



AStar-AS320

Руководство по быстрому запуску для станции НКУ МППЛ С6.

Редакция 2.61 ТЭС

Оглавление:

Инструкция по быстрой настройке параметров.....	2
Рекомендации по монтажу преобразователя частоты.....	2
Прокладка кабельных линий.....	3
Моменты, на которые стоит обратить внимание при установке фильтра ЭМС.....	4
Подключение сигнальных проводов к плате управления.....	4
Схема подключения к станции НКУ МППЛ С6.....	5
Подключение энкодера.....	7
Пульт оператора.....	9
Запуск лебедки с энкодером.....	16
Тест синхронной лебедки.....	18
Группа P01.....	19
Группа P02.....	20
Группа P03.....	22
Работа режима эвакуации.....	24
Неисправности инвертора и меры по их устранению.....	25

Инструкция по быстрой настройке параметров.

Настоящее руководство предназначено для правильного механического и электрического монтажа, с последующим программированием параметров частотного привода фирмы STEP AS320. Также на сайте <https://cloud.kr-drive.ru/s/awywdXxSyoBnyP5?path=%2FSTEP> можно ознакомиться с полной инструкцией на данный продукт.

В стандартную комплектацию входит только ПЧ и интеллектуальная панель управления с данным руководством. Можно заказать такие дополнительные опции, как тормозной резистор, сетевой дроссель, ЭМС фильтр.

В качестве датчиков обратной связи можно использовать импульсный энкодер, абсолютный энкодер с протоколом передачи данных EnDat 2.1 и SIN/COS.

Техника безопасности.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

Несоблюдение этих указаний может привести к травмам или гибели человека и может стать причиной повреждения оборудования.

К монтажу и техническому обслуживанию привода допускаются только квалифицированный персонал.

- Запрещается выполнять какие-либо работы по обслуживанию привода, двигателя или кабеля двигателя при включенном напряжении питания. После отключения сетевого напряжения подождите 5 минут, прежде чем начинать работу по обслуживанию привода, двигателя или кабеля двигателя. Это время необходимо для разряда конденсаторов промежуточной цепи постоянного тока привода.

Обязательно убедитесь с помощью мультиметра (входное сопротивление не менее 1 МОм) в том, что:

1. Отсутствует напряжение между фазами питания привода L1, L2 и L3 и землей.
2. Отсутствует напряжение между выводами + и – и землей.
3. Отсутствует напряжение между выводами 2+ и В– и землей.
4. Убедитесь в отсутствии напряжения на клеммах двигателя U, V и W

- Запрещается выполнять какие-либо работы с кабелями управления при включенном напряжении питания привода или внешних устройств управления. Даже при выключенном питании привода цепи управления, имеющие внешнее питание, могут находиться под опасными напряжениями.

- Запрещается выполнять какие-либо проверки сопротивления и электрической прочности изоляции привода.

- Привод не рассчитан на ремонт на месте эксплуатации. Не пытайтесь ремонтировать неисправный привод; обратитесь за заменой в официальный сервисный центр.

- При монтаже привода следите за тем, чтобы стружка, образующаяся при сверлении отверстий, не попала внутрь привода. Попадание проводящей пыли или стружки внутрь привода может стать причиной его повреждения или неправильной работы.

- Обеспечьте достаточное охлаждение.

- Перед настройкой и вводом в эксплуатацию привода необходимо убедиться в том, что двигатель и подсоединенное к нему оборудование рассчитано на работу в диапазоне скоростей, обеспечиваемых приводом. В зависимости от настройки привода скорость вращения двигателя может быть больше или меньше скорости вращения двигателя, непосредственно подключенного к электросети.

- Не включайте функции автоматического сброса неисправности, если в результате возможно возникновение опасной ситуации. Если эти функции включены, они обеспечивают сброс и возобновление работы привода после возникновения отказа.

Рекомендации по монтажу преобразователя частоты.

Установочные размеры.

Для предотвращения перегрева ПЧ рекомендуется не уменьшать рекомендуемые размеры установки в шахту или в металлический короб.

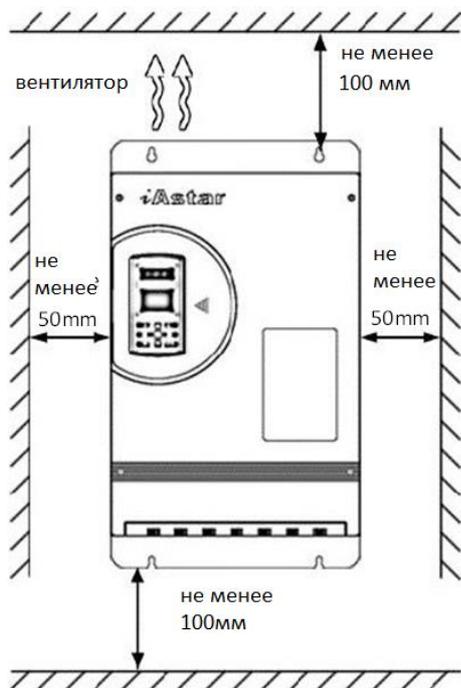


Рис1 Минимальные размеры для установки

Установка фильтра может иметь как боковое исполнение, так и установка под преобразователь частоты.

Прокладка кабельных линий.

Требования к прокладке кабеля.

Силовой кабель подключения двигателя и кабель выхода ПЧ должен быть заземлен с двух сторон, экраны силового кабеля также должны быть заземлены.

Сигнальный кабель должен быть заземлен со стороны станции управления.

Во избежание помех сигнальный кабель управления должен быть проложен отдельно от силового кабеля и как можно дальше от них. Рис. 2(а) показывает эту ситуацию. На рис. 2(б) показано, что необходимо обеспечить перпендикулярное пересечение, когда сигнальный кабель должен проходить через силовой кабель источника питания или двигателя.



Рис2.(а)Параллельная прокладка

Рис.2(б) Пересечение проводки

Фильтр ЭМС снижает уровень шумовых помех в обоих направлениях передачи, разрешая прохождение сигнала постоянного тока и сигнала с рабочей частотой 50Hz и фильтруя электромагнитные помехи более высокой частоты. Поэтому данный фильтр может не только препятствовать попаданию помех в направлении из кабеля в устройство.

Применение фильтра ЭМС полностью удовлетворяет требованиям норм стандартов по электромагнитной совместимости в области чувствительности к излучению; также фильтр препятствует излучению помех устройствами во внешнюю среду.

Моменты, на которые стоит обратить внимание при установке фильтра ЭМС:

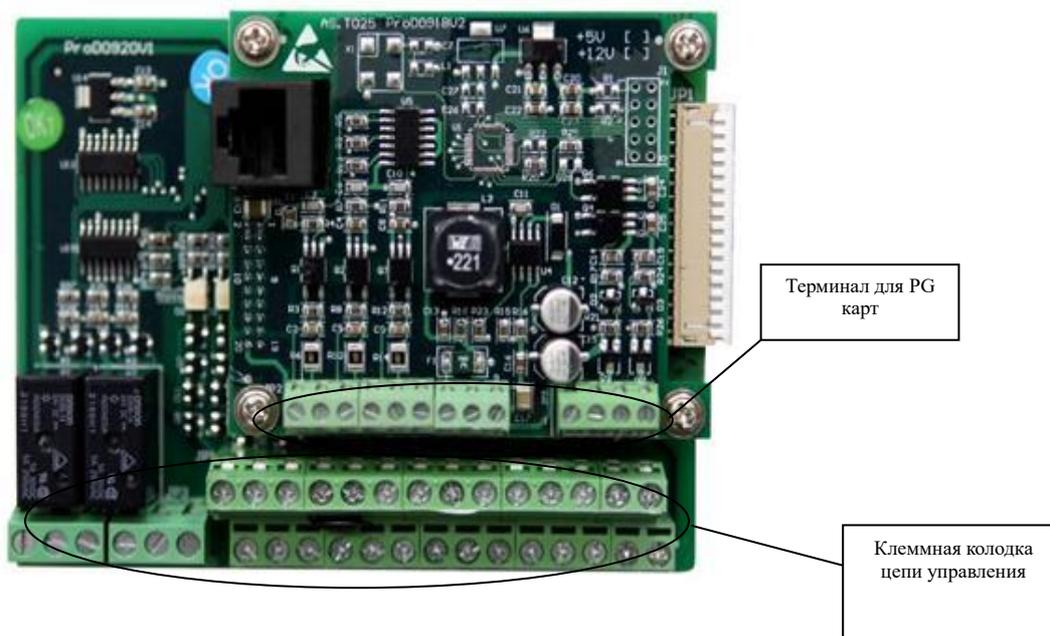
Установка фильтра во внутренней части шкафа следует производить как можно ближе к месту входа кабеля питания в ПЧ, причем следует разместить фильтра так, чтобы прохождение самого кабеля питания внутри шкафа было минимальным.

