

L'équipement "bas de gamme" A50 se présente sous la forme d'une carte unique regroupant les principales fonctions. Afin de faciliter la maintenance et le précablage, le raccordement de la filerie est réalisé par l'intermédiaire d'un dispositif embrochable.

Ce "bas de gamme" est un équipement "blocage" de 8 niveaux maximum.

- L'objectif économique de celui-ci a inspiré de placer le programme dans une seule mémoire située sur le dos du microprocesseur. La sélection des principales options peut être éventuellement faite par le client par l'intermédiaire de 5 Blocs d'inter "DIP" (A.B.C.D.E), sur la carte L02.

- Pour la maintenance une prise diagnostic (connecteur 1) permet de recevoir, soit un bloc de visualisation minimum, soit un bloc de visualisation multipages (tous deux compatibles aux équipements A150, A200). En outre, il est possible, par l'intermédiaire de cette prise, d'effectuer une transmission de données vers un central (Télétransmission, Télédiagnostic).

- Ce "bas de gamme" comprend un dispositif de commande d'une porte automatique simplifiée. Néanmoins, il permet la commande d'une double porte automatique simplifiée par l'intermédiaire d'une carte annexe $\alpha 51$ venant se raccorder au connecteur 2. Dans ces deux cas le réglage des temporisations de portes se fait à l'aide d'un bloc d'interrupteurs situé en haut de la carte. Le réglage des trois premiers interrupteurs permet d'obtenir une temporisation de 15 secondes maximum. Le quatrième interrupteur permet d'annuler l'ouverture de la porte sur chantier.

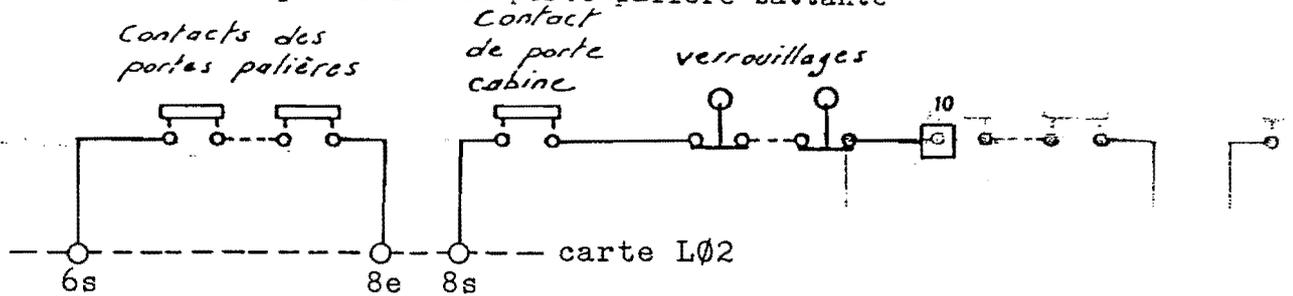
- Dans le cas d'une alimentation en triphasé, une détection manque de phase est faite par l'intermédiaire d'une carte $\alpha 65$ ou $\alpha 54$ embrochée dans le connecteur 3. En revanche, dans le cas d'une alimentation en monophasé, il est impératif de shunter les broches 1 et 7 du connecteur K 10.

- Afin de répondre à la norme P82-210, un dispositif d'éclairage secours (1 Watt pendant 1 Heure) est prévu lors d'une coupure de tension lumière. Celui-ci est réalisé grâce aux cartes P263 ou P264 venant s'embrocher dans le connecteur 4. La carte P263 comporte une batterie Cadmium-Nickel de 100 à 250mA/H permettant de répondre à la norme (1 Watt pendant 1 Heure). En outre la carte P264 additionnée d'une batterie au plomb extérieure permet de répondre au (1 Watt pendant 1 Heure), et d'alimenter un dispositif d'alarme.

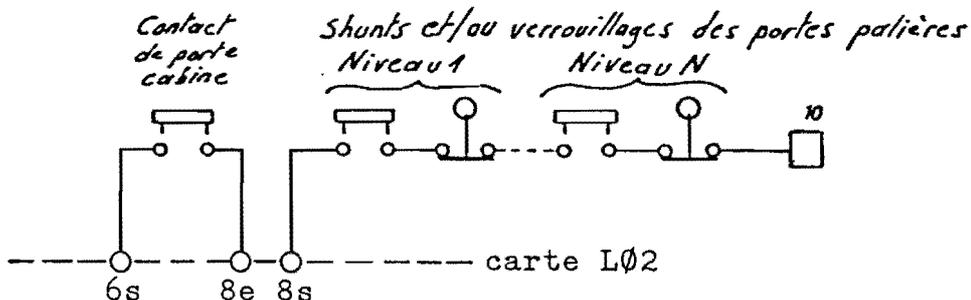
A50				AUTINOR			
N°	A50-IIORB	fo 2/2	PJ				
Remplace le N°	A50-IIORA 0I94	2/2.	A partir du 19 Mars 1985.				
Remplacé par le N°	A partir du						
PRESENTATION GENERALE DE LA CARTE L02 -NOTES-							



I) Porte automatique cabine et porte palière battante

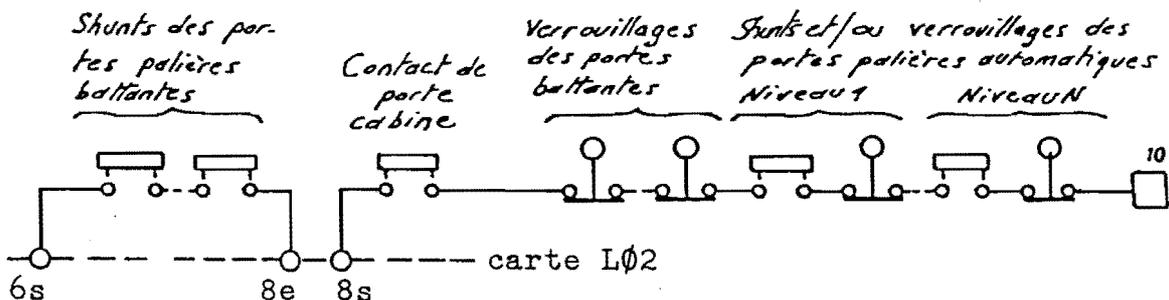


II) Porte automatique cabine et palière



III) Porte automatique cabine et porte palière battante ou automatique à certains niveaux.

Dans ce cas, il est impératif de disposer un "fin de course" fermeture sur la porte. Celui-ci servira de témoin de fermeture de la porte cabine aux niveaux comportant une porte automatique palière.



