

Altivar 31

Guide simplifié
Simplified manual
Kurzanleitung
Guía simplificada
Guida semplificata

Variateurs de vitesse
pour moteurs asynchrones
Variable speed drives
for asynchronous motors
Frequenzumrichter
für Asynchronmotoren
Variadores de velocidad
para motores asíncronos
Variatori di velocità
per motori asincroni



a brand of
Schneider
Electric



Telemecanique

**Variateurs de vitesse
pour moteurs asynchrones**

Page 1

**Variable speed drives
for asynchronous motors**

Page 17

**Frequenzumrichter
für Asynchronmotoren**

Seite 33

**Variadores de velocidad
para motores asíncronos**

Página 49

**Variatori di velocità
per motori asincroni**

Pagina 65

Sommaire

Recommandations préliminaires	2
Les étapes de la mise en œuvre	3
Configuration usine	4
Remplacement d'un ATV 28 par un ATV 31	4
Compatibilité électromagnétique	5
Fonctions de l'afficheur et des touches	6
Accès aux menus	7
Configuration du paramètre bFr	8
Menu réglages SET-	8
Menu contrôle moteur drC-	10
Menu Entrées /sorties I-O-	12
Menu Surveillance SUP-	13
Défauts - causes - remèdes	15

En exploitation le moteur peut être arrêté, par suppression des ordres de marche ou de la consigne vitesse, alors que le variateur reste sous tension. Si la sécurité du personnel exige l'interdiction de tout redémarrage intempestif, ce verrouillage électronique est insuffisant : *Prevoir une coupure sur le circuit de puissance.*

Le variateur comporte des dispositifs de sécurité qui peuvent en cas de défauts commander l'arrêt du variateur et par là-même l'arrêt du moteur. Ce moteur peut lui-même subir un arrêt par blocage mécanique. Enfin, des variations de tension, des coupures d'alimentation en particulier, peuvent également être à l'origine d'arrêts.

La disparition des causes d'arrêt risque de provoquer un redémarrage entraînant un danger pour certaines machines ou installations, en particulier pour celles qui doivent être conformes aux réglementations relatives à la sécurité.

Il importe donc que, dans ces cas-là, l'utilisateur se prémunisse contre ces possibilités de redémarrage notamment par l'emploi d'un détecteur de vitesse basse, provoquant en cas d'arrêt non programmé du moteur, la coupure de l'alimentation du variateur.

L'installation et la mise en œuvre de ce variateur doivent être effectuées conformément aux normes internationales IEC et aux normes nationales de son lieu d'utilisation. Cette mise en conformité est de la responsabilité de l'intégrateur qui doit respecter entre autres, pour la communauté européenne, la directive CEM.

Le respect des exigences essentielles de la directive CEM est conditionné notamment par l'application des prescriptions contenues dans ce document.

L'Altivar 31 doit être considéré comme un composant, ce n'est ni une machine ni un appareil prêt à l'utilisation selon les directives européennes (directive machine et directive compatibilité électromagnétique). Il est de la responsabilité du client final de garantir la conformité de sa machine à ces normes

Le variateur ne doit pas être utilisé comme organe de sécurité pour les machines présentant un risque matériel ou humain (appareils de levage par exemple). Les surveillances de survitesse ou de non contrôle de trajectoire doivent être assurées dans ces cas là par des organes distincts et indépendants du variateur.

Les produits et matériels présentés dans ce document sont à tout moment susceptibles d'évolution ou de modification tant au plan technique et d'aspect que de l'utilisation. Leur description ne peut en aucun cas revêtir un aspect contractuel.

Recommandations préliminaires

Ce guide simplifié décrit la mise en œuvre minimale, pour la configuration usine du variateur.

Tous les fonctionnements, paramètres et défauts décrits dans ce document concernent la configuration usine. Si cette configuration a été modifiée par un des menus CtL-, FUn- ou FLT-, des différences peuvent apparaître. Le cédérom fourni avec le variateur comporte la description complète ainsi que tous les menus de configuration.

Avant de mettre sous tension et de configurer le variateur



- Vérifier que la tension du réseau est compatible avec la plage de tension d'alimentation du variateur. Risque de destruction si non respect de la tension réseau.
- Mettre les entrées logiques hors tension (état 0) pour éviter tout démarrage intempestif. A défaut, à la sortie des menus de configuration, une entrée affectée à un ordre de marche entraînerait immédiatement le démarrage du moteur.