Если входящий кабель фильтра и выходящий кабель фильтра проложены слишком близко друг к другу, то высокочастотные помехи могут блокировать работу фильтра. Между входящим кабелем в фильтр и выходящим кабелем из фильтра существует прямая связь, эффект использования фильтра резко снижается при прокладке кабелей близко друг от друга.

Обычно во внешнем корпусе фильтра имеется специальный разъем заземления. Однако если подсоединить один данный разъем к корпусу шкафа преобразователя, то при высоком сопротивлении, обусловленной длиной кабеля, эффективность фильтра может быть низкой. Правильный способ заземления заключается в установке фильтра всей плоскостью корпуса на токопроводящую металлическую стену шкафа преобразователя. В этом случае площадь контакта будет достаточной для эффективной работы фильтра. При установке обращайтесь внимание на цвет изоляции проводов, правильно производите необходимое соединение.

Подключение сигнальных проводов к плате управления

Плата управления имеет следующий вид:



1A	1B	1C	2A	2B	2C	Y1	Y3	YC	24	XV	X1	X3	X5	X7	SC	0V	0V	A0	A1
						Y0	Y2	XC	XC	X0	X2	X4	X6	A+	B-	M0	M1	V+	V-

Схема подключения к станции НКУ МПЦЛ С6

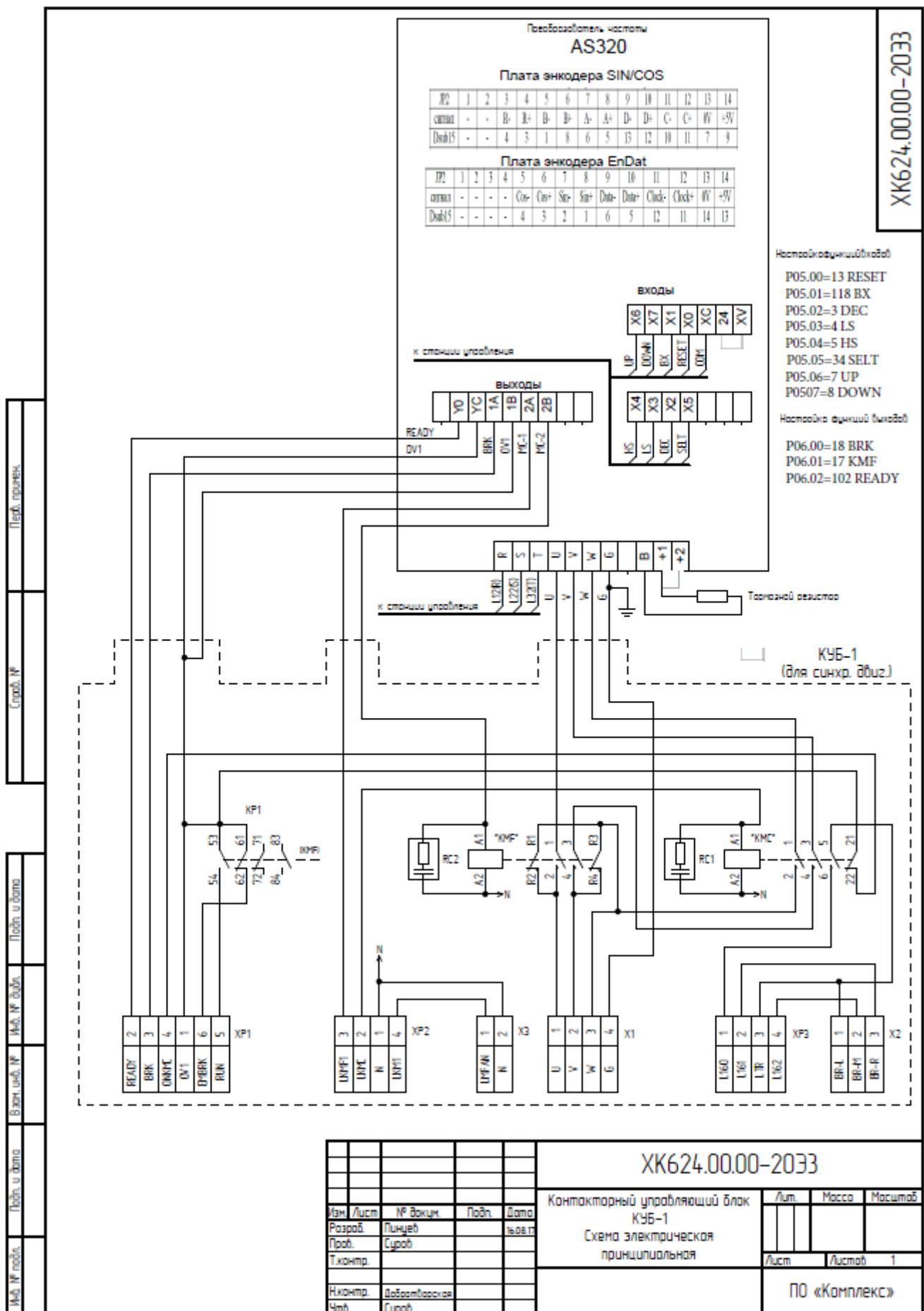


Рис. 3 Подключение ПЧ AS320 к станции НКУ МПЦЛ С6

Таблица 1а.Подключение ПЧ AS320 к станции управления УЭЛ

№	Клеммы в станции	Клеммы в ПЧ	Функция
Силовые цепи			
1	L12	R	Входные фазы питания ПЧ
2	L22	S	
3	L32	T	
4		U	Выходные фазы питания электродвигателя через пускатель
5		V	
6		W	
7	Перемычка +1 и +2	+2	Подключение тормозного резистора
8		B	
Цепи управления			
9			
10	BTR	X0 RESET	RESET P05.00=13
11	BX	X1 BX	Сигнал блокировки силовой части P05.01=118
12	DEC	X2 SPD0	Скорость 1 P05.02=3
13	LS	X3 SPD1	Скорость 2 P05.03=4
14	HS	X4 SPD 2	Скорость 3 P05.04=5
15	Selt	X5 Selt	Аварийное замедление P05.05=34, также P05.09=Ск0, P05.11=0,5-1 сек
16	UP	X6 Up	Направление вверх P05.06=7
17	DOWN	X7 Down	Направление вниз P05.07=8
18	0VC	XC	0В Общий провод входных сигналов ПЧ
19	Brake	1A Brake	Сигнал управления тормозом P06.00=18
20	MC-1	2A	Сигнал движения P06.01=17
21	MC-2	2B	Фаза для включения КМФ
21	Ready	Y0 Ready	Сигнал готовности ПЧ P06.02=102
22	24В-XV	24	+ 24 ПЧ

Внимание! Заводскую перемычку 24-XV НЕ УДАЛЯТЬ.

В станции управления переставить джампер как показано на рисунке ниже



Также в станции управления установить параметр 16/2=12 SELT2

Подключение энкодера.

Для подключения энкодера с протоколом Sin/cos используется плата энкодера AS.L06./H (sin/cos div64) с делением выходного сигнала div64. Для подключения энкодера с протоколом EnDat используется плата энкодера AS.L06/L(EnDat div64) Для удобства подключения соединительный кабель сигналов энкодера подключается через разъем DSUB 15.

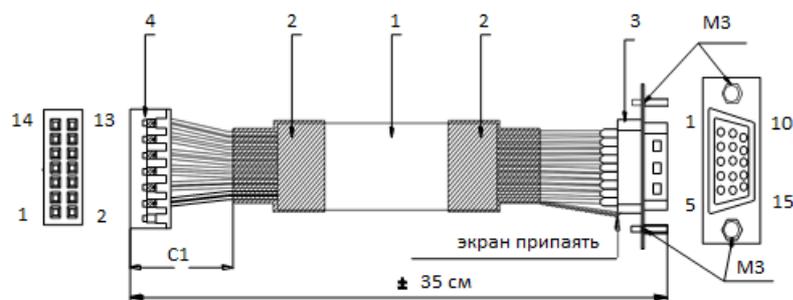
Плата энкодера с протоколом SIN/COS AS.L06./H имеет следующий вид:



Соответствие сигналов подключения энкодера с протоколом sin/cos приведены в таблице 2а

JP2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
сигнал	-	-	R-	R+	B-	B+	A-	A+	D-	D+	C-	C+	0V	+5V
Dsub15	-	-	4	3	1	8	6	5	13	12	10	11	7	9

