

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.

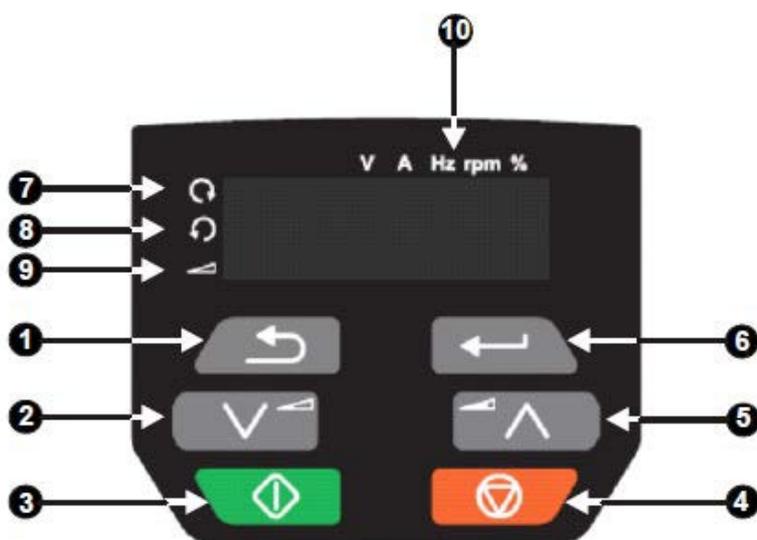
1.2) Realizar una inspección de todo el conexionado eléctrico, particularmente los cableados de potencia y control al Variador y Motor.

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

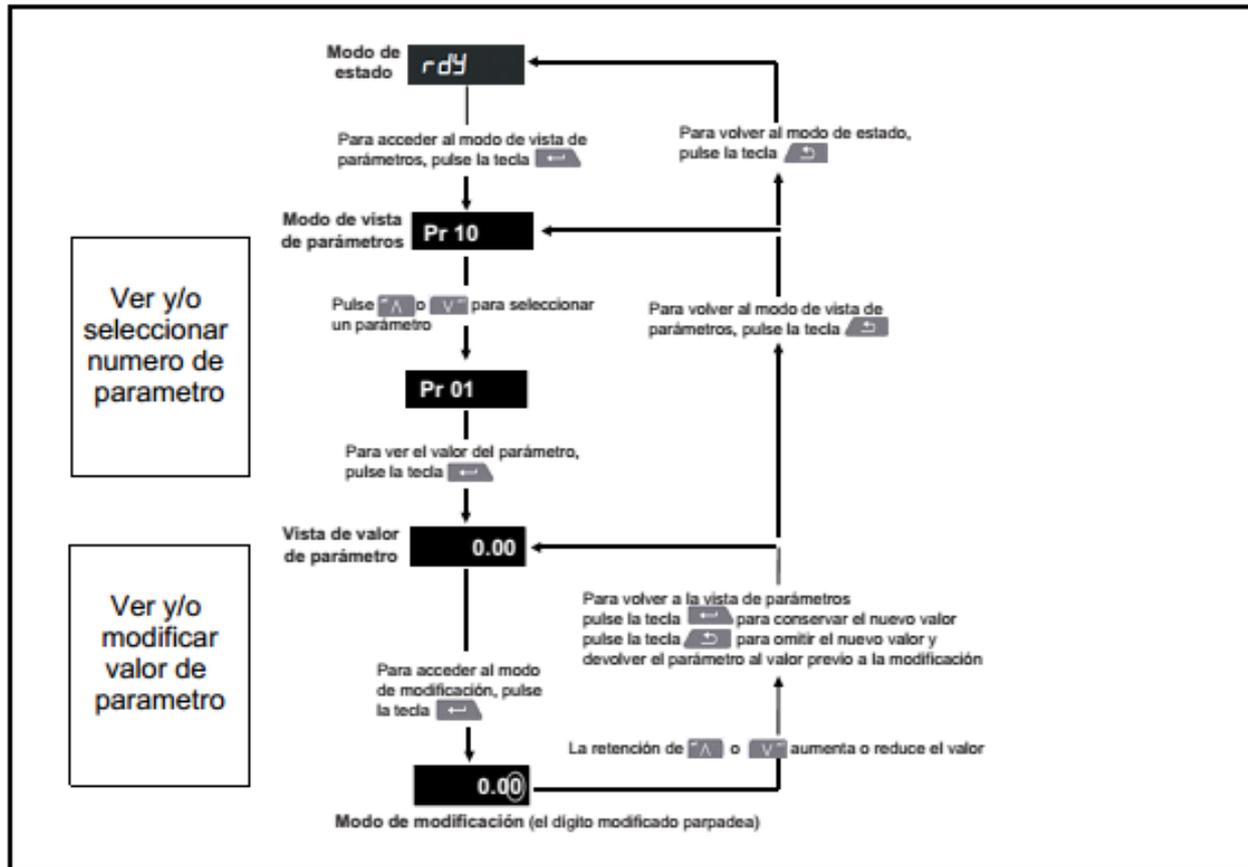
2) Display del Variador



- 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

Navegación por el display

Ver estado del drive, buscar y/o seleccionar un parámetro, ver y/o modificar el valor de un parámetro



