

Установка базовых настроек

1. В параметре пF/06 задайте номер базовых параметров в соответствии таблицей заводских установок

№	Описание	Метка
0	<ul style="list-style-type: none"> - нерегулируемый главный привод и регулируемый привод дверей - плата тормоза ПКТ-М1(управление тормозом осуществляется станцией управления – сигнал формируется самим контроллером для управления схемой питания катушки тормоза, а физическое обесточивание тормоза выполняется при отключении контакторов главного привода; схема питания тормоза работает под управлением собственного процессора, который формирует форсированное растормаживание с последующим переходом в режим удержания через установку напряжения удержания на дип.переключателях) - без эвакуатора (выключается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура отключает функцию обработки эвакуатора) 	исп. -20(x) -25(x)
1	<ul style="list-style-type: none"> - нерегулируемый главный привод и регулируемый привод дверей - плата тормоза ПУТ2Ф (плата содержит симисторный ключ и выпрямитель на 100В либо 200В; управление тормозом осуществляется станцией управления – сигнал формируется самим контроллером для управления схемой питания катушки тормоза, а физическое обесточивание тормоза выполняется при отключении контакторов главного привода;) - без эвакуатора(выключается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура отключает функцию обработки эвакуатора) 	исп. -20(x) -25(x)
2	<ul style="list-style-type: none"> - регулируемый главный привод и привод дверей (с ПЧ) - управление тормозом от НКУ - плата тормоза ПУТ3Ф(управление тормозом осуществляется станцией управления – сигнал формируется самим контроллером для управления схемой питания катушки тормоза, а физическое обесточивание тормоза выполняется при отключении контактора КМС, а так же дублируется через реле РКБ, КДС; схема питания тормоза работает под управлением собственного процессора, который формирует форсированное растормаживание с последующим переходом в режим удержания через установку напряжения удержания на дип.переключателях) - без схемы повышенной плавности старта и форсированного останова (не задана данная функция на один из программируемых выходов станции; данный выход соответствует сигналу SELT, который в данном случае не работает при управлении главным приводом) - без эвакуатора(выключается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура отключает функцию обработки эвакуатора) 	исп. -30(x)
3	<ul style="list-style-type: none"> - регулируемый главный привод и привод дверей (с ПЧ) - управление тормозом от ПЧ главного привода(сигнал управления платой тормоза формируется преобразователем частоты и поступает в станцию управления, где разрешается внутренним электронным ключом самой станции и после этого поступает на плату управления тормозом) - плата тормоза ПУТ3Ф(схема питания тормоза работает под 	исп. -30(x) -70(x)

	<p>управлением собственного процессора, который формирует форсированное растормаживание с последующим переходом в режим удержания через установку напряжения удержания на дип.переключателях)</p> <p>- со схемой повышенной плавности старта и форсированного останова(задана данная функция на один из программируемых выходов станции; данный выход соответствует сигналу SELT, который в данном случае работает при управлении главным приводом – происходит его включение на старте, что изменяет время разгона на более длительный период и данное время должно быть задано в ПЧ, а так же формирование данного сигнала происходит при торможении во время аварийных ситуаций либо при неопределенном положении кабины, что изменяет время торможения на более короткий период времени и данное время должно быть задано в ПЧ)</p> <p>- без эвакуатора(выключается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура отключает функцию обработки эвакуатора)</p>	
4,5	<p>- регулируемый главный привод и привод дверей (с ПЧ)</p> <p>- управление тормозом от ПЧ главного привода(сигнал управления платой тормоза формируется преобразователем частоты и поступает в станцию управления, где разрешается внутренним электронным ключом самой станции и после этого поступает на плату управления тормозом)</p> <p>- плата тормоза ПУТ2Ф(плата содержит симисторный ключ и выпрямитель на 100В - однофазный выпрямитель, либо 200В – мостовая схема. В зависимости от схемы выпрямления необходимо в настройках станции изменить уровень напряжения удержания – по умолчанию уровень задается как 30%, что может быть недостаточно при однофазном выпрямителе, поэтому следует увеличить данную величину минимум в 2 раза)</p> <p>- со схемой повышенной плавности старта и форсированного останова(задана данная функция на один из программируемых выходов станции; данный выход соответствует сигналу SELT, который в данном случае работает при управлении главным приводом – происходит его включение на старте, что изменяет время разгона на более длительный период и данное время должно быть задано в ПЧ, а так же формирование данного сигнала происходит при торможении во время аварийных ситуаций либо при неопределенном положении кабины, что изменяет время торможения на более короткий период времени и данное время должно быть задано в ПЧ)</p> <p>- без эвакуатора (для профиля №4) (выключается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура отключает функцию обработки эвакуатора)</p> <p>- с миниэвакуатором (для профиля №5)* (включается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура включает функцию обработки эвакуатора. Алгоритм эвакуации настраивается по умолчанию на миниэвакуатор, т.е. эвакуация осуществляется за счет растормаживания лебедки при пропадании основного питания или неисправности ПЧ главного привода с контролем реле эвакуации)</p>	<p>исп. -80(x)</p> <p>LiRa</p>
6,7	- регулируемый главный привод и привод дверей (с ПЧ)	исп.