Плата подключается с помощью переходного разъема

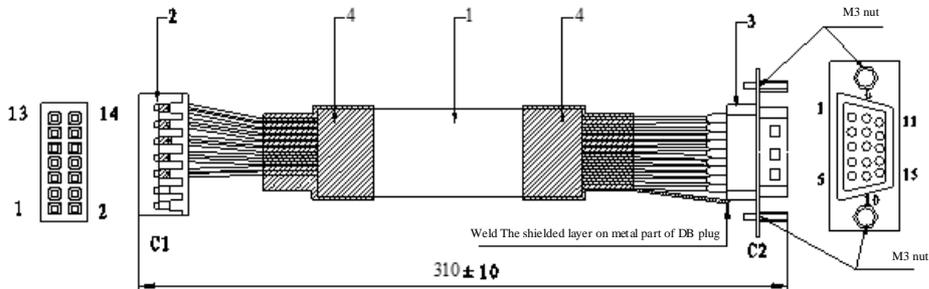


Разъем 2*7	DB15	Сигнал	Цвет
PIN3	PIN 4	R-	красный
PIN4	PIN 3	R+	красный Белый
PIN5	PIN 1	B-	апельсин
PIN6	PIN 8	B+	оранжевый/черный
PIN7	PIN 6	A-	желтый
PIN8	PIN 5	A+	желтый/черный
PIN9	PIN 13	D-	зеленый
PIN 10	PIN 12	D+	зеленый/черный
PIN 11	PIN 10	C-	синий
PIN 12	PIN 11	C+	голубовато-черный
PIN 13	PIN 7	0V	черный
PIN 14	PIN 9	+5V	черно-белый

Плата подключения энкодера с протоколом эндат 2.1 :



Плата подключается с помощью переходного разъема



C1	C2	Signal	Matching color
plastic hull	DB15 female		
PIN 5	PIN 4	cos-	Red
PIN 6	PIN 3	cos+	Red/White
PIN 7	PIN 2	sin-	Yellow
PIN 8	PIN 1	sin+	Yellow/Black
PIN 14	PIN 13	v+	Orange
PIN 13	PIN 14	GND	Orange/Black
PIN 9	PIN 6	dat-	Blue
PIN 10	PIN 5	dat+	Blue/Black
PIN 11	PIN 12	clk-	Signal
PIN 12	PIN 11	clk+	Green/Black

Соответствие сигналов подключения энкодера с протоколом EnDat 2.1 приведены в таблице 26:

JP2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
сигнал	-	-	-	-	Cos-	Cos+	Sin-	Sin+	Data-	Data+	Clock-	Clock+	0V	+5V
Dsub15	-	-	-	-	4	3	2	1	6	5	12	11	14	13

Пульт программирования параметров.



рис.5 Пульт программирования AS.OP/E имеет следующий вид.

Основной экран, рис.5 отображает заданную и фактическую скорости. Передвигаясь из основного экрана стрелками < > можно попасть в диагностические экраны, отображающие необходимые для визуализации параметры. Состояние входов, выходов, потребляемый ток, частоту и т.д. Через 5 секунд после включения питания отображается панель режима «Наблюдение».

Режим «Наблюдение - Monitor»

В режиме «Наблюдение» с помощью кнопок ВВЕРХ, ВНИЗ, ВЛЕВО, ВПРАВО производится перемещение по панели; по умолчанию в «режиме наблюдения» можно наблюдать 10 параметров движения лифта в реальном времени. Данные параметры используются для контроля и не могут быть изменены.

Таблица 3 – Параметры, отображаемые в режиме «Наблюдение»

Параметр	Наименование	Содержание	Ед. чание	Приме-изм.
Vref	Заданная скорость	Отображает заданную скорость электродвигателя	rpm	
Vfb	Текущая скорость	Отображает текущую скорость электродвигателя	rpm	
Vele	Текущая скорость	Отображает текущую скорость электродвигателя м/с	м/с	
DI	Состояние входов X0-X7	Отображает текущее состояние клемм входов X0-X7. DI отображается как «XXXXXXXX», где X = 0 – вход не активен; X = 1 – вход активен. Отображает текущее состояние клемм выходов Y0-Y3 и K1, K2. DO отображается как «XXXXXX», где X=0 – выход не активен;		
DO	Состояние выходов Y0-Y3 и K1, K2	X=1 – выход активен.		

Указания по контролю сигналов управления и состояния ПЧ

Переведите пульт управления в режим «Наблюдение» (Monitor)

Кнопками ВЛЕВО выбрать экран, на котором отображается состояние дискретных входов и выходов ПЧ:

Строка **DI** отображает текущее состояние клемм входов X0-X7:

- **X0** – разрешение работы от аварийного источника питания (0-заблокирован, 1 - разблокирован);
- **X1** – Блокировка силовой части ВВК(1-разрешено, 0 - запрещено);
- **X2.X3** – биты выбора скорости:
- **000** – скорость не выбрана (нулевая);
- **100** – скорость подхода к этажу;
- **010** – скорость ревизии;
- **110** – Номинальная скорость;
- **X4** – Сброс ошибки;
- **101** – Не используется;
- **011** – Не используется;
- **111** – Не используется;
- **X5** – Сигнал разрешения работы ENABLE (0-заблокирован, 1 - разблокирован);
- **X6** – направление движения ВВЕРХ (1-выбрано, 0 – не выбрано);
- **X7** – направление движения ВНИЗ (1-выбрано, 0 – не выбрано).

Строка **DO** отображает текущее состояние клемм выходов R1, R2 и Y0-Y3:

R1- Сигнал включения ТОРМОЗА

R2- Сигнал включения контактора

- **Y0** - Сигнал Готовность ПЧ (1-есть, 0 - нет);
- **Y1** - Не используется (1-есть, 0 - нет);
- **Y2** - Не используется (1-есть, 0 - нет).

Примеры:

```
=== Monitor ===  
DI = 0 1 0 0 0 1 0 0  
DO = 0 0 1 0 0 0
```

DI=Присутствует сигнал ВВК и Enable
DO= Сигнал готовности ПЧ

```
=== Monitor ===  
  _0_1_2_3_4_5_6_7  
DI=0 1 1 1 0 1 1 0  
   R1 R2 Y0 Y1 Y2 Y3  
DO= 1 1 1 0 0 0
```

Лифт движется на большой скорости

DI - Задана высокая скорость вверх, выход ПЧ разблокирован.
DO= Тормоз включен(R1), Сигнал включения контактора включен(R2), Готовность ПЧ есть (Y0)

```
=== Monitor ===  
  _0_1_2_3_4_5_6_7  
DI=0 0 0 0 0 0 0 0  
   R1 R2 Y0 Y1 Y2 Y3  
DO=0 0 1 0 0 0
```

Лифт стоит

DI = Нет входных сигналов для ПЧ
DO= Сигнал готовности ПЧ

Режимы работы пульта оператора

Индикация после подключения питания

после включения питания процессору нужно 3-5 секунд для загрузки, после отображается панель режима «Наблюдение». Данная панель по умолчанию используется для отображения заданной скорости (V_{ref}), текущей скорости (V_{fbk}) и текущего отклонения скорости (V_{dev}). Данные параметры можно изменить в меню изменения параметров в группе P08.

Нажав клавишу ENTER входим в меню рабочих режимов.

*	1	:	P	a	r	a	S	e	t			
	2	:	A	u	t	o	t	u	n	i	n	g
	3	:	F	a	u	l	t	C	h	e	c	k
	4	:	P	a	r	a	H	a	n	d	l	e

1.Режим настройки. (Установка и изменение всех параметров ПЧ)

2.Настройка электродвигателя и энкодера.

3.Проверка неисправности. (Отображает 8 последних ошибок с их описанием)

4.Работа с параметрами. (Сохранение, загрузка, сброс на заводские настройки и исправление ошибок)

Клавиша RUN запускает тест двигателя и движение в режиме местного управления.

Клавиша LO/RE переключает режим местного режима и управление от станции управления.

Клавиша STOP служит для остановки двигателя в местном режиме.

【Установка параметров】

Параметры изменяются в режиме 【Установка параметров】 .

В режиме 【Настройка параметров】 , чтобы выбрать группу параметров, нажимая  или  выберите код параметра, нажимая  или  . Нажмите  , чтобы изменить параметр. Курсор, указывающий положение, которое необходимо изменить, отображается на выбранном параметре. Нажмите  или  для перемещения курсора и изменения измененной позиции, нажмите  или  для увеличения/уменьшения измененного значения. Затем нажмите  для подтверждения модификации, модификация недействительна, если она не нажата. Нажмите  и вернитесь в предыдущее меню.

【Тюнинг двигателя】

В режиме 【AVTOTUN】 параметры двигателя и фазового угла энкодера (синхронный двигатель) можно получить вручную путем самообучения. Режим самообучения можно выбрать, изменив значение X в $ATun = X$. Нажмите  , курсор отобразится на параметре, который нужно изменить. нажмите  или  для выбора режима самообучения. Затем нажмите  для подтверждения. Есть 7 режимов самообучения.

0: Штатный режим

1: Статический тест энкодера

2: Корректировка энкодера (тест энкодера без тросов)

3: Заключительный этап самоизучения работы с энкодером.

4: Статическое самоизучение электродвигателя

- 5: Динамическое самоизучение электродвигателя (тест двигателя без тросов)
- 6: Расширенное статическое самоизучение электродвигателя (тест двигателя без тросов)

Для лифтов с синхронной лебедкой тест двигателя производить не обязательно, при условии отображения полных данных на шильдике лебедки. Достаточно произвести тест энкодера, установив в меню Автотюн (1) Описание проведения тестов смотри после таблицы параметров.