Información sobre el estado del drive y su significación representada en display en Modo de estado

Cadena	Descripción	Fase de salida de accionamiento
inh	El accionamiento está bloqueado y no puede funcionar. La señal de activación del accionamiento no se aplica al terminal de activación o está ajustado en 0.	Desactivado
rdy	El accionamiento está listo para funcionar. La activación del accionamiento está activada pero el inversor del accionamiento está desactivado porque el accionamiento final no está activado.	Desactivado
StoP	El accionamiento se detiene / mantiene la velocidad cero.	Activado
S.Loss	Se ha detectado una condición de falta de alimentación.	Activado
Dc inj	El accionamiento está aplicando el frenado por inyección del CC.	Activado
Er	El accionamiento se ha desconectado y ha dejado de controlar el motor. El código de desconexión aparecen en la pantalla.	Desactivado
UV	El accionamiento se encuentra en estado de subtensión, ya sea en modo de baja tensión o de alta tensión	Desactivado
HEAt	La función de precalentamiento del motor está activa.	Activado

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.

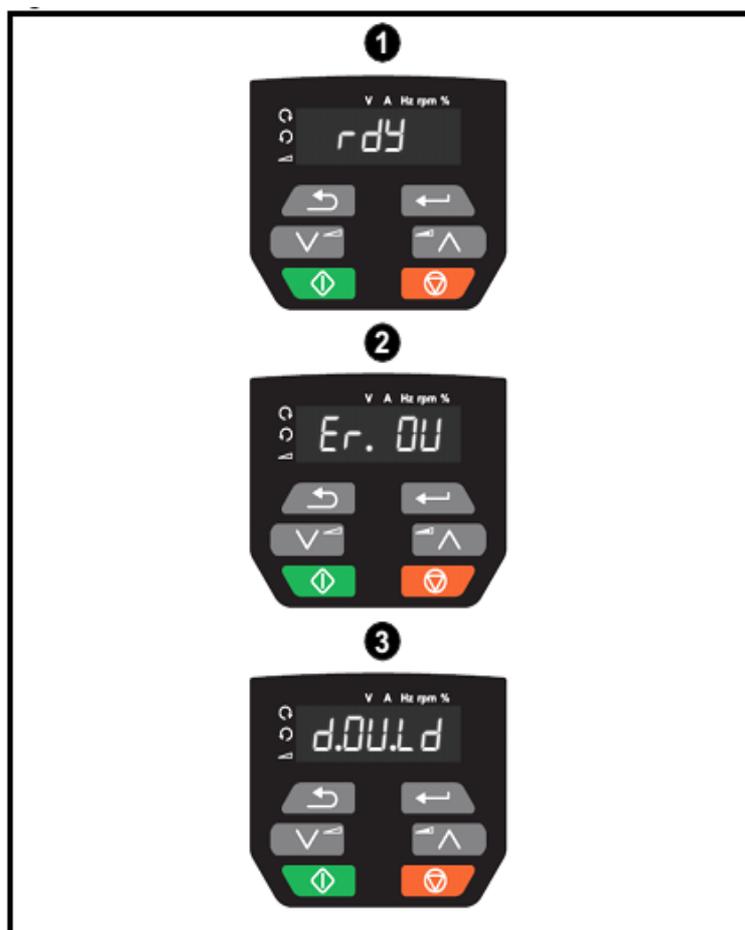
El ajuste del valor de demora ingresado en Pr 52 permite, si se lo desea, que el freno cierre durante la inyección de continua.

