

| | |
|---------------------|------------------------------|
| NOTA TECNICA | ET_ASC_V2.1 |
| TITULO | GUIA PUESTA EN MARCHA |
| APLICABLE A: | ASCENSORES |
| PRODUCTO | UNIDRIVE C200 / M400 |
| FECHA | 12/2019 |

Resumen: La nota técnica contiene una descripción de los procedimientos básicos y recomendaciones útiles para la puesta en marcha de equipos Unidrive C200, parametrizados con la configuración V2.1, para su utilización en ascensores.

Descripción: Los equipos se entregan configurados, compatibles con las placas electrónicas más comunes del mercado, permitiendo utilizar pocos parámetros del variador para maximizar las prestaciones del sistema en particular en cuanto a duración, calidad de nivelación y confort, reduciendo notablemente el tiempo de puesta en marcha.

SE RECOMIENDA NO REALIZAR UN RESET DEL VARIADOR A DEFAULT INICIAL DE 50HZ. ESTO IMPLICA LA PERDIDA DE LA CONFIGURACION PRECARGADA.

EL VARIADOR NO DEBERA SER UTILIZADO COMO DISPOSITIVO DE SEGURIDAD PARA LA PROTECCION DE PERSONAS U OBJETOS.

LA INSTALACION DEBERA POSEER TODOS LOS ELEMENTOS NECESARIOS REQUERIDOS POR LAS NORMAS Y LEGISLACIONES CORRESPONDIENTES, PARA ASEGURAR DICHAS FUNCIONES.

DICHOS ELEMENTOS DEBERAN SER EXTERNOS E INDEPENDIENTES DEL VARIADOR

INDICE

1) Controles antes de energizar el variador

2) Display del Variador

3) Configuración en el Variador de los parámetros correspondientes al motor

4) Auto Sintonía estática

5) Compensación del comportamiento dinámico en ambos sentidos (Subir Bajar)

6) Optimización del comienzo de viaje y aceleración

7) Deceleración, parada y fin de viaje

8) Funcionamiento del freno

9) Guardado de Parámetros en memoria

10) Diagnóstico

11) Curva de Viaje - Con referencia de parámetros por segmento

12) m20x Diagrama de interconexión

13) Listado de parámetros menú 0

Consideraciones generales para la instalación y puesta en marcha

1) Controles antes de energizar el variador

1.1) Dado que el comportamiento dinámico del Conjunto Variador - Motor depende, entre otras cosas, del balance ente cabina y contrapeso, verifique el mismo en forma práctica en la instalación previo a comenzar con los procedimientos de ajuste del Variador.

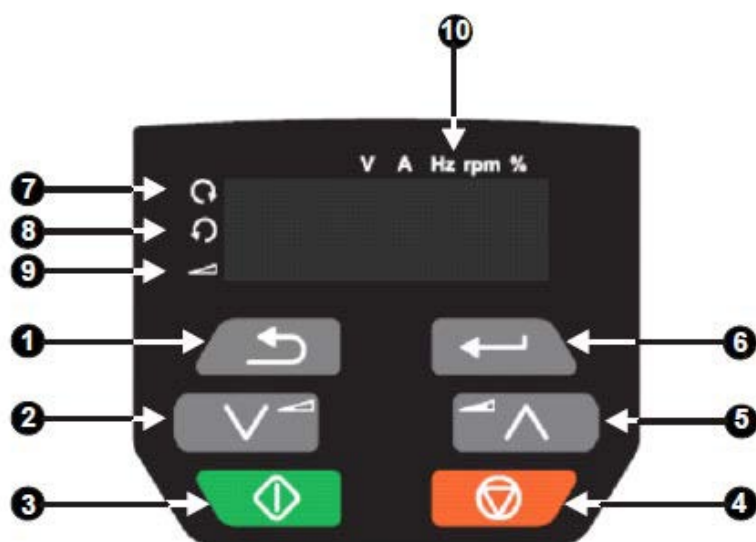
1.2) Realizar una inspección de todo el conexionado eléctrico, particularmente los cableados de potencia y control al Variador y Motor.

Verifique no solo su condición eléctrica sino que las conexiones estén realizadas de acuerdo a los diagramas solicitados.

La seguridad y las perturbaciones introducidas por el sistema dependen también de la conexión de masa y/o tierra del sistema.

Asegurarse que las mismas se encuentren realizadas correctamente

2) Display del Variador



- 1 - Tecla ATRÁS
- 2 - Tecla ABAJO
- 3 - Tecla START
- 4 - Tecla STOP / RESET
- 5 - Tecla ARRIBA.
- 6 - Tecla ENTER.
- 7 - Indicador Marcha Adelante
- 8 - Indicador Marcha Atrás
- 9 - Indicador de Referencia
- 10 - Unidades

3) Configuración en el Variador de los parámetros correspondientes al motor

El Drive utiliza estos valores para la configuración del modelo vectorial del motor del cual depende el comportamiento dinámico del conjunto. Tenga absoluta certeza en cuanto a los valores que ingresará.

| Parámetro | Descripción | Ejemplo | Unidades |
|-----------|-----------------------------------|---------|----------|
| Pr 06 | Corriente Nominal del Motor | 12,4 | Amp |
| Pr 07 | Velocidad Nominal del Motor | 940 | RPM |
| Pr 08 | Tensión de Alimentación del Motor | 380 | V |
| Pr 09 | Coseno φ del motor | 0,85 | - |
| Pr 39 | Frecuencia Nominal del Motor | 50 | Hz |

La Corriente Nominal del Motor es el parámetro más importante para ingresar.

Si no es el valor correcto, es probable que el freno no se abra y que la protección del motor no actúe correctamente.