Нажать  для возврата в предыдущее меню

【Меню ошибок】

В режиме **【Fault Check】** отображаются записи о напряжении, токе, задании скорости, скорости обратной связи и содержание последних 8 ошибок. В главном интерфейсе

нажмите  для отображения ER0=X, затем нажмите  или  и отображение меняется с ER0 на ER7. ER0 — самая последняя ошибка, ER7 — самая ранняя. X обозначает код неисправности в текущем индексе неисправности. В то же время внизу отображается

объяснение этой неисправности. Нажмите на больше времени  На экране отображения кода неисправности отображаются текущее напряжение на шине постоянного тока (Ude), выходной ток (Irms), задание скорости (Vref) и скорость обратной связи (Vfbk).

Нажимать  снова и вернуться к экрану отображения кода неисправности. Нажимать  и вернуться в предыдущее меню.

【обработка параметров】

В режиме **【Обработка параметров】** параметры могут быть сохранены, загружены, инициализированы, очищены. Чтобы выбрать правильный режим работы, изменив значение

X в Init = X. Нажать , курсор отображается на параметре, который необходимо изменить, в позиции X. нажмите  или  для выбора нужного режима работы.

Затем нажмите  чтобы войти. Существует 4 режима обработки параметров:

- 1: сохранение параметров в пульте
- 2: загрузить параметры в преобразователь
- 7: сброс параметров до заводских настроек
- 8: сброс ошибок

После выбора нужного действия появится надпись подтверждения, следуя подсказкам, необходимо подтвердить действие. После появится надпись об окончании операции.

Нажать  для возврата.

Запуск синхронной лебедки с энкодером.

Рекомендовано перед началом программирования параметров произвести сброс на заводские настройки, для этого на пульте нажать ENTER, выбрать 4 «Работа с параметрами» клавишами ▲ и ▼, нажать ENTER, выбрать 7 «Сброс параметров», набрав Init = 7, нажать ENTER, для подтверждения операции ввести 1234 (или YES) и нажать ENTER.

Проверить на пульте, что Udc примерно 560 В, перемещаясь между окнами «Режима наблюдения» клавишами ▲ и ▼.

Основные настройки параметров частотного регулятора уже установлены на заводе изготовителе. Необходимо ввести данные согласно таблицы.

№ пар.	Описание параметра	Ед. изм.	Рекомендуемая установка	Установка при наладке
P00.02	Модель управления		3-Закрытый контур (лебедка с энкодером)	3
P00.03	Способ задания команд		От станции	1
P00.06	Режим управления		2	0
P00.07	Выбор режима остановки		0	0
P00.12	Скорость лифта	м/с	Скорость лифта	Только для отображения
P01.00	Тип двигателя		0 - асинхронный, 1 - синхронный	1
P01.01	Номинальная мощность двигателя	kW	Данные двигателя	Описание параметров ниже
P01.02	Номинальный ток двигателя	A	Данные двигателя	
P01.03	Номинальная частота двигателя	Hz	Данные двигателя	
P01.04	Номинальная скорость вращения	rpm	Данные двигателя	
P01.05	Номинальное напряжение	V	Данные двигателя	
P01.06	Число полюсов двигателя	P	Данные двигателя	
P01.08	Направление вращения двигателя		1	0-1
P01.15	Тип энкодера		0 - инкрементальный, 1 - sin/cos, 2 – EnDat 2.1	Зависит от вашего энкодера
P01.16	Количество импульсов энкодера	pp	2048	
P01.17	Угол смещения фазы энкодера	°	Устанавливается автоматически после теста	Для абсолютных энкодеров
P01.18	Время Фильтрации энкодера	мс	0-0,2	0,1
P01.19	Направление обратной связи энкодера		1	1 не менять
P01.21	Ограничение момента на низкой скорости	%	160	
P01.23	Ограничение момента на высокой скорости	%	120	
P02.00	Усиление при старте Kp0		50 - 200	Описание ниже
P02.03	Усиление низкоскоростного сегмента Kp1		50 - 150	
P02.06	Усиление среднескоростного сегмента Kp2		70 - 170	
P02.09	Усиление высокоскоростного сегмента Kp3		50-140	
P02.15	Время удержания на скорости 0	s	0,8	
P02.16	Время растормаживания	s	0,2	
P02.19	Время спада тока при остановке	s	0	0,1-0,3
P03.00	Способ задания скорости		1	
P03.01	Время ускорения	s	1,8 – 2,5	
P03.02	Время замедления	s	1,6 – 2,5	
P03.03	Рывок в начале ускорения	s	1,1 – 1,8	
P03.04	Рывок в конце ускорения	s	1,1 – 1,8	
P03.05	Рывок в начале замедления	s	1,1 – 1,8	

P03.06	Рывок в конце замедления	s	1,1 – 1,8	
P03.07	Скорость дотягивания	Hz	0,1 м/с	Ввести соответствующие скорости в Герцах. Расчет смотри ниже
P03.08	Скорость коррекции	Hz	0,2 м/с	
P03.09	Скорость ревизии	Hz	0,3 м/с	
P03.10	Пром. Скорость 1	Hz	0,6 м/с	
P03.11	Пром. Скорость 2 (Ном. Скорость для 1м/с)	Hz	1 м/с	
P03.12	Пром. Скорость 3 (Ном. Скорость для 1,6м/с)	Hz	1,6 м/с	
P03.13	Номинальная скорость для 2м/с	Hz	2 м/с	
P03.25	Выбор режима ускорения		5	
P03.26	Включение рампы в ревизии		3.09	Параметр Скорости ревизии
P03.27	Время замедления в ревизии	c	1	0,5-1
P04.08	Скорость при эвакуации	Hz	0,5 – 2	
P04.18	Напряжение при эвакуации	V	48	300
P04.19	Режим эвакуации		1(пояснения ниже)	
P05.00	Вход X0 RESET		13	При наличии
P05.01	Вход X1 ВХ Аварийное отключение		118	
P05.02	Вход X2 SPD0 Бит скорости 1		3	
P05.03	Вход X3 SPD1 Бит скорости 2		4	
P05.04	Вход X4 SPD2 Бит скорости 3		5	
P05.05	Вход X5 Вход SELT		34	
P05.06	Вход X6 Up Направление вверх		7	
P05.07	Вход X7 Down Направление вниз		8	
P05.09	Скорость аварийного замедления	Hz	3-6	S подхода
P05.11	Время аварийного замедления	s	0,5 сек	0,5-1 сек
P06.00	Выход K0 Brake Управление тормозом		18	
P06.01	Выход K1 Run Движение		17	
P06.02	Выход Y0 Ready Готовность ПЧ		102	
P06.06	Задержка включения реле тормоза	s	0	
P06.07	Задержка выключения реле тормоза	s	0	
P09.17	Задержка включения контактора	s	0,8-0,4	Настраивается индивидуально
P09.18	Задержка включения тормоза	s	0,4-0,2	
P09.19	Задержка выключения контактора	s	0,5-0,1	
P09.20	Задержка выключения тормоза	s	0,1	
P09.27	Автоматический сброс ошибок		3	0 (нет)
P09.34	Контроль обрыва фаз на выходе	s	2,001	
P09.38	Максимальный коэффициент мощности двигателя	%	200	Можно увеличить до 300% при снятии с ловителей, после вернуть значение по умолчанию
P09.39	Включение авто настройки двигателя		(0 - не обучать, 1 - обучать)	После завершения настройки вернуть «0»
P09.41	Реакция на ошибку 28	300	4300	При ошибке 28 увеличить порог ошибки до значения 4300

Для быстрого перехода между группами параметров можно воспользоваться клавишами

◀ и ▶. После ввода параметров вернуться в меню «Режим наблюдения», нажав дважды клавишу ESC.

Проведение теста.

Тест энкодера синхронной лебедки.

После ввода данных двигателя и энкодера частотный преобразователь выдаст ошибку 26, говорящую о необходимости проведения автонастройки угла энкодера. Достаточно произвести пуск лифта на малой скорости от станции управления, авто настройка двигателя и энкодера пройдет автоматически. При этом может возникнуть необходимость подбора направления вращения двигателя и энкодера с помощью замены фаз на двигателе. Изменение направления вращения менять с помощью параметра P01.08=0/1

Для проведения повторного самообучения энкодера (после его замены или для уточнения угла энкодера) параметр P01.17 обнулить. После проведения авто настройки параметр P09.39 можно отключить, установив 0 – не обучать.

