: 1: Ausgabe der Lastrichtung Siehe Kapitel Lastrichtung, P19-85. 2: Ausgabe Lastrichtung invers Zweck ist die Anpassung zur Umkehrung der Steuerlogik. 3: Warnung Richtungswechselzähler Siehe Kapitel Richtungswechselzähler. Wenn der Zähler unter den Warnwert fällt, kann diese Ausgangs- Funktion verwendet werden, um in der Liftsteuerung einen

		niedrigen Zählerwert anzuzeigen. 4: Störung Umrichter Brems-IGBT. Fehler, Kurzschluss Bremswiderstand Mit dieser Ausgangs- Funktion kann der Steuerlogik ein kritischer Fehler des Brems-IGBT oder Bremswiderstands angezeigt werden. Im Falle eines solchen Fehlers muss die Stromversorgung des Antriebs unterbrochen werden, um mögliche Risiken wie Überlastung / Brand zu vermeiden. 5: Kurzschluss- Schütz (stillstand) Mit dieser Ausgangs- Funktion kann der Antrieb ein externes Kurzschlussrelais ansteuern, um die Motorwicklungen eines PM-Motors kurzzuschließen. 6: Geschwindigkeit $V > 0,2 \text{ m/s}$ Diese Funktion liefert ein geschwindigkeitsbezogenes Ausgangssignal, wenn die tatsächliche Geschwindigkeit höher als $0,2 \text{ m/s}$ ist. 7: Start aktiviert (Siehe P 19-67) Der Frequenzumrichter ist bereit und hat den Start übernommen. Mit dieser Rückmeldung können die fehlenden Richtungs- bzw. Drehzahl-signale nachgereicht werden. Diese Funktion wird von manchen Lift-Steuerungen benötigt. 8: Stopp nächste Haltestelle, im Fall eines Bremsen Fehlers Wird durch die Überwachung der mechanischen Bremsen während des Betriebs ein Fehler festgestellt, kann dieses Signal von der Steuerung des Aufzugs genutzt werden, um auf der nächstmöglichen Etage anzuhalten. Ziel ist es, Bewegungen gegen geschlossene Bremsen auf ein Minimum zu beschränken.
--	--	--

Lastrichtung

19-85	Lastrichtung	[-1] Leere Kabine, Lastrichtung abwärts [1] Beladene Kabine, Lastrichtung aufwärts
-------	--------------	--

Überwachungsfunktionen

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-65	Überwachungen	[000] Überwachung nicht aktiv [xx1] Bremslüftüberwachung - Schließer. Überwachung der Bremsen-Rückmeldekontakte-Schließer, Eingang X57.9 und 10. [xx2] Bremslüftüberwachung - Öffner. Überwachung der Bremsen-Rückmeldekontakte-Öffner, Eingang X57.9 und 10. [x1x] Geschwindigkeitsbegrenzer-Schließer. Geschwindigkeitsbegrenzer-Schließer, Kl. 19. [x2x] Geschwindigkeitsbegrenzer-Öffner. Geschwindigkeitsbegrenzer-Öffner, Klemme 19. [xx3] Überwachung der Bremskraft. Überwachung der Bremskraft über SBU. [1xx] Schützüberwachung, Klemme 27 und X57.1. [2xx] Überwachung Sicherer Stopp (STO), Klemme 37. [3xx] Schützüberwachung und Sicherer Stopp (STO), Klemme 27, Klemme X57.1 und Kl. 37.

Überwachung der mechanischen Bremse gemäß DIN EN 81-20

Der Applikationscontroller MCO361 kann die Rückmeldekontakte der mechanischen Haltebremse überwachen. Die Überwachung kann sowohl mit Öffner-Kontakten (NC) als auch mit Schließer-Kontakten (NO) durchgeführt werden. Im Falle eines erkannten Fehlers wird ein erneutes Anfahren verhindert (Verriegelung). Das Anfahren ist erst nach einem Reset wieder möglich. Fahrten mit zu geringer Fahrtdauer (Kürzer als Bremsüberwachung Verzögerungszeit P19-87) werden nicht überwacht. Ein erneutes Anfahren ist erst möglich, wenn die Bremse geschlossen ist.

Die Verriegelung bleibt auch bei einer Unterbrechung der Stromversorgung aktiv.

Siehe Kapitel „Reset von Fehlern mit Verriegelung“

Ein Fehler wird erkannt, wenn:

- beim Empfang des Fahrbefehls mindestens eine Bremse nicht geschlossen ist.
 - Fehler mech. Bremse 1
- während der Fahrt mindestens eine Bremse nicht öffnet (Dauer Konstantfahrt) mindestens für Wert in Parameter 1987 (Sekunden)
 - Fehler mech. Bremse 2
- nach Beendigung einer regulären Fahrt mindestens eine Bremse nicht innerhalb der Zeit in Parameter 1987 schließt.
 - Fehler mech. Bremse 3

Kurzanleitung VLT Lift Drive LD302

Zustände und Reaktionen	Ausgangs- zustand für mechanische Bremsen	Status der Rückmeldung an Eingang X57.9 und X57.10	Status der Auswertung P19-87	Reaktion des Lift Drive
Vor dem Öffnen der mechanischen Bremse (vor der Fahrt)	0	Abgefallen	x	x
	0	Nicht abgefallen	x	Fehler mech. Bremsen 1
Vor dem Schließen der mechanischen Bremse	1	Freigegeben	x	x
	1	Nicht freigegeben	1	Fehler mech. Bremsen 2
Nach dem Schließen der mechanischen Bremsen	0	Abgefallen	x	x
	0	Nicht abgefallen	1	Fehler mech. Bremsen 3

0 = nicht aktiv; 1 = aktiv; X = nicht verwendet

HINWEIS

Es gelten die Hinweise unter dem Punkt „Ein Fehler wird erkannt, wenn:“

Zum Schutz vor Manipulation lässt sich die Überwachung der mechanischen Bremsen nach der Aktivierung nur durch eine Werkseinstellung wieder deaktivieren. Ein Wechsel der Kontaktlogik ist jederzeit möglich.

HINWEIS

Die Überwachung nach DIN EN 81-20 ist vorhanden, wenn im Parameter 19-90 die Kennung A3 vorhanden ist. Beispiel: S_ **A3** _B_X.XXT/RXXX.

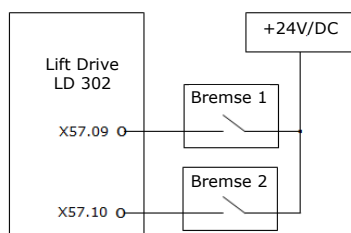


Abbildung: Anschlussdiagramm Bremsenüberwachung mittels Schließkontakten (NO), P 19-65 = [x1]

Testanleitung für die Installation:

Bei der Inbetriebnahme des Aufzugs und nach jeder Änderung der Verdrahtung sowie bei jeder ersten oder wiederkehrenden Prüfung muss die ordnungsgemäße Funktion der Bremsüberwachung überprüft werden. Im Stillstand ist jeweils eine Bremse manuell zu öffnen und es muss ein Fahrbefehl gegeben werden. Nach Erhalt des Fahrbefehls muss der Frequenzumrichter die Meldung „Fehler mech. Bremse 1“ ausgeben. Der Start wird gesperrt und der Frequenzumrichter wird verriegelt. Die manuell gelöste Bremse kann jetzt wieder geschlossen werden. Der Fehler kann durch Einstellen mit P19-64 = -1 oder gleichzeitiges Drücken der LCP-Tasten [Back] + [Reset] zurückgesetzt werden.



Reset von kritischen Fehlern siehe Kapitel Reset von Fehlern mit Verriegelung.

Das Verfahren muss mit der zweiten Bremse wiederholt werden. Die Reaktion des Frequenzumrichters muss der obigen Beschreibung entsprechen. Falls die Reaktion des Frequenzumrichters nicht wie beschrieben ist, liegt ein Fehler oder eine Manipulation vor. Bei Bedarf muss die Verkabelung überprüft, ggf. korrigiert oder ausgetauscht werden. Nach der Beseitigung des Fehlers muss die komplette Prüfung wiederholt werden. Falls die manuelle Betätigung der Bremsen nicht möglich ist, ist eine Simulation des Zustands „Bremse gelöst“ am entsprechenden Signaleingang mit einer Brücke an 24 V DC oder eine Unterbrechung des Signals erforderlich.

Überwachung der Bremskraft nach DIN EN 81-20

P19-65=XX3

Die Lift- Applikation überwacht die Bremsleistung über das Drehmomentverhalten des Motors.

Schritte zur Inbetriebnahme:

1. Stellen Sie die ordnungsgemäße Liftfunktion her
2. Empfohlene Einstellung für P19-16=10 %
3. Messen der Bremsenlüftzeit, P19-14=-1, Lift starten
4. Bremskraftüberwachung aktivieren, P19-65=XX3
5. Bremsüberwachungsverzögerung messen, P19-87=-1, Lift starten, leere Kabine
6. Drehmomentverhalten messen, P19-91=-1, Lift starten und durch den gesamten Schacht fahren
7. Ausgang X59 einstellen auf „Stop nächste Haltestelle, im Fall eines Bremsen Fehlers“ (siehe P19-84, Funktion X59)

Testanweisung für die Installation:

1. Testmodus aktivieren, P19-77=-1
2. Test Bremskraft Bremse 1, P19-78=11, Lift starten, leere Kabine, Fehler 272, TRIP-LOCK
3. Test Bremskraft Bremse 2, P19-78=12, Lift starten, leere Kabine, Fehler 273, TRIP-LOCK
4. Test Bremse 1 öffnet nicht, P19-78=13, Lift starten, leere Kabine, Fehler 274, TRIP-LOCK
5. Test Bremse 2 öffnet nicht, P19-78=14, Lift starten, leere Kabine, Fehler 274, TRIP-LOCK



Reset von kritischen Fehlern siehe Kapitel Reset von Fehlern mit Verriegelung.

Überwachung Geschwindigkeitsbegrenzer

P19-65 = x1x [Schließer, no]/ x2x [Öffner, nc]

Die Rückmeldung eines Geschwindigkeitsbegrenzers kann vom Lift Drive überwacht werden. Zu diesem Zweck kann der Digitaleingang, Klemme 19, an der Steuerkarte verwendet werden. Die Funktion kann nicht mit der Standby-Funktion des Frequenzumrichters kombiniert werden, da diese denselben Digitaleingang nutzt.

Die Funktion verriegelt den Frequenzumrichter, wenn eine der folgenden Situationen erkannt wird.

- Startsignal empfangen und keine Änderung des Signalpegels von „0“ zu „1“ wurde zuvor erkannt.
- Während der Fahrt nach Änderung des Signalpegels von „1“ auf „0“.

Die Verriegelung bleibt auch bei einer Unterbrechung der Stromversorgung aktiv. Die Verriegelung ist spannungsausfallsicher gespeichert, bis mittels Eingabe P19-64= -1 oder der gleichzeitigen Betätigung der Tasten [Back]+[Reset] ein Reset durchgeführt wird.

Die Überwachung kann mit Schließerkontakten (NO) sowie mit Öffnerkontakten (NC) erfolgen.



Reset von kritischen Fehlern siehe Kapitel „Reset von Fehlern mit Verriegelung“

Funktionsbeschreibung:

- Bei jedem Start wird überprüft, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer zuvor von „0“ zu „1“ geschaltet wurde. Ist dies nicht der Fall, wird davon ausgegangen, dass eine fehlerhafte Verdrahtung, defekte Schütze oder ein Kurzschluss an 24 V die Ursache sein können. Der Lift Drive erzeugt einen Alarm und eine Verriegelung, da dies als gefährlichen Fehlfunktion betrachtet wird.
 - Der folgende Fehler wird erzeugt:
 - 249 Fehler Geschwindigkeitsbegrenzer

- Während des Betriebs wird der Signalpegel des Geschwindigkeitsbegrenzer ebenfalls überwacht. Wenn der Signalpegel auf „0“ abfällt, wird ein Alarm erzeugt und der Frequenzumrichter verriegelt. Dies wird auch als gefährliche Fehlfunktion der Überwachungsvorrichtung betrachtet.
 - Der folgende Fehler wird erzeugt:
 - 249 Fehler Geschwindigkeitsbegrenzer

Nach der Erkennung einer gefährlichen Fehlfunktion der Geschwindigkeitsbegrenzer Kontakte bleibt der Lift Drive funktionsunfähig (gesperrt).

Die Verriegelung bleibt auch bei einer Unterbrechung der Stromversorgung aktiv. Die Verriegelung ist spannungsausfallsicher gespeichert, bis mittels Eingabe P19-64= -1 oder der gleichzeitigen Betätigung der Tasten [Back]+[Reset] ein Reset durchgeführt wird.



Reset von kritischen Fehlern siehe Kapitel Reset von Fehlern mit Verriegelung.

Überwachung der Motorschütze, P19-65 = 1xx / 3xx

Die Digitaleingangssignale X57.1 und Klemme 27 an der Steuerkarte können durch getrennte Verdrahtung zur Überwachung der Motorschütze verwendet werden. Die Überwachung erfolgt mit Schließerkontakten [NO]. ie Funktion verhindert den Start des Frequenzumrichters, wenn eine der folgenden Situationen erkannt wurde.

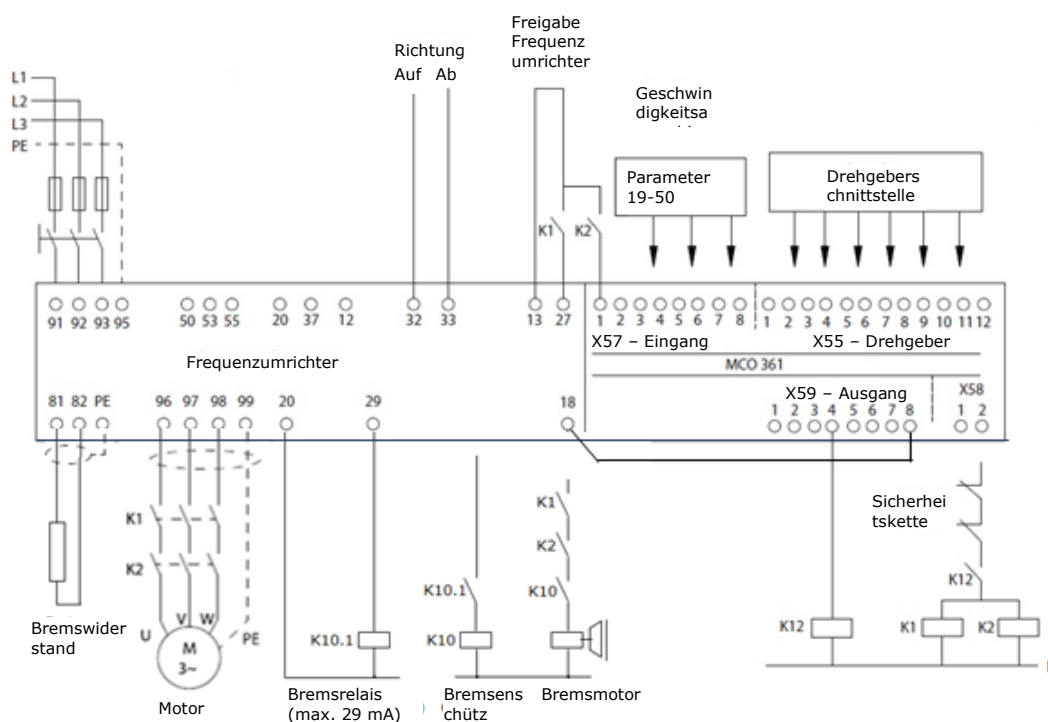
- Startsignal empfangen und keine Änderung des Signalpegels von „0“ zu „1“ der Rückmeldung wurde zuvor erkannt
- Nach dem Empfang eines Startsignals und der Ausgabe der Signalschütze an X59.4 schaltet der Signalpegel der Istwertkontakte nicht in einem Zeitfenster von 10 Sekunden auf einen hohen Pegel.

Nach der Erkennung einer gefährlichen Fehlfunktion der Motorschütze bleibt der Lift Drive gesperrt. Zur Implementierung der Überwachung der Motorschütze muss die entsprechende Verdrahtung vorgenommen werden. Die Kontakte der Motorschütze K1 und K2 müssen wie unten gezeigt separat an die Klemmen 27 und X57.1 angeschlossen werden.



HINWEIS

Reset von kritischen Fehlern siehe Kapitel Reset von Fehlern mit Verriegelung.



Fehlermeldungen:

- Bei jedem Start wird überprüft, ob die Motorschütze zuvor ausgeschaltet wurden. Ist dies nicht der Fall, wird davon ausgegangen, dass eine fehlerhafte Verdrahtung, defekte Schütze oder ein Kurzschluss an 24 V die Ursache sein können. Der Lift Drive erzeugt einen Alarm und eine Verriegelung, da dies als gefährlichen Fehlfunktion betrachtet wird.
 - Je nach der Ursache wird eine der folgenden Fehlermeldungen erzeugt:
 - 253 CO1_T27 ein , - 254 CO2_X57/1 ein
- Wenn der Signalpegel der Kontakte nach dem Empfang eines Startsignals und der

Ausgabe der Motorschütze an X59.4 nicht in einem Zeitfenster von 10 Sekunden auf „1“ schaltet, wird ein Alarm erzeugt und der Start wird abgebrochen. Der Frequenzumrichter wird nicht verriegelt, da dies nicht als kritischer Fehler betrachtet wird, was zu einem sicheren Zustand führt.

- Je nach der Ursache wird eine der folgenden Fehlermeldungen erzeugt:
- 251 CO1_T27 aus, - 252 CO2_X57/1 aus

Test der Funktion

Um die Funktion zu testen, kann einer der beide Eingänge T27 oder X57.1 verwendet werden und dauerhaft mit 0 V/DC verbunden werden. Bitte trennen Sie die ursprüngliche Verdrahtung vorher von dem Anschluss, um Kurzschlüsse zu vermeiden. Bei einem aktiven Startbefehl und einer Verzögerung von max. 10 s erzeugt der Frequenzumrichter einen Alarm, wie unter Funktionsbeschreibung beschrieben. Nach dem Test muss die Verdrahtung, wie im Schaltplan vorgesehen, wieder hergestellt.