4) Auto Sintonía estática

Este procedimiento debe de realizarse únicamente la primera vez que se va a poner en marcha el ascensor. Para ello es MUY IMPORTANTE haber realizado el paso 3 correctamente.

4.1) Verificar el valor del parámetro Pr 63. Si es la primera vez que se utiliza el drive, debería estar en "0". Colocar el parámetro Pr 38 en "1"

4.2) Preparar el ascensor para realizar un viaje en inspección. Dar orden de marcha en inspección, manteniendo firmemente apretado el pulsador de dicha orden sin soltarlo.

El motor no se moverá, empezará a realizar la Auto Sintonía para determinar varios parámetros, el display mostrará titilando "tune" durante algunos segundos.

4.3) Al finalizar el proceso el display cambiara de estado, pudiendo liberarse el pulsador de inspección.

Si indicara "Inh" significa que la auto sintonía se completó exitosamente. Se podrá verificar la resistencia de estator calculada en el parámetro Pr 63. El parámetro Pr 38 habrá vuelto a "0". El ascensor podrá viajar normalmente.

En el caso que el display, al cabo de la auto sintonía, mostrara "tune 1" significa que hubo un error al realizar el proceso, repita una vez más la secuencia, si el mensaje de error vuelve a aparecer, verifique el cableado entre el motor y el variador. Corregido el error repita la secuencia de auto sintonía.

5) Compensación del comportamiento dinámico en ambos sentidos (Subir Bajar)

5.1) Coloque el ascensor en la condición de máxima sollicitación de torque a la máquina, la cual es con la cabina vacía en la parte superior del hueco.

5.2) Reduzca la velocidad de inspección en el parámetro Pr 21 a un valor de 2 a 3 Hz.

5.3) Verifique en marcha en inspección, que tanto en subida como en bajada desde la posición del punto 1 y en diferentes posiciones del hueco, tengamos en la polea la misma velocidad de giro. Si no es el caso, decrementar el valor de RPM del motor (parámetro Pr 07) de a 10 (Ejemplo si el valor actual fuese 1480 RPM, reducirlo a 1470 RPM) para tratar de que las velocidades de polea sean iguales tanto subiendo como bajando. Repetir el proceso, modificando el parámetro Pr 07 hasta alcanzar la mejor condición posible.

5.4) Si se nota una deficiencia de Torque se puede decrementar de a 0,01 el valor del coseno ϕ (Parámetro Pr 09). O retocar la tensión nominal de motor (Parámetro Pr 08). El cambio del valor de estos parámetros debe realizarse cuidadosamente, modificando muy poco dicho valor en cada ocasión.

5.5) Repetir el procedimiento hasta lograr que la velocidad de subir y bajar sean lo más parecidas posible.

5.6) Normalizar a 20Hz la Velocidad de Inspección (parámetro Pr 21).

Consideraciones para el ajuste y optimización del viaje

La idea es optimizar el comportamiento del sistema a fin de realizar un viaje con la mayor calidad y confort posibles. Al final de esta nota técnica se encuentra un diagrama detallado de la curva de viaje donde se muestran los parámetros que influyen en cada segmento de la misma.

A continuación, se listan algunas recomendaciones prácticas con dicho objetivo.

6) Optimización del comienzo de viaje y aceleración

Ajustar el tiempo de aceleración, mediante:

6.1) extender la parte lineal de la rampa S de aceleración (parámetro Pr 03). Esto permitirá mejorar la suavidad en la partida.

6.2) modificar la pendiente de las partes en S de la curva de aceleración, que depende del valor de los parámetros Pr 59 / Pr 60 para la aceleración y parámetros Pr 61 / Pr 62 para la deceleración.

6.3) Otro elemento que permite optimizar la partida es la 1ra rampa de aceleración, previa a la rampa en S.

En el parámetro Pr 66 se especifica la duración de esta rampa (expresada en seg. /100Hz). El parámetro Pr 67 determina la frecuencia de finalización de esta 1era rampa y el empalme e inicio de la rampa S. El valor del parámetro Pr 67 esta expresado en porcentaje (%) de frecuencia indicada en el parámetro Pr02.

La idea es modificar Pr66 y Pr67 procurando encontrar el mejor viaje para nuestras condiciones. Precaución: no colocar un valor cero en el parámetro Pr 66, equivale a realizar una aceleración en tiempo cero. Si desea desactivar la 1era rampa de aceleración, simplemente coloque Pr 67 = 0.

7) Deceleración, parada y fin de viaje

7.1) Deceleración velocidad alta a velocidad de nivelación: Al pasar por la placa de nivelación del piso de destino, viajando en velocidad alta, el control ordena al drive el comienzo de la rampa de desaceleración (pendiente controlada por Pr 04) hasta alcanzar la velocidad de nivelación (Pr 18). Para reducir la duración de viaje con una detención óptima, es deseable tener la velocidad de nivelación lo más elevada posible, asegurándonos estar en el rango óptimo del control vectorial.

7.2) Nivelación, velocidad de nivelación a detención: Viajando en velocidad de nivelación, al alcanzar la placa de piso, el control ordena al drive el comienzo de la rampa de nivelación (pendiente controlada por Pr 65).

Es deseable lograr una detención corta pero suave (que la polea de tracción de la máquina no gire más allá de $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{2}$ vuelta hasta la aplicación del freno y detención del motor).

7.3) Optimización de la detención: realizar viajes entre distintos pisos con diferentes estados de carga, de forma de encontrar los valores óptimos de las rampas de desaceleración (Pr 04) y nivelación (Pr 65) y la velocidad de nivelación (Pr 18).