Также можно провести тест угла энкодера через меню AVTOTUN

Алгоритм проведения теста энкодера через меню AVTOTUN:

Для проведения теста, после установки параметров необходимо в станции управления на время теста подать сигнал ВХ -НЗ контакт (переставить джампер на плате ПГМ в разьеме Х9), замкнуть контактора (Включить параметр 14(01), Включится контактор КМС

Контактор КМФ включить изменением параметра P06.01=102 в ПЧ

В пульте выбрать «2 Настройка электродвигателя», подтвердить клавишей «Enter»

На панели «самообучения» отобразится «A-Tun=0». Изменить 0 на 1. Подтвердить >> ENTER и нажать клавишу >> RUN

После нажатия клавиши «RUN» начнется операция самоизучения энкодера. Операция занимает 2-3 сек. После на экране отобразится число «3»(тест пройден). Данную цифру вручную возвращаем в «0»

В случае отказа завершения операции самоизучения, необходимо устранить причину отказа и после повторить процедуру самоизучения.

Если результат определения позиции энкодера вас устроил, можно перейти к пуску лифта на малой скорости. При этом может возникнуть необходимость подбора направления вращения двигателя с помощью параметров P01.08. Изменение направления вращения энкодера производить путем изменения любых 2х фаз подключения двигателя (вручную поменять две фазы двигателя). После изменения фаз двигателя провести повторно процедуру определения угла энкодера.

Если не полностью известны данные двигателя, рекомендуется провести полный тест двигателя без вращения. Для этого по аналогии теста определения угла энкодера, в меню выбора настроек выбираем автотест 4 тест без вращения->Enter. В станции управления включаем контактор и подаем сигнал ВХ-> в ПЧ нажимаем кнопку RUN. Ждем пока на дисплее ПЧ не закончится обратный отсчет 13,12,11....0. Тест закончен, можно выключить контактора.

После проведения теста вернуть джампер в рабочее положение, а также вернуть все параметры, которые были изменены.

Если параметр P09.39 не отключать, то после выключения питания и последующего

включения тест энкодера при старте повториться. Данный способ нужен для сравнения позиции энкодера. Позицию можно увидеть в параметре P01.17. Позиция не должна отличаться на 5-10%. После успешного проведения теста параметр установить P09.39=0

Описание группы параметров P01- параметры двигателя и энкодера.

P01.00 установить согласно типа лебедки-0(асинхронный двигатель), 1 (синхронный двигатель).

P01.01-P01.05 установить согласно шильдика двигателя. Если по какой либо причине на шильдике двигателя не указаны полные данные, по формуле ниже можно узнать недостающие параметры двигателя

$$\text{Момент } M = \frac{9,55 \times P_{\text{ном}}}{V_{\text{об/мин}}}$$

$$V_{\text{об/мин}} = \frac{19100 \times \chi_r \times V_{\text{лин}} \times \text{Палисп.}}{D_{\text{шквив}}}$$

$$V_{\text{об/мин}} = \frac{\text{Част} \times 120}{\text{полюса}}$$

P01.06 предназначен для установки полюсов двигателя в соответствии с паспортной табличкой. Обратите внимание, что в данном параметре устанавливаются полюса, а не пары полюсов.

Если на паспортной табличке не указано количество полюсов двигателя, его можно рассчитать по формуле выше. Полюса двигателя не могут быть дробным числом, только целое число и четное.

P01.07. Данный параметр только для асинхронной лебедки. Если в паспортной табличке не указана частота скольжения, значение P01.07 для асинхронного двигателя при работе в закрытом контуре (00.02=3) можно рассчитать по следующей формуле:

Установите: номинальную частоту f (P01.03), номинальную скорость вращения n (P01.04), число полюсов двигателя p (P01.06)

Тогда: частота скольжения = $f - ((n \times p) \div 120)$

Например: номинальная частота f составляет 50 Гц, номинальная частота вращения n составляет 1430 об/мин, число полюсов двигателя равно 4.

Тогда значение P01.07 = $50 - ((1430 \times 4) \div 120) = 2,33$ Гц

Расчет частоты скольжения в открытом контуре (00.02=5) производится автоматически при прохождении автотюнинга двигателя.

P01.08 по умолчанию равно «1». Но если направление вращения двигателя необходимо изменить, то P01.08 с «1» меняем на «0» Произойдет изменение направления движения.

Внутренние параметры двигателя P01.10, P01.11, P01.12, P01.13 и P01.14 действительны только для асинхронного двигателя. Это внутренние параметры двигателя, которые могут быть получены автоматически путем самообучения двигателя.

Для синхронного двигателя, если параметры двигателя установлены точно, самообучение двигателя можно не выполнять. Если на шильдике лебедки указаны не все параметры, или чтобы инвертор мог более точно контролировать крутящий момент двигателя, инвертор должен пройти автотюнинг первый раз после установки лифта. При тесте инвертор получит точные параметры двигателя, такие как внутреннее сопротивление, индуктивность.

P01.17 предназначен для отображения фазового угла энкодера. Этот параметр только для синхронного двигателя. Это не предустановленный параметр. Он автоматически определяется после обучения двигателя и энкодера при первом пуске инвертора.

P01.19-выбор направления обратной связи энкодера. Значение по умолчанию — «1», **его не нужно менять.**

Настройка параметров ПИД регулятора. Группа P02

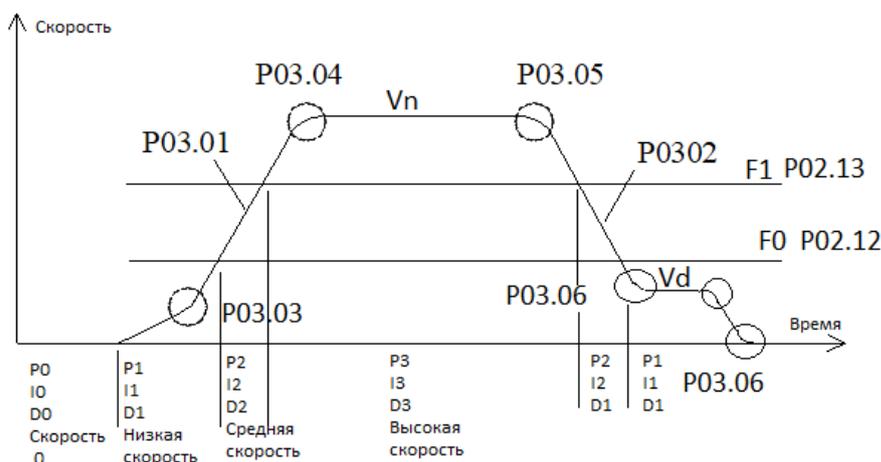


Рис 6 ПИД регулятор

Параметры ПИД регулятора задаются в группе P02 и используются для настройки PID регулятора 4 зон. Обычно нет необходимости в регулировке данных параметров. Настройка параметров данной группы улучшает качество поездки. Параметры, определяющие пропорциональную составляющую, интегральную и дифференциальную для каждой зоны приведены в следующей таблице 3.2:

Зона старта	Зона низкоскоростного сегмента (зона ниже F0, параметры),	Зона средней скорости (зона между F0 и F1)	Зона высокой скорости (Выше F1)
P02.00-Kp0	P02.03-Kp1	P02.06-Kp2	P02.09-Kp3
P02.01-Ki0	P02.04-Ki1	P02.07-Ki2	P02.10-Ki3
P02.02-Kd0	P02.05-Kd1	P02.08-Kd2	P02.11-Kd3

Таблица 3.2 Зоны Kp,Ki,Kd

Запуск регулировки

В инверторе разработана новая технология пусковой компенсации с датчиком холостого хода. Лифт обеспечивает превосходный комфорт при запуске без установки весового устройства. Основные параметры настройки запуска включают P02.00-P02.11 P02.15 и P02.16.

P02.00 — это значение P ПИД-регулятора (параметр пропорциональности).

P02.01 — это значение I ПИД-регулятора (интегральный параметр).

P02.02 — это значение D ПИД-регулятора (дифференциальный параметр).

P02.15 — это параметр для нулевого времени сервопривода. Нулевой сервопривод — это время между окончанием возбуждения инвертора и предоставлением задания скорости, а также выходом удержания крутящего момента при нулевой скорости. Этот параметр также определяет время действия трех параметров сервопривода PID, P02.00, P02.01 и P02.02. Время действия для нулевого сервопривода показано на диаграмме.

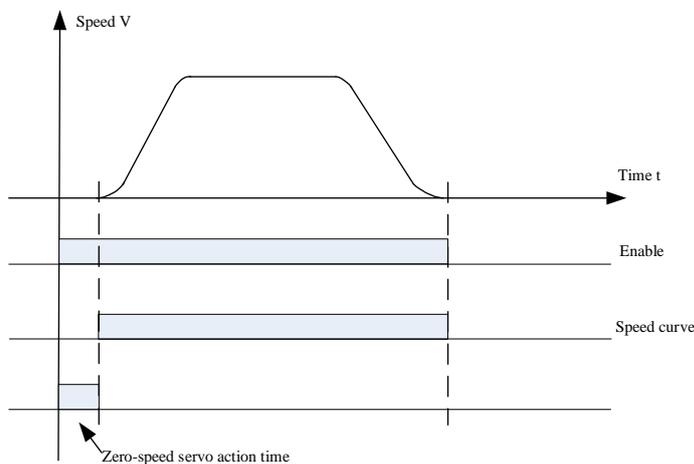


Рис. 7 Время действия сервопривода на скорости 0 (параметр P02.15)

P02.16 — это параметр времени отпускания тормоза. Время должно быть установлено в соответствии с фактическим временем механического воздействия.