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

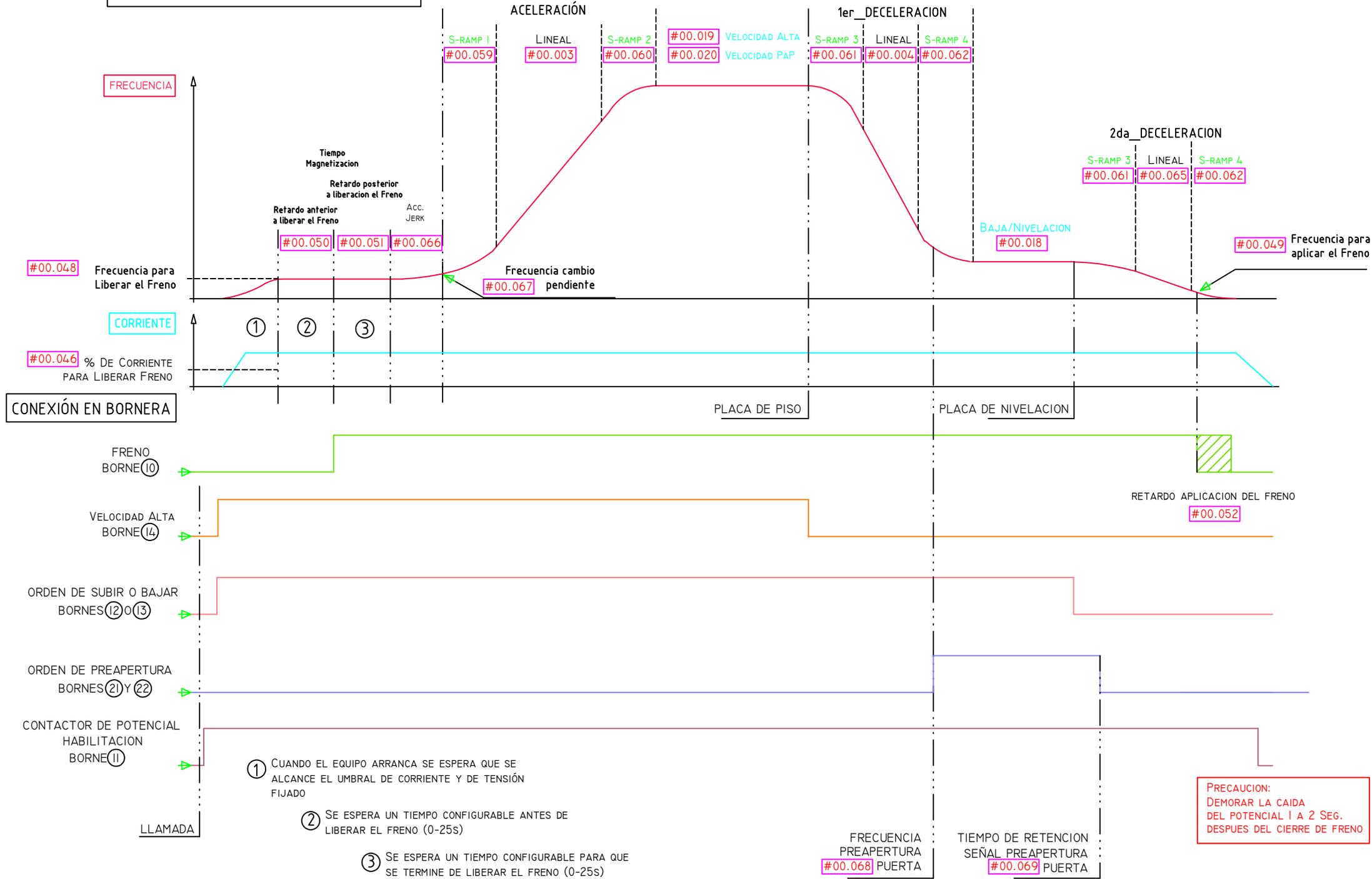
(Próxima página)