Réglage utilisateur et extensions de fonctionnalités

Si nécessaire, l'afficheur et les boutons permettent la modification des réglages et l'extension des fonctionnalités. Le **retour au réglage usine** est possible aisément par le paramètre FCS du menu drC-.

Les paramètres sont de trois types :

- affichage : valeurs affichées par le variateur
- réglage : modifiables en fonctionnement et à l'arrêt
- configuration : seulement modifiables à l'arrêt et hors freinage. Visualisables en fonctionnement



- S'assurer que les changements de réglages en cours de fonctionnement ne présentent pas de danger ; les effectuer de préférence à l'arrêt.

Démarrage

Important : en réglage usine, lors d'une mise sous tension ou d'une remise à zéro de défaut manuelle ou après une commande d'arrêt, le moteur ne peut être alimenté qu'après une remise à zéro préalable des ordres "avant", "arrière". A défaut, le variateur affiche "nst" mais ne démarre pas.

Essai sur moteur de faible puissance ou sans moteur

En réglage usine, la détection perte phase moteur est active. Pour vérifier le variateur dans un environnement de test ou de maintenance, et sans avoir recours à un moteur équivalent au calibre du variateur (en particulier pour les variateurs de fortes puissances), désactiver la détection de phase moteur et configurer la loi tension / fréquence $UFt = L$ (voir cédérom).

Utilisation sur réseau IT

Réseau IT : Neutre isolé ou impédant.

Utiliser un contrôleur permanent d'isolement compatible avec les charges non linéaires : type XM200 de marque Merlin Gerin, par exemple.

Les ATV 31●●●M2 et N4 comportent des filtres RFI intégrés. Pour utilisation sur réseau IT, il est possible de déconnecter ces filtres de la masse.

Consulter le cédérom fourni avec le variateur.

Les étapes de la mise en œuvre

1 - Réceptionner le variateur

- S'assurer que la référence du variateur inscrite sur l'étiquette est conforme au bordereau de livraison correspondant au bon de commande.
- Ouvrir l'emballage, et vérifier que l'Altivar 31 n'a pas été endommagé pendant le transport.

2 - Vérifier que la tension réseau est compatible avec la plage d'alimentation du variateur* (voir l'étiquette signalétique du variateur)



- Risque de destruction du variateur si non respect de la tension réseau

3 - Fixer le variateur

4 - Raccorder au variateur :

- le réseau d'alimentation, en s'assurant qu'il est :
 - dans la plage de tension du variateur
 - hors tension
- le moteur en s'assurant que son couplage correspond à la tension du réseau
- la commande par les entrées logiques
- la consigne de vitesse par les entrées logiques ou analogiques

5 - Mettre sous tension sans donner d'ordre de marche

6 - Configurer :

La fréquence nominale (bFr) du moteur, si elle est différente de 50 Hz.

7 - Configurer dans le menu drC- :

Les paramètres moteurs, seulement si la configuration usine du variateur ne convient pas.

8 - Configurer dans le menu I-O- :

Seulement si la configuration usine du variateur ne convient pas, le mode de contrôle : 3 fils, ou 2 fils sur transition, ou 2 fils sur niveau, ou 2 fils sur niveau avec priorité sens avant, ou commande locale pour ATV31●●●A.



Il faut s'assurer que les fonctions programmées sont compatibles avec le schéma de câblage utilisé.

9 - Régler dans le menu SEt- :

- les paramètres ACC (Accélération) et dEC (Décélération),
- les paramètres LSP (Petite vitesse quand la consigne est nulle) et HSP (Grande vitesse quand la consigne est maximale),
- le paramètre lTh (Protection thermique moteur),

10 - Démarrer

Conseils pratiques

- Un retour aux réglages usine est toujours possible par le paramètre FCS (mettre FCS = InI), dans les menus drC- (page 12) ou I-O- (page 13).
- L'autoréglage, à effectuer par le paramètre tUn du menu drC- (page 11), permet d'obtenir des performances optimales en précision et en temps de réponse.