Reset von kritischen Fehlern siehe Kapitel Reset von Fehlern mit Verriegelung.

Überwachung Sicherer Stopp, STO

P19-65 = 2xx / 3xx

Mit dieser Funktion kann STO (Safe Torque Off) überwacht werden. Dies gewährleistet die Erkennung von fehlerhaften Anschlüssen der Installation bei jedem Start. Diese Funktion ist nur bei einem Betrieb mit Motorschützen relevant.

Test der Funktion

Für den Test muss die Verdrahtung am STO entfernt werden (Klemme 37). Die Klemme 37 ist dann fest mit 24V/DC (Klemme 12) zu verbinden. Eine Fehlermeldung erfolgt erst zu Beginn der zweiten Fahrt. Erfolgt nach dem zweiten Start kein Signalwechsel wird der Frequenzumrichter verriegelt und die Fehlermeldung 259 (STO T37 ein) erzeugt. Nach dem Test ist die ursprüngliche Verdrahtung wieder herzustellen.



Reset von kritischen Fehlern siehe Kapitel Reset von Fehlern mit Verriegelung.

Überwachung Motor und FU

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
P19-86	Überwachung Motor und FU	[1] = Werkseinstellung [XX1] = Überwachung Motor Thermistor [X1X] = Deaktivierung Motorphasen Überwachung

7.17 Standby-Funktion

Die Funktion kann die Leistungsaufnahme des Frequenzumrichters verringern, wenn kein Betrieb erforderlich ist. Alle Digitalausgänge und alle Relais werden ausgeschaltet. Wenn die Steuerkartentemperatur 56 °C überschreitet, wird der Lüfter mit einer reduzierten Geschwindigkeit von 50 % gestartet.

Die Standby-Funktion kann mit einem Eingangssignal an der Eingangsklemme 19 oder über das DCP-Telegramm aktiviert werden. Die Standby- Funktion ist nicht aktiv, wenn die Überwachungsfunktion für einen Geschwindigkeitsbegrenzer, P19-65 = x1x/x2x, gewählt wird.

7.18 Testfahrmodus

19-60	Testfahrmodus	[1] Test mechanische Übersetzung. Der Frequenzumrichter verfährt um eine Treibscheibenumdrehung. Kann zur Überprüfung der mechanischen Einstellungen verwendet werden. [2] Fang lösen. Drehmomentstöße zum Lösen der Kabine aus dem mechanischen Fang.
-------	---------------	--

Funktion mechanische Übersetzung

Parameter 19-60 = 1. Nach dem Start im Inspektionsmodus wird der Frequenzumrichter bei geringer Geschwindigkeit gestartet (oder V0 muss angesteuert werden)???. Nach einer Umdrehung der Treibscheibe wird der Motor gestoppt. Dreht sich die Treibscheibe nicht genau um eine Umdrehung, ist der Durchmesser der Treibscheibe anzupassen (P19-10).

7.19 Aus dem Fang lösen

Funktion lösen aus dem Fang

Parameter 19-60 = 2. Nach dem Start im Inspektionsmodus wird die mechanische Bremse geöffnet und es werden periodische Drehmomentstöße auf den Motor angewendet, um die Kabine aus dem Fang zu lösen. Das Lösen aus dem Fang darf nur in Richtung „AUF“ erfolgen. Die Funktion wird automatisch deaktiviert, nachdem sich die Kabine 100 mm bewegt hat oder nachdem der Frequenzumrichter durch ein Steuersignal gestoppt wurde.

7.20 Richtungswechselzähler

Für Seile mit Kunststoffmantel können die folgenden Zähler zur Bestimmung der Wechselzyklen benutzt werden. Bei Geräteausfall oder nach Werkseinstellung können die Zählerstände verloren gehen. Daher sollte eine weitere, externe Zähleinrichtung vorhanden sein.

Richtungswechselzähler 1:

Richtungswechselzähler 1 ist in der Werkseinstellung deaktiviert. Er kann durch Eingabe in Parameter 19-71 (Zähler setzen) aktiviert werden.

Der Wertebereich für diesen Zähler ist 1 bis 16 000 000. Nach jeder Fahrt mit geänderter Richtung wird der Zählerwert Parameter 19-93 (Richtungszähler 1) um eins reduziert.

Warnschwelle:

Wenn der Zählwert die Warnschwelle unterschritten hat, wird dies mittels Digitalausgang signalisiert. Der entsprechende Ausgang kann durch Setzen der Ausgangs-Funktionalität auf den Wert 3 in Parameter 19-84 definiert werden. Weiterhin erscheint am LCP eine Meldung im Stillstand, wenn keine weiteren Warnungen vorliegen. Das Erreichen der Warnschwelle wird im Ereignisspeicher festgehalten.

Zählerstand Null:

Der Aufzug verfährt nicht mehr im Normalbetrieb. Ein Signal wird am Digitalausgang ausgegeben. Lediglich mittels Ve (V0) und Rückholgeschwindigkeit kann die Kabine noch bewegt werden. Um die Sperre aufzuheben, muss mittels Parameter 19-71 ein neuer Wert für Zähler 1 eingegeben werden. Richtungswechselzähler 1 kann nur durch eine Werkseinstellung (alle Daten gehen verloren) wieder deaktiviert werden.

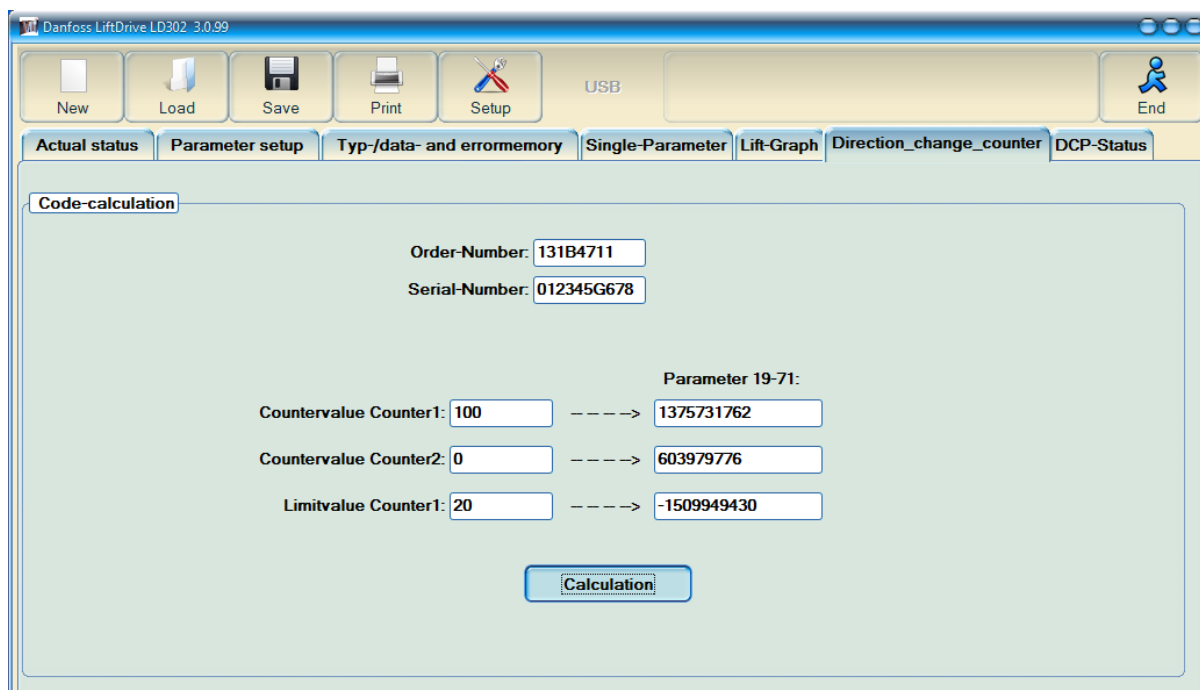
Richtungswechselzähler 2:

Richtungswechselzähler 2 ist immer aktiv. Die Zählrichtung ist positiv. Der Anzeigeparameter P19-94 hat einen Wertebereich von 0 bis 2147483646. Nach dem Erreichen des Maximalwertes beginnt der Zähler wieder bei Null.

Mittels Parameter 19-71 kann der Richtungswechselzähler 2 im Bereich von 1 bis 16 000 000 vorbelegt werden.

Zähler und Limits setzen:

Die Eingabe erfolgt codiert für die Zählwerte und Grenzen in Parameter 19-71. Enthalten in der Eingabe ist die Information, ob Richtungswechselzähler 1, Richtungswechselzähler 2 oder die Warnschwelle für Richtungswechselzähler 1 gesetzt werden soll. Zur Ermittlung der Eingabewerte wird das Setup-Tool benötigt. Im Setuptools muß der Karteikartenreiter Direction change counter ausgewählt werden. Zur Erzeugung der codierten Eingabewerte für P19-71 muß im Feld Order-Number die Bestellnummer (P15-46) und im Feld Serial-Number die Seriennummer (P15-51) des Frequenzumrichters eingegeben werden. Nun können in den drei Feldern die Sollwerte für die Zähler eingetragen werden. Mit der Auswahl des Calculation Buttons werden die Eingabewerte für P19-71 generiert.



Order-Number: 131B4711
Serial-Number: 012345G678

Parameter 19-71:

Countervalue Counter1:	100	----->	1375731762
Countervalue Counter2:	0	----->	603979776
Limitvalue Counter1:	20	----->	-1509949430

Calculation

Anschließend können die Werte nacheinander im Parameter 19-71 eingetragen werden. Der Eingabewert wird von der Anwendung überprüft. Bei erfolgreicher Eingabe wird der Parameter auf „0“ gesetzt.

Sollten die Eingabedaten nicht plausibel sein, erscheint der Wert -1.

Ab der Aktivierung von Richtungswechselzähler 1 gibt Digitalausgang 59.2 nur noch die Zählerwarnung aus. Wird der Zähler deaktiviert (durch Werkseinstellung), gibt X 59.2 einen geschwindigkeitsabhängigen Wert aus.

7.21 Alarm Log

Alarm Log des Frequenzumrichters

Der Alarm Log des Frequenzumrichters wird angezeigt nach dem Drücken der LCP-Taste [Alarm Log]. Der Alarm Log zeigt eine Liste der letzten 5 Alarmer des Frequenzumrichters an. Um zusätzliche Informationen zu einem Alarmzustand zu erhalten, markieren Sie mit Hilfe der Navigationstasten die betreffende Alarmnummer, und drücken Sie danach die LCP-Taste [OK].

Für genaue Informationen zum Auftreten des Alarms kann die Alarmzeit mit den Betriebsstunden des Frequenzumrichters in der Parametergruppe P15-** angezeigt werden.

Beispiel:

Alarm Log-Zeit: P15-32.* = 1217075 Entspricht 338 Std. 4 min 35 s

Der Alarm ist vor 7 Stunden, 55 Minuten und 25 Sekunden aufgetreten.

Alarm Log des Aufzug-Controllers

Nr.	Name	Parameterbeschreibung
19-80	Fehlernummer	Fehlerspeicher des Aufzug-Controllers MCO361. Anzeige einer Liste der letzten 10 Alarmer / Fehler. Der letzte Fehler hat die Nummer „1“. Mit Par. 19-80 = 1 -10, kann der Alarm / Fehler 1-10 ausgelesen werden.
19-81	Fehlercode	Anzeige des Fehlercodes zu den Fehlernummern in P19-80.
19-82	Fehlerzeit	Anzeige der Fehlerzeit in Stunden [h], zu den Fehlernummern in P19-80.
19-83	Funktion Error log	[0] Alarm, Speichert nur die Alarmer [1] Reset, Löscht den Fehlerspeicher [2] Alarm + Ereignis + Meldung, Speichert die Alarmer, alle Ereignisse und Meldungen

7.22 Reset von Fehlern mit Verriegelung

Falls ein Sicherheitsrelevanter Fehler erkannt wird, ist der weitere Betrieb gesperrt und eine neue Fahrt kann erst durchgeführt werden wenn der Fehler durch fachkundiges Personal zurückgesetzt wurde.

Die Verriegelung bleibt auch bei einer Unterbrechung der Stromversorgung aktiv. Die Verriegelung ist spannungsausfallsicher gespeichert, bis mittels Eingabe P19-64= -1 oder der gleichzeitigen Betätigung der Tasten [Back]+[Reset] ein Reset durchgeführt wird.



Rücksetzen von kritischen Fehlern, Meldung „Drive gesperrt“ mit Parameter P19-64 --> [-1]. darf nur durch geschultes Fachpersonal zurückgesetzt werden.

7.23 Kurzschlussfunktion:

PM Motoren werden in der Praxis kurzgeschlossen, um den Antrieb im Falle eines Fehlers stärker zu verzögern oder die Geschwindigkeit während einer Evakuierung zu begrenzen. Der VLT LiftDrive stellt hierzu folgende Funktionen bereit:

1. Kurzschluss nur bei Spannungsausfall und FU- Störung.
 - Das für den Kurzschluss verwendete Schütz oder Relais ist dauerhaft angezogen und fällt nur bei Spannungsausfall oder Störung am Frequenzumrichter ab. Siehe Parameter 19-67 [1] VLT Bereit.
2. Kurzschluss bei Spannungsausfall, FU-Störung und Schnellhalt.
 - Das für den Kurzschluss verwendete Schütz oder Relais ist dauerhaft angezogen und fällt bei Spannungsausfall, Störung am Frequenzumrichter und bei Fahrabbruch durch Wegnahme der Signale an den Klemmen 27, X57.1 oder 37 ab. Bei serieller Ansteuerung wird die Funktion auch durch einen Fahrabbruch aktiviert. Siehe Parameter 19-67 [2] Kurzschlusschutz.
3. Kurzschluss bei Stillstand.
 - Bei jedem Stillstand wird der Kurzschluss aktiviert.
 - Für Relais 1 siehe Parameter 19-67 [5] Kurzschlusschutz Stillstand.
 - Für Digitalausgänge siehe Parameter 19-84 (5) Kurzschlusschutz Stillstand.

8 Fehlerbehebung



Rücksetzen von kritischen Fehlern, Meldung „Drive gesperrt“ mit Parameter P19-64 --> [-1]. darf nur durch geschultes Fachpersonal zurückgesetzt werden.



Fehler im Alarmprotokoll (Alarm Log Menütaste auf dem LCP) oder Anwendungsprotokoll (P19-80) werden gespeichert, sobald sie auftreten. Alle Protokolle enthalten die zugehörige Betriebszeit in Sekunden. Die Betriebszeit in Sekunden wird aus dem P 15-00 Betriebsstunden von abgeleitet. Softwaretools berechnen automatisch Stunden in Sekunden. Durch Lesen der Protokolle auf dem LCP muss die Betriebszeit manuell umgerechnet werden, indem der Wert von P15-00 mit 3600 multipliziert wird. Bitte prüfen Sie immer, ob die letzte Meldung im Protokoll noch relevant ist, bevor Sie mit der Fehlerbehebung beginnen. Es kann sein, dass das Ereignis in der Vergangenheit aufgetreten ist und nichts mit der aktuellen Situation zu tun hat.

Hoher Motorstrom an Asynchronmotoren

1. Überprüfen Sie die Motornenndaten.
2. Führen Sie die Motoranpassung durch. P19-63 = 1 (Siehe Kapitel „Automatische Motoranpassung, AMA“).

Hoher Motorstrom an PM-Motoren

1. Überprüfen Sie die Motornenndaten.
2. Führen Sie die Motoranpassung durch. P19-63 = 1 (Siehe Kapitel „Automatische Motoranpassung, AMA“).
3. P19-03=-1 can be used in case the movement does not work. (Please check P 19-05 after the following operation. If the value of P 19-05 is -1 this parameter shall be set back to zero and two motor phases need to be changed.)
4. Überprüfen Sie den Rotorversatz (siehe Kapitel „Betrieb mit Absolutwertgeber“)
5. Deaktivieren Sie den Absolutwertgeber für Testzwecke (siehe Kapitel „Betrieb mit Absolutwertgeber“)

Motorsteuerung versagt im offenen Regelkreis (P 19-62=1)

Die Standardeinstellungen des Antriebs sind auf normalen Betrieb und Arbeitszyklus ausgerichtet. Es wird erwartet, dass die richtigen Motordaten für den Betrieb bereitgestellt werden. (S1, S3, S6-Daten) Falls der Strom während des Normalbetriebs höher als 100 % des Nennmotorstroms ist, ist es ratsam, den Nennstrom des Motors an die Situation anzupassen. Bitte beachten Sie, dass Strom und Drehmoment in einem proportionalen Verhältnis zueinanderstehen. Sobald also der Nennstrom (P1-24) erhöht wird, sollte das Nenndrehmoment (P1-26) proportional erhöht werden.



Bitte beachten Sie, dass auch folgende Motordaten eingegeben werden müssen! Bei einer Änderung des Nennstroms müssen Drehzahl, Nenndrehmoment und Polzahl eingegeben werden. Nach diesen Änderungen ist eine erneute automatische Motoranpassung (P19-63) zwingend erforderlich.

Beispiel: Motornennstrom (Typenschild) 10A, Motornenndrehmoment 500 Nm
Betriebsstrom 20 A.

Kurzanleitung VLT Lift Drive LD302

In diesem Beispiel ist der Betriebsstrom deutlich höher als der Nennstrom.

Lösung:

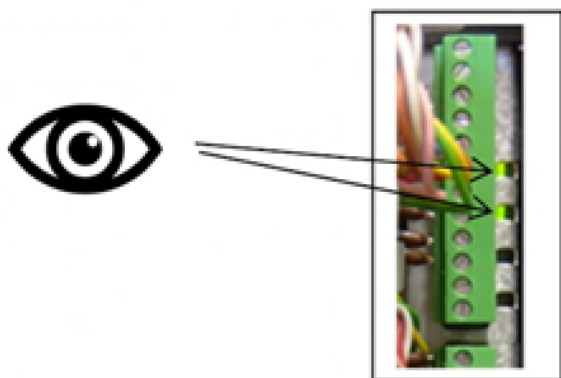
- P1-24 Nennstrom auf 20A ändern
- P1-25 Nenndrehzahl auf Typenschildwert ändern
- P1-26 Nenndrehmoment auf 1000 Nm ändern
- P1-39 Polzahl auf Typenschildwert ändern
- AMA durchführen (P19-63=1 und starte im Inspektionsmodus die Messung)

Geräusche von Motor oder Frequenzumrichter beim Motorbetrieb

Prüfen Sie die Eingangsversorgung auf Spannungseinbrüche und Symmetrie.