Вышеперечисленные параметры влияют на комфортность старта.

Настройка должна проводиться в режимах «Авария» или «Ревизия». Кабина и противовес должны быть сбалансированы. Установите кабину в зоне крайнего верхнего этажа, на 1-2 метра ниже датчика точной остановки. Это обеспечивает наибольшую разбалансировку кабины и противовеса. Проверьте соответствие настройки параметров P02.15, P02.16 и P02.19 соответствующим значениям в таблице.

Задайте направление движения вниз. Если при старте нет ощущения отката кабины вверх — настройка не требуется, в противном случае переходите к следующему пункту.

Установите значение параметра P02.00 равным 1/10 значения заводской настройки.

Увеличивайте значение параметра P02.00 на 10 единиц и задавайте направление движения вниз до тех пор, пока не прекратится ощущение отката вверх.

В общем случае, значение параметра P02.00 не должно превышать двойной величины заводской настройки.

Если при старте лебедка громко гудит или вибрирует, уменьшайте значение параметра P02.00. В общем случае, значение параметра P02.00 не должно быть менее 1/2 от величины заводской настройки.

Функция пропорциональной константы P в ПИД-регуляторе такова: увеличение значения P может улучшить способность системы реагировать и следовать, но слишком большое значение P вызовет перерегулирование, вибрацию и колебания. На рис. 8 показано отслеживание обратной связи от P. Интегральная константа I влияет на время отклика системы, чем больше значение I, тем меньше время отклика. Чтобы увеличить значение I, если перерегулирование системы слишком велико или время динамического отклика слишком медленное. Но слишком большое значение I вызовет колебания системы. На рис. 9 показано отслеживание обратной связи, вызванное I. Дифференциальная постоянная D влияет на чувствительность отклика системы. Увеличение D может сделать отклик системы более чувствительным, но слишком большое значение D также может вызвать колебания системы.

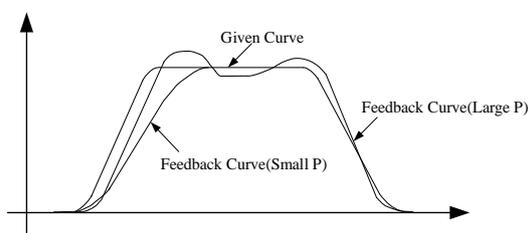


Рис. 8 Эффект отслеживания обратной связи от пропорциональной константы P

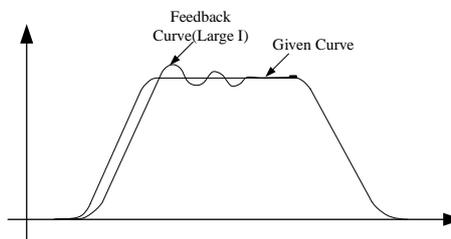


Рис. 9 Эффект отслеживания обратной связи от пропорциональной константы I

Увеличить значение P как можно больше, сохраняя при этом отсутствие колебаний в системе. Затем регулируют интегральную постоянную I и обеспечивают быструю реакцию системы, поддерживая перерегулирование на низком уровне. Если регулировка P и I по-прежнему не может улучшить чувствительность системы, можно соответствующим образом настроить дифференциальную постоянную D.

Примечание 2: Регулировка комфорта при работе

Функции P02.03 ~ P02.13 являются параметрами ПИД-регулятора для настройки отдельных секций во время работы (см. рис. 6). Настройка параметров P02.03 ~ P02.13 может улучшить комфорт в различных секциях во время работы лифта.

P02.03, P02.04, P02.05 — секция низкой скорости (см. рис. 6.4) ПИД-параметры P1, I1, D1. Все функции этих параметров описаны в примечании 1.

P02.06, P02.07, P02.08 — секция средней скорости. ПИД-параметры P2, I2, D2.

P02.09, P02.10, P02.11 — секция высокой скорости (см. рис. 6.) ПИД-параметры P3, I3, D3.

P02.12 и P02.13 — это две частоты переключения (или пороговые значения), используемые для разделения участков низкой, средней и высокой скорости на рабочей кривой. Скорость ниже P02.12 (f1) определяется как участок низкой скорости, скорость выше P02.13 (f2) определяется как участок высокой скорости, скорость между f1 и f2 определяется как участок средней скорости.

P02.17 — это параметр несущей частоты ШИМ инвертора. Чем выше несущая частота, тем меньше шум двигателя. Но это увеличит потери. Пользователю обычно не нужно его устанавливать, можно взять значение по умолчанию (6 кГц). Если необходимо уменьшить шум двигателя путем увеличения несущей частоты на месте установки, из-за фактора увеличения потерь инвертора, инвертор должен уменьшать 5% на каждый приращение 1 кГц, когда несущая частота превышает значение по умолчанию. P02.18 — это параметр ширины пропускания. Обычно пользователь может использовать значение по умолчанию, и ему не нужно его настраивать. Его функция заключается в автоматическом изменении несущей частоты в пределах установленного диапазона. Это также может уменьшить шум двигателя в определенных обстоятельствах. Например, P02.17 установлен на 6 кГц, P02.18 установлен на 0,4 кГц, фактическая несущая частота инвертора будет автоматически изменяться в пределах 5,8~6,2 кГц.

Группа параметров P03.

Параметр P03.00 позволяет выбрать режим задания скорости. Самым распространенным является режим 1 (Цифровое управление в двоичном коде).

Параметры P03.01-P03.21 доступны к регулировке только в случае, если параметр P03.00 установлен в значение «1» (Цифровое управление в двоичном коде).

Для управления входами может использоваться комбинация из 3-х битов.

Таблица использования скоростей приведена в следующей таблице 4:

Задание скорости	Бит скорости 0	Бит скорости 1	Бит скорости 2
Скорость 0	0	0	0
Скорость 1(P03.07)	1	0	0
Скорость 2(P03.08)	0	1	0
Скорость 3(P03.09)	1	1	0
Скорость 4(P03.10)	0	0	1
Скорость 5(P03.11)	1	0	1
Скорость 6(P03.12)	0	1	1
Скорость 7(P03.13)	1	1	1

Таблица 4. Битовая комбинация.

Таблица 4а. Битовая комбинация скоростей для станции НКУ МППЛ-С6

СКОРОСТИ	HS-старший X4	LS-средний X3	DEC младший X2	1 м/с	1,6 м/с	2 м/с
Ск. 0	0	0	0			
P03.07 Подход к эт.	0	0	1	0,1	0,1	0,1
P03.08 коррекция	0	1	0	0,2	0,2	0,2
P03.09 ревизия	0	1	1	0,3	0,3	0,3
P03.10 Пром.1	1	0	0	0,6	0,6	0,6
P03.11 Пром.2	1	0	1	1	1	1
P03.12 Пром.3	1	1	0	1,6	1,6	1,6
P03.13 Номинальная	1	1	1	2	2	2

В зависимости от фактической скорости лифта, станция управления сама выбирает битовую комбинацию номинальной скорости.

Для лифта 1 м/с битовая комбинация номинальной скорости- 1-0-1. Соответственно промежуточная скорость 2 становится номинальной.

Для лифта 1,6 м/с битовая комбинация номинальной скорости 1-1-0. Соответственно промежуточная скорость 3 становится номинальной.

Для лифта 2 м/с битовая комбинация номинальной скорости 1-1-1

При использовании 7 скоростей (3-х битовая комбинация), задание скорости нужно сравнивать с документацией на станцию управления.

Скорости задаются в Герцах. При выборе скоростей нужно иметь это в виду.

Пример: Лебедка Мона 320 со скоростью 1,6м/с. По шильдику ее частота 38,2 Гц. Вам нужно установить скорость подхода к этажу P03.08. Исходя из таблице ниже мы знаем, что данная скорость равна 0,2 м/с. Согласно формуле $38,2/1,6 \times 0,2 = 7,64$ Гц.

Следовательно P03.08=7,64. По этому принципу выставляем все скорости.

С помощью параметров P03.01-P03.06 устанавливаются ускорение, замедление и S-образную кривую разгона и замедления. Все эти параметры влияют на комфортность поездки а также на эффективность движения лифта. Данные параметры задаются в секундах. Чем больше значение параметров, тем мягче рампа ускорения и замедления.

Работа режима эвакуации.

В группе параметров P04 задается режим работы эвакуации.

Параметр P04.08- Скорость в режиме эвакуации.

P04.18- Напряжение при эвакуации.

P04.19 – Направление движения в режиме эвакуации.