Configuration usine

L'Altivar 31 est pré-réglé en usine pour les conditions d'emploi les plus courantes :

- Affichage : variateur prêt (rdY) moteur à l'arrêt, et fréquence moteur en marche.
- Fréquence moteur (bFR) : 50 Hz.
- Application à couple constant, contrôle vectoriel de flux sans capteur (UFT = n).
- Mode d'arrêt normal sur rampe de décélération.
- Mode d'arrêt sur défaut : roue libre
- Rampes linéaires (ACC, dEC) : 3 secondes.
- Petite vitesse (LSP) : 0 Hz.
- Grande vitesse (HSP) : 50 Hz.
- Courant thermique moteur (Ith) = courant nominal moteur (valeur selon calibre du variateur).
- Courant de freinage par injection à l'arrêt (SdC1) = 0,7 x courant nominal variateur, pendant 0,5 seconde.
- Adaptation automatique de la rampe de décélération en cas de surtension au freinage.
- Pas de redémarrage automatique après un défaut.
- Fréquence de découpage 4 kHz.
- Entrées logiques :
 - L11, L12 (2 sens de marche) : commande 2 fils sur transition, L11 = marche avant, L12 = marche arrière, inactives sur les ATV 31●●●●●A (non affectées).
 - L13, L14 : 4 vitesses présélectionnées (vitesse 1 = consigne vitesse ou LSP, vitesse 2 = 10 Hz, vitesse 3 = 15 Hz, vitesse 4 = 20 Hz).
 - L15 - L16 : inactives (non affectées).
- Entrées analogiques :
 - AI1 : consigne vitesse 0-10 V, inactive sur les ATV 31●●●●●A (non affectée).
 - AI2 : consigne sommatrixe vitesse 0±10 V.
 - AI3 : 4-20 mA inactive (non affectée).
- Relais R1 : le contact s'ouvre en cas de défaut (ou variateur hors tension)
- Relais R2 : inactif (non affecté).
- Sortie analogique AOC : 0-20 mA, inactive (non affectée).

Gamme ATV 31●●●●●A

Les ATV 31●●●●●A sortis d'usine sont livrés avec la commande locale activée : les boutons RUN, STOP et le potentiomètre du variateur sont actifs. Les entrées logiques L11 et L12 ainsi que l'entrée analogique AI1 sont inactives (non affectées).

Si les valeurs ci-dessus sont compatibles avec l'application, le variateur peut être utilisé sans modification des réglages.

Remplacement d'un ATV 28 par un ATV 31

Le tableau ci-dessous indique la correspondance des bornes contrôle entre les deux modèles de variateurs.

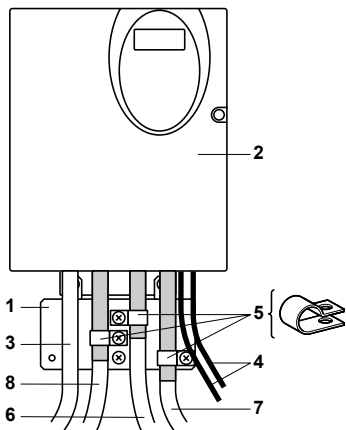
Bornes de contrôle ATV 28	Fonction en réglage usine	Bornes de contrôle ATV 31	Fonction en réglage usine
R1A - R1B - R1C	Relais de défaut	R1A - R1B - R1C	Relais de défaut
R2A - R2C	Consigne vitesse atteinte	R2A - R2C	Non affectée
COM	0 V	COM	0 V
AI1 (0 - 10 V)	Consigne vitesse	AI1 (0 - 10 V)	Consigne vitesse
+ 10 V	+ 10 V	10 V	+ 10 V
AI2 (0 - 10 V)	Consigne sommatrixe vitesse	AI2 (0 - ± 10 V)	Consigne sommatrixe vitesse
AIC (X - Y mA)	Non affectée	AI3 (X - Y mA)	Non affectée
AO	Fréquence moteur	AOC / AOV	Non affectée
LI1 - LI2	Marche avant / arrière	LI1 - LI2	Marche avant / arrière
LI3 - LI4	Vitesses présélectionnées	LI3 - LI4	Vitesses présélectionnées
+ 24 V	+ 24 V	24 V	+ 24 V

Compatibilité électromagnétique

Principe

- Équipotentialité "haute fréquence" des masses entre le variateur, le moteur et les blindages des câbles.
- Utilisation de câbles blindés avec blindages reliés à la masse sur 360° aux deux extrémités pour les câbles moteur **6**, résistance de freinage éventuelle **8**, et contrôle-commande **7**. Ce blindage peut être réalisé sur une partie du parcours par tubes ou goulottes métalliques à condition qu'il n'y ait pas de discontinuité. En cas de borniers intermédiaires, ceux-ci doivent être en boîtier métallique blindé CEM.
- Séparer le plus possible le câble d'alimentation (réseau) du câble moteur.