7.4) Parada luego de rampa de nivelación: El intercambio de órdenes entre placa de control y variador como caída del freno, liberación de los contactores de potencia junto con el resto de la maniobra (relé de dirección, habilitación del variador, etc.) debe respetar una secuencia estricta a fin de asegurar que el drive mantenga el control del motor hasta el final del viaje y el freno actúe asegurando que no haya deslizamiento del coche una vez alcanzada la nivelación y deshabilitado el drive.

Tener en consideración que el ajuste realizado permita que el contactor de freno accione el freno (contactor liberado) de 1 a 2 segundos antes que el contactor de potencia a fin de lograr la parada correcta en el nivel deseado. Si esto no ocurre, puede que las placas estén colocadas muy próximas al nivel de piso, que los ajustes de velocidad y rampa de desaceleración tengan un valor muy grande o que el tiempo ajustado en la placa de maniobra para la retención del contactor de potencia sea insuficiente.

7.5) Modo de detención con rampa rápida:

Para utilizar este modo de parada de emergencia, se deberán levantar la orden de velocidad (Borne 5 o 14) y dirección (Borne 12 o 13) a la vez, pero no así la orden de habilitación del drive (Borne 11).

De esta manera el drive descenderá su velocidad según el valor de la rampa indicada en Pr 65 y se detendrá de manera controlada.

De forma contraria si se abre Borne 11, el drive se inhibirá y el potencial se abrirá (no hay control del motor) y en consecuencia el freno caerá en velocidad.

8) Funcionamiento del freno.

8.1) Secuencia de arranque:

- Rampa de frecuencia: Cuando el equipo recibe la orden subir o bajar (borne 12 o 13) el drive genera una rampa de frecuencia energizando el motor, pero no se libera el freno.
- Magnetización motor: Cuando la corriente en el motor alcanza el porcentaje ingresado en el parámetro Pr 46 y la frecuencia alcanza el valor ingresado en el parámetro Pr 48 el equipo termina la rampa inicial de magnetización alimentando el motor a frecuencia constante (indicada en Pr 48) durante un tiempo configurable por parámetro Pr 50.
- Liberación del freno: Transcurrido este tiempo el equipo activa la salida que libera el freno, a continuación, se espera el tiempo especificado en el parámetro Pr 51. Este tiempo permite la reacción del sistema mecánico y que el freno termine de abrir.

Seguidamente, se genera la rampa de aceleración en S donde la frecuencia empieza a crecer hasta alcanzar la velocidad de viaje.

Puede ocurrir, dependiendo del estado de carga del ascensor, el piso en el que se encuentra o el contrapesado, que al iniciar el viaje la demanda de corriente para mover la maquina se reduzca hasta un valor inferior al elegido para los parámetros Pr 46 y Pr47, produciendo el cierre del freno en la etapa de aceleración. Reducir los valores de dichos parámetros, poco a poco hasta eliminar este efecto no deseado.

8.2) Secuencia de parada:

A fin de obtener una parada suave, manteniendo la nivelación y reduciendo a un mínimo el desgaste del freno debe:

Garantizarse que el freno actúe por acción de la orden proveniente del drive.

Que los contactores que inhiben el drive actúen después de dicha orden, con el freno cerrado.

Caso contrario el freno se accionará al caer dichos contactores, con el riesgo de completar el proceso en forma deficiente. Las consecuencias podrán ser nivelación incorrecta, desgaste del freno y/o reducción del confort de viaje con parada abrupta.

- Rampa de parada/nivelación: Con el motor girando a velocidad de nivelación, cuando el control retira la orden de subir o bajar (borne 12 o 13) el drive ejecuta la rampa de nivelación reduciendo su frecuencia con la pendiente definida en el parámetro Pr 65.
 - Orden de aplicación de freno: Al alcanzar la frecuencia de salida al motor el valor indicado en el parámetro Pr 49, se dispara un timer de duración Pr 52.

Transcurrido este tiempo el drive genera la orden de cierre del freno.

Si Pr 52 = 0 la demora se anula y el drive genera la orden de cierre del freno exactamente en la frecuencia indicada en Pr 49.







- Inyección de corriente continua: Una vez que la rampa de nivelación alcanza 0Hz, el equipo mantiene el motor energizado durante 1s, inyectando durante ese lapso corriente continua al motor de un nivel definido por Pr 53.

La inyección de continua sale preajustada de fabrica a aproximadamente el 50% del valor de Pr 06, donde Pr 06 es la corriente nominal del motor.

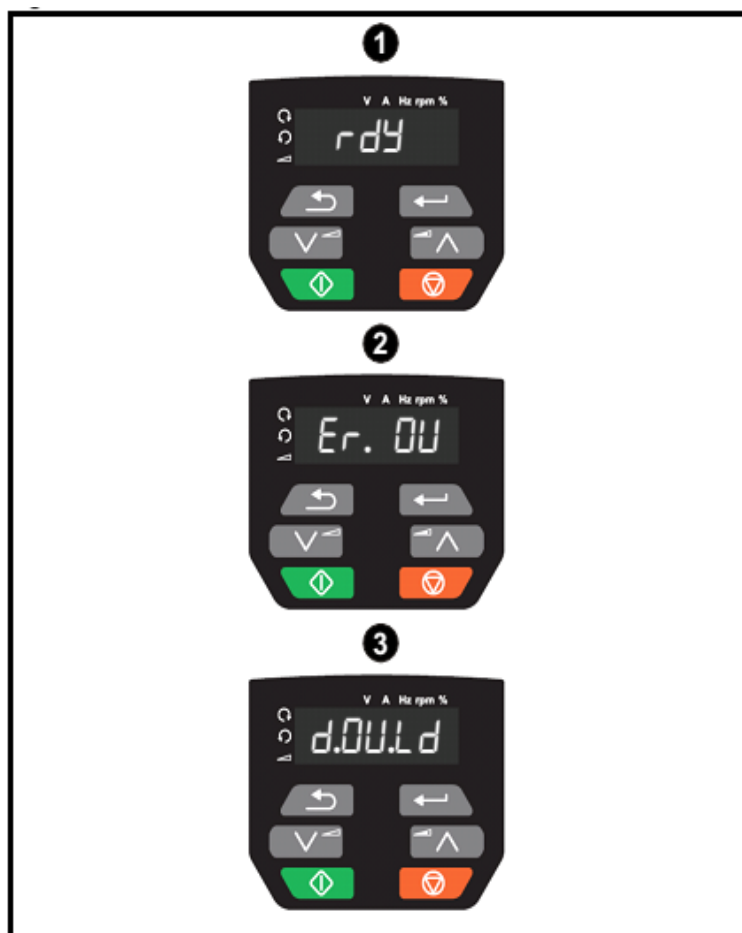
El ajuste del valor de demora ingresado en Pr 52 permite, si se lo desea, que el freno cierre durante la inyección de continua.