P04.19=0 Направление движения в режиме эвакуации определяется станцией управления.

P04.19=1 При подаче одного сигнала направления от станции управления движение происходит в соответствие с этим сигналом, при подаче двух сигналов направления от станции управления ПЧ выбирает оптимальное направление по моменту.

P04.19=2 Независимо от заданного направления от станции управления ПЧ сам выбирает оптимальное направление по моменту в легкую сторону.

Ниже приведен временной график алгоритма работы синхронного двигателя.

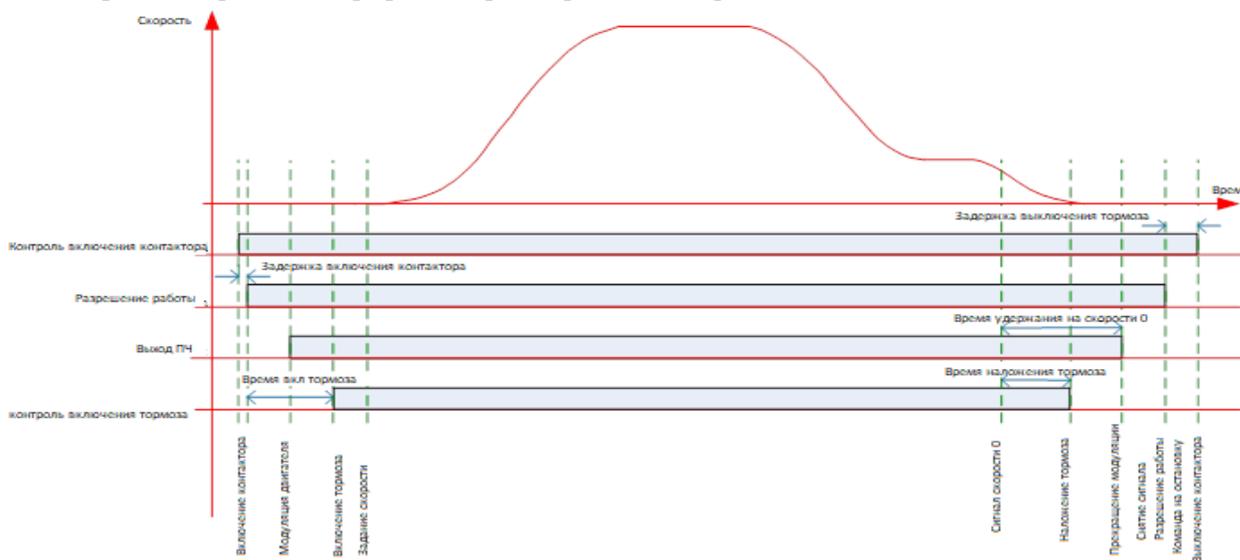


Рис.11 Алгоритм работы ПЧ с энкодером

Таблица 5. Неисправности инвертора и меры по их устранению

Код ошибки	Индикация неисправности	Возможная причина	Решение
1	Защита модуля от перегрузки по току	Напряжение на клеммах постоянного тока слишком высокое	Проверьте электропитание сети, убедитесь, что большая инерционная нагрузка не имеет потребление торможения энергии и быстро остановится.
		Короткое замыкание в периферийном устройстве	Проверьте, нет ли короткого замыкания в двигателе и выходной проводке, а также есть ли короткое замыкание на землю
		Потеря выходной фазы	Проверить выходную фазу, контактор, подключение двигателя.
		Сбой энкодера	Проверьте энкодер или его проводку.
		Брак или поврежденное оборудование	Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания
		Разъем внутри инвертора ослаблен	Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания
		Детали силовой цепи перегреваются из-за неисправности охлаждающего вентилятора или системы охлаждения.	Проверьте вентилятор охлаждения. Проверьте правильность питания охлаждающего вентилятора и наличие грязи.
		ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Во избежание повреждения IGBT инвертор должен быть запущен после устранения причины неисправности.	
2	Ошибка ADC	Поврежденный датчик тока	Замените датчик тока
		Возникла проблема с текущим циклом выборки	Замените плату управления
3	Перегрев радиатора	Температура окружающей среды слишком высока	Снизить температуру окружающей среды, усилить вентиляцию и отвод тепла Поддерживайте температуру окружающей среды ниже 40° или проверяйте мощность инвертора в соответствии с этой производительностью.
		Поврежденные вентиляторы охлаждения или попадание посторонних предметов в систему охлаждения	Проверьте, хорошо ли подключен кабель питания вентилятора, или замените вентилятор того же типа и удалите посторонние предметы.
		Вентилятор охлаждения неисправен	Проверьте вентилятор охлаждения. Проверьте правильность питания охлаждающего вентилятора и засорение грязью.
		Отказ цепи определения температуры	Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания
4	Неисправность тормозного блока	Поврежденный тормозной блок	Замените соответствующий приводной модуль или плату управления
		Внешний тормозной резистор или прерыватель цепи	Замените резистор или проверить линию тормозного резистора
5	Сгорел предохранитель	Чрезмерный ток вызывает перегорание предохранителя	Проверьте, не разомкнута ли цепь предохранителя и не ослабла ли точка соединения

6	Превышен выходной крутящий момент	Входное напряжение питания слишком низкое	Проверьте входную мощность
		Резкая остановка двигателя или серьезные изменения нагрузки	Устранить причину остановки двигателя, уменьшить резкое изменение нагрузки
		Сбой энкодера	Проверьте энкодер или проводку.
		Потеря выходной фазы	Проверьте, не ослаблены ли клеммы двигателя и выходная проводка.
7	Отклонение скорости	Время разгона слишком мало	Увеличить время разгона
		Слишком большая нагрузка	Найти причину высокой нагрузки, устранить неисправность
		Слишком низкий предел тока	Соответствующим образом увеличьте текущее предельное значение в пределах допустимого диапазона
8	Во время разгона. Защита шины от перенапряжения	Аномальное входное напряжение питания	Проверьте источник питания входа
		Очень быстрый старт на номинальной скорости мотора	Подождите, пока мотор не остановится, и повторно запустите
	(Во время фазы торможения) Защита от перенапряжения на шине DC	Момент инерции нагрузки слишком велик	Используйте подходящие компоненты динамического торможения.
		Время торможения слишком короткое	Увеличить время торможения
		Сопротивление тормозного резистора слишком велико или не подключено	Подключить подходящий тормозной резистор
	(Работа на постоянной скорости) Защита от перенапряжения на шине DC	Ненормальная входная мощность	Проверьте входную мощность
		Момент инерции нагрузки слишком велик	Выберите правильный компонент торможения, потребляемый энергией
Сопротивление тормозного резистора слишком велико или не подключено		Используйте подходящие компоненты динамического торможения.	
9	Пониженное напряжение шины	Напряжение питания ниже минимального рабочего напряжения устройства	Подключить подходящий тормозной резистор
		Происходит мгновенный сбой питания	Проверьте входную мощность Проверьте входное питание, после того, как входное напряжение станет нормальным, перезапустите после сброса.
		Напряжение входного источника питания слишком сильно колеблется	
		Клеммы блока питания ослаблены	Проверьте входную проводку
		Аномальный внутренний импульсный источник питания	Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания

		Большая нагрузка по пусковому току, существующая в той же системе электроснабжения	Изменить систему электроснабжения, чтобы она соответствовала спецификации
10	Потеря выходной фазы.	Проводка на выходе инвертора неисправна, отсутствует или отсоединена.	Проверьте проводку на выходе инвертора в соответствии с рабочими процедурами и устраните отсутствующие соединения и отключения.
		Выходной терминал ослаблен	
		Мощность двигателя слишком мала, менее 1/20 от максимальной применимой мощности двигателя инвертора.	Отрегулируйте мощность инвертора или мощность двигателя
		Выход трехфазный несимметричный	Проверьте, в хорошем ли состоянии проводка двигателя. Выключите питание, чтобы проверить, соответствуют ли характеристики выходной стороны инвертора и клемм стороны постоянного тока.
11	Перегрузка по току двигателя на низкой скорости (в режиме ускорения)	Низкое напряжение сети	Проверьте входную мощность
		Неправильная настройка параметров двигателя.	Правильно настроить параметры двигателя
		Быстрый запуск прямо во время работы двигателя	Запустите двигатель после его остановки
		Время разгона слишком мало для инерции нагрузки (GD2)	Увеличить время разгона
	Перегрузка по току двигателя на низкой скорости (во время замедления)	Низкое напряжение сети	Проверьте входную мощность
		Момент инерции нагрузки слишком велик	Используйте подходящие компоненты динамического торможения.
		Неправильная настройка параметров двигателя.	Правильно настроить параметры двигателя
		Время торможения слишком мало для инерции нагрузки (GD2)	Увеличить время торможения
		низкое напряжение сети	Проверьте входную мощность
	Перегрузка по току двигателя на низкой скорости (в режиме постоянной скорости)	Резкое изменение нагрузки в движении	Уменьшить частоту и амплитуду резкого изменения нагрузки
		Неправильный параметр двигателя	Установите правильные параметры двигателя
12	Сбой энкодера	Неверное подключение энкодера	Правильно подключить энкодер
		Энкодер без выходного сигнала	Проверьте энкодер и источник питания