Motorgeräusche, Drehgeberfehler, instabiler Betrieb

- Überprüfen Sie die Abschirmung von Motor- und Drehgeberkabel.
- Überprüfung der Encoder LED's, Klemme X55.



Leuchten die LED's nicht wenn der Encoder dreht, überprüfen Sie:

- die Encoder- Verdrahtung an Klemmleiste X55, Klemme 1 bis 8.
- wenn Par. 19-98 =2
 - o die Encoder- Verdrahtung an Klemmleiste X55, Klemme 9 bis 12.

Alarm Erdschluss bei Start

Überprüfen Sie auf eine Inkompatibilität zwischen Netz- und Motoranschluss.

Sporadisches A38 während des Betriebs

Überprüfen Sie die EMV-gerechte Installation der Motor- und Steuerleitungen. Achten Sie insbesondere auf großflächige Schirmverbindungen und ausreichende Erdung der Komponenten und Anlagenteile. Siehe Kapitel 10

9 Anhang

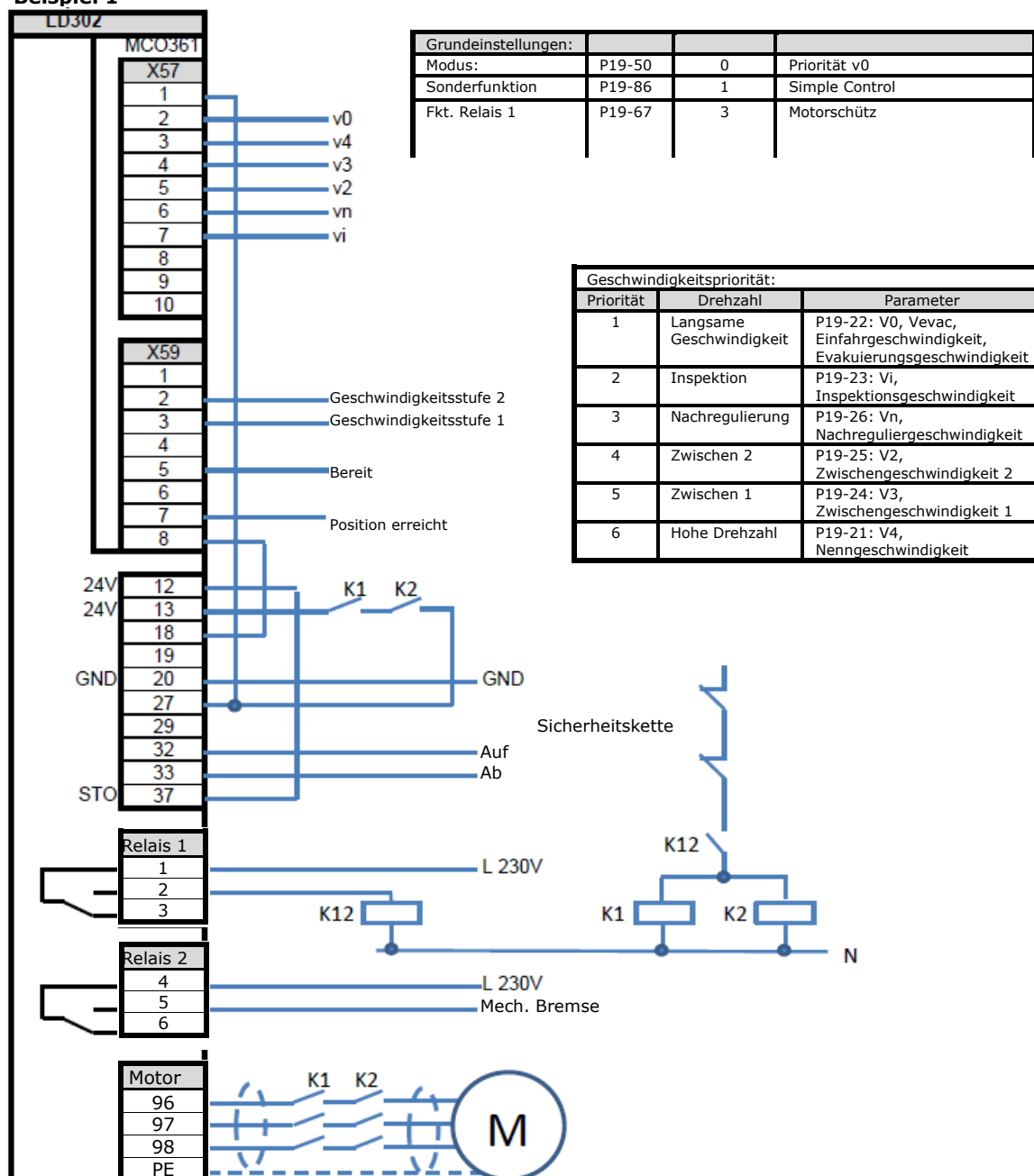
Verdrahtungsbeispiele mit Parametereinstellungen

Modus 0, digital, Priorität niedrige Geschwindigkeit

Beispiel 1: Modus 0, Digital-Geschwindigkeitsauswahl, Priorität niedrige Geschwindigkeit, Priorität Richtung Auf

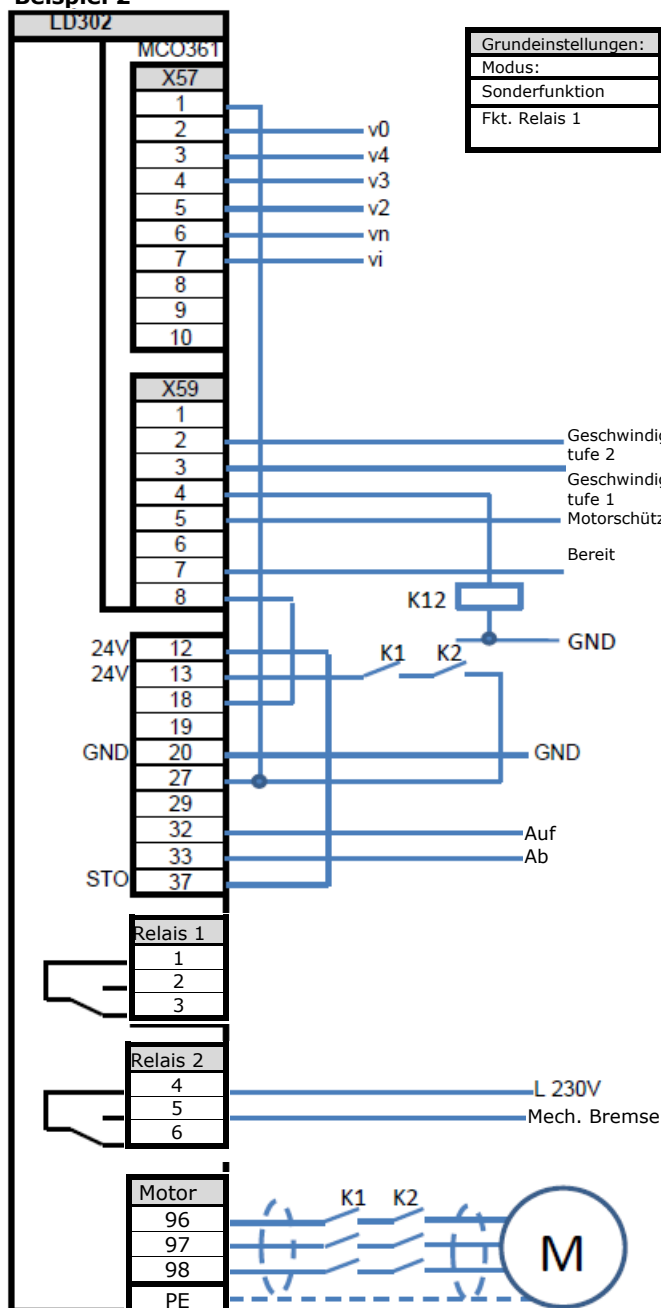
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 6	Priorität: geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischengeschwindigkeit 1 und max. Geschwindigkeit.
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

Beispiel 1



Modus 0, digital, Priorität niedrige Geschwindigkeit

Beispiel 2: Modus 0, Digital-Geschwindigkeitsauswahl, Priorität niedrige Geschwindigkeit, Priorität Richtung Auf	
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter, Ausgang X59.4
Geschwindigkeiten: 6	Priorität: geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischen 2, Zwischen 1, max. Geschwindigkeit
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

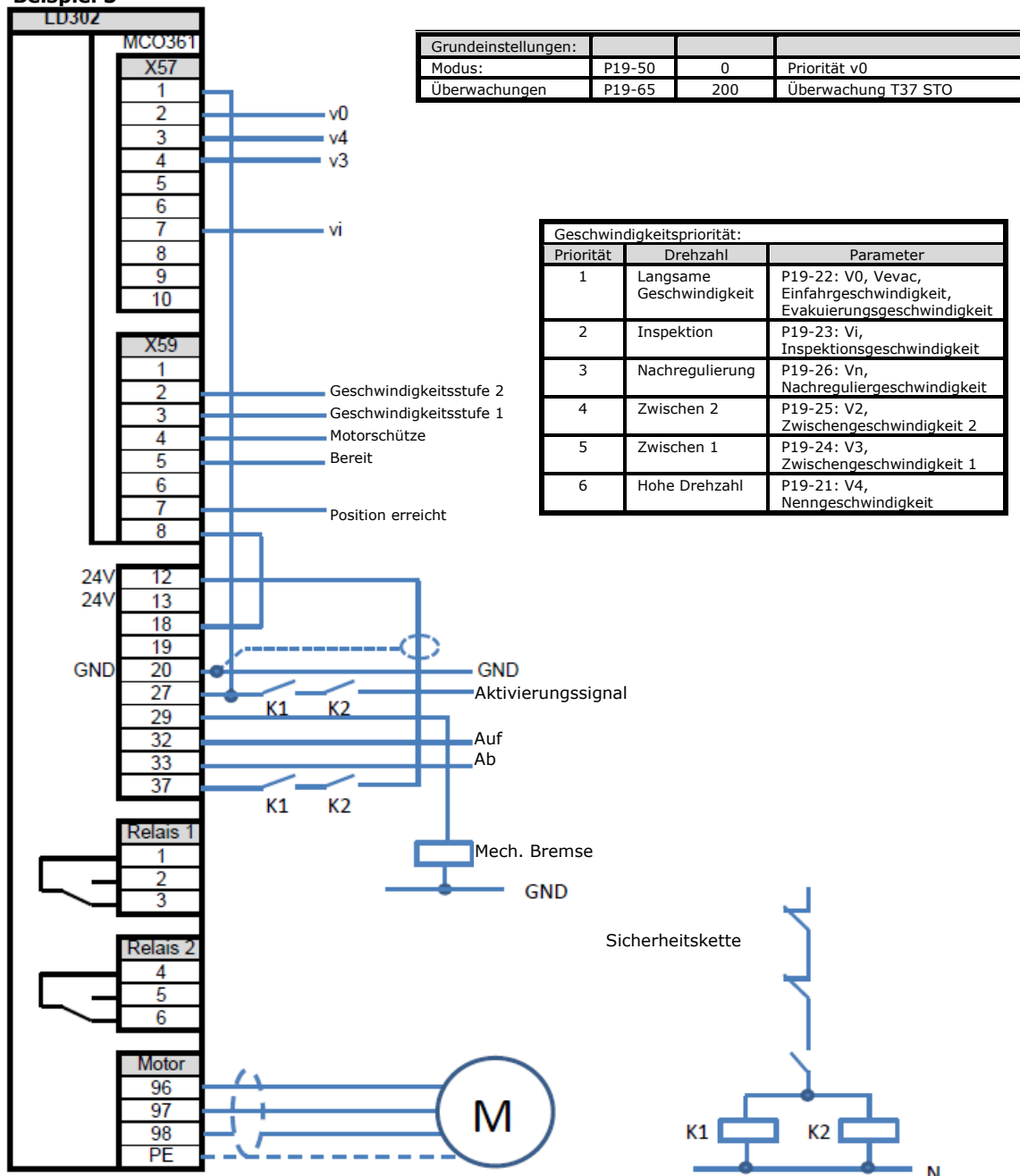
Beispiel 2


Grundeinstellungen:			
Modus:	P19-50	0	Priorität v0
Sonderfunktion	P19-86	1	Simple Control
Fkt. Relais 1	P	3	Motorschütz

Geschwindigkeitspriorität:		
Priorität	Drehzahl	Parameter
1	Langsame Geschwindigkeit	P19-22: V0, Vevac, Einfahrgeschwindigkeit, Evakuierungsgeschwindigkeit
2	Inspektion	P19-23: Vi, Inspektionsgeschwindigkeit
3	Nachregulierung	P19-26: Vn, Nachregulierungsgeschwindigkeit
4	Zwischen 2	P19-25: V2, Zwischengeschwindigkeit 2
5	Zwischen 1	P19-24: V3, Zwischengeschwindigkeit 1
6	Hohe Drehzahl	P19-21: V4, Nenngeschwindigkeit

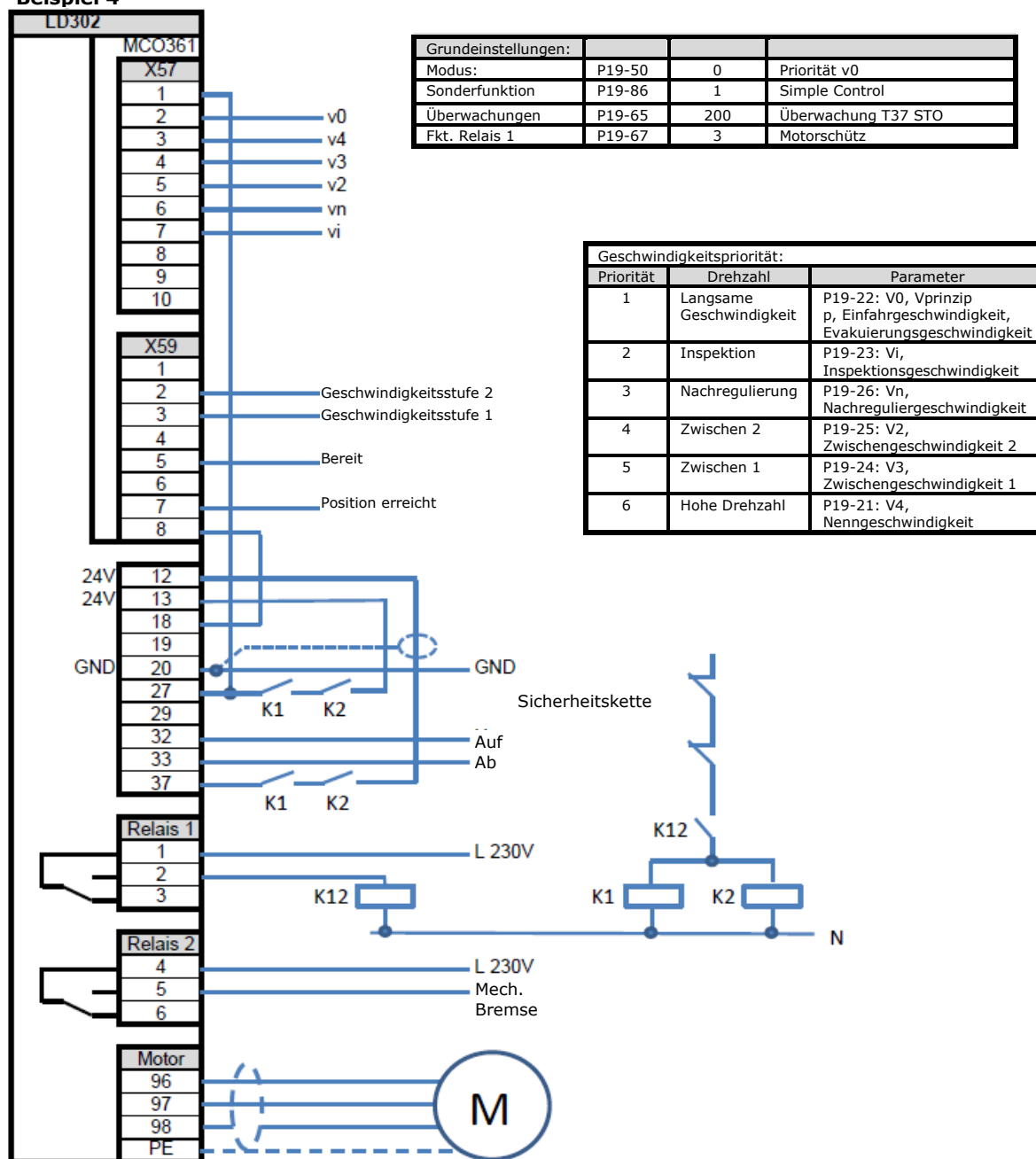
Modus 0, 24-V-Steuersignale an Aufzug-Controller verwendet

Beispiel 3: Modus 0, nur 24-V-Steuersignale an Aufzug-Controller verwendet	
Konfiguration:	Ohne Motorschütze werden nur 24-V-Steuersignale an Aufzug-Controller verwendet
Geschwindigkeiten: 6	Priorität: geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischen 2, Zwischen 1, max. Geschwindigkeit
Startsignal:	Start mit Aktivierungssignal von Aufzug-Controller, Sicherheitsrelais gesteuert von Aufzug-Controller