<p>- управление тормозом от ПЧ главного привода (сигнал управления платой тормоза формируется преобразователем частоты и поступает в станцию управления, где разрешается внутренним электронным ключом самой станции и после этого поступает на плату управления тормозом)</p> <p>- плата тормоза ПУТ2Ф(плата содержит симисторный ключ и выпрямитель на 100В - однофазный выпрямитель, либо 200В – мостовая схема. В зависимости от схемы выпрямления необходимо в настройках станции изменить уровень напряжения удержания – по умолчанию уровень задается как 30%, что может быть недостаточно при однофазном выпрямителе, поэтому следует увеличить данную величину минимум в 2 раза)</p> <p>- со схемой повышенной плавности старта и форсированного останова(задана данная функция на один из программируемых выходов станции; данный выход соответствует сигналу SELT, который в данном случае работает при управлении главным приводом – происходит его включение на старте, что изменяет время разгона на более длительный период и данное время должно быть задано в ПЧ, а так же формирование данного сигнала происходит при торможении во время аварийных ситуаций либо при неопределенном положении кабины, что изменяет время торможения на более короткий период времени и данное время должно быть задано в ПЧ)</p> <p>- нулевое время задержки отключения КМС (схема выключения контактора КМС связана одновременно с сигналами направления движения и блокировкой ПЧ с отключением его силовых выходов – это позволяет надежно и безопасно управлять контактором и выключать его при останове практически без задержки)</p> <p>- без эвакуатора (для профиля №6) (выключается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура отключает функцию обработки эвакуатора)</p> <p>- с миниэвакуатором (для профиля №7)* (включается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура включает функцию обработки эвакуатора. Алгоритм эвакуации настраивается по умолчанию на миниэвакуатор, т.е. эвакуация осуществляется за счет растормаживания лебедки при пропадании основного питания или неисправности ПЧ главного привода с контролем реле эвакуации)</p>	<p>100(x) LiRa XT1</p>
---	----------------------------

8,9	<p>- регулируемый главный привод и привод дверей</p> <p>- управление тормозом от ПЧ главного привода(сигнал управления платой тормоза формируется преобразователем частоты и поступает в станцию управления, где разрешается внутренним электронным ключом самой станции и после этого поступает на плату управления тормозом)</p> <p>- со схемой стандартного старта и форсированного останова(задана данная функция на один из программируемых выходов станции; данный выход соответствует сигналу SELT, который в данном случае работает при управлении главным приводом – происходит его включение только при торможении во время аварийных ситуаций либо при неопределенном положении кабины, что изменяет время торможения на более короткий период времени и данное время должно быть задано в ПЧ, во время старта данный сигнал не формируется и разгон выполняется по основному времени разгона, заданного в ПЧ)</p> <p>- плата тормоза ПУТ2Ф(плата содержит симисторный ключ и выпрямитель на 100В - однофазный выпрямитель, либо 200В – мостовая схема. В зависимости от схемы выпрямления необходимо в настройках станции изменить уровень напряжения удержания – по умолчанию уровень задается как 30%, что может быть недостаточно при однофазном выпрямителе, поэтому следует увеличить данную величину минимум в 2 раза)</p> <p>- без эвакуатора (для профиля №8) (выключается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура отключает функцию обработки эвакуатора)</p> <p>- с миниэвакуатором (для профиля №9)* (включается настройка одного из программируемых выходов станции управления от управления источником бесперебойного питания, переназначается на другую функцию. Данная процедура включает функцию обработки эвакуатора. Алгоритм эвакуации настраивается по умолчанию на миниэвакуатор, т.е. эвакуация осуществляется за счет растормаживания лебедки при пропадании основного питания или неисправности ПЧ главного привода с контролем реле эвакуации)</p>	исп. -80(x) 100(x) LiRa LiRa XT1
-----	---	--

**Для переключения в режим полного эвакуатора задайте параметр П8/23=0*

2. Внесите изменения в параметры станции при необходимости
3. Запись во флэш выполняется через параметр пF/04

Внимание: *после установки БАЗОВЫХ ПАРАМЕТРОВ ИЗ ЭТОЙ ТАБЛИЦЫ требуется выполнить разметку шахты*

Выполнение разметки шахты (только в режиме «МП 1»)

1. В параметре пF/05 задайте вариант выполнения разметки
 - «0» - автоматическая разметка (задана по умолчанию – выполняется автоподсчет этажей)
 - «1» - сравнение (при разметке контролируется количество подсчитанных этажей и сравнивается с заданным числом в параметрах)
2. После сделанного выбора станция автоматически перейдет в режим «Разметка шахты». Опустите кабину на нижний этаж, подайте команду на движение вверх и дождитесь окончания процедуры

Внимание: *Для запуска станции в режиме «Монтажная ревизия» («Ревизия», «МП2») следует задать значение параметра П0/20 = 1*