A50

AUTINOR

N° A50 107RA 0174

fo

PJ

Remplace le N°

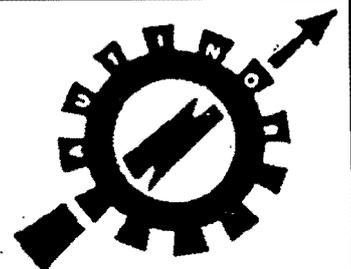
A partir du

17/01/84

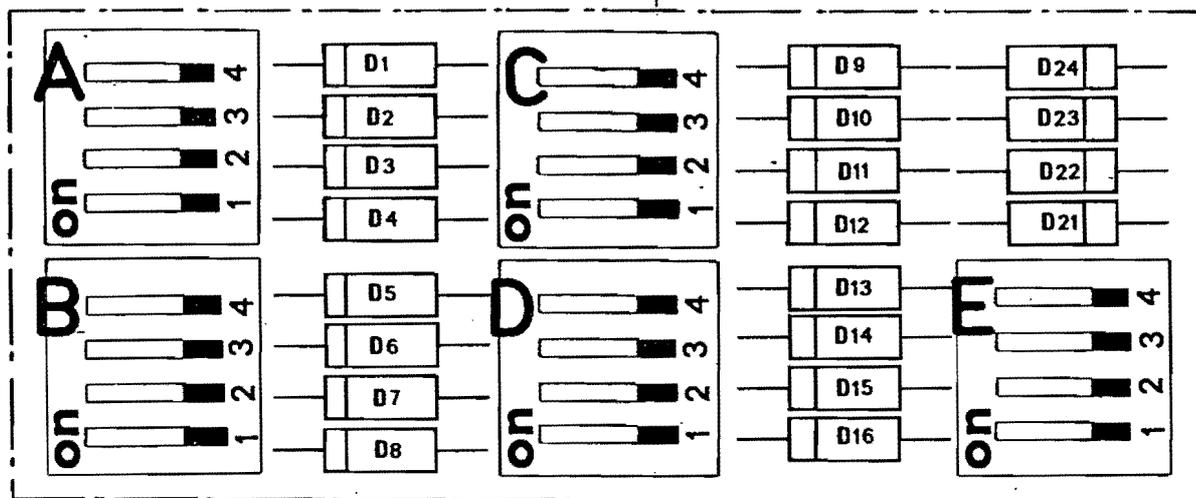
Remplace par le N°

A partir du

*Différents raccordements possibles des shunts et verrouillages de portes en cas de porte automatique (CARTE LØ2)
Le reste de la chaîne de sécurité n'est pas modifié.*



LA PROGRAMMATION DES OPTIONS DE L'ÉQUIPEMENT BAS DE GAMME A50, VERSION CONNECTEURS EMBROCHABLE À VIS, EST OBTENUE PAR L'INTERMÉDIAIRE DE 5 BLOCS D'INTER "DIP" (A-B-C-D-E).



LES OPTIONS SE REPARTISSENT EN 3 GROUPES DE LA MANIÈRE SUIVANTE:

GRUPE A	GRUPE B	GRUPE C
IGV	P. CAB	
	IM	
	MONO	
NIVEAU SUPÉRIEUR	NIVEAU ZERO (RÉFÉRENCE POSITION)	TYPES DE PORTES
CLIG	2 VITESSES	

GRUPE...A :

- IGV: OPTION RÉVISION EN GV POUR APPAREILS LENTS: BLOC A INTER 4
- NIVEAU SUPÉRIEUR: PROGRAMMER LE NOMBRE DE NIVEAUX TOTAL MOINS 1 EN BINAIRE.

EXEMPLE: INSTALLATION DE 8 NIVEAUX. LE NOMBRE DE NIVEAUX À PROGRAMMER ET 7 SOIT EN BINAIRE 111 EN CONSÉQUENCE BLOC B INTERS 4, 3, 2 SUR "ON".

AUTRE EXEMPLE: INSTALLATION 5 NIVEAUX. LA PROGRAMMATION EST DE 4 SOIT 100 EN CONSÉQUENCE: BLOC B INTER 2.

..(SUITE GROUPE A)

- CLIG: OPTION VOYANT(S) OCCUPÉ(S) CLIGNOTANT: BLOC B INTER 1

G R O U P E . . . B :

- P.CAB: OPTION PORTE CABINE: BLOC C INTER 4.
- IM: OPTION REPIPAGE MONTÉE, PORTES FERMÉES: BLOC C INTER 3
- MONO: OPTION MONOPHASÉ. LA PROGRAMMATION DE CETTE OPTION ÉLIMINE AUTOMATIQUÉMENT LA DÉTECTION DU MANQUE DE PHASE PRÉVU DANS LA BASE: BLOC C INTER 1.
- NIVEAU ZERO: LA PROGRAMMATION DE CETTE OPTION PERMET DE DÉTERMINER LA RÉFÉRENCE DU NIVEAU PRINCIPAL (POUR LE POSITIONNEMENT). LE RECALAGE SERA RÉALISÉ À CE NIVEAU APRÈS PASSAGE PAR LE NIVEAU INFÉRIEUR.

*CAS D'UN POSITIONNEUR DIGITAL :

- PAS DE SOUS-SOL..0 (AUCUN INTER SUR "ON")
- 1 SOUS-SOL.....1 (BLOC D INTER 4)
- 2 SOUS-SOL.....2 (BLOC D INTER 3)
- 3 SOUS-SOL.....3 (BLOC D INTERS 4 ET 3)

*CAS D'UN POSITIONNEUR DÉCIMAL :

- 0 AUCUN INTER SUR "ON".

- 2 VITESSES: OPTION 2 VITESSES: BLOC D INTER 1

G R O U P E . . . C :

- TYPES DE PORTES "PROGRAMMER LE TYPE DE PORTE EN BINAIRE"

*PAS DE PORTE AUTOMATIQUE "TYPE 0": AUCUN INTER SUR "ON"

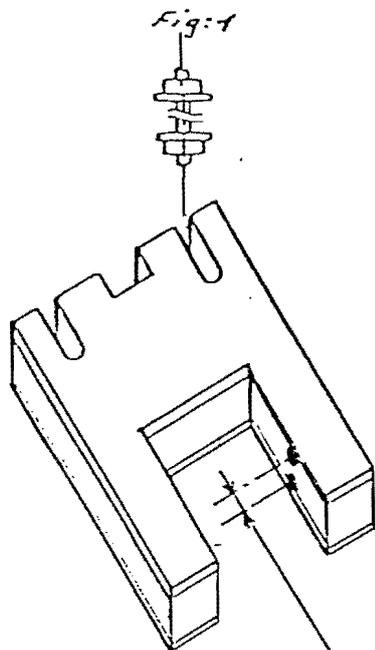
*OPÉRATEUR RUGET AVEC INJECTION REPOS "TYPE 1": BLOC E INTER 4.

*OPÉRATEUR PEIGNEN ÉLECTRIQUE AVEC MATIEN SOUS TENSION PENDANT LA MARCHÉ "TYPE 2": BLOC E INTER 3.

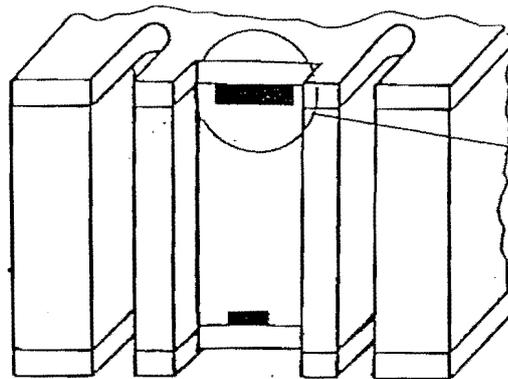
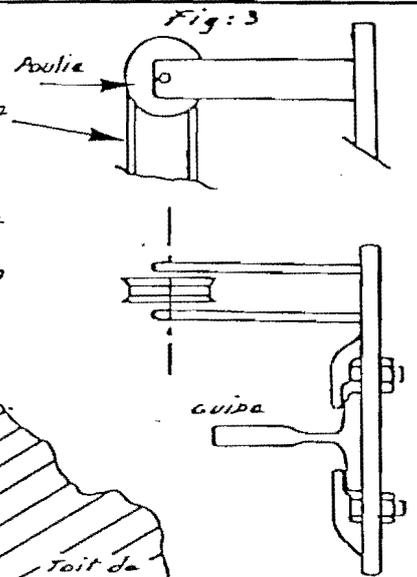
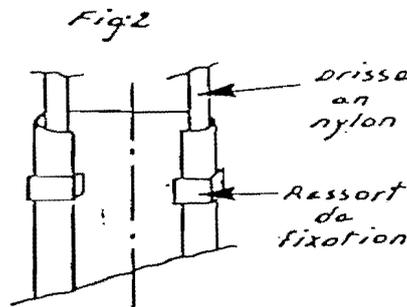
*OPÉRATEUR TESIO AVEC INJECTION REPOS, MATIEN SOUS TENSION PENDANT LA MARCHÉ ET CONTINUATION DU MOUVEMENT APRÈS LE FIN DE COURSE "TYPE 3": BLOC E INTERS 4 ET 3.