9) Guardado de Parámetros en memoria

Se recomienda realizar este procedimiento cada vez que se modifique el valor de uno o varios parámetros del drive, ejecutando la siguiente secuencia mediante el display del drive:

- Navegar (dudas referirse a capítulo 2 de esta guía) hasta alcanzar que el mismo indique Pr 00 (titilando).
- Pulsar tecla ENTER 
- El display indica None (no titila)
- Pulsar tecla ENTER  display indica None (titilando).
- Pulsar tecla ARRIBA  display indica SAVE (titilando).
- Pulsar tecla ENTER  display indica SAVE (no titila).
- Pulsar la tecla RESET 
- El display indica None (no titila).
- Para regresar al modo de estados del display, pulsar tres veces la tecla ATRÁS 

10) Diagnóstico



1) Estado drive: Correcto, sin falla

Mensaje fijo (No titila)

La palabra identifica el estado.

2) Estado drive: Drive en Falla, Detenido

Mensaje comienza por Er. (no titila)

La palabra a continuación de Er. titila e identifica al tipo de Error producido, el cual causo la detención

3) Estado drive: Drive en Alarma,

Funcionando: El Mensaje cambia entre 2 palabras, ambas titilan. La primera palabra indica el estado, la segunda la alarma.

Este estado indica que existe la posibilidad que se produzca, en un lapso corto, una falla con detención del drive.

El listado completo de los mensajes de estado falla y alarma puede encontrarse en:

- Unidrive C200 – Guía del usuario del control, Capítulo de diagnóstico en español en www.eurotechsa.com.ar
- Diagnostic tool (Nidec Control Techniques)– App gratuita que permite la identificación de los mensajes y posibles soluciones, disponible para Android en Play Store en distintos idiomas.

A continuación, encontraremos una guía reducida de los mensajes de falla y alarma con su origen más frecuente:

| FALLA | DIAGNOSTICO | ORIGEN | ACCION DE CORRECCION |
|-------|--|--|---|
| Fan.F | Falla de ventilador | Ventilador interno del drive | Compruebe que el ventilador gira velocidad rapida, si estuviera atascado, retire los elementos que traban ventilador, si no gira es necesario su reemplazo y revision del drive |
| HF.XX | Falla de hardware en variador | Origenes diversos | Xx son 2 numeros que identifican el tipo de falla producida. Para su identificacion consultar manual de drive o app diagnostic tool |
| It.AC | Sobrecarga en la salida del drive al motor | Aumento de la carga en el motor debida al cambio de alguna de las condiciones del ascensor: ej.: componente duro o trabado (reductor, freno defectuoso o actuado, etc), eventualmente motor defectuoso o carga incorrecta en el drive (pr 06) del valor de corriente nominal del motor. Motor subdimensionado para la aplicacion | Debe asimilarse a la actuacion de una llave termica virtual calibrada a la corriente nominal del motor (pr 46), verificar que este valor no sea cero o inferior a la corriente nominal del motor utilizado.comprobar elementos ascensor |
| It.br | Sobrecarga en resistencia frenado | Aumento de la disipacion en la resistencia de frenado debida al cambio de alguna de las condiciones del ascensor: ej.: reduccion del tiempo de deceleracion, cambio en el contrapesado, reemplazo incorrecto de la resistencia de frenado, resistencia subdimensionada para la aplicación | Debe asimilarse a la actuacion de una llave termica virtual calibrada a la potencia nominal de la resistencia. |
| LF.Er | Error de comunicaciones internas | Fallas reiteradas de la comunicación entre distintas partes internas del drive | Este mensaje poco frecuente puede deberse, entre otras causas, a un deterioro en las condiciones de la puesta a tierra del drive, verifique la misma |
| O.Ld1 | Sobrecarga en salida digital del drive | El aumento de corriente en una o varias salidas digitales supero el limite admisible en el drive | Cortocircuito en alguna salida del drive, incremento de la carga de la salida por elemento conectado defectuoso o conexión de nuevo elemento. Daño en el cableado de la salida |