Beispiel 3


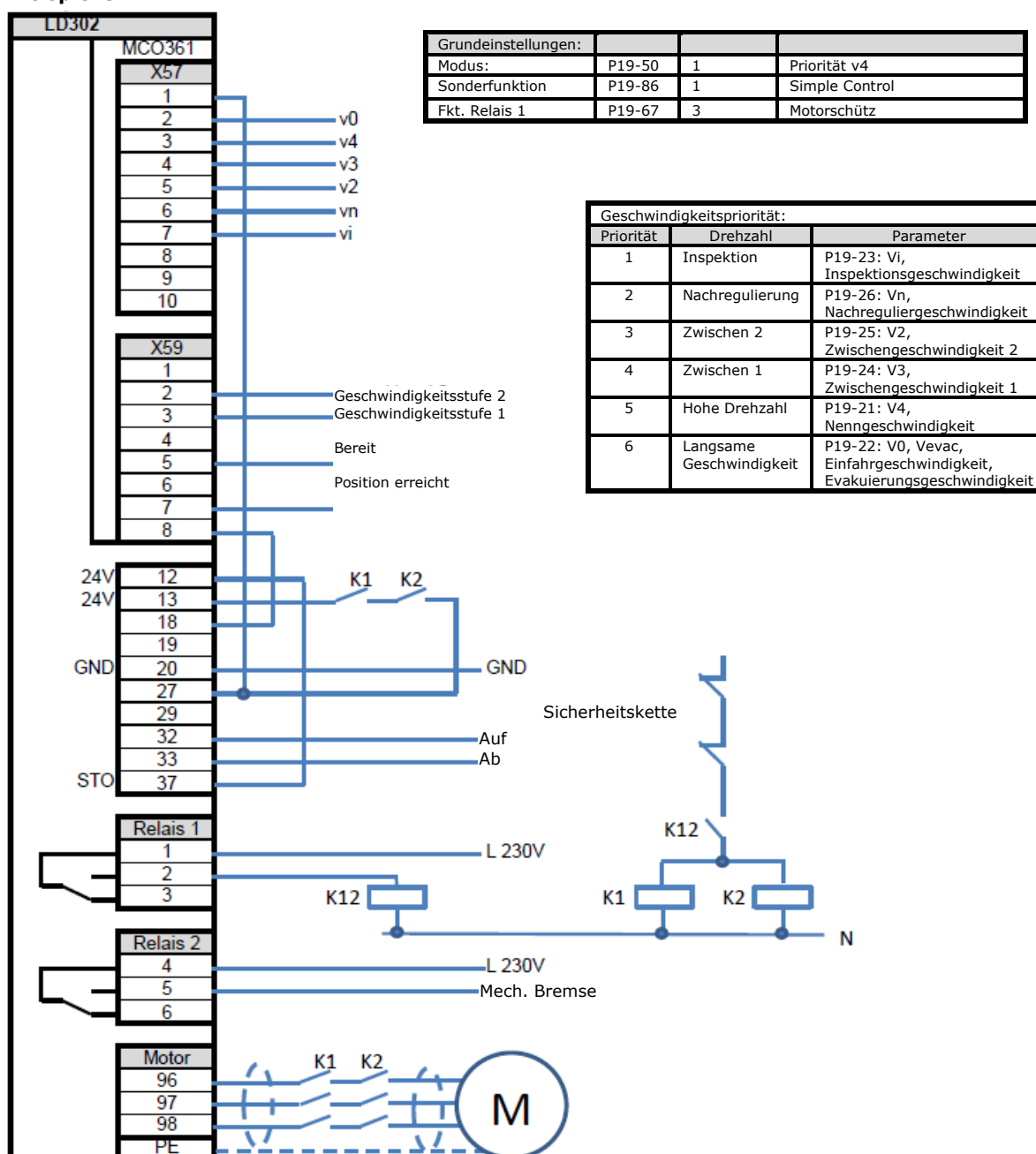
Modus 0, digital, Priorität niedrige Geschwindigkeit

Beispiel 4: Modus 0, Digital-Geschwindigkeitsauswahl, Priorität niedrige Geschwindigkeit, Priorität Richtung Auf	
Konfiguration:	Ohne Motorschütze
Geschwindigkeiten: 6	Priorität: geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischengeschwindigkeit 1 und 2, max. Geschwindigkeit.
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

Beispiel 4


Modus 1, digital, Priorität hohe Geschwindigkeit

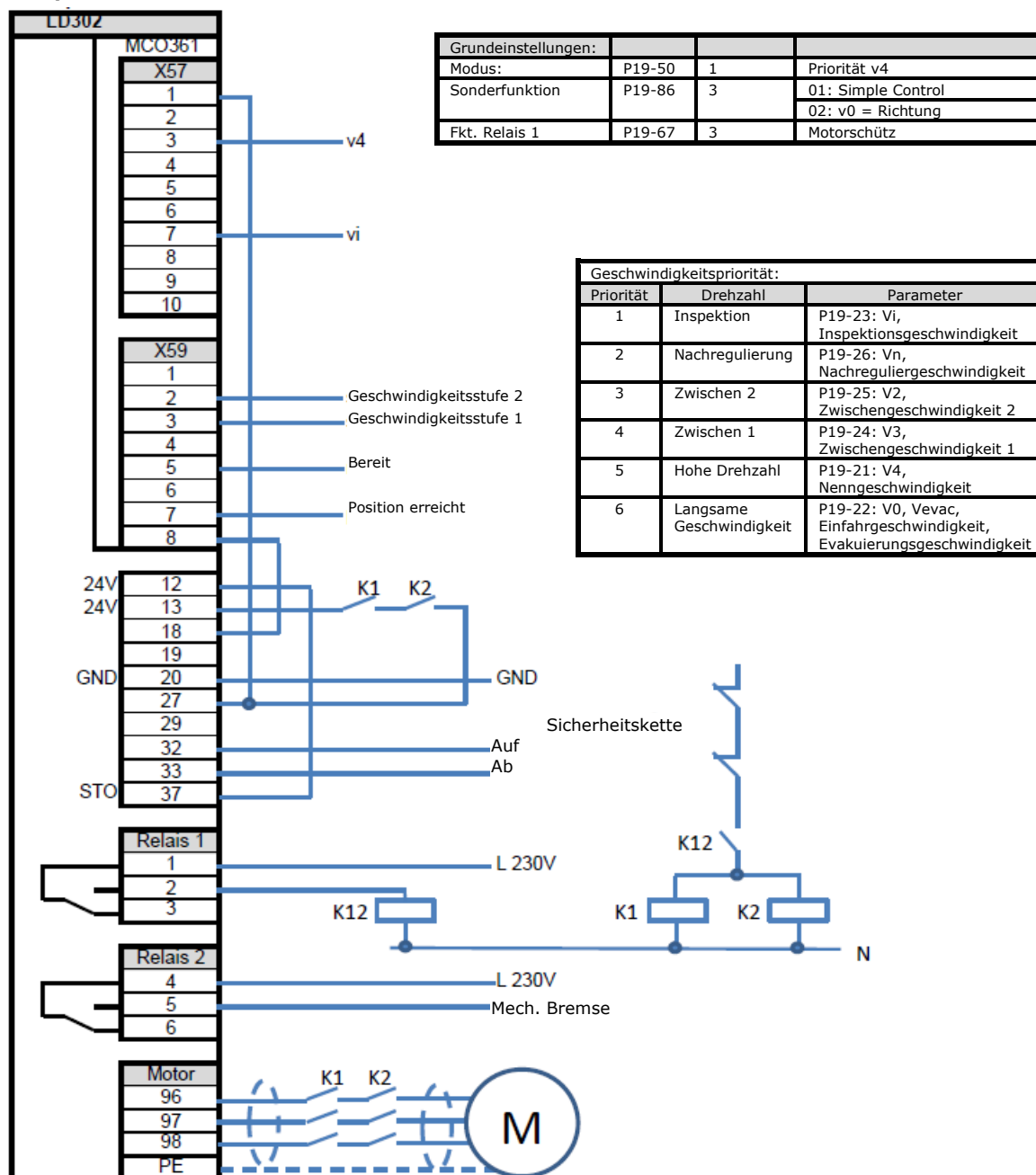
Beispiel 5: Modus 1, Digital-Geschwindigkeitsauswahl, Priorität hohe Geschwindigkeit, Priorität Richtung Auf-	
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 6	Priorität: geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischengeschwindigkeit 1 und 2, max. Geschwindigkeit.
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

Beispiel 5


Modus 1, Richtung geringe Geschwindigkeit

Beispiel 6: Modus 1, geringe Geschwindigkeit mit Richtungssignal	
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 3	Priorität: geringe Geschwindigkeit, Inspektion, hohe Geschwindigkeit
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

Beispiel 6



Beispiel 7: Modus 4, Binäre Geschwindigkeitsauswahl 1, Priorität Richtung Auf	
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 6	Geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischengeschwindigkeit 3, 2, 1, max. Geschwindigkeit
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

LD302

MCO361

X57

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

X59

1
2
3
4
5
6
7
8

24V
24V
18
19
GND
20
27
29
32
33
STO
37

Relais 1

1
2
3

Relais 2

4
5
6

Motor

96
97
98
PE

SL1
SL2
SL3

Geschwindigkeitsstufe 2
Geschwindigkeitsstufe 1
Bereit
Position erreicht

K1 K2

GND

Auf
Ab

L 230V

K12

L 230V
Mech.
Brems

K1 K2

M

Sicherheit

K12

K1 K2

N

Grundeinstellungen:			
Modus:	P19-50	4	Priorität v0
Sonderfunktion	P19-86	1	Simple Control
Fkt. Relais 1	P19-67	3	Motorschütz

Geschwindigkeitsauswahl:				
Drehzahl	SL3	SL2	SL1	Parameter
Langsame Geschwindigkeit	0	0	1	P19-22: V0, Vevac, Einfahrgeschwindigkeit, Evakuierungsgeschwindigkeit
Inspektion	0	1	0	P19-23: Vi, Inspektionsgeschwindigkeit
Zwischen 1	1	0	0	P19-24: V3, Zwischengeschwindigkeit 1
Nachregulierung	1	0	1	P19-26: Vn, Nachregulierungsgeschwindigkeit
Zwischen 2	1	1	0	P19-25: V2, Zwischengeschwindigkeit 2
Langsame Geschwindigkeit	0	1	1	P19-21: V4, Nenngeschwindigkeit

Beispiel 8: Modus 6, Binäre Geschwindigkeitsauswahl 2, Priorität Richtung Auf	
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 7	Geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischengeschwindigkeit 3, 2, 1, hohe Geschwindigkeit.
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

LD302

Grundeinstellungen:			
Modus:	P19-50	6	Priorität v0
Sonderfunktion	P19-86	1	Simple Control
Fkt. Relais 1	P19-67	3	Motorschütz

Geschwindigkeitsauswahl:				
Drehzahl	SL3	SL2	SL1	Parameter
Nachregulierung	0	0	1	P19-26: Vn, Nachregulierungsgeschwindigkeit
Langsame Geschwindigkeit	0	1	0	P19-22: V0, Vevac, Einfahrtgeschwindigkeit, Evakuierungsgeschwindigkeit
Inspektion	0	1	1	P19-23: Vi, Inspektionsgeschwindigkeit
Zwischen 3	1	0	0	P19-28: V1, Zwischengeschwindigkeit 1
Zwischen 2	1	0	1	P19-25: V2, Zwischengeschwindigkeit 2
Zwischen 1	1	1	0	P19-24: V3, Zwischengeschwindigkeit 1
Hohe Drehzahl	1	1	1	P19-21: V4, Nenngeschwindigkeit

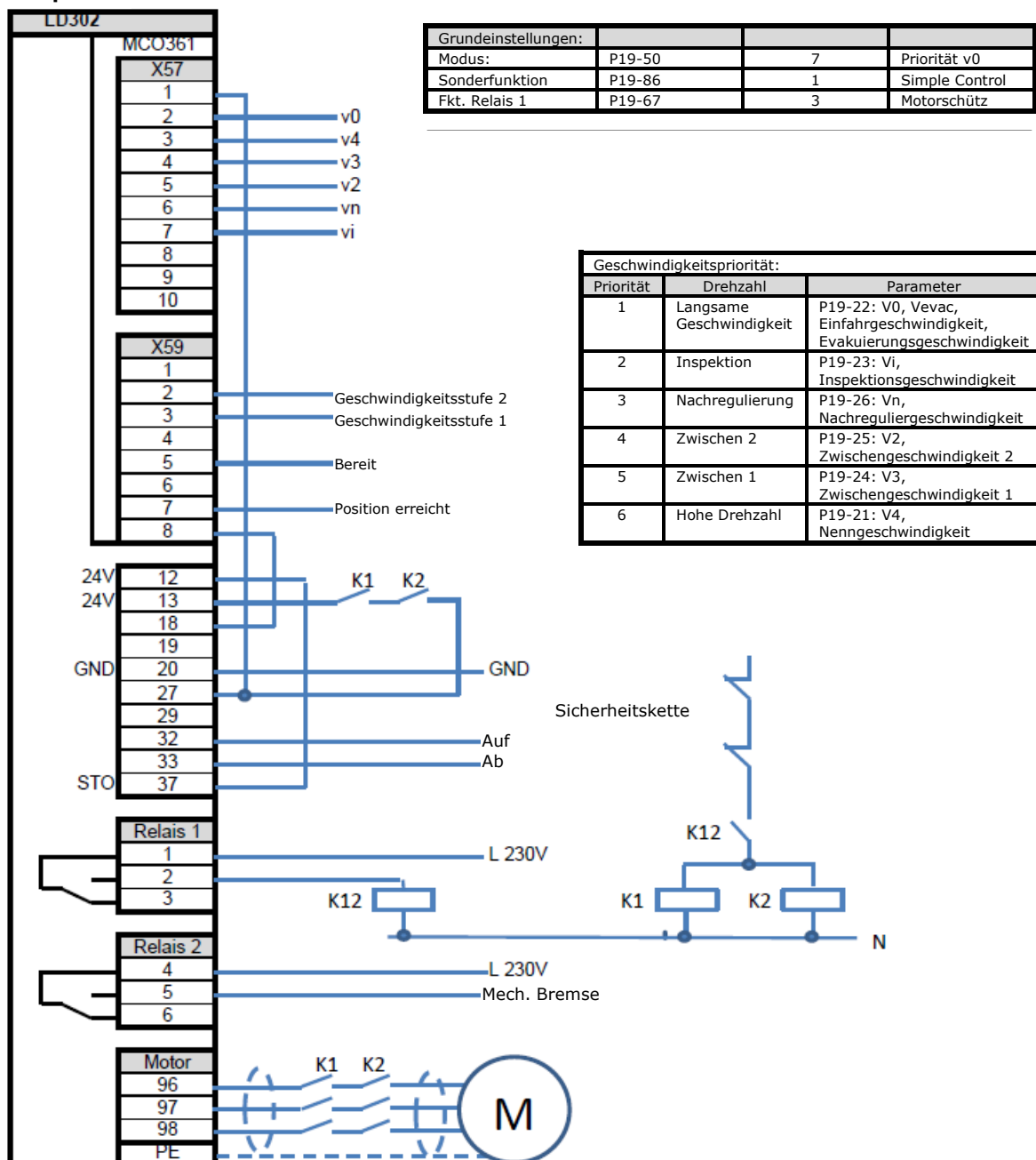
The diagram illustrates the wiring for the LD302 control unit. It shows the connection of various terminals to external components:

- MCO361:** Terminals 1, 2, 3, 4 are connected to SL1, SL2, and SL3 respectively. Terminals 12, 13, 18, 19, 20, 27, 29, 32, 33, 37 are connected to the 24V supply, GND, and STO. Terminals 12, 13, 18, 19, 20, 27, 29, 32, 33, 37 are also connected to the 24V supply, GND, and STO.
- X57:** Terminals 1, 2, 3, 4 are connected to SL1, SL2, and SL3 respectively. Terminals 12, 13, 18, 19, 20, 27, 29, 32, 33, 37 are connected to the 24V supply, GND, and STO.
- X59:** Terminals 1, 2, 3, 4 are connected to SL1, SL2, and SL3 respectively. Terminals 12, 13, 18, 19, 20, 27, 29, 32, 33, 37 are connected to the 24V supply, GND, and STO.
- Relais 1:** Terminals 1, 2, 3 are connected to L 230V, N, and Mech. Bremse.
- Relais 2:** Terminals 4, 5, 6 are connected to L 230V, N, and Mech. Bremse.
- Motor:** Terminals 96, 97, 98 are connected to the motor (M) via a safety chain (Sicherheitskette).