*OPÉRATEUR STANDART "TYPE F": BLOC E INTERS 4,3,2 ET 1.

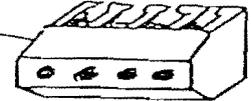
DECIMAL	BINAIRE	HEXADECIMAL
	NUMÉRO INTER 1 2 3 4	
...0...	...0 0 0 0...	...0...
...1...	...0 0 0 1...	...1...
...2...	...0 0 1 0...	...2...
...3...	...0 0 1 1...	...3...
...4...	...0 1 0 0...	...4...
...5...	...0 1 0 1...	...5...
...6...	...0 1 1 0...	...6...
...7...	...0 1 1 1...	...7...
...8...	...1 0 0 0...	...8...
...9...	...1 0 0 1...	...9...
...10...	...1 0 1 0...	...A...
...11...	...1 0 1 1...	...B...
...12...	...1 1 0 0...	...C...
...13...	...1 1 0 1...	...D...
...14...	...1 1 1 0...	...E...
...15...	...1 1 1 1...	...F...



Distance
entre faisceaux: 40mm



Bornier de
l'équipement
+24V ØV CAS CAS
+ - a b



ATTENTION:

En A50, il est impératif d'utiliser des capteurs qui portent la mention P202.

A50

AUTINOR

N° A50 105RA 0174

PJ

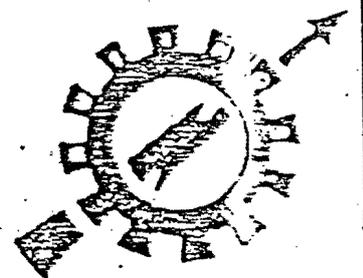
Remplace le N°

A partir de 17/01/84²

Remplacé par le N°

A partir de

Fixation mécanique du capteur et des écrans de comptage (CARTE L02)



L'incorporation de l'option "Pompier" à l'équipement A50 à pour incidence une nouvelle version de programme V00B et une modification de raccordements.

Celles-ci permettent de traiter le contact à clef "Pompier", de commander sa visualisation et, afin de répondre à la norme P82-210, d'assurer une liaison phonique entre la cabine et le palier.

Cette liaison phonique est assurée par une carte interphone P268 embrochable dans le connecteur 4 de la carte L02.

Cette carte interphone réalise également le rôle des cartes chargeurs P263 ou P264, à savoir la commande d'un dispositif d'éclairage secours lors d'une coupure de tension lumière et l'alimentation d'un dispositif d'alarme.

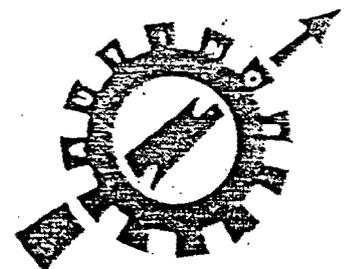
Les raccordements spécifiques à la liaison phonique seront faits directement à partir de la carte interphone P268 (voir schéma A50 114R).

A50

AUTINOR

N°: A50 113RA 0194	Fo: 1/1	DC	P2	⊗		
Remplace le N°:		A partir du: 19 Janvier 1984				
Remplace par le N°:		A partir du:				

NOTE IMPORTANTE CONCERNANT (carte L02)
L'insertion de l'option "Pompier" à l'équipement A50



Informations venant
de la carte LØ2

"Informations" disponibles
en cas d'option supplé-
mentaire (par exemple:
commande frein SORETEX...)

Carte L70
(Commande lumière
automatique)

A raccorder
au connecteur
de la carte LØ2 en
cas d'option carte
chargeur

Arrivée
220V alternatif
Lumière

LAC  Lumière
Automatique
Cabine

- Le voyant néon visualise la présence du 220V alternatif lumière

A50

AUTINOR

N° A50 112RA 0174

Fo

DC

PJ

Remplace
le N°

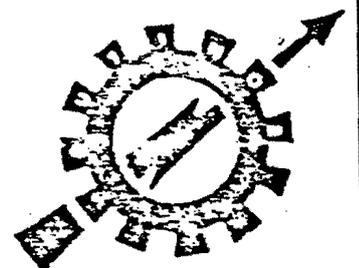
A partir du

17/01/84

Remplacé
par le N°

A partir du

Raccordements de la carte "L70" (AVEC LØ2)



1° MACHINERIE

5° CABINE

AL Alarme
 B Batterie
 DEF Voyant de défaut (Hors service)
 IP Contact d'impulseur d'intégrateur
 placé sur le régulateur
 MAN Interrupteur de mise en manoeuvre
 de rappel
 MGD Commande de manoeuvre de rappel
 en descente
 MGM Commande de manoeuvre de rappel
 en montée
 RZ Bouton de remise à zero
 (Recyclage de l'appareil)
 SPR Contact de sécurité parachute
 placé sur le régulateur
 STH Sonie thermique
 TCV Thermocontact de ventilation
 TS Thermocontact de sécurité
 SUSD Bouton suspension de départ

BA Bouton d'arrêt
 BAL Bouton d'alarme en cabine
 CØ à
 C7 Boutons d'envoi cabine
 EA Bouton d'annulation de
 l'ordre enregistré
 LAC Lumière automatique en
 cabine
 LPC Lumière permanente en
 cabine
 SU Contact de surcharge
 VSU Voyant de surcharge
 ECS Voyant Eclairage secours
 cabine.