| | | | |
|---------------|--|--|--|
| O.SpD | Sobre velocidad de motor | La frecuencia del motor supero el limite establecido | Compruebe que en viaje el contrapeso no arrastra la maquina. Revise las ganancias del variador. |
| OhXXX | Sobrettemperatura interna drive elevada | La temperatura de una parte componente del drive ha excedido los limites establecidos por el fabricante | Xxx son numeros y/o letras que identifican el tipo de falla producida. Para su identificacion consultar manual de drive o app diagnostic tool.verifique que las condiciones en la instalacion u operacion del drive no se han modificado, ej.: restriccion de la ventilacion, instalacion de un elemento cercano al drive que actue como fuente de calor, modificacion de rampas de viaje, de carga transportada, etc |
| OI.AC | Deteccion de corriente instantanea excesiva en la salida del drive | La corriente instantanea del drive ha superado el limite establecido por el fabricante | Cortocircuito en salida de potencia del drive, cable de conexión al motor muy largo pudiendo producirse una resonancia electrica a cierta frecuencia, ganancias excesivas en drive, problema de aislacion o cortocircuito en motor o cable de potencia, componente de ascensor trabado, actuacion incorrecta del freno |
| OI.br | Deteccion de corriente instantanea excesiva en la resistencia de frenado | Actuacion de la proteccion por exceso de corriente del transistor de frenado | Cortocircuito en cableado de resistencia de frenado, reemplazo por valor incorrecto de resistencia, problema de aislacion en resistencia o su fijacion |
| OV | Sobretension de bus de continua del drive supera limite establecido por el fabricante por mas de 15 segundos | Aumento de la tension del bus de continua del drive por periodo prolongado, puede producirse por alteraciones en la alimentacion de ca al drive o por regeneracion (retorno de energia del ascensor al drive) excesivo | Rampa de deceleracion muy corta, valor ohmico de la resistencia de frenado elevado (si modifica dicho valor, recordar que existe un valor minimo para dicha resistencia), perturbaciones en la red de ca que alimenta el drive o valor de tension de la misma elevado, en equipos que han superado el limite de su vida util puede presentarse durante el frenado, debido a capacitores electroliticos del filtro del rectificador deficientes |
| PH.Lo | Desequilibrio excesivo entre las fases de la alimentacion de ca del drive | Fluctuaciones o ripple excesivo en el bus de continua del drive debido a desequilibrio o falta de fase en la alimentacion de ca del drive o fluctuaciones importantes en la corriente de salida del drive | Compruebe el equilibrio de fases en carga, compruebe falta de fase, verifique si la carga mecanica del motor no esta oscilando o resonando mecanicamente, |
| tunXXX | Falal durante el proceso de autosintonia | El drive detecta una falla al realizarse el autoajuste autosintonia | Xxx son numeros y/o letras que identifican el tipo de falla producida. Para su identificacion consultar manual de drive o app diagnostic tool. |
| ALARMA | DIAGNOSTICO | ORIGEN | ACCION DE CORRECCION |
| br.res | Exceso de carga en resistencia de frenado | El valor de carga ha alcanzado el 75% del limite para desconexion por it.br del accionamiento | Posibilidad de desconexion cercana de accionamiento.ver falla it.br |
| OV.Ld | Sobrecarga en la salida del drive al motor | El valor de carga en la salida del drive al motor ha alcanzado el 75% del limite para desconexion por it.ac del accionamiento | Posibilidad de desconexion cercana de accionamiento.ver falla it.ac |

| | | | |
|---------|---|--|---|
| d.OV.Ld | Exceso de temperatura en el drive | El valor de temperatura en el interior del drive ha alcanzado el 90% del limite para desconexion por it.ac del accionamiento | Posibilidad de desconexion cercana de accionamiento.ver falla ohxxx |
| tuning | Procedimiento de autoajuste o autosintonia en curso | Se esta ejecutando el proceso de autosintonia | debe esperarse que el mismo finalice, ver autosintonia en esta guia |
| I.AC.Lt | Limite de intensidad activo | La corriente de salida del drive al motor ha sido limitada por proteccion | La proteccion actua cuando la corriente del drive ha superado el valor limite, esto significa que la carga le demanda al drive corriente excesiva. Verifique compensacion dinamica (explicada en esta nota tecnica), cabina mal contrapesada, tiempo de aceleracion muy corto, corriente de arranque elevada, datos incorrectos del motor cargados en drive |

11) Curva de Viaje - Con referencia de parámetros por segmento

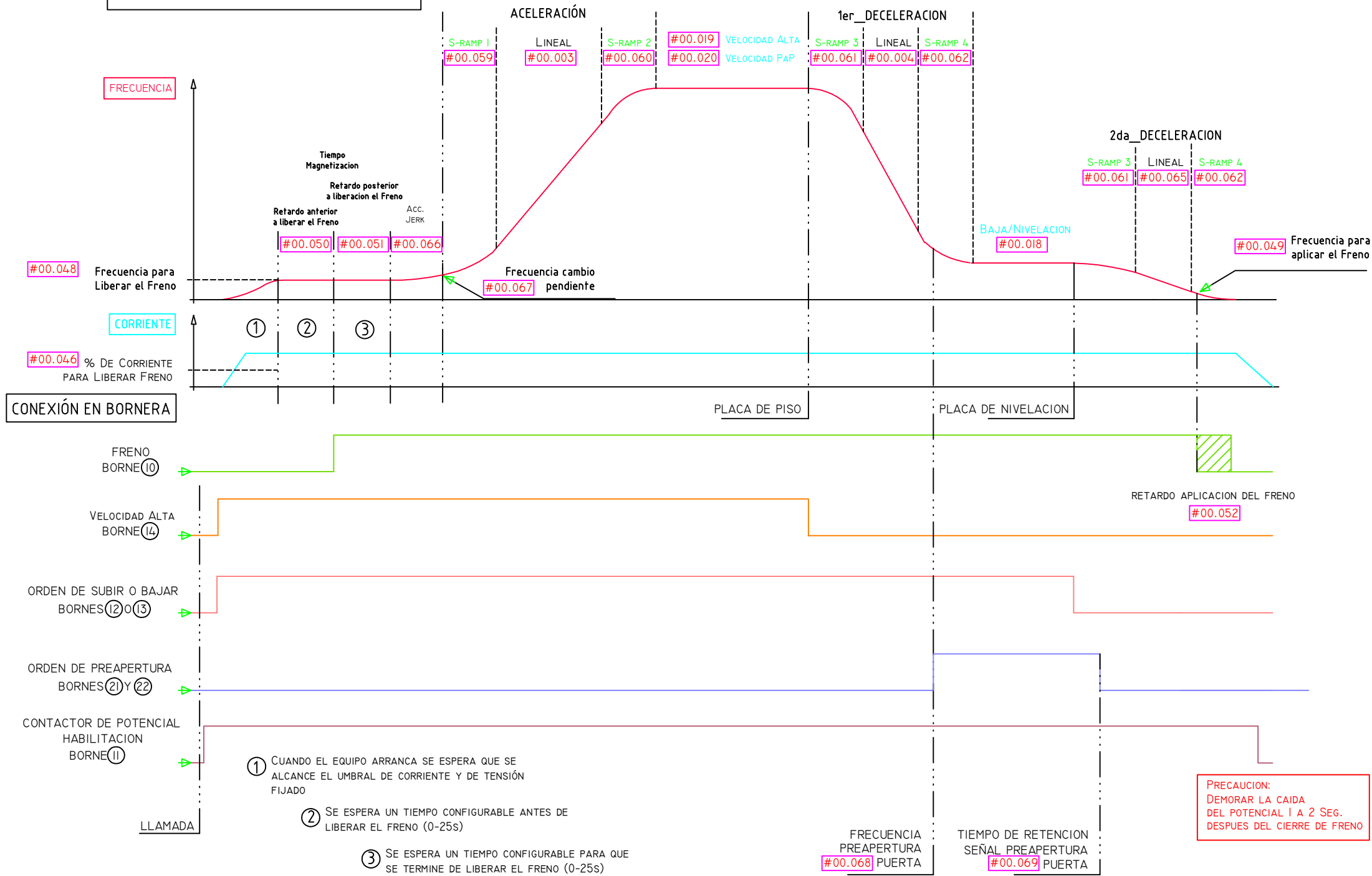
(Próxima página)