Modus 7, Digital, Priorität niedrige Geschwindigkeit, Priorität Richtung Ab

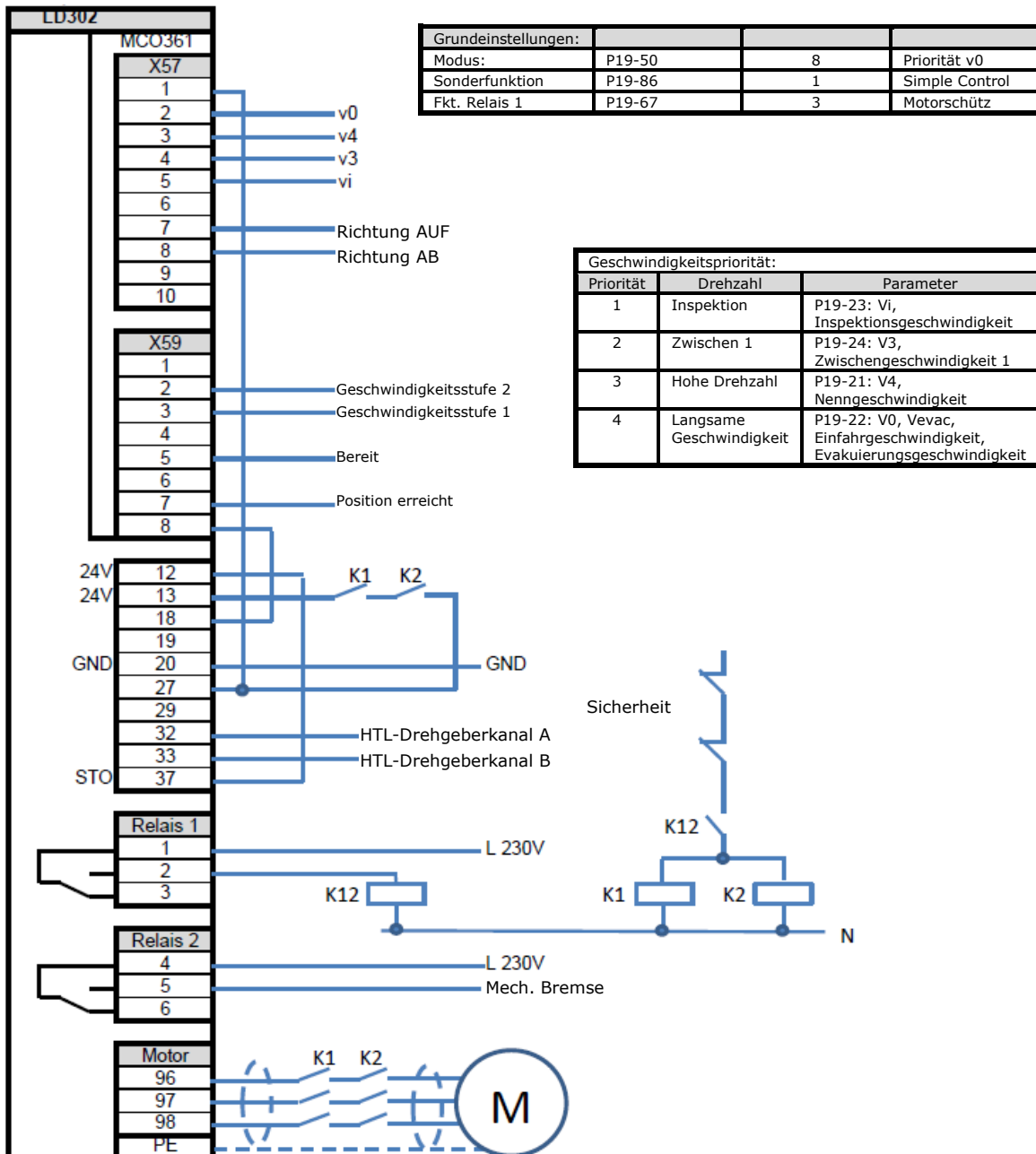
Beispiel 9: Modus 7, Digital-Geschwindigkeitsauswahl, Priorität niedrige Geschwindigkeit, Priorität Richtung Ab	
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 6	Priorität: geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Nachregulierung, Zwischengeschwindigkeit 1 und 2, max. Geschwindigkeit.
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

Beispiel 9



Modus 8, HTL-Drehgeber, Digital 1, Priorität Richtung Auf

Beispiel 10: Modus 8, HTL-Drehgeber, Digital-Geschwindigkeitsauswahl 1, Priorität Richtung Auf	
Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 4	Geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Zwischen 1, max. Geschwindigkeit
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

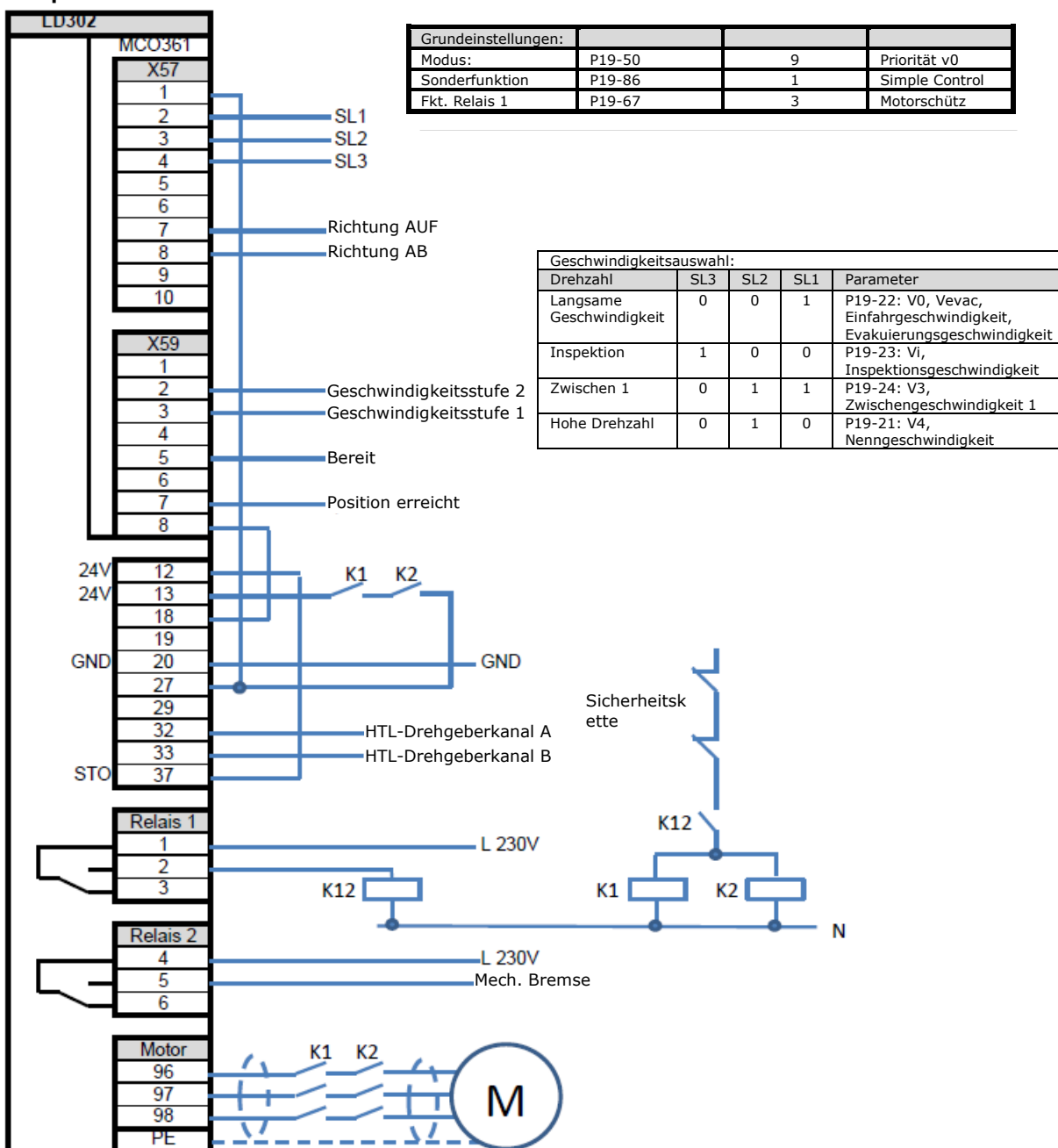
Beispiel 10


Modus 9, HTL-Drehgeber, binär

Beispiel 11: Modus 9, HTL-Drehgeber, Binär-Geschwindigkeitsauswahl, Priorität Richtung Auf

Konfiguration:	Motorschütze gesteuert vom Frequenzumrichter
Geschwindigkeiten: 4	Geringe Geschwindigkeit, Inspektion, Zwischen 1, max. Geschwindigkeit
Startsignal:	Start mit Richtungssignal