6° NIVEAUX INTERMEDIAIRES

PØ à
 P7 Boutons d'appel paliers
 POM Contact à clef "pompier"
 VPMP Voyant "pompier"

2° SECURITES HAUTES

FCH Contact de fin de course haut
 FREV Contact de fin de course révision

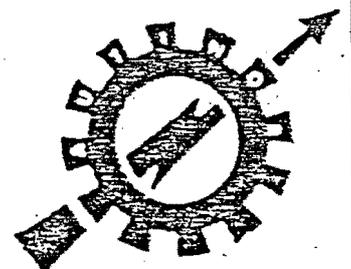
3° SECURITES BASSES

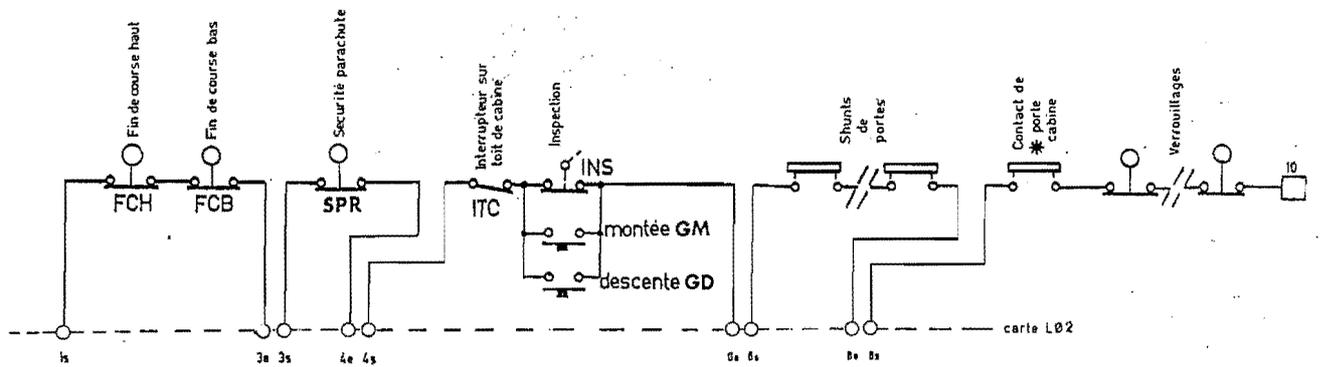
FCB Contact de fin de course bas
 ED Contact extrême bas

4° TOIT DE CABINE

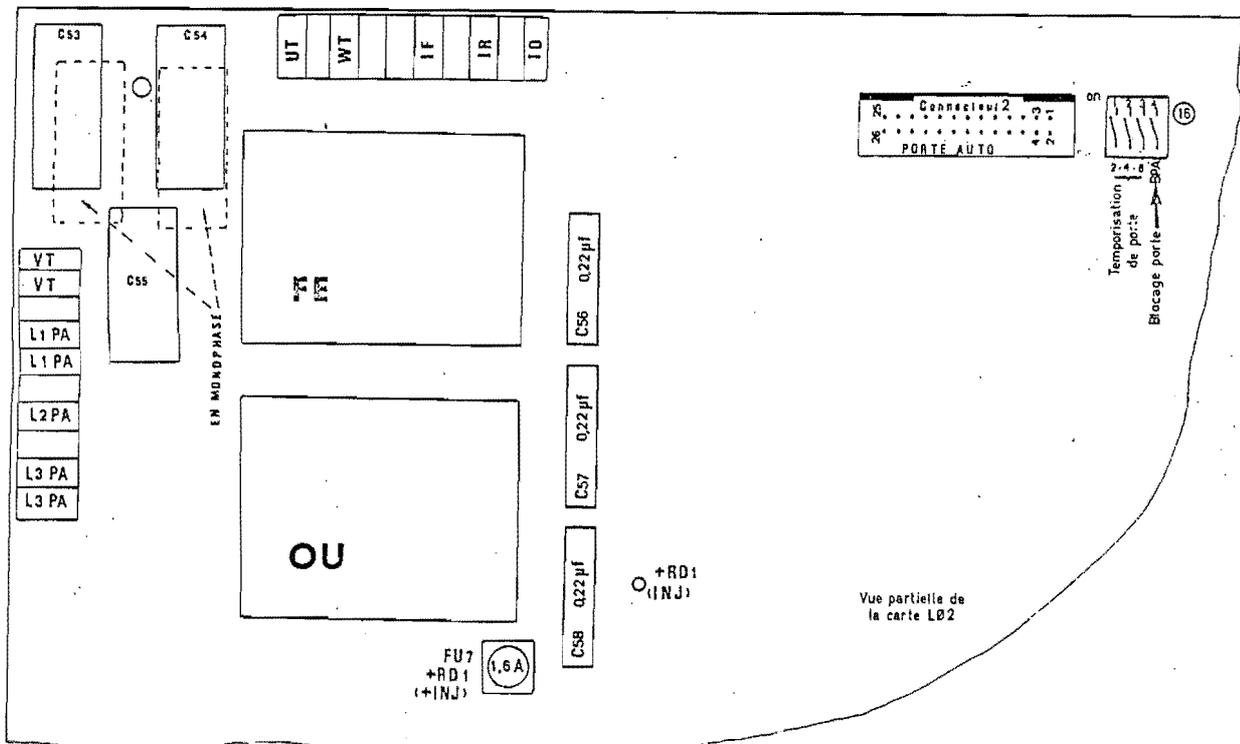
GD Commande d'inspection "descente"
 GM Commande d'inspection "montée"
 ITC Interrupteur sur toit de cabine
 N-INS Interrupteur "normal-inspection"
 PTC Prise de courant sur toit de
 cabine

A50				AUTINOR			
N° A50 108RA 0174		Fo	PJ				
Remplace le N°		A partir du		17/01/84			
Remplacé par le N°		A partir du					
SIGLES DES SCHÉMAS A50 101R & A50 106R. (LØ2)							





- Borne électromécanique
- Borne à vis



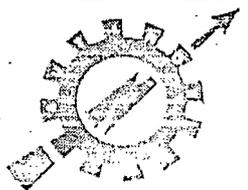
NB: Le bouton d'arrêt est interdit en porte automatique (Norme P82-210)

*Pour les différents raccordements des sécurités de porte, voir les schémas A50 107R

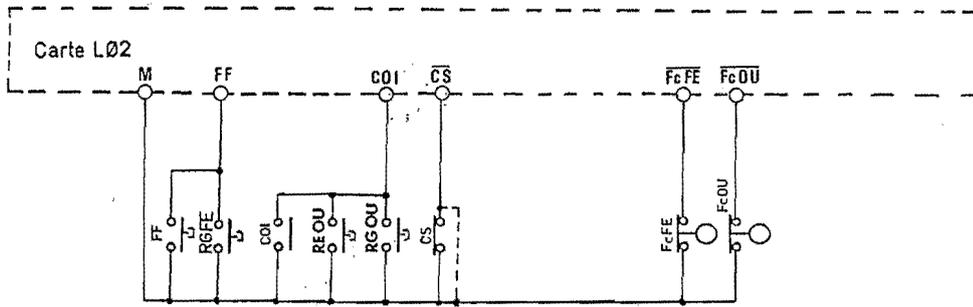
NOTES

- Un bloc de 4 inters DIP est utilisé pour le réglage de la temporisation d'ouverture de porte et le blocage éventuel de celle-ci en fermeture.
- Les 3 premiers inters servent à régler la temporisation supplémentaire à la temporisation de base, fixé à 1 seconde; Ils sont codés en binaire ce qui présente l'avantage d'obtenir une gamme étendue de réglages possible de 1 à 15 secondes.
- Par exemple, pour obtenir une temporisation totale de 15 secondes, il faut mettre les inters 1, 2 et 3 en position "ON" ce qui nous donnera: $8s+4s+2s+1s$ (de base) = 15 secondes.
- Le 4° inter permet, en position "ON", de bloquer la porte en fermeture (Mise en route sur chantier....).