		Энкодер без входного сигнала	Повторное подключение
		Неправильный код функции	Убедитесь в правильности установки функционального кода энкодера.
13	Ток обнаружен на остановке	Поток тока не блокируется эффективно, когда двигатель остановлен	Синхронный двигатель проскальзывает Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания
14	Скорость обратного хода во время работы	Реверс скорости во время выполнения	Проверьте, не изменена ли внешняя нагрузка
		Последовательность фаз энкодера и двигателя несовместима	Изменить последовательность фаз двигателя или энкодера
		При запуске двигатель реверсирует, и ток достигает предельного тока	Слишком низкий предел тока или несоответствие двигателя
15	Скорость обнаружена во время остановки	Тормоз ослаблен, двигатель пробуксовывает	Проверить удержание тормоза
		Энкодер нарушен, или энкодер ослаблен	Закрепите энкодер, чтобы устранить помехи
16	Ошибка последовательности фаз двигателя	Проводка двигателя перепутана	Изменить последовательность фаз или настроить параметры
17	Превышение скорости в том же направлении (в пределах максимально допустимой скорости)	Потеря состояния поля синхронного двигателя приводит к свободному падению кабины	Проверьте двигатель
		Самообучение угла Энкодера неправильное	Повторить самообучение
		Параметр энкодера установлен неправильно или нарушен	Проверьте шлейф энкодера
		Нагрузка слишком велика или нагрузка внезапно меняется	Проверьте причину резкого изменения нагрузки
18	Превышение скорости (в пределах максимально допустимой скорости) в обратном направлении	Потеря состояния поля синхронного двигателя производит к свободному падению кабины	Проверить мотор
		Неправильный тест синхронного угла энкодера	Повторить самообучение
		Параметр энкодера установлен неправильно или нарушен	Проверить цепь энкодера

		Обратная нагрузка слишком велика или нагрузка резко меняется	Проверьте причину резкого изменения нагрузки
19	Последовательность фаз энкодера UVW неправильна	Проблема с подключением энкодера или неправильная установка параметров	Проверьте проводку или измените параметры
20	Сбой связи с энкодером	Энкодер неисправен	Проверьте проводку энкодера и повторите самообучение энкодера.
21	abc сверхтока (3-фазное мгновенное значение)	Одна фаза двигателя замкнута на Землю	Проверьте двигатель и выходную цепь
		Ошибка энкодера	Проверьте энкодер и правильность подключения
		Нет проверки петли или неисправности платы привода	Замените плату привода
22	Ошибка обнаружения тормоза	Выходное реле не работает	Проверить цепь управления реле
		Релейный тормоз не открывается	Проверьте, не ослаблена ли или отсоединена ли линия питания тормоза.
		Элемент обратной связи не обнаружил сигнала	Отрегулируйте элемент обратной связи
23	Входное перенапряжение	Напряжение в сети слишком высокое	Проверьте, соответствует ли входное линейное напряжение инвертору.
		Возникла проблема со схемой определения напряжения импульсного источника питания.	Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания
24	Отключение энкодера UVW	Проблема с петлей проводки энкодера	Ослабленные клеммы или повреждение проводки
25	запасной		
26	Энкодер не обучен	Синхронный двигатель не определил угол энкодера	Произвести тест
27	Выходной сверхток (среднеквадратичное значение)	Чрезмерное время работы в состоянии перегрузки, чем больше нагрузка, тем короче время	Остановите работу на некоторое время, если она снова появляется после работы, проверьте, находится ли нагрузка в допустимом диапазоне.
		Резкая остановка двигателя	Проверьте двигатель или стояночный тормоз
		Короткое замыкание катушки двигателя	Проверьте двигатель
		короткое замыкание на выходе	Проверьте проводку или двигатель
28	Ошибка энкодера Sincos	Энкодер поврежден или проводка неправильная.	Проверьте энкодер и его проводку.
29	Потеря входной фазы	Входное напряжение не соответствует норме	Проверить напряжение сети

		Потеря фазы входного напряжения	
		Входные клеммы ослаблены	Проверьте проводку входной клеммы
30	Защита от превышения скорости (превышение максимально го предела защиты скорости)	Параметр энкодера установлен неправильно или нарушен	Проверьте шлейф энкодера
		Изменение нагрузки	Проверьте внешние причины мутации нагрузки
		Ошибка настройки параметров защиты от превышения скорости	Проверить параметры
31	Максимальный ток двигателя на высокой скорости	Низкое напряжение сети	Проверьте входную мощность
		Изменение нагрузки во время работы	Уменьшить частоту и амплитуду изменения нагрузки
		Неправильная настройка параметров двигателя.	Установите параметры двигателя правильно
		Параметр энкодера установлен неправильно или нарушен	Проверить цепь энкодера
32	Защита заземления	Ошибка проводки	Исправьте неправильную проводку в соответствии с руководством пользователя.
		Брак двигателя	Перед заменой двигателя необходимо сначала провести проверку изоляции заземления.
		Ток утечки выходной стороны инвертора на землю слишком велик	Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания
33	Старение конденсатора	Старение конденсатора инвертора	Обратитесь к профессиональным техникам для обслуживания
34	Внешняя неисправность	Внешний сигнал неисправности входа.	Проверьте причину внешней неисправности.
35	Выход несимметричный	Проводка на выходе инвертора неисправна, отсутствует или отсоединена.	Проверьте проводку на выходе инвертора в соответствии с рабочими процедурами и устраните отсутствующие соединения и отключения.
		Трехфазный дисбаланс двигателя	Проверьте двигатель
36	Ошибка настройки параметров.	Неправильная настройка параметров.	Изменить параметры инвертора.
37	Отказ датчика тока	Отказ оборудования платы привода.	Обратитесь к профессиональным техническим специалистам.
38	Короткое замыкание тормозного резистора	Короткое замыкание внешней проводки тормозного резистора	Проверьте проводку тормозного резистора
39	Мгновенное значение тока слишком велико	Когда Ia, Ib, Ic не работают, мгновенное значение трехфазного тока слишком велико.	Пожалуйста, обратитесь к профессиональным техническим специалистам для обслуживания
40	Неисправность обнаружения КМУ	Сигнал контакта обнаружения КМУ и управляющий сигнал КМУ отличаются	Для проверки контактов управления и обнаружения КМУ

41	Неисправность обнаружения тормозного выключателя	Сигнал обнаружения контакта и управляющий сигнал тормозного выключателя отличаются	Проверить тормозной прерыватель
42	Защита IGBT от короткого замыкания	Причина та же, что и при неисправности № 1.	Проверьте, нет ли короткого замыкания двигателя и выходной проводки, а также есть ли короткое замыкание на землю.
44	Входной источник питания неисправен	1) Входной источник питания сильно меняется; 2) Втягивание входного контактора ненормальное; 3) Временный источник питания	1) Проверьте источник питания; 2) Проверьте входной контактор
45	Мгновенная защита от перегрузки по току I_2t	То же, что и ошибка 21,27	Смотри ошибку 21,27
46	Защита от перегрузки по току I_2t защита RMS	То же, что и ошибка 21,27	Смотри ошибку 21,27
48	Предупреждение об ошибке настройки параметров	Аппаратное обеспечение платы управления приводом не соответствует модели.	Аппаратное обеспечение платы управления приводом не соответствует модели.
49	Неисправность тормоза	Кабина без команды перемещается более чем на 2 см.	Проверьте тормозное устройство.
50	Отслеживание крутящего момента ВТМ	Неисправность- Разница между заданным крутящим моментом и крутящим моментом обратной связи слишком велика, и отклонение крутящего момента превышает 10%	Потеря выходной фазы более 10%

Более подробную информацию смотрите в расширенной инструкции на сайте <https://cloud.kr-drive.ru/s/awywdXxSyoVnyP5?path=%2FSTEP> В случае поломки, неисправности преобразователя или возникновения иных вопросов, связанных с эксплуатацией ПЧ STEP AS320 обратитесь в офис Компании «КЕВ-РУС» или сервисный центр. При обращении необходимо сообщить следующую информацию об аппарате:

- Модель преобразователя
- Серийный номер
- Дату приобретения
- Версия Программного обеспечения
- Название эксплуатирующей/монтирующей организации, город установки

Также необходимо объяснить ситуацию возникновения неисправности, задать свои вопросы и т.д.

Связаться с тех. поддержкой можно по телефону, указанной на наклейке
AS320 /AS620

ПЧ Степ

8 (495) 632-02-17, 8 (4922) 37-24-80. Вся информация, полные инструкции можно увидеть
на сайте. Отсканируйте QR код камерой телефона.