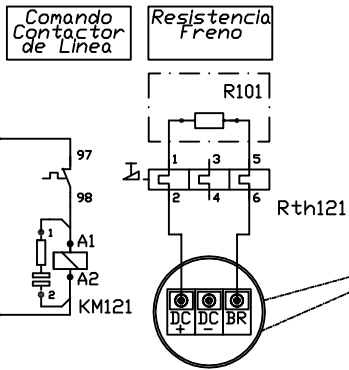
DIAGRAMA DE TIEMPO
MODO VECTORIAL LAZO ABIERTO
UNIDRIVE C200

CURVA DE VIAJE

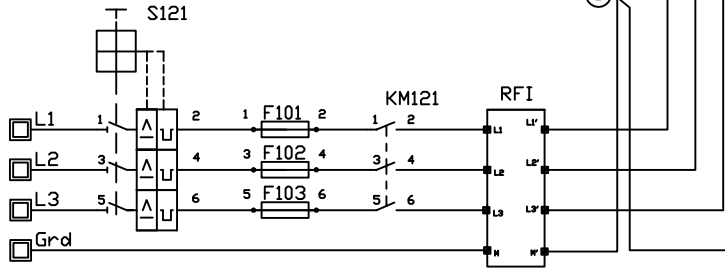
EURO

TECHNIQUES

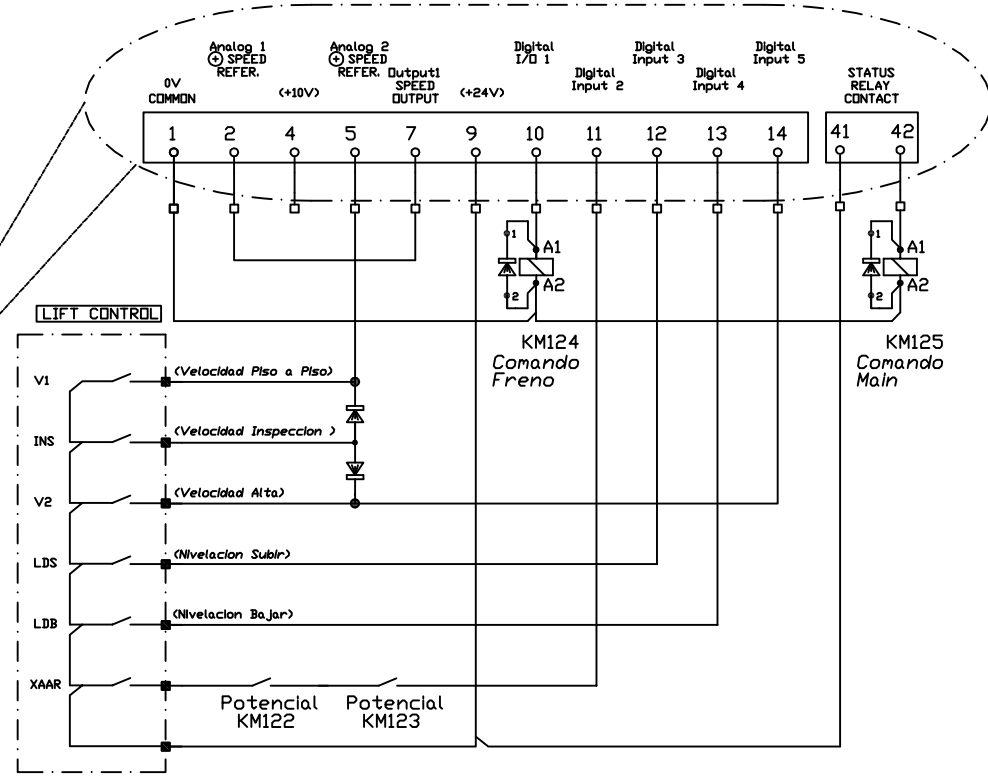
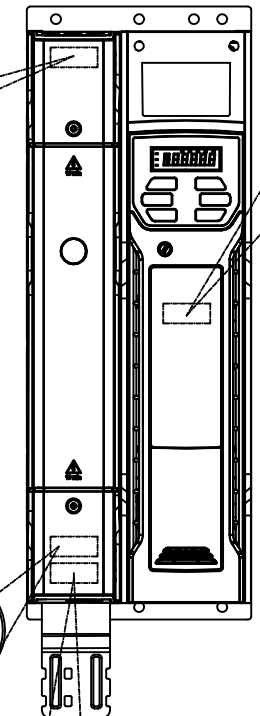