A50				AUTINOR			
N°	A50 IIIRE	fo	1/2	PJ			
Remplace la N°	A50 IIIIRA OI74	A partir du		15/10/84.			
Remplacé par le N°		A partir du					
Raccordement de la partie porte automatique du bas de gamme A50 (Carte L02)							

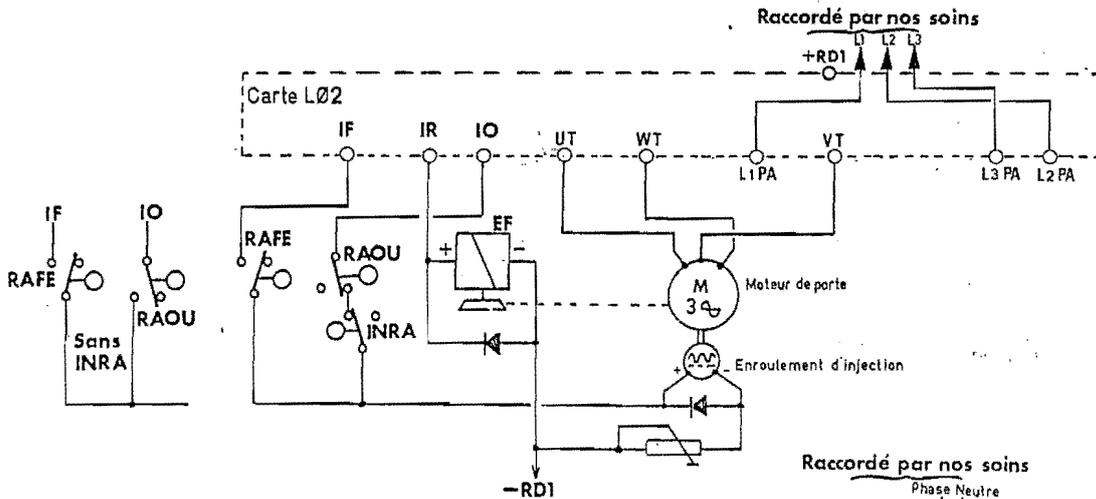


Raccordements des contacts de portes:

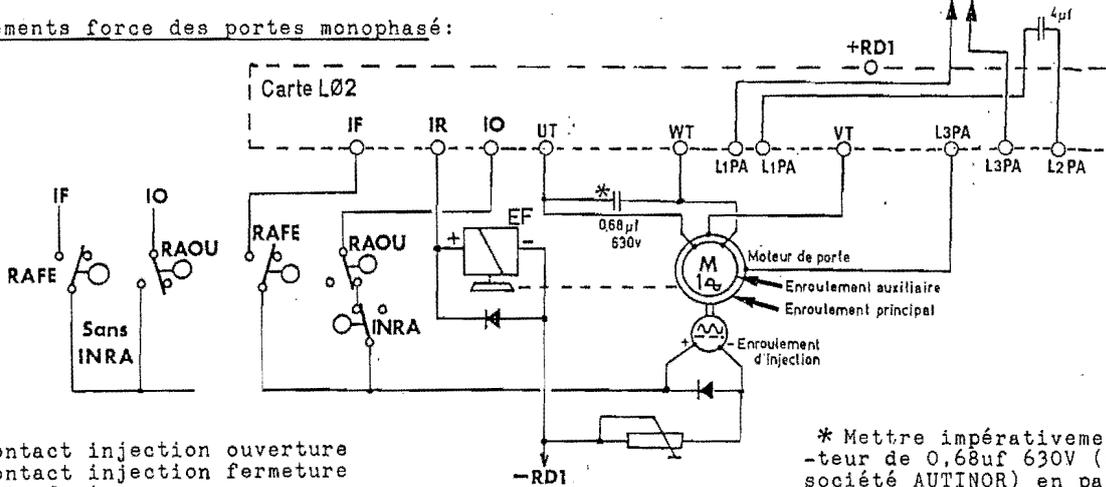


FCOU: Fin de course ouverture
 FCFE: Fin de course fermeture
 COI: Contact de choc de porte (heurt ou coincement)
 REOU: Bouton de réouverture des portes
 RGOU: Bouton de réglage des portes sur toit de cabine
 (Interrupteur d'inspection en position "révision")
 CS: Contact de cellule de portes ATTENTION: SHUNTER "CS" et "M" s'il n'y en a pas
 BPA: Bouton de blocage des portes
 FF: Bouton de fermeture forcée
 RGFE: Bouton de réglage "fermeture"

Raccordements force des portes en triphasé:



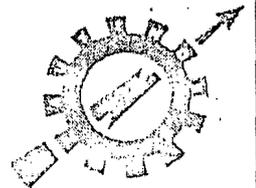
Raccordements force des portes monophasé:

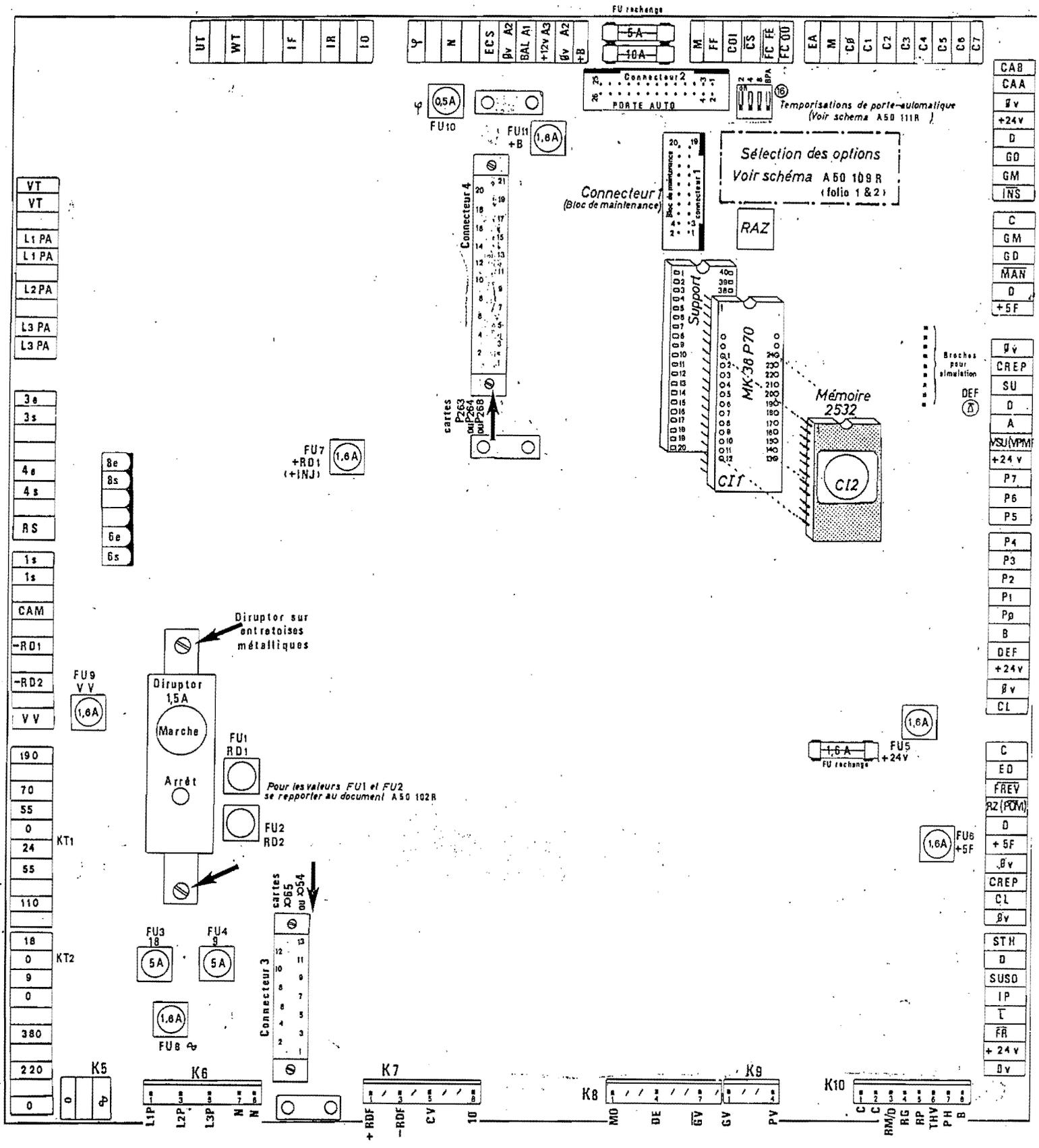


RAOU: Contact injection ouverture
 RAFE: Contact injection fermeture
 EF: Electrofrein
 INRA: Contact inverseur de ralentissement éventuel
 (Ne pas le raccorder s'il n'existe pas)

* Mettre impérativement un condensateur de 0,68µf 630V (fourni par la société AUTINOR) en parallèle à l'enroulement auxiliaire du moteur de porte, sur le toit de cabine.

A50		AUTINOR	
N°	A50 IIIIRB	fo	2/2 PJ
Remplace le N°	A50 IIIIRA OI74	A partir du	15/10/84
Remplacé par le N°		A partir du	
Raccordement de la partie porte automatique du bas de gamme A50 (Carte L02)			





<h1 style="margin: 0;">A50</h1>		<h1 style="margin: 0;">AUTINOR</h1>	
N° A50 110RB	10 1/2	P	
Remplace le N° A50 110RA0174	A partir du 15/10/84.		
Remplace par le N°	A partir du		
Présentation générale de la carte L02 Répartition des connecteurs			

KTx: connecteur transformateur

NOTES

Tableau de droite:

- 1) Broche de sélection de tension du redresseur de came.
- 2) Broche de sélection de tension du redresseur de frein.

Schéma de gauche

- 3) Le fusible FU_0 (\sim) est câblé en cas de frein ou de came en 220V \sim .
- 4) Ce fusible n'est câblé que lorsqu'une tension de 24V \sim est nécessaire au fonctionnement de l'équipement. Ceci doit être précisé lors de la commande (FUS).
- 5) La valeur des fusibles FU_1 et FU_2 est indiquée dans le tableau de droite.

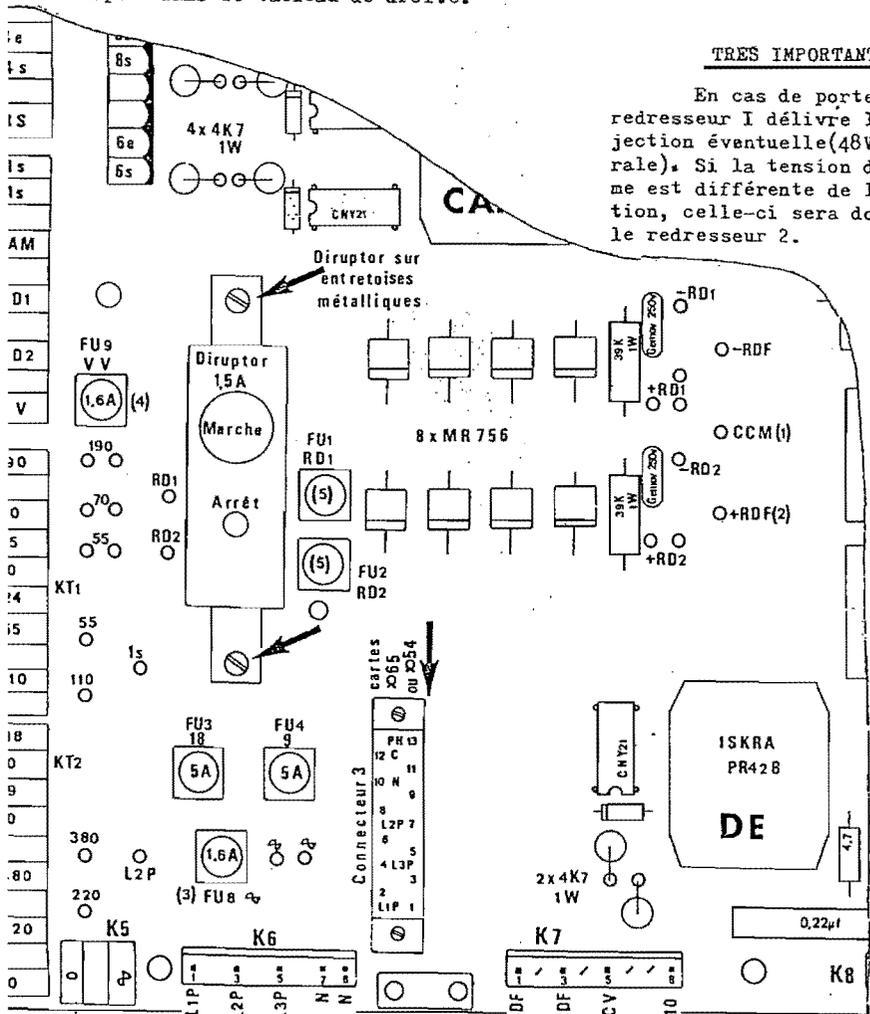
NB Le tableau ci-contre (côté droit) représente les cas généraux de raccordement frein-came, néanmoins, il peut arriver que la tension 55V soit suffisante pour commander un des deux éléments et insuffisante pour commander l'autre; à cet effet, il est prévu une prise 70V.

Dans le cas d'une came en 48V= ou en 180V= et d'un frein en 70V=, par exemple; le câblage du second redresseur, qui n'est pas systématique, devient indispensable et ceci doit être précisé lors de la commande du tableau.

IL va de soi que pour une came en 220V \sim et un frein en 70V= un seul redresseur suffit.

TRES IMPORTANT

En cas de porte automatique, le redresseur I délivre la tension d'injection éventuelle (48V= en règle générale). Si la tension de frein ou de came est différente de la tension d'injection, celle-ci sera donc à prendre sur le redresseur 2.



Positionnement des straps de sélection de tension sur la carte L02		Raccordement	
		Frein	Came
Borne gauche			
Borne gauche			
Borne gauche			

A50

AUTINOR

N° A50 102RA 0174	DC	PJ	
Remplace la N°	A partir du : 17/01/84		
Remplace par la N°	A partir du :		

Raccordement frein-came DE LA CARTE L02.

1 VITESSE

2 VITESSES

Niveau supérieur N écran de 6cm

Niveau supérieur N écran de 6cm

Ces écrans servent à empêcher l'appareil d'aller en fin de course en cas d'inversion de phases quand la cabine se trouve à l'extrême haut et ceci au prochain ordre enregistré.

Les équipements sont livrés avec des écrans de comptage (1) de 6cm. Seul l'écran situé au-dessous du niveau inférieur doit mesurer 28 mm

NB : Il est évident que si les écrans de comptage, et eux seuls, sont un peu plus grands, le fonctionnement de l'équipement n'en sera pas perturbé pour autant.