Beispiel 11



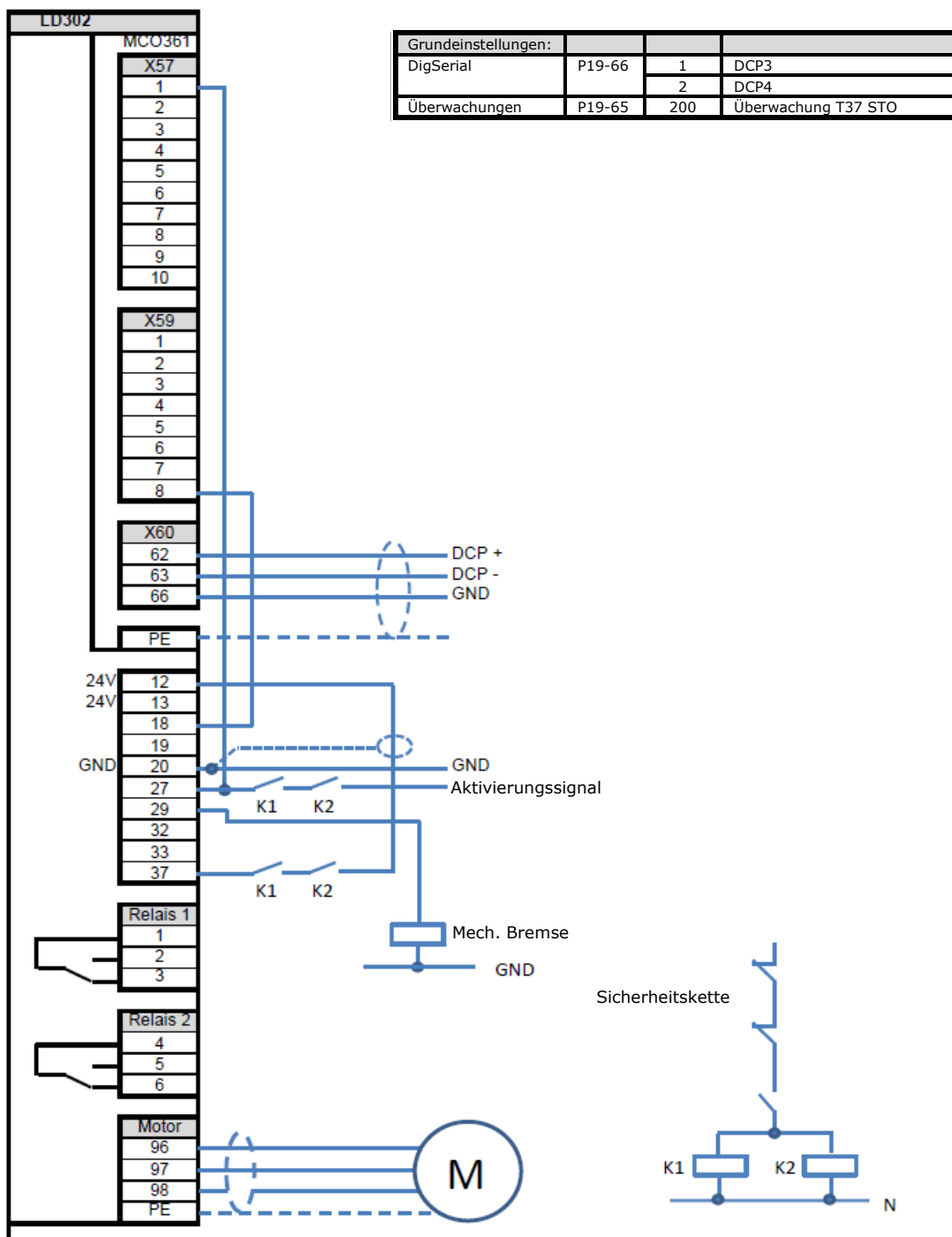
Bussteuerung/DCP3/DCP4

Beispiel 12: Bussteuerung/DCP3/DCP4

Konfiguration: Ohne Motorschütze

Startsignal: Bussteuerung, Hardware-Aktivierungssignal von Aufzug-Controller

Beispiel 12

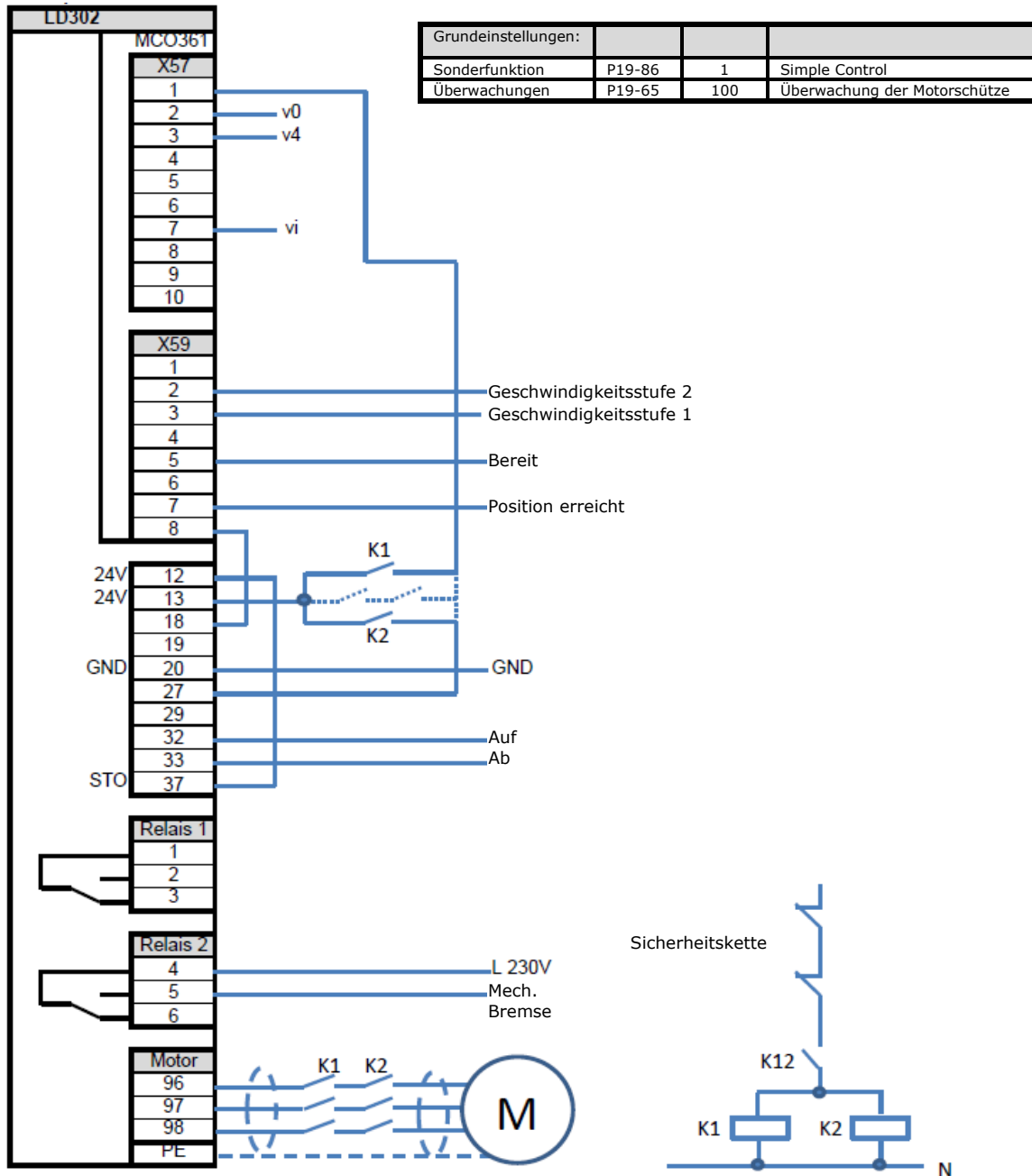


Überwachung der Motorschütze

Beispiel 13: Überwachung der Motorschütze

Konfiguration: Start mit Richtungssignal

Beispiel 13

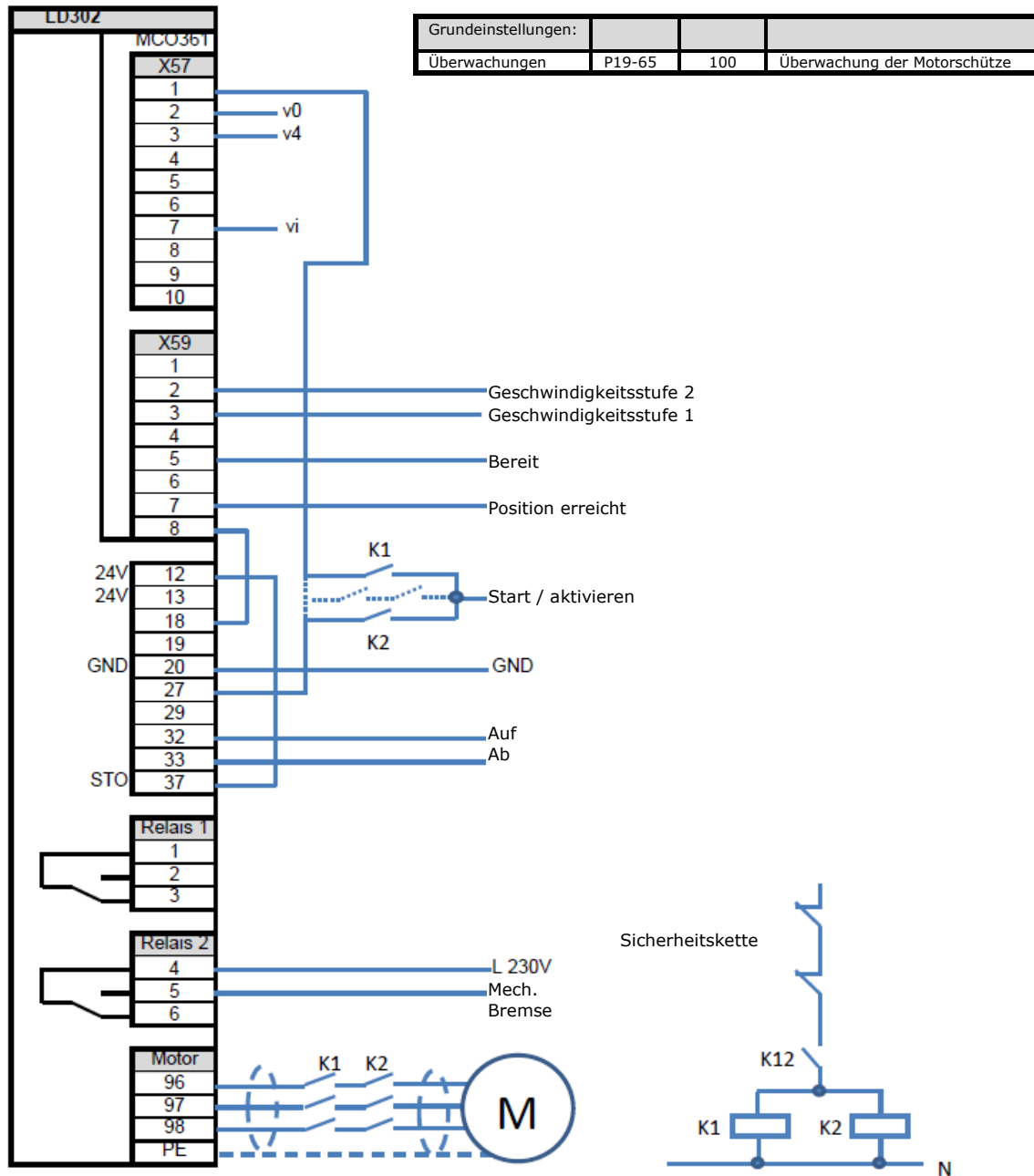


Überwachung der Motorschütze

Beispiel 14: Überwachung der Motorschütze

Konfiguration: Start mit Aktivierungssignal

Beispiel 14

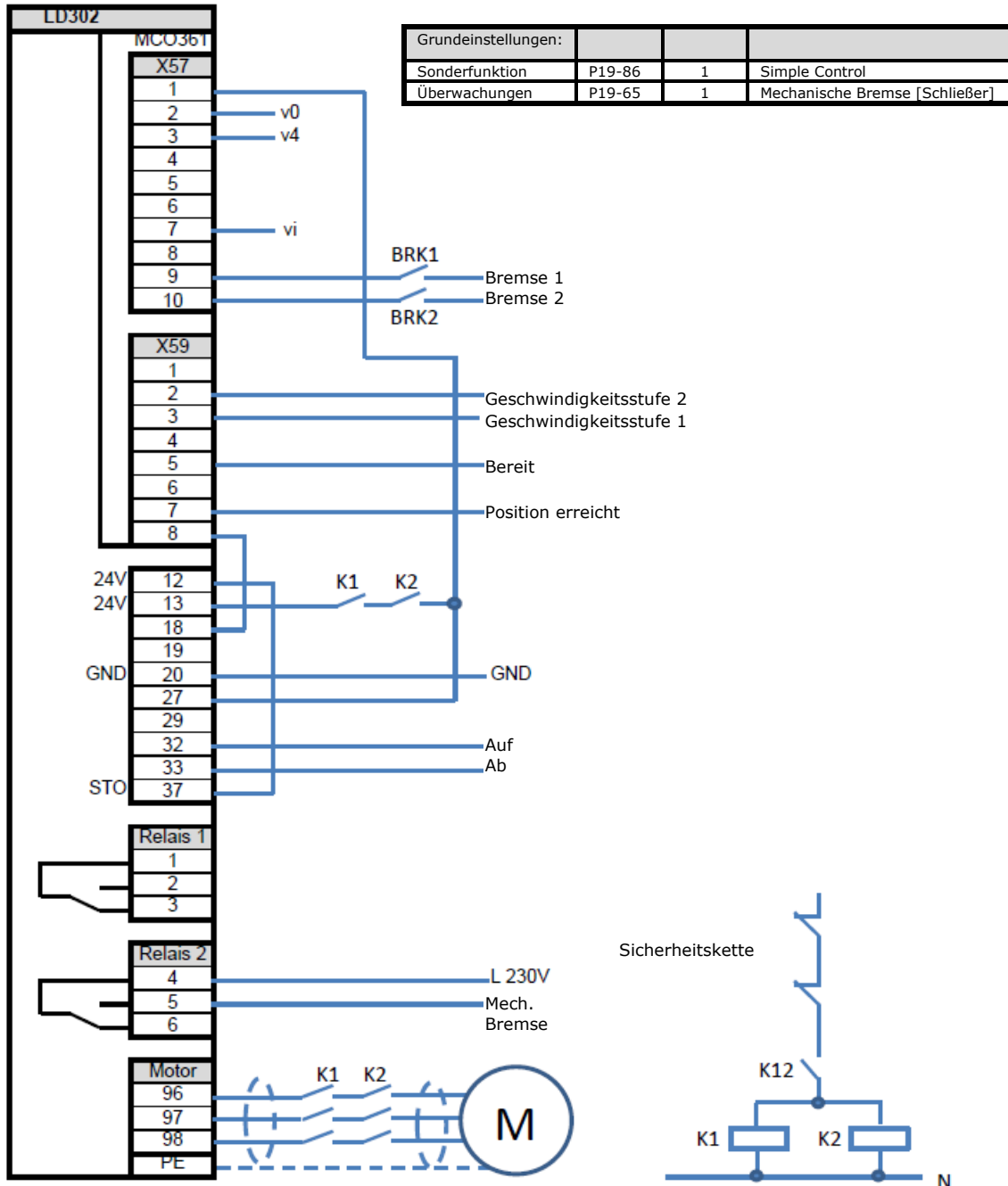


Überwachung der Bremsen-Rückmeldekontakte Schließer

Beispiel 15: Überwachung der Bremsen-Rückmeldekontakte Schließer.

Konfiguration: Start mit Richtungssignal

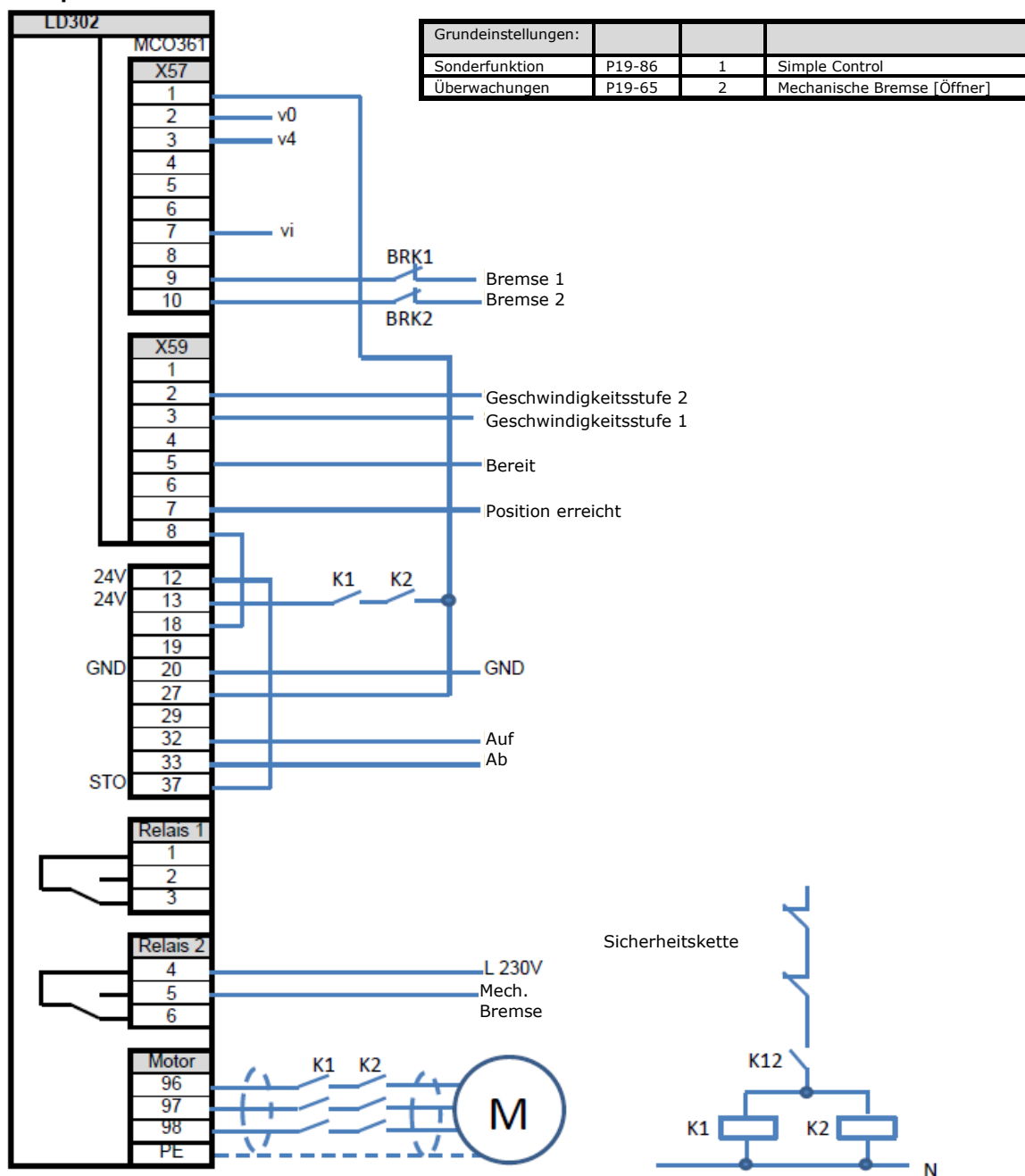
Beispiel 15



Überwachung der Bremsen-Rückmeldekontakte Öffner.

Beispiel 16: Überwachung der Bremsen-Rückmeldekontakte Öffner.	
Konfiguration:	Start mit Richtungssignal

Beispiel 16



9.1 Start- und Stoppssequenzen

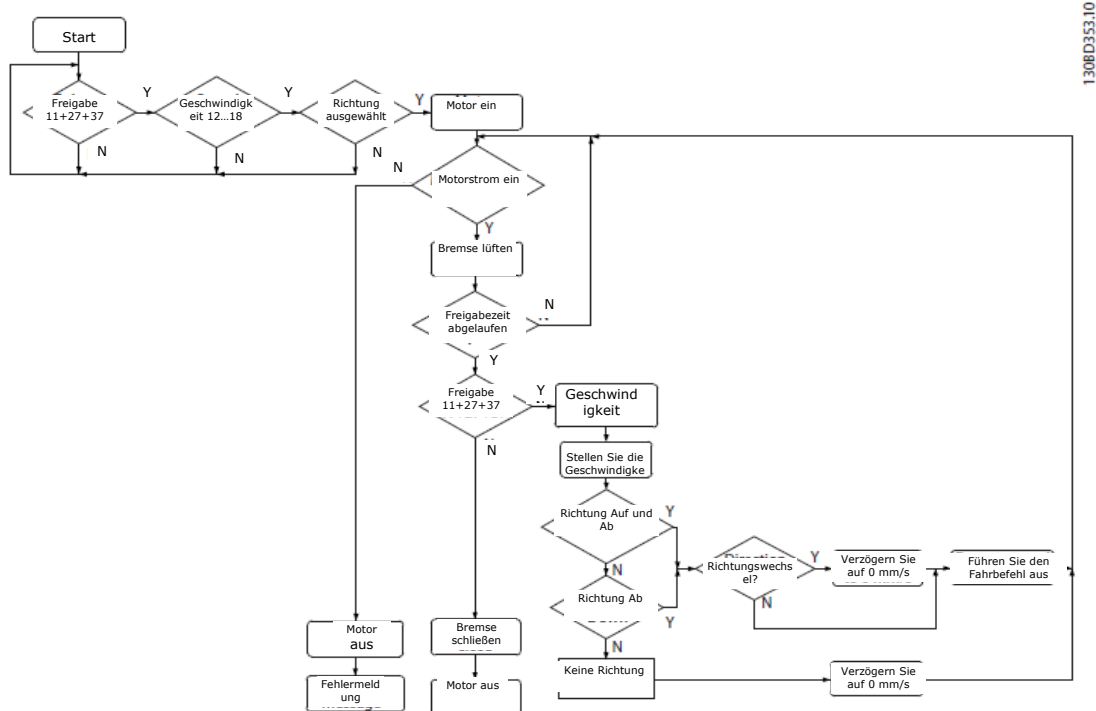


Abbildung 4.1 Aufzugregler-Startsequenz im Betriebsmodus.

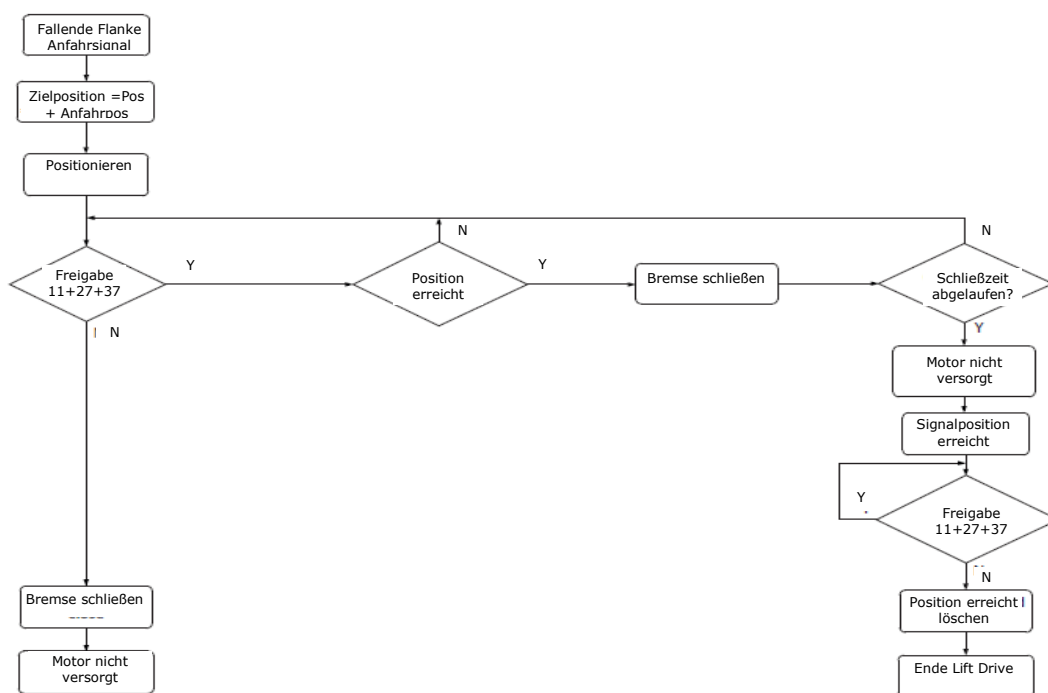


Abbildung 4.2 Aufzugregler-Stoppssequenz im Betriebsmodus.

9.2 Motor Typenschild Beispiel



9.3 Meldungen

Meldung der Aufzugsanwendung	Beschreibung
Akt. Inspektionsmodus!	Aktivieren Sie den Inspektionsmodus
Anpassung läuf	AMA, automatische Motoranpassung aktiv
Auto betätigen	AM LCP den die „Auto On“ Taste betätigen
Zähler abgelaufen	Richtungswechselzähler abgelaufen (P19-71)
Zähler niedrig	Richtungswechselzähler niedrig (P19-71)
Betriebsmodus	Lift Drive betriebsbereit
Parameter setzen	Berechnung und Anpassung interner Parameter
Schleppfehler	Track Error Grenzen überschritten
Geberfehler	Drehgeber-Fehler, -Kurzschluss, -Drahtbruch X55
Kein Motor	Werkseinstellung, keine Motordaten eingegeben
Zu hohe Geschwindigkeit	Abschaltung aufgrund zu hoher Geschwindigkeit
Übertemperatur Kühlkörper	Übertemperatur am Kühlkörper
Übertemperatur Motor	Übertemperatur am Motor
Absolut-Encoder-Test	FU ist im Absolut-Encoder-Testmode
Geberfehler SSI-Absolutwertgeber	SSI-Drehgeberfehler
Drehgeberfehler ENDAT	EnDat-Drehgeberfehler
Bitte warten	Warten Sie, bis der FU betriebsbereit ist

9.4 Warnungen und Alarmmeldungen

Warnungen und Alarmmeldungen in P19-81

Warnungen und Alarmmeldungen			
P19-81			
Nr.	Warnungen/Alarmer der Steuerkarte	Fehlertyp	Beschreibung
4	Netzasymmetrie	ABSCHALTUNG	Versorgungsseitig fehlt eine Phase, oder die Asymmetrie in der Netzspannung ist zu hoch. Diese Meldung erscheint im Falle eines Fehlers im Eingangsgleichrichter des Frequenzumrichters. Programmieren Sie die Optionen in P14-12, Funktion bei Netzphasenfehler. Fehlerbehebung: Kontrollieren Sie die Versorgungsspannung und die Versorgungsströme zum Frequenzumrichter.
7	DC-Überspannung	ABSCHALTUNG	Überschreitet die Zwischenkreisspannung den Grenzwert, schaltet der Frequenzumrichter nach einiger Zeit ab. Fehlerbehebung: Prüfen Sie den Anschluss des Bremswiderstandes. Sollte dieser ordnungsgemäß angeschlossen sein und der Fehler tritt erneut auf, könnte der Bremswiderstand falsch ausgelegt oder überlastet sein.
8	DC-Unterspannung	ABSCHALTUNG	Die Zwischenkreisspannung (DC-Zwischenkreis) ist zu niedrig. Der Frequenzumrichter hat nach einer festgelegten Zeitverzögerung abgeschaltet. Prüfen Sie die Versorgungsspannung.
9	Wechselrichterüberlast	ABSCHALTUNG	Der Frequenzumrichter schaltet aufgrund von Überlastung ab.
12	Drehmomentgrenze	ABSCHALTUNG	Das Drehmoment hat den Wert in P4-16 (Momentengrenze motorisch) oder den Wert in P4-17 (Momentengrenze generatorisch) überschritten. Fehlerbehebung: Wird die Motordrehmomentgrenze während des Hochfahrens (Rampe Auf) überschritten, verlängert sich die Hochfahrzeit. Dies kann zu einer unerwartet langen Verzögerungsstrecke führen. Wenn die Drehmomentgrenze während des Betriebs auftritt, überprüfen Sie bitte die Dimensionierung von Antrieb und Motor und ob die richtigen Motordaten für die Konfiguration verwendet wurden. Oft sind auf dem Typenschild des Motors