Plan d'installation (exemple)



- 1 Plan de masse en tôle fourni avec le variateur, à monter sur celui-ci, comme indiqué sur le dessin.
- 2 Altivar 31
- 3 Fils ou câble d'alimentation non blindés.
- 4 Fils non blindés pour la sortie des contacts des relais.
- 5 Fixation et mise à la masse des blindages des câbles 6, 7 et 8 au plus près du variateur :
 - mettre les blindages à nu,
 - utiliser des colliers métalliques inoxydables de dimensions appropriées, sur les parties dénudées des blindages, pour la fixation sur la tôle 1.
 Les blindages doivent être suffisamment serrés sur la tôle pour que les contacts soient corrects.
- 6 Câble blindé pour raccordement du moteur. Pour les variateurs de 0,18 à 1,5 kW, si la fréquence de découpage est supérieure à 12 kHz, utiliser des câbles à faible capacité linéique : 130 pF (picoFarad) maxi par mètre.
- 7 Câble blindé pour raccordement du contrôle/commande. Pour les utilisations nécessitant de nombreux conducteurs, utiliser des faibles sections (0,5 mm²).
- 8 Câble blindé pour raccordement de la résistance de freinage éventuelle.

Nota :

- En cas d'utilisation d'un filtre d'entrée additionnel, celui-ci est monté sous le variateur, et directement raccordé au réseau par câble non blindé. La liaison 3 sur le variateur est alors réalisée par le câble de sortie du filtre.
- Le raccordement équipotentiel HF des masses entre variateur, moteur, et blindages des câbles ne dispense pas de raccorder les conducteurs de protection PE (vert-jaune) aux bornes prévues à cet effet sur chacun des appareils.

Fonctions de l'afficheur et des touches

- 4 afficheurs "7 segments"
- Voyant rouge "bus DC sous tension"
- Passe au menu ou au paramètre précédent, ou augmente la valeur affichée
- Passe au menu ou au paramètre suivant, ou diminue la valeur affichée
- 2 voyants d'état CANopen
- Sort d'un menu ou d'un paramètre, ou abandonne la valeur affichée pour revenir à la valeur précédente en mémoire
- Entre dans un menu ou dans un paramètre, ou enregistre le paramètre ou la valeur affichée

Pour ATV 31●●●●●●●A seulement

- Potentiomètre de consigne, actif si le paramètre Fr1 du menu CIL reste configuré à AIP
- Bouton RUN : il commande la mise sous tension du moteur dans le sens avant, si le paramètre tCC du menu I-O reste configuré à LOC
- Bouton STOP/RESET
 - il permet la remise à zéro des défauts
 - il peut toujours commander l'arrêt du moteur.
 - Si tCC (menu I-O) n'est pas configuré en LOC, l'arrêt se fait en roue libre.
 - Si tCC (menu I-O) reste configuré en LOC, l'arrêt se fait sur rampe, mais si le freinage par injection est en cours, il se fait alors en roue libre.



- L'action sur ▲ ou ▼ ne mémorise pas le choix.
- L'appui prolongé (>2 s) de ▲ ou ▼ entraîne un défilement rapide.

Mémorisation, enregistrement du choix affiché : (ENT)

La mémorisation s'accompagne d'un clignotement de l'affichage

Affichage normal hors défaut et hors mise en service :