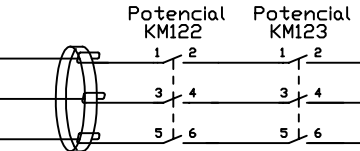
| R101 | | | | | | |
|----------------|------------|-------------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| Modelo | Pot. Kw/Hp | I.Out S1 HD | Res. Min. | Res. Opt. | Res. Watt | Res.Total Watt |
| M201-044-00135 | 5,5/7,5 | 13,5 | 50 | 60 | 400 | 2x300hms Serie |
| M201-044-00170 | 7,5/10 | 17 | 50 | 60 | 400 | 2x300hms Serie |
| M201-054-00270 | 11/15 | 27 | 31,5 | 45 | 600 | 3x150hms Serie |
| M201-054-00300 | 15/20 | 30 | 18 | 30 | 800 | 2x300//Serie |
| M201-064-00350 | 15/20 | 35 | 17 | 30 | 800 | 2x300//Serie |
| M201-064-00420 | 18,5/25 | 42 | 17 | 30 | 800 | 2x300//Serie |
| M201-064-00470 | 22/30 | 47 | 17 | 30 | 800 | 2x300//Serie |



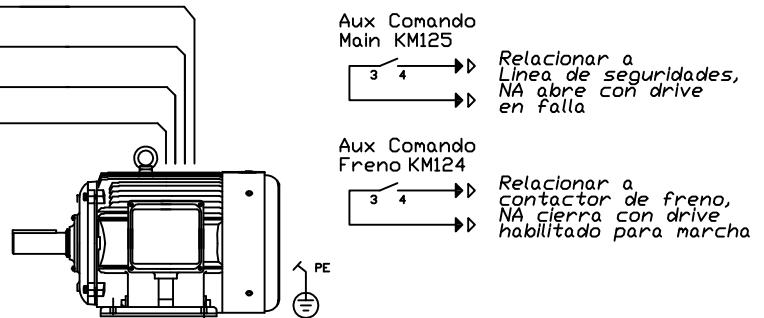
ENTRADA TRIFASICA (3x380V)



| Term.11 | Term.12 | Term.13 | Term.14 | Term.5 | Velocidad | Param. |
|---------|---------|---------|---------|--------|------------|---------|
| Enable | Subir | Bajar | Alta | PaP | 0 Stop | |
| X | X | X | V2 | V1 | Nivelacion | #00.018 |
| X | X | X | X | | Alta | #00.019 |
| X | X | X | | X | PaP | #00.020 |
| X | X | X | X | X | Inspeccion | #00.021 |



FERRITE RING
Arrollar una vuelta por fase



Aux Comando Main KM125
Relacionar a Línea de seguridades, NA abre con drive en falla

Aux Comando Freno KM124
Relacionar a contactor de freno, NA cierra con drive habilitado para marcha

| | | |
|----------------------|--------------------|-----------------|
| DIBUJO: LAY | FECHA: V0.1 | ESCALA: MEDIDA: |
| REV.: APR.: 03/08/15 | TOLERANCIA: +/- MM | MATERIAL: |
| FOLIO: 01/02 | | |

ARCHIVO: Server\Tecnico\SI&Data\Ascensores\Unidrive M201

EURO TECHNIQUES

ESQUEMA DE PRINCIPIO

MASTER V0.1

DESIGNACION: Unidrive C200

Cliente: ASCENSORES - OL

BL.