			unterschiedliche Daten angegeben, z. B. für S1- oder S3-Betrieb. Bitte prüfen Sie bei Ihrer Konstruktion, welche Daten für den jeweiligen Aufzug berechnet wurden. Bei älteren Motoren mit hoher Trägheit kann es vorkommen, dass die Drehmomentgrenze zur Begrenzung des Beschleunigungsstroms verwendet wird.
13	Überstrom	ABSCHALTUNG	Die Stromgrenze von P 4-18 wurde überschritten und der Antrieb hat abgeschaltet. Bitte überprüfen Sie Ihre Einstellung für die Motordaten (z. B. S1- oder S3-Daten) und den Einstellwert von P 4-18. Insbesondere bei Antrieben mit großen Schwungmassen kann ein höherer Wert notwendig sein. Diese Einstellung muss mit der Berechnung für den jeweiligen Aufzug übereinstimmen.
14	Erdschluss	ABSCHALTUNG	Es wurde ein Erdschluss zwischen einer Ausgangsphase und Erde festgestellt. Überprüfen Sie die Isolation des Motors und des Motorkabels. Fehlerbehebung: Schalten Sie den Frequenzumrichter aus und beheben Sie den Erdschluss. Prüfen Sie mit einem geeigneten Prüfgerät, ob Erdschlüsse im Motor oder Motorkabel vorliegen. Hierzu muss das Motorkabel unbedingt vom Frequenzumrichter abgeklemmt werden.
16	Kurzschluss	ABSCHALTUNG	Es liegt ein Kurzschluss am Motorausgang des Frequenzumrichters vor. Sollte ein Kurzschluss- Relais oder Schütz angeschlossen sein, überprüfen Sie bitte den Anschluss sowie die Ansteuerung.
25	Bremswiderstand Kurzschluss	ABSCHALTUNG	Am Ausgang für den Bremswiderstand liegt ein Kurzschluss vor. Schalten Sie den Frequenzumrichter aus und tauschen Sie ggf. den Bremswiderstand aus
26	Bremswiderstand Leistungsgrenze	ABSCHALTUNG	Die an den Bremswiderstand übertragene Leistung hat den Einstellwert des Parameters 2-12 überschritten und die Leistungsüberwachung für den Bremswiderstand in P 2-13 ist aktiv. Fehlerbehebung: Überprüfen Sie die Einstellungen in den Parametern 2-11 bis 2-13 Überprüfen Sie die Auslegung des Bremswiderstands
27	Bremschopperfehler	ABSCHALTUNG	Der Bremswiderstand wird während des Betriebs überwacht. Tritt ein Kurzschluss

			auf, wird die Bremsfunktion deaktiviert und eine Warnung ausgegeben. Der Frequenzumrichter ist noch betriebsbereit, aber da der Bremstransistor einen Kurzschluss aufweist, wird eine erhebliche Leistung an den Bremswiderstand übertragen, auch wenn dieser inaktiv ist. Fehlerbehebung: Schalten Sie den Frequenzumrichter aus und entfernen Sie den Bremswiderstand.
30	Motorphase U fehlt	ABSCHALTUNG	Motorphase U zwischen dem Frequenzumrichter und dem Motor fehlt. Schalten Sie den Frequenzumrichter aus und prüfen Sie Motorphase U.
31	Motorphase V fehlt	ABSCHALTUNG	Motorphase V zwischen dem Frequenzumrichter und dem Motor fehlt. Schalten Sie den Frequenzumrichter aus und prüfen Sie Motorphase V.
32	Motorphase W fehlt	ABSCHALTUNG	Motorphase W zwischen dem Frequenzumrichter und dem Motor fehlt. Schalten Sie den Frequenzumrichter aus und prüfen Sie Motorphase W.
33	Einschaltstrom-Fehler	ABSCHALTUNG	Eine zu hohe Anzahl von Netz-Ein ist innerhalb von zu kurzer Zeit aufgetreten. Lassen Sie den Frequenzumrichter auf Betriebstemperatur abkühlen. Diese Warnung bzw. dieser Alarm ist nur aktiv, wenn die Versorgungsspannung zum Frequenzumrichter nicht vorhanden ist und P14-10 Netzausfall-Funktion NICHT auf [0] Ohne Funktion programmiert ist. Prüfen Sie die Sicherungen zum Frequenzumrichter und die Netzversorgung zum Gerät.
47	24-V-Versorgung – Fehler	ABSCHALTUNG	Die 24-V-DC-Versorgung wird an der Steuerkarte gemessen. Die externe 24 V DC-Versorgung ist möglicherweise überlastet. Andernfalls wenden Sie sich an Ihren Danfoss-Händler.
48	1,8 V Fehler	ABSCHALTUNG	Die 1,8-Volt-DC-Versorgung der Steuerkarte liegt außerhalb des Toleranzbereichs. Die Spannungsversorgung wird an der Steuerkarte gemessen. Überprüfen Sie, ob die Steuerkarte defekt ist. Wenn eine Optionskarte eingebaut ist, prüfen Sie, ob eine Überspannungsbedingung vorliegt.
63	Mechanische Bremse zu niedrig	ABSCHALTUNG	Der Motorstrom hat „Bremse öffnen bei Motorstrom“ innerhalb des Zeitfensters für

			die Anlaufverzögerungszeit nicht überschritten.
67	Optionsmodul hat sich geändert	ABSCHALTUNG	Sie haben seit dem letzten Netz-Aus eine oder mehrere Optionen hinzugefügt oder entfernt. Überprüfen Sie, ob die Konfigurationsänderung absichtlich erfolgt ist, und quittieren Sie das Gerät. ALARM 68, Sicherer Stopp aktiviert Safe Torque Off wurde aktiviert. Legen Sie zum Fortsetzen des Normalbetriebs 24 V DC an Klemme 37 an, und senden Sie dann ein Reset-Signal (über Bus, Digital-Ein/-Ausgabe oder durch Drücken der Taste [Reset]).
80	Werkseinstellung	ABSCHALTUNG	Der Antrieb wurde initialisiert und befindet sich in der Werkseinstellung. Die Alarmmeldung bleibt bis zur nächsten Initialisierung im Fehlerprotokoll. Normalerweise kann diese Meldung nach der Inbetriebnahme ignoriert werden.
108	Schleppfehler	ABSCHALTUNG	P19-48 Schlepptoleranz bei Fahrt überschritten.
150	Keine externe 24 V		Dieser Fehler bedeutet, dass die externe 24V Versorgung für die Digitaleingänge nicht da ist (oder Spannung zu klein?). Die externe Versorgung wird mit dem Parameter 33-85 aktiviert.
154	Digitalausgang überlastet		Digitalausgang X59 der Lift-Steuerkarte überlastet
188	CAN-BUS-Fehler	ABSCHALTUNG	Unterbrechung der CAN-Kommunikation, Timeout
192	Drehgeberfehler	ABSCHALTUNG	Kurzschluss oder Leitungsbruch der Drehgebersignale an X55.
207	Übergeschwindigkeit	ABSCHALTUNG	Zu hohe Geschwindigkeit
208	Startfehler	ABSCHALTUNG	Schlepptoleranz Start P19-47 bei Start überschritten
209	Schleppfehler	TRIP	Schlepptoleranz P19-48 bei Betrieb überschritten
214	214 DC-Spannung niedrig	ABSCHALTUNG	Die Versorgungsspannung muss überprüft werden. Wenn der Antrieb zur Evakuierung einphasig versorgt wird, muss der Evakuierungseingang des Antriebs aktiviert werden, um den Betrieb bei zu niedriger Eingangsspannung zu ermöglichen.
216	Bremsenfehler	ABSCHALTUNG	Frequenzumrichtersignal zur Freigabe der Bremse fehlt oder Motorstrom zu niedrig
217	Fehler mech. Bremse 1	ABSCHALT BLOCKIERUNG	Bremsenüberwachung – Status vor Öffnen der Bremse ist nicht OK
218	Fehler mech. Bremse 2	ABSCHALT	Bremsenüberwachung – Status vor

		BLOCKIERUNG	Schließen der Bremse ist nicht OK
219	Fehler mech. Bremse 3	ABSCHALT BLOCKIERUNG	Bremsenüberwachung – Status nach Schließen der Bremse ist nicht OK
220	Brems-IGBT	ABSCHALTUNG	Fehler am Brems-IGBT oder Kurzschluss am Bremswiderstand
221	Busfehler, Bus-Kommunikation nicht OK	MELDUNG	Fehler der Schnittstelle
225	Positionsabgleich DCP4	ABSCHALTUNG	Abweichung zwischen der gefahrenen Wegstrecke am Motorgeber und der Kabinenposition (Absolutwertgeber) zu groß. Parametrierung am FU bzw. an der Liftsteuerung überprüfen.
226	Lüfter-Fehler	ABSCHALTUNG	Überwachung des geräteinternen Lüfters hat angesprochen. Die letzte Fahrt kann noch beendet werden.
228	No Motor Data	MELDUNG	Keine Motordaten vorhanden. Meldung wird nach setzen in Werkseinstellung generiert und verschwindet nach Eingabe v gültiger Motordaten.
229	DCP4-Timeout	Fehler / Alarm	DCP-4 Fahrt-Überwachung. Positionsabweichungen des Motorgebers die sich nicht in der Änderung der Schachtgeberposition widerspiegeln.
230	Startüberwachung Richtungssignale	ABSCHALTUNG	Richtungssignal für positive und negative Fahrtrichtung liegen bei Fahrtbeginn gleichzeitig an.
232	Brake Resistor Overload	TRIP	Overload of Brake Resistor
236	Übertemperatur Motor	ABSCHALTUNG	Übertemperatur des Motors
237	Übertemperatur Frequenzumrichter	ABSCHALTUNG	Übertemperatur des Frequenzumrichters
238	V=0 Stopp	MELDUNG	Schnellhalt wurde ausgelöst.
239	Timeout STO T37	ABSCHALTUNG	Zeitüberwachung Klemme 37 beim Start, nach erfolgtem Startbefehl wird nach Wartezeit >10 s Fehlermeldung ausgegeben.
240	Timeout Quickstart	ABSCHALTUNG	Schnellstartsignal liegt mehr als 5 Sekunden an, ohne dass Geschwindigkeitsanwahl erfolgt.
241	Positionierung nicht fertiggestellt	MELDUNG	Positioniervorgang dauert länger als 2 Sekunden / Parameter für Positionseinfahrt prüfen.
242	Warnung Fahrtrichtungszähler	MELDUNG	Warngrenze für Fahrtrichtungszähler abgelaufen.
243	Richtungswechselzähler abgelaufen	ABSCHALTUNG	Fahrtrichtungszähler abgelaufen; es kann nur noch mit Vi oder V0 gefahren werden.
246	Geberfehler SSI-Absolutwertgeber	ABSCHALTUNG	Geberfehler am SSI-Absolutwertgeber.
247	Geberfehler EnDat-Absolutwertgeber	ABSCHALTUNG	Drehgeberfehler EnDat-Absolutwertgeber

248	Überwachung Geschwindigkeit/Richtungssignal während der Fahrt	MELDUNG	Während der Fahrt liegt länger als 2 Sekunden kein Geschwindigkeits oder Richtungssignal an.
249	Überwachungskontakt Geschwindigkeitsbegrenzer (Governor)	ABSCHALT BLOCKIERUNG	Fehlermeldung Rückmeldekontakt Geschwindigkeitsbegrenzer.
250	Geberfehler BISS-Absolutwertgeber	ABSCHALTUNG	Drehgeberfehler BISS Absolutwertgeber
251	CO1 T27 aus	ABSCHALTUNG	Zeitüberwachung Schützüberwachungssignal beim Start. Signalwechsel von 0 auf 24VDC an T27 ist nicht innerhalb von 10 Sekunden erfolgt
252	CO2 X57.1 off	ABSCHALTUNG	Zeitüberwachung Schützüberwachungssignal beim Start. Signalwechsel von 0 auf 24VDC an X57.1 ist nicht innerhalb von 10 Sekunden erfolgt. Siehe Kapitel Fehlermeldung
253	CO1 T27 on	ABSCHALT BLOCKIERUNG	Signal an Klemme 27 vor Fahrtbeginn nicht abgefallen / gefährlicher Zustand. Siehe Kapitel Fehlermeldung
254	CO2 X57.1 on	ABSCHALT BLOCKIERUNG	Signal an Klemme X57.1 vor Fahrtbeginn nicht abgefallen / gefährlicher Zustand. Siehe Kapitel Fehlermeldung
255	CO1T27/Stopp Fahrabbruch mit T27	MELDUNG	Fahrt wurde wegen Unterbrechung des Signals an Klemme 27 abgebrochen.
256	CO2X57.1/Stopp Fahrabbruch mit X57.1	MELDUNG	Fahrt wurde wegen Unterbrechung des Signals an Klemme X57.1 abgebrochen.
257	STOT37/Stopp Fahrabbruch mit T37	MELDUNG	Fahrt wurde wegen Unterbrechung des Signals an Klemme 37 abgebrochen.
258	BUS/Stopp Fahrabbruch durch bus-Signal	MELDUNG	Die Steuerung hat während der Fahrt die Freigabe auf 0 gesetzt. Daraufhin hat der Frequenzumrichter die Fahrt abgebrochen. (bei Anlagen mit DCP 3 / 4 oder Can open)
259	STO T37 on	ABSCHALT BLOCKIERUNG	Signal war an STO-Klemme 37 vor Fahrtbeginn nicht abgefallen. (Brücke von 12 auf Klemme 37 vergessen zu entfernen?)
272	Bremse 1 hält nicht die Last	TRIP LOCK	Dieser Alarm erscheint, wenn die Bremskraftüberwachung aktiviert ist (P19-65=XX3). Bremse 1 ist nicht in der Lage, die aktuelle Last zu halten. Siehe Kapitel Kontaktlose Überwachung mit SBU 2.0
273	Bremse 2 hält nicht die Last	TRIP LOCK	Dieser Alarm erscheint, wenn die Bremskraftüberwachung aktiviert ist (P19-65=XX3). Bremse 2 ist nicht in der Lage, die aktuelle Last zu halten. Siehe Kapitel Kontaktlose Überwachung mit SBU 2.0
274	Bremse lüftet nicht	TRIP LOCK	Dieser Alarm erscheint, wenn die Bremskraftüberwachung aktiviert ist (P19-

			65=XX3). Bremse lüftet nicht. Siehe Kapitel Kontaktlose Überwachung mit SBU 2.0
305	VLT-Alarm der Steuerkarte. Alarmlog der Steuercarte überprüfen.	ABSCHALTUNG	Drücken Sie bitte die Alarmlog-Taste auf dem LCP, um auf die neuesten Alarme zuzugreifen.

Weitere Warnungen und Alarmmeldungen

WARNUNG 1, 10V niedrig

Die Spannung von Klemme 50 an der Steuerkarte ist unter 10 Volt. Die 10-Volt-Versorgung ist überlastet. Verringern Sie die Last an Klemme 50. Max. 15 mA oder min. 590 Ω . Ein Kurzschluss in einem angeschlossenen Potenziometer oder eine falsche Verkabelung des Potenziometers können diesen Zustand verursachen.

Fehlerbehebung

Entfernen Sie das Kabel an Klemme 50. Wenn der Frequenzumrichter die Warnung nicht mehr anzeigt, liegt ein Problem mit der Verkabelung vor. Zeigt er die Warnung weiterhin an, tauschen Sie die Steuerkarte aus.

WARNUNG/ALARM 2, Signalfehler

Der Frequenzumrichter zeigt diese Warnung oder diesen Alarm nur an, wenn Sie dies in *6-01 Signalausfall Funktion* programmiert haben. Das Signal an einem der Analogeingänge liegt unter 50 % des Mindestwerts, der für diesen Eingang programmiert ist. Dieser Zustand kann durch ein gebrochenes Kabel oder ein defektes Gerät, das das Signal sendet, verursacht werden.

Fehlerbehebung

Prüfen Sie die Anschlüsse an allen Analogeingangsklemmen: Steuerkartenklemmen 53 und 54 für Signale, Klemme 55 Bezugspotenzial. MCB 101, Klemmen 11 und 12 für Signale, Klemme 10 Bezugspotenzial, MCB 109, Klemmen 1, 3, 5 für Signale, Klemmen 2, 4, 6 Bezugspotenzial. Prüfen Sie, ob die Programmierung des Frequenzumrichters und Schaltereinstellungen mit dem Analogsignaltyp übereinstimmen.

Prüfen Sie das Signal an den Eingangsklemmen.

WARNUNG/ALARM 3, Kein Motor

Am Ausgang des Frequenzumrichters ist kein Motor angeschlossen.

WARNUNG 5, DC-hoch

Die Zwischenkreisspannung (DC) liegt oberhalb der Überspannungswarnungsgrenze des Steuersystems. Die Grenze ist abhängig von der Nennspannung des Frequenzumrichters. Das Gerät bleibt aktiv.

WARNUNG 6, DC-Zwischenkreisspannung niedrig

Die Zwischenkreisspannung (DC) liegt unter dem Spannungsgrenzwert des Steuersystems. Die Grenze ist abhängig von der Nennspannung des Frequenzumrichters. Das Gerät bleibt aktiv.

WARNUNG/ALARM 10, Motor-ETR Übertemp.

Die ETR-Funktion (elektronischer Wärmeschutz) hat eine thermische Überlastung des Motors errechnet. In *1-90 Thermischer Motorschutz* können Sie wählen, ob der Frequenzumrichter eine Warnung oder einen Alarm ausgeben soll, wenn der Zähler 100 % erreicht. Der Fehler tritt auf, wenn der Motor zu lange mit mehr als 100 % überlastet ist.

Fehlerbehebung

Prüfen Sie den Motor auf Überhitzung. Prüfen Sie, ob der Motor mechanisch überlastet ist. Prüfen Sie die Einstellung des richtigen Motorstroms in *1-24 Motorstrom*. Überprüfen Sie, ob die Motordaten in den Parametern 1-20 bis 1-25 korrekt eingestellt sind. Wenn ein externer Lüfter verwendet wird, stellen Sie in *1-91 Fremdbelüftung* sicher, dass er

ausgewählt ist. Das Ausführen von AMA in 1-29 Autom. Motoranpassung stimmt den Frequenzumrichter genauer auf den Motor ab und reduziert die thermische Belastung.

WARNUNG/ALARM 11, Motor Thermistor Übertemp.

Der Thermistor bzw. die Verbindung zum Thermistor ist ggf. unterbrochen. Wählen Sie in *1-90 Thermischer Motorschutz*, ob der Frequenzumrichter eine Warnung oder einen Alarm ausgeben soll.