Niveau N-1

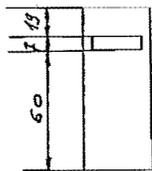
Niveau 2

Niveau N-1

Niveau 2

Niveau 1

Niveau 1



Niveau 0

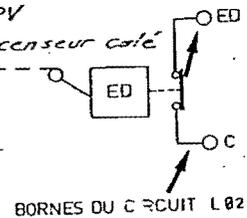
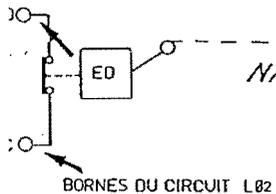
Ecran de 28mm (3)

Niveau 0

Ecran de 28mm (3)

(2) Ecran spécial permettant d'identifier le niveau extrême bas lors du recalage à la mise sous tension (si l'appareil n'est pas présent au niveau 0). Le niveau N sera identifié par l'écran (4) si l'appareil s'y trouve au moment du recalage.

(3) Ces écrans (3) évitent un départ en fin de course si la cabine se trouve au niveau 0 lors de la séquence de recalage. Il faudra veiller à ce que la distance entre l'écran (3) et le contact de fin de course bas soit supérieure à la distance séparant les 2 faisceaux du capteur plus l'inertie sur un arrêt en PV.



AUTINOR

N° A50 103RA 0174

Remplace le N° :

A partir du : 17/01/84

A50

Position des écrans en trémie (CARTE L02)

Dessin: PJ

Contrôle :

Remplacé par le N° :

① AU CAS OÙ UNE SONDE THERMIQUE ET UN THERMOCONTACT DE SÉCURITÉ SONT UTILISÉS SIMULTANÉMENT, ILS DOIVENT ÊTRE PLACÉS EN SÉRIE ENTRE LES BORNES STH ET ØV. SI AUCUN DE CES DEUX ÉLÉMENTS N'EST UTILISÉ, IL FAUT SHUNTER LES BORNES STH ET ØV.

② SI UN SEULE VOYANT VISUALISANT L'ÉTAT "HORS SERVICE" DE L'APPAREIL SUFFIT, LE RACCORDEMENT DE CELUI-CI SE FAIT ENTRE LES BORNES +24V ET DEF. DANS LE CAS CONTRAIRE (SIGNALISATION À CHAQUE NIVEAU PAR EXEMPLE) UN DISPOSITIF ANNEXE P66, PLACÉ SUR LE BORNIER ÉLECTROMÉCANIQUE, ÉTANT NÉCESSAIRE, LES VOYANTS SONT À RACCORDER ENTRE LA BORNE HS DE CE DISPOSITIF ET LA BORNE CV (VOIR SCHÉMA A50 101R).

③ S'IL N'Y A PAS D'OPTION "MANŒUVRE DE RAPPEL", IL FAUT SHUNTER LES BORNES D ET MAN.

④ S'IL N'Y A PAS DE FIN DE COURSE DE RÉVISION, IL FAUT SHUNTER LES BORNES D ET FREV.

⑤ POUR LES RACCORDEMENT DES TOUCHES D'ENREGISTREMENT CAPACITIVES, VOIR LES SCHÉMAS LIVRÉS AVEC CES DERNIÈRES.

⑥ DANS LE CAS D'OPTION LUMIÈRE AUTOMATIQUE, UN DISPOSITIF ANNEXE PLACÉ SUR LE BORNIER ÉLECTROMÉCANIQUE, COMPRENANT LE RELAIS LUMIÈRE ET SES PROTECTIONS (ÉTANT NÉCESSAIRE), LA LUMIÈRE AUTOMATIQUE DOIT SE RACCORDER ENTRE LES BORNES LT ET N DE CE DISPOSITIF (VOIR SCHÉMA A50 112R).

⑦ SI LE CONTACT DE SÉCURITÉ PARACHUTE SE TROUVE SUR LA CABINE ET NON SUR LE RÉGULATEUR, IL FAUT LE PLACER EN SÉRIE AVEC LES SÉCURITÉS CABINE (ENTRE 4S ET 6E) ET PONTER LES BORNES 3S ET 4E.

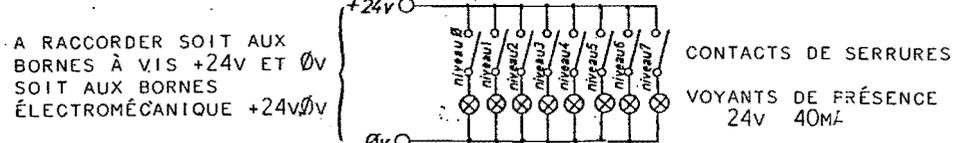
⑧ L'UTILISATION DE FINS DE COURSE FORCE EST POSSIBLE; DANS CE CAS, IL FAUT SHUNTER LES BORNES 1S ET 3E.

⑨ NOUS RAPPELONS QUE LE BOUTON D'ARRÊT EST INTERDIT EN CAS DE PORTE AUTOMATIQUE (NORME P82 210).

⑩ EN CAS DE PORTE AUTOMATIQUE, VOIR LES DIFFÉRENTS RACCORDEMENTS POSSIBLES DES CONTACT DE PORTE (SHUNTS ET VERROUILLAGES) SUR LE SCHÉMA A50 107R.

⑪ IL EST À NOTER QUE LE NOMBRE DE SÉCURITÉS CABINE PORTÉ SUR LE SCHÉMA N'EST QU'INDICATIF; CERTAINS CONTACTS PEUVENT ÊTRE OMIS ET D'AUTRES AJOUTÉS.

⑫ LES CONTACTS DE SERRURE PEUVENT ÊTRE UTILISÉS POUR ALIMENTER DES VOYANTS QUI SERONT RACCORDÉS SUIVANT LE SCHÉMA SI-DESSOUS:



⑬ UN TÉMOIN "OCCUPÉ" CLIGNOTANT, OU NON (À PRÉCISER À LA COMMANDE) PEUT ÊTRE PLACÉ À CHAQUE NIVEAU AUQUEL CAS LEUR RACCORDEMENT SE FAIT ENTRE LES BORNES CL ET ØV. LA CONSOMMATION MAXIMALE POSSIBLE SUR CL EST DE 1,5A. PAR CONTRE, EN MACHINERIE LE RACCORDEMENT DU TÉMOIN "OCCUPÉ" SE FAIT ENTRE LES BORNES CL ET ØV.

⑭ DANS LE CAS STANDARD OÙ LE CONTACT ED N'EST PAS NÉCESSAIRE, IL FAUT SHUNTER LES BORNES ED ET C.