Unidrive C200 M400 - Aplicación en Ascensores

Menú # 00 - V0.2

| Parámetro Menú 0 | Función del Parámetro | Unidad del Param. | Valores de parámetros de Menú 0 en Drive M200/201 | | | Info |
|---------------------|---|-------------------|---|-------------------------------------|--|------|
| | | | Defaults | Standard (uso Asc.) (a ingresar) | Valores Tipicos Recomendados | |
| # 00.001 | Limite Min.Velocidad | Hz | 0,00 | Velocidad Min. Motor | 0,00 | |
| #00.002 | Limite Max.Velocidad | Hz | 50,00 | Velocidad Máx. Motor | 50,00 | |
| #00.003 | Aceleración Termino Lineal | seg./100Hz | 5,0 | Rampa Aceleración | 2,50 | |
| # 00.004 | 1er_ Deceleración Termino Lineal | seg./100Hz | 10,0 | Rampa Deceleración | 2,50 | |
| # 00.005 | Referencia de Velocidad | | AV | Preset | Preset | * |
| # 00.006 | Corriente Motor | A | Nominal | Corriente Motor | I nom. Motor o Dato placa | (?) |
| # 00.007 | Velocidad Motor | RPM | 1500 | Velocidad Motor | 1450 o Dato Placa | (?) |
| # 00.008 | Tensión Motor | V | 400 | Tensión Motor | 380 o Dato Placa | (?) |
| # 00.009 | Cos.Phi | | 0,85 | Cos.Phi | 0.85 o Dato Placa | (?) |
| # 00.010 | Nivel de Acceso | | Level.0 | Level.0 | Level.0 | * |
| # 00.012 | Control de Freno | | diS | User | User | * |
| #00.017 | Referencia Bipolar | | Off | Off | Off | * |
| #00.018 | Velocidad (1) | Hz | 0,0 | Velocidad Nivelación | 7,00 | |
| #00.019 | Velocidad (2) | Hz | 0,0 | Velocidad Alta | 50,00 | |
| #00.020 | Velocidad (3) | Hz | 0,0 | Velocidad P.a Piso | 30,00 | |
| #00.021 | Velocidad (4) | Hz | 0,0 | Velocidad Inspección | 20,00 | |
| # 00.022 | Indicación de Carga | Amp | A | A | A | Info |
| # 00.023 | Indicación de Velocidad | | Fr | Fr | Fr | Info |
| # 00.024 | Scaling | m/min | 1 | 1 | (3,14xDiam polea(mts)xRPM(Mot))/(l.redx50) | |
| # 00.025 | Código de Seguridad | | 0 | 0 | 0 | * |
| # 00.028 | Duplicación de Parámetros | | NonE | NonE | NonE | * |
| # 00.030 | Modo de Rampa | | Standard | FASt | FASt | * |
| # 00.031 | Modo de Parada | | rP | rP dcl | rP dcl | * |
| # 00.037 | Frec. Máx. de Conmutación | KHz | 3 | 3 | 3 | * |
| # 00.038 | Autosintonia | | 0 | 1 | Una vez realizado pasa a 0 | □ |
| # 00.039 | Frec. Nominal de Motor | Hz | 50 | Frec.de Motor | 50 o Dato Placa | (?) |
| # 00.040 | No de Polos Motor | | Auto | Auto | Auto | * |
| # 00.041 | Selección Modo de Tensión | | Ur l | Ur | Ur | * |
| # 00.043 | Comunicación Serial | | 19200 | 19200 | 19200 | * |
| #00.044 | Numero de Drive | | 1 | 1 | 1 | * |
| # 00.045 | Versión de Software | | 0 | - | - | Info |
| # 00.046 | Intensidad para Liberación del Freno | % | 50 | 9 | 9 | |
| # 00.047 | Intensidad para Aplicar el Freno | % | 10 | 5 | 5 | |
| # 00.048 | Frecuencia para Liberar el Freno | Hz | 1 | 0,50 | 0,50 | |
| # 00.049 | Frecuencia para Aplicar el Freno | Hz | 2 | 0,80 | 0,80 | |
| # 00.050 | Retardo anterior a Liberar el Freno | seg. | 1 | 0,50 | 0,50 | |
| # 00.051 | Retardo Posterior a Liberacion de Freno | seg. | 1 | 0,30 | 0,30 | |
| # 00.052 | Retardo Aplicar el Freno | seg | | 0,01 | 0,01 | |
| # 00.053 | Nivel de Inyeccion Frenado CC | % | 100 | 50,00 | 20% a 50% | |
| # 00.055 | Ultima Falla | | - | | | Info |
| # 00.056 | Ultima Falla anterior #00.055 | | - | | | Info |
| # 00.057 | Ultima Falla anterior #00.056 | | - | | | Info |
| # 00.058 | Ultima Falla anterior #00.057 | | - | | | Info |
| # 00.059 | S-Ramp 1 | seg. 2/100Hz | 0 | 0 | 6,0 | |
| # 00.060 | S-Ramp 2 | seg. 2/100Hz | 0 | 0 | 6,0 | |
| # 00.061 | S-Ramp 3 | seg. 2/100Hz | 0 | 0 | 2,0 | |
| # 00.062 | S-Ramp 4 | seg. 2/100Hz | 0 | 0 | 2,0 | |
| # 00.063 | Resistencia de Estator | ohm | 0 | 0,0000 | Medida en el Autotune | □ |
| # 00.065 | 2da_ Deceleración Termino Lineal | seg./100Hz | 10 | 0,5 | 0,5 | |
| # 00.066 | Aceleracion Jerk | seg. 2/100Hz | 3,011 | 45 | 45 | |
| # 00.067 | Frecuencia cambio de pendiente | % de #00.002 | 0,00 | 2,00 | 2,00 | |
| # 00.068 | Frecuencia Preapertura Puerta | % de #00.002 | 0,00 | 17,00 | 17,00 | |
| # 00.069 | Tiempo Retencion Señal Preapertura | seg. | 0,0 | -0,8 | -0,8 | |
| # 00.070 | Max. Heavy Duty Raiting | A | | #11.032 | | Info |
| # 00.071 | Ref. de Frec. Seleccionada | Hz | | #01.001 | | Info |
| # 00.072 | Ref. Anterior a Rampa | Hz | | #01.003 | | Info |
| # 00.073 | Ref. Posterior a Rampa | Hz | | #02.001 | | Info |
| # 00.074 | Tensión de Bus CC | V | | #05.005 | | Info |
| # 00.075 | Frecuencia Sobre el Motor | Hz | | #05.001 | | Info |
| # 00.076 | Tensión Sobre el Motor | V | | #05.002 | | Info |
| # 00.077 | Velocidad del Motor | RPM | | #05.004 | | Info |
| # 00.078 | Indicador ON de Referencia | Bit | | #01.011 | | Info |
| # 00.079 | Indicador Reverse de Referencia | Bit | | #01.012 | | Info |
| # 00.000 | | | | NonE | SAVE | |

EURO TECHNIQUES

Cliente: Ascensores
 Aplicación: Parámetros Menú 0
 Drive: UNIDRIVE M200/201/400
 Fecha: 19/6/2018
 Versión Soft: MASTER V2.1
 Rev.: rev. 0

Valores a ajustar para cada instalación en particular (?)
 Valores del modo de operación, **no deben modificarse** *
 Valores de lectura Info
 Proceso de autosintonia , ver puesta en marcha □