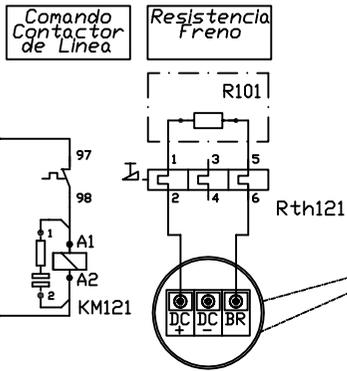
DIAGRAMA DE TIEMPO
MODO VECTORIAL LAZO ABIERTO
UNIDRIVE C200

CURVA DE VIAJE

EURO

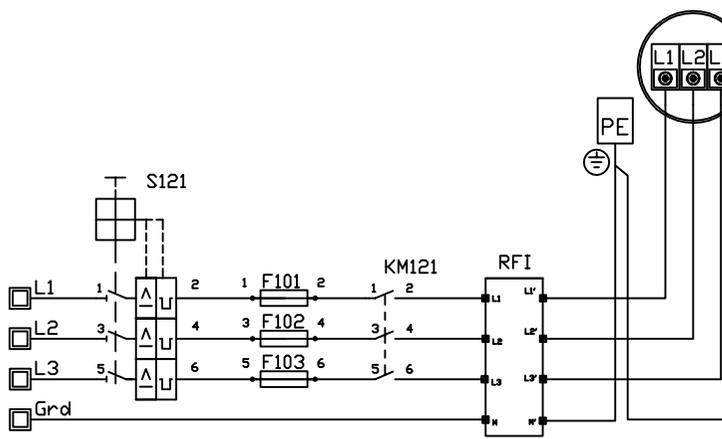
TECHNIQUES



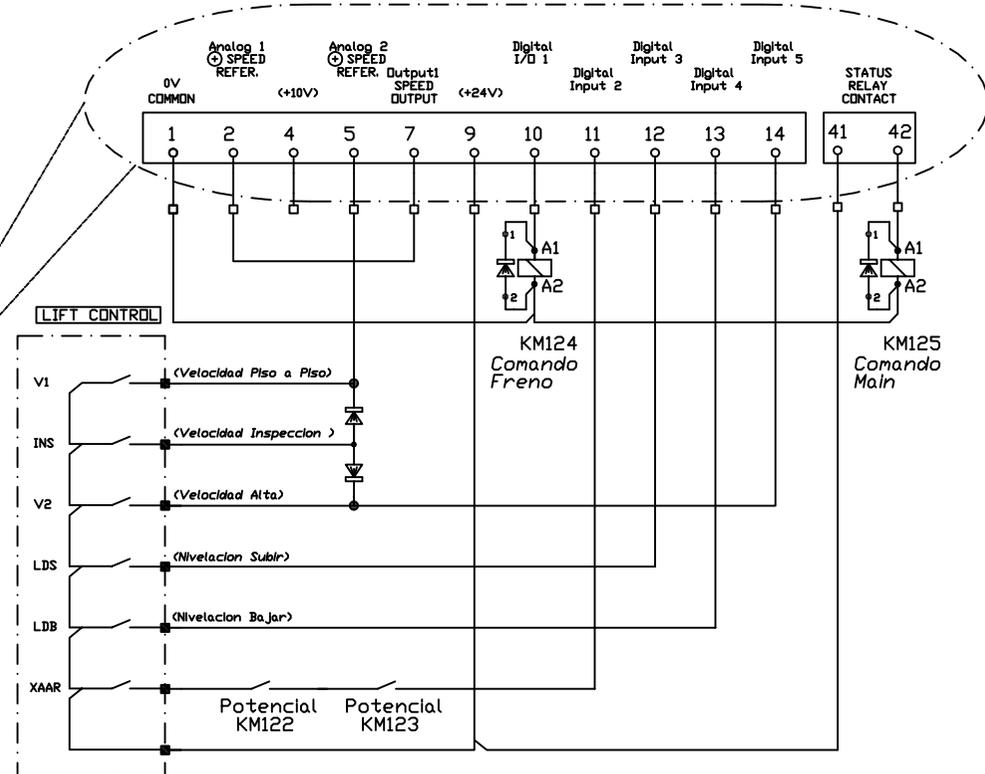
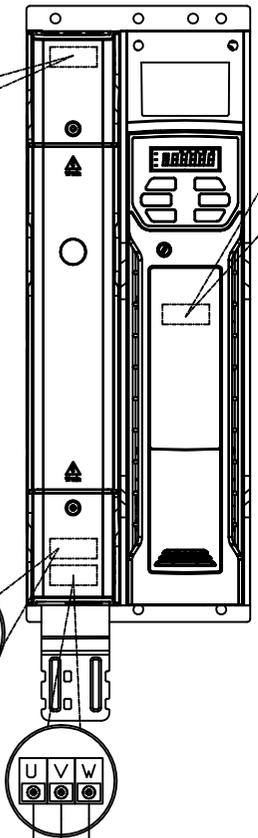


R101

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	2x30Ohms Serie
M201-044-00170	7,5/10	17	50	60	400	2x30Ohms Serie
M201-054-00270	11/15	27	31,5	45	600	3x15Ohms Serie
M201-054-00300	15/20	30	18	30	800	2x30//Serie
M201-064-00350	15/20	35	17	30	800	2x30//Serie
M201-064-00420	18,5/25	42	17	30	800	2x30//Serie
M201-064-00470	22/30	47	17	30	800	2x30//Serie

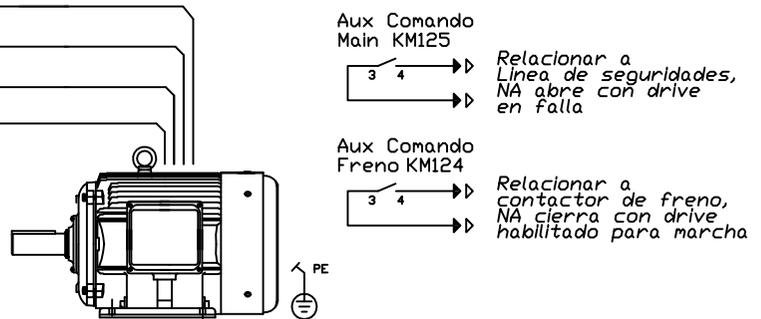


ENTRADA TRIFASICA (3x380V)



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



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

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 □