⑮ SI AUCUNE DEMANDE SPÉCIALE N'EST FAITE PAR LE CLIENT LORS DE LA COMMANDE DE L'ÉQUIPEMENT, LES TEMPORISATIONS DE SCMT, PETITE VITESSE, RÉVISION, INTÉGRATEUR ET LUMIÈRE ONT LES VALEURS SUIVANTES:

- INTÉGRATEUR.....13s
 - SCMT.....13s
 - TEMPORISATION DE RÉVISION.....13s
 - TEMPORISATION DE PETITE VITESSE.....13s
 - TEMPORISATION DE LUMIÈRE.....8s
- D'AUTRE PART, IL FAUT NOTER QUE:
- LE COMMUN CABINE EST VALIDÉ 2S APRÈS L'ARRÊT.
 - LE COMMUN PALIER RÉAPPARAÎT 3S APRÈS LE COMMUN CABINE.
 - LA LUMIÈRE CABINE S'ÉTEINT 3S APRÈS LA RÉAPPARITION DU COMMUN PALIER.
- LA TEMPORISATION DES COMMUNS CABINE ET PALIER EST FIXE.
- ⑯ L'INTER BPA PERMET EN POSITION "ON" DE BLOQUER LA PORTE EN FERMETURE LA MISE EN SERVICE DE CET INTER ANNULE LA DESSERTE DES APPELS PALIERS.
- ⑰ LE CONTACT À CLEF "POMPIER" POM, ET SON VOYANT DE VISUALISATION VPMP SONT UTILISÉS DANS LE CAS D'OPTION POMPIER AVEC LA VERSION DE PROGRAMME VOOB (VOIR NOTE A50 113R).

ATTENTION

IL EST IMPERATIF DE SEPARER LE(S) PENDENDIF(S) FORCE (ALIMENTATION LUMIERE ALIMENTATION MOTEUR, INJECTION, CHAÎNE DES SECURITES) DU OU DES PENDENDIF(S) ELECTRONIQUE(S) (ALIMENTATION INFÉRIEURE OU ÉGALE A 24V).

AFIN D'ÉVITER TOUT RISQUE DE DÉTERIORATION DES CONNECTEURS DURANT LE TRANSPORT LES CARTES "MANQUE DE PHASE ≈ 65 OU ≈ 54", "CHARGEUR P263, P264 OU INTERPHONE P268" NE SERONT PLUS ENFICHÉES AU DÉPART DE NOS ATELIERS.

L'OBJECTIF ÉCONOMIQUE DE CE BAS DE GAMME A INSPIRÉ DE PLACER TOUS LE COMPOSANTS SUR UNE SEULE CARTE. DE CE FAÏT, LE RACCORDEMENT DE LA FILERIE TRÉMIE EST À PRÉVOIR PAR L'INTERMÉDIAIRE D'UN DISPOSITIF EMBROCHABLE DE FAÇON À FACILITER LA MAINTENANCE.

CE DISPOSITIF EMBROCHABLE EST RÉALISÉ PAR DIFFÉRENTS ENSEMBLES DE BORNES À VIS EMBROCHABLES. LA CAPACITÉ MAXIMALE DE CELLE-CI EST DE 1,5MM².

A50					AUTINOR	
N° A50 104RA 0194	fo 1/1	DC	PJ			
Remplacé le N°			A partir du 19 JANVIER 1984			
Remplacé par le N°			A partir du			
NOTES (CARTE L02)						

Manœuvre d'inspection et chaîne de sécurité
avec ou sans manœuvre de rappel

Boite Manœuvre de rappel

Machinerie

Tableau

Sécurités
hautes

Niveau 7

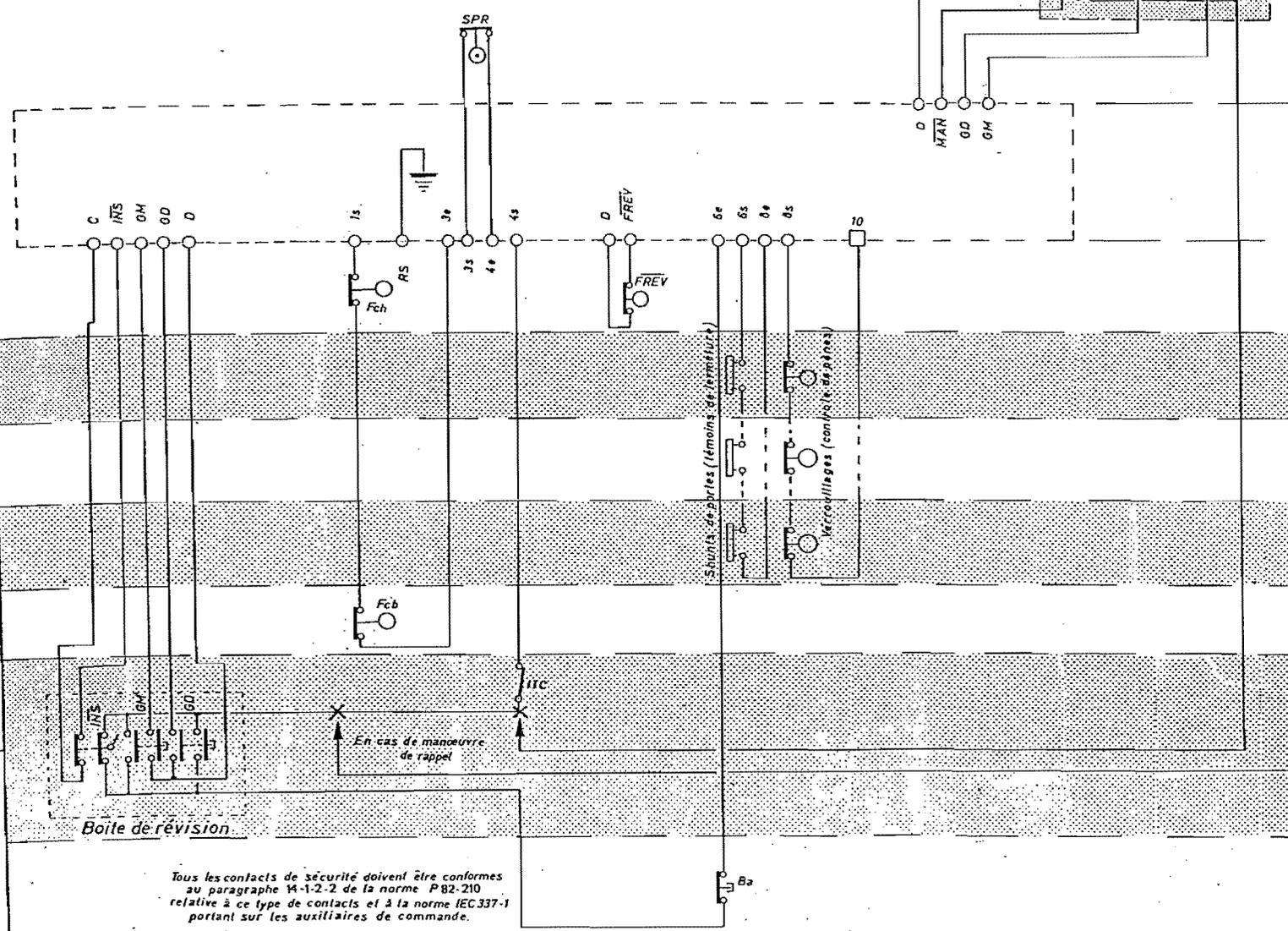
Niveaux 1 à 6

Niveau 0

Sécurités
basses

Toit de
cabine

Cabine



Tous les contacts de sécurité doivent être conformes au paragraphe 14-1-2-2 de la norme P 82-210 relative à ce type de contacts et à la norme IEC 337-1 portant sur les auxiliaires de commande.

□ Borne électromécanique
○ Borne à vis

AUTINOR

N°: A50 106RA 0174

1^{re}:

Remplace le N°:

A partir du: 17/01/84

A50

Dessin: Pj

Contrôle:

Remplacé par le N°:

A partir du:

- CARTE L02 -
- Manœuvre d'inspection et de rappel
- Chaîne de sécurité