Fehlerbehebung

Prüfen Sie den Motor auf Überhitzung. Prüfen Sie, ob der Motor mechanisch überlastet ist. Prüfen Sie, ob der Thermistor korrekt zwischen Klemme 53 oder 54 (Analogspannungseingang) und Klemme 50 (+10-Volt-Versorgung) angeschlossen ist. Prüfen Sie auch, ob der Schalter für Klemme 53 oder 54 auf Spannung eingestellt ist. Prüfen Sie, ob *1-93 Thermistoranschluss* Klemme 53 oder 54 auswählt. Prüfen Sie bei Verwendung der Digitaleingänge 18 oder 19, ob der Thermistor korrekt zwischen Klemme 18 oder 19 (nur Digitaleingang PNP) und Klemme 50 angeschlossen ist. Wenn ein KTY-Sensor benutzt wird, prüfen Sie, ob der Anschluss zwischen Klemme 54 und 55 korrekt ist. Prüfen Sie bei Verwendung eines Thermoschalters oder Thermistors die Programmierung von *1-93 Thermistoranschluss* – sie muss der Sensorverkabelung entsprechen. Prüfen Sie bei Verwendung eines KTY-Sensors die Programmierung von Parametern 1-95 KTY-Sensortyp, 1-96 KTY-Sensoranschluss und 1-97 KTY-Schwellwert – sie muss der Sensorverkabelung entsprechen.

ALARM 15, Inkomp. HW

Ein eingebautes Optionsmodul ist mit der aktuellen Hardware oder Software der Steuerkarte nicht kompatibel. Notieren Sie den Wert der folgenden Parameter und wenden Sie sich an Ihren Danfoss-Händler:

- 15-40 FC-Typ
- 15-41 Leistungsteil
- 15-42 Nennspannung
- 15-43 Softwareversion
- 15-45 Typencode (aktuell)
- 15-49 Steuerkarte SW-Version
- 15-50 Leistungsteil SW-Version
- 15-60 Option installiert
- 15-61 SW-Version Option (für jeden Optionssteckplatz)

WARNUNG/ALARM 22, Mech. Bremse

Aus dem Berichtwert kann die Ursache ermittelt werden:

0 = Drehmomentsollwert wurde nicht vor dem Timeout erreicht.

1 = Keine Rückmeldung der Bremse vor Timeout.

WARNUNG 23, Interne Lüfter

Die Lüfterwarnfunktion ist eine zusätzliche Schutzfunktion, die prüft, ob der Lüfter läuft bzw. installiert ist. Sie können die Lüfterwarnung in *14-53 Lüfterüberwachung ([0] Deaktiviert)* deaktivieren.

Fehlerbehebung

Prüfen Sie den Lüfterwiderstand. Prüfen Sie die Vorladesicherungen.

WARNUNG 24, Externer Lüfter-Fehler

Die Lüfterwarnfunktion ist eine zusätzliche Schutzfunktion, die prüft, ob der Lüfter läuft

bzw. installiert ist. Sie können die Lüfterwarnung in *14-53 Lüfterüberwachung ([0] Deaktiviert)* deaktivieren.

Fehlerbehebung

Prüfen Sie den Lüfterwiderstand. Prüfen Sie die Vorladesicherungen. **WARNUNG 25, Bremswiderstand Kurzschluss.** Der Frequenzumrichter überwacht den Bremswiderstand während des Betriebs. Ein Kurzschluss bricht die Bremsfunktion abgebrochen und verursacht eine Warnung. Sie können den Frequenzumrichter weiterhin betreiben, allerdings ohne Bremsfunktion. Schalten Sie den Frequenzumrichter aus und tauschen Sie den Bremswiderstand aus (siehe *2-15 Bremswiderstand Test*).

WARNUNG/ALARM 28, Bremswiderstandstest fehlgeschlagen

Der Bremswiderstand ist nicht angeschlossen oder funktioniert nicht.

Überprüfen Sie *2-15 Bremswiderstand Test*. **ALARM 29, Kühlk.Temp** Der Kühlkörper überschreitet seine maximal zulässige Temperatur. Sie können den Temperaturfehler erst dann quittieren, wenn die Temperatur eine definierte Kühlkörpertemperatur wieder unterschritten hat. Die Abschalt- und Quittiergrenzen sind je nach der Leistungsgröße des Frequenzumrichters unterschiedlich.

Fehlerbehebung

Mögliche Ursachen:

- Umgebungstemperatur zu hoch.
- Zu langes Motorkabel.
- Falsche Freiräume zur Luftzirkulation über und unter dem Frequenzumrichter.
- Blockierte Luftzirkulation des Frequenzumrichters.
- Beschädigter Kühlkörperlüfter.
- Schmutziger Kühlkörper.

Bei den Frequenzumrichtern der Baugröße D, E und F beruht dieser Alarm auf der vom in den IGBT-Modulen eingebauten Kühlkörpersensor gemessenen Temperatur. Bei den Baugrößen F kann der Thermosensor im Gleichrichtermodul ebenfalls diesen Alarm verursachen.

Fehlerbehebung

- Prüfen Sie den Lüfterwiderstand.
- Prüfen Sie die Vorladesicherungen.
- Prüfen Sie den IGBT-Thermosensor.

ALARM 38, Interner Fehler

Wenn ein interner Fehler auftritt, wird eine Artikelnummer angezeigt.

Fehlerbehebung

- Schalten Sie die Stromversorgung aus und wieder ein.
- Stellen Sie sicher, dass die Optionen richtig montiert sind.
- Prüfen Sie, ob lose Anschlüsse vorliegen oder Anschlüsse fehlen.

Wenden Sie sich ggf. an Ihren Danfoss-Händler oder die Serviceabteilung.

Notieren Sie zuvor die Artikelnummer, um weitere Hinweise zur Fehlersuche und -behebung zu erhalten.

ALARM 39, Kühlk.Sensor

Kein Istwert vom Kühlkörpertemperaturgeber. Das Signal vom thermischen IGBT-Sensor steht an der Leistungskarte nicht zur Verfügung. Es könnte ein Problem mit der

Leistungskarte, der IGBT-Ansteuerkarte oder der Flachbandleitung zwischen der Leistungskarte und der Gate-Ansteuerkarte vorliegen.

WARNUNG 40, Digitalausgangsklemme 27 ist überlastet

Prüfen Sie die Last an Klemme 27 oder beseitigen Sie den Kurzschluss. Überprüfen Sie 5-00 Schaltlogik und 5-01 Klemme 27 Funktion.

WARNUNG 41, Digitalausgangsklemme 29 ist überlastet

Prüfen Sie die Last an Klemme 29 oder beseitigen Sie den Kurzschluss. Überprüfen Sie 5-00 Schaltlogik und 5-02 Klemme 29 Funktion.

WARNUNG 49, Drehz.grenze

Wenn die Drehzahl nicht mit dem Bereich in *4-11 Min. Drehzahl [UPM]* und *4-13 Max. Drehzahl [UPM]* übereinstimmt, zeigt der Frequenzumrichter eine Warnung an. Wenn die Drehzahl unter der Grenze in *1-86 Trip Speed Low [RPM]* (*Abschaltungs-drehzahl niedrig [UPM]*) liegt (außer beim Starten oder Stoppen), schaltet der Frequenzumrichter ab.

ALARM 50, AMA-Kalibrierungsfehler

Wenden Sie sich an Ihren Danfoss-Händler oder die Danfoss-Serviceabteilung.

ALARM 51, AMA-Motordaten überprüfen

Die Einstellungen für Motorspannung, Motorstrom und Motorleistung sind falsch. Überprüfen Sie die Einstellungen in den Parametern 1-20 – 1-25.

ALARM 52, AMA Motornennstrom überprüfen

Der Motorstrom ist zu niedrig. Überprüfen Sie die Einstellungen. ALARM 53, AMA Motor zu groß.

Der Motor ist für die Durchführung der AMA zu groß.

ALARM 54, AMA Motor zu klein

Der Motor ist für das Durchführen der AMA zu klein. ALARM 55, AMA-Daten außerhalb des Bereichs.

Die Parameterwerte des Motors liegen außerhalb des zulässigen Bereichs. Die AMA lässt sich nicht ausführen.

ALARM 56, AMA Abbruch

Der Benutzer hat die AMA abgebrochen.

ALARM 57, AMA-interner Fehler

Versuchen Sie einen Neustart der AMA, bis die AMA durchgeführt wird.

HINWEIS:

Wiederholter Betrieb kann zu einer Erwärmung des Motors führen, was wiederum eine Erhöhung der Widerstände R_s und R_r bewirkt. Im Regelfall ist dies jedoch nicht kritisch.

ALARM 58, AMA-interner Fehler

Wenden Sie sich an Ihren Danfoss-Händler.

WARNUNG 59, Stromgrenze

Der Strom ist höher als der Wert in *4-18 Stromgrenze*. Überprüfen Sie, ob die Motordaten in den Parametern 1-20 bis 1-25 korrekt eingestellt sind. Erhöhen Sie ggf. die Stromgrenze. Achten Sie darauf, dass das System sicher mit einer höheren Grenze arbeiten kann.

WARNING 62, Ausgangsfrequenz bei maximaler Grenze

Die Ausgangsfrequenz überschreitet den in *4-19 Max. Ausgangsfrequenz* eingestellten Wert.

ALARM 64, Spannungsgrenze Die Last- und Drehzahlverhältnisse erfordern eine höhere Motorspannung als die aktuelle DC-Zwischenkreisspannung zur Verfügung stellen kann.

WARNUNG/ALARM 65, Steuerkarte Übertemperatur

Die Abschalttemperatur der Steuerkarte beträgt 80 °C. Fehlerbehebung

- Stellen Sie sicher, dass Umgebungs- und Betriebstemperatur innerhalb der Grenzwerte liegen.
- Prüfen Sie, ob die Filter verstopft sind.
- Prüfen Sie die Lüfterfunktion.
- Prüfen Sie die Steuerkarte.

WARNUNG 66, Temp. niedrig

Die Temperatur des Frequenzumrichters ist zu kalt für den Betrieb. Diese Warnung basiert auf den Messwerten des Temperaturfühlers im IGBT-Modul. Erhöhen Sie die Umgebungstemperatur der Einheit. Sie können den Frequenzumrichter zudem durch Einstellung von *2-00 DC-Haltestrom* auf 5 % und *1-80 Funktion bei Stopp* mit einem Erhaltungsladestrom versorgen lassen, wenn der Motor gestoppt ist.

Fehlerbehebung

Die Kühlkörpertemperatur wird als 0 °C gemessen. Möglicherweise ist der Temperatursensor defekt. Die Lüfterdrehzahl wird auf das Maximum erhöht. Wenn das Sensorkabel zwischen dem IGBT und der IGBT-Ansteuerkarte getrennt ist, zeigt der Frequenzumrichter diese Warnung an. Überprüfen Sie auch den IGBT-Thermosensor.

ALARM 69, Umrichter Übertemperatur

Der Temperaturfühler der Leistungskarte erfasst entweder eine zu hohe oder eine zu niedrige Temperatur.

Fehlerbehebung

Prüfen Sie den Betrieb der Türlüfter. Prüfen Sie, ob die Filter der Türlüfter nicht verstopft sind. Prüfen Sie, dass das Bodenblech bei IP21/IP54-Frequenzumrichtern richtig montiert ist.

ALARM 70, Ungültige FC-Konfiguration

Die aktuelle Kombination aus Steuerkarte und Leistungskarte ist ungültig. Wenden Sie sich mit dem Typencode des Geräts vom Typenschild und den Teilenummern der Karten an Ihren Händler, um die Kompatibilität zu überprüfen.

WARNUNG 76, Leistungsteil Konfiguration

Die benötigte Zahl von Leistungsteilen stimmt nicht mit der erfassten Anzahl aktiver Leistungsteile überein.

WARNUNG 77, Reduzierte Leistung

Die Warnung zeigt an, dass der Frequenzumrichter im reduzierten Leistungsmodus arbeitet (d. h. mit weniger als der erlaubten Anzahl von Wechselrichterabschnitten). Diese Warnung wird bei einem Aus- und Einschaltzyklus erzeugt, wenn der Frequenzumrichter auf den Betrieb mit weniger Wechselrichtern eingestellt wird und eingeschaltet bleibt.

ALARM 79, Ungültige Leistungsteilkonfiguration

Die Bestellnummer der Skalierkarte ist falsch oder sie ist nicht installiert. Außerdem ist

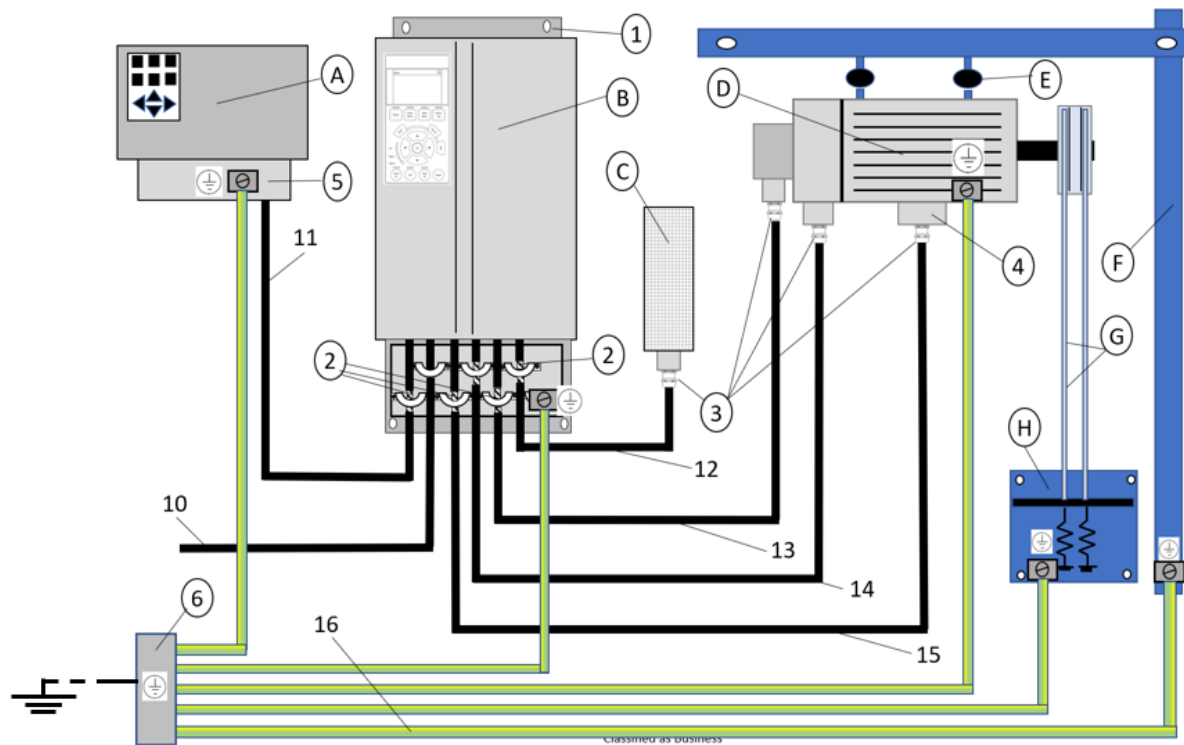
Kurzanleitung VLT Lift Drive LD302
der Anschluss MK102 auf der Leistungskarte ggf. nicht installiert.

ALARM 80, Initialisiert

Ein manueller Reset hat alle Parametereinstellungen mit Werkseinstellungen initialisiert.
Führen Sie einen Reset des Frequenzumrichters durch, um den Alarm zu beheben.

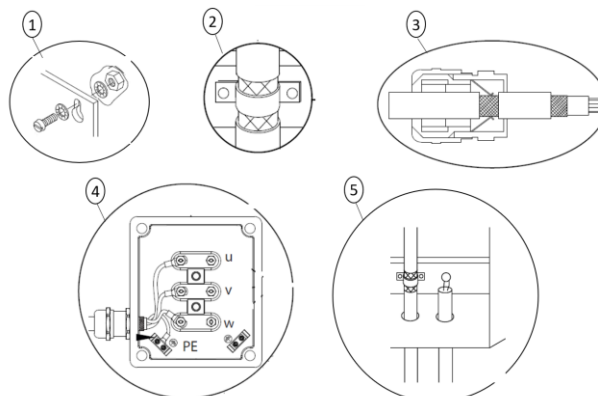
10 EMV gerechte Installation

Schematische Darstellung

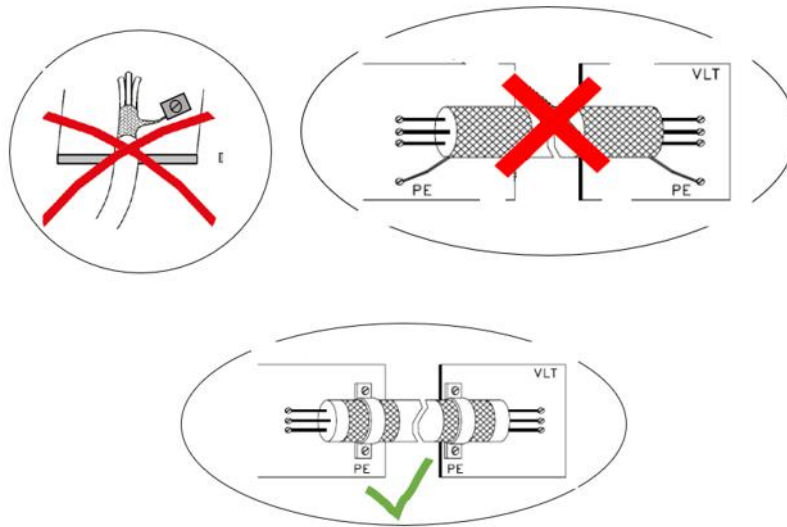


A	Liftsteuerung	B	Lift Drive LD302	C	Bremswiderstand
D	Liftmotor	E	Schwingungs- Dämpfer	F	mechanische Aufzugskonstruktion
G	Aufzugsseil	H	Seil- Spannvorrichtung	1	Befestigung
2	Befestigung Anschlußleitungen	3	EMV- Kanelverschraubung	4	Motor- Anschlußklemmkasten
5	Liftsteuerung- Anschlußleiste	6	Potential- Ausgleichschiene	10	Netzversorgung
11	Steuerleitung Liftsteuerung	12	Bremswiderstandskabel	13	Encoderkabel
14	Bremskabel	15	Motorkabel	16	Potentialausgleich- Kabel min. 16 mm²

Detailansicht:



Hinweis:



11 Evakuierung

Prinzip Schaltbild Evakuierung