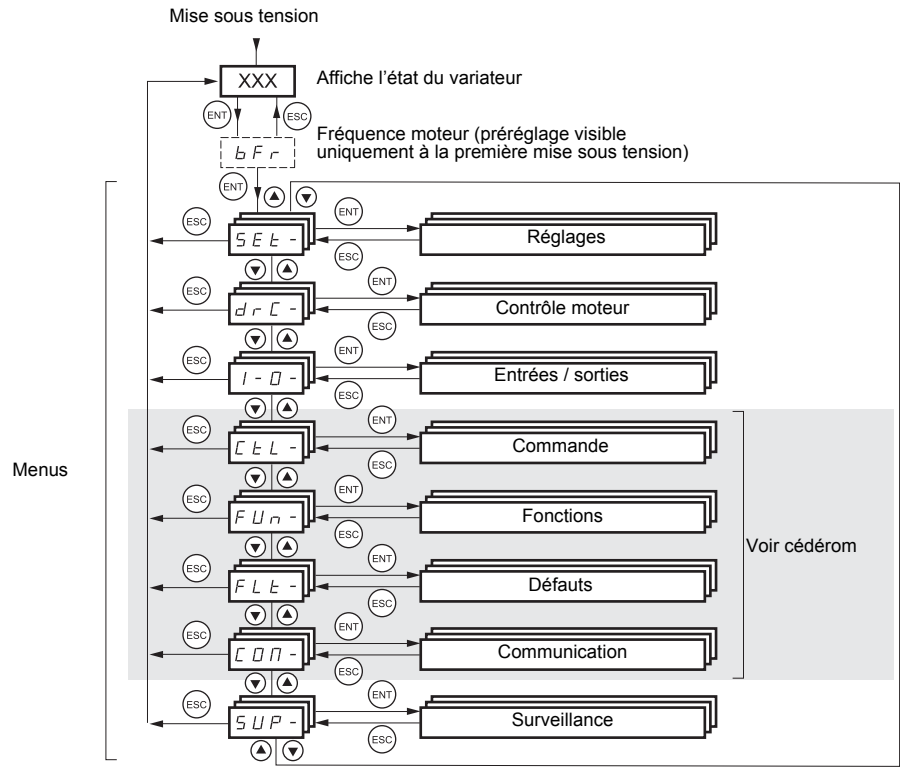
- 43.0 : Affichage du paramètre sélectionné dans le menu SUP (par défaut : fréquence moteur).
En cas de limitation de courant, l'affichage est clignotant.
- init : Séquence d'initialisation
- rdY : Variateur prêt.
- dcb : Freinage par injection de courant continu en cours.
- nSt : Arrêt en roue libre.
- FSt : Arrêt rapide
- tUn : Autoréglage en cours.

En cas de défaut, celui ci est affiché en clignotant.

Option terminal déporté

Consulter le cédérom.

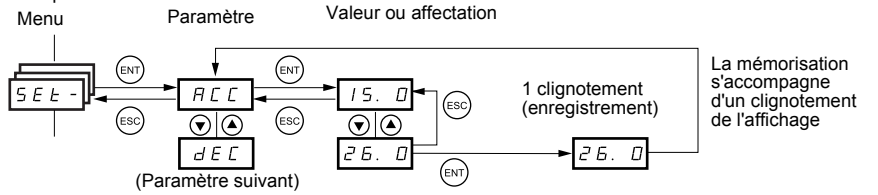
Accès aux menus



Les codes des menus sont différenciés des codes de paramètres par un tiret à droite. Exemple : menu SET-, paramètre ACC.

Mémorisation, enregistrement du choix affiché : (ENT)

Exemple :



Configuration du paramètre bFr

Ce paramètre n'est modifiable qu'à l'arrêt, variateur verrouillé.

Code	Description	Plage de réglage	Réglage usine
<i>bFr</i>	Fréquence standard moteur		50
	Ce paramètre n'est visible ici qu'à la première mise sous tension. Il reste toujours modifiable dans le menu drC-. 50 Hz : IEC 60 Hz : NEMA Ce paramètre modifie les pré-réglages des paramètres : HSP page 8, Ftd page 10, FrS page 10 et tFr page 11.		

Menu réglages SET-


Les paramètres de réglage sont modifiables en marche et à l'arrêt.



S'assurer que les changements en cours de fonctionnement sont sans danger ; les effectuer de préférence à l'arrêt.

Code	Description	Plage de réglage	Réglage usine
<i>ACC</i> <i>DEC</i>	Temps des rampes d'accélération et de décélération	0,1 à 999,9 s 0,1 à 999,9 s	3 s 3 s
	Définis pour accélérer et décélérer entre 0 et la fréquence nominale FrS (paramètre du menu drC-). S'assurer que la valeur de dEC n'est pas trop faible par rapport à la charge à arrêter.		
<i>LSP</i>	Petite vitesse	0 à HSP	0 Hz
	(Fréquence moteur à consigne mini).		
<i>HSP</i>	Grande vitesse	LSP à tFr	bFr
	(fréquence moteur à consigne maxi) : s'assurer que ce réglage convient au moteur et à l'application.		
<i>IEH</i>	Protection thermique du moteur - courant thermique maxi	0 à 1,5 In (1)	Selon calibre variateur
	Régler IEH à l'intensité nominale lue sur la plaque signalétique moteur. Pour supprimer la protection thermique, voir le cédérom.		
<i>UFR</i>	Compensation RI / Boost de tension	0 à 100 %	20 %
	Permet d'optimiser le couple à très basse vitesse (augmenter UFR s'il y a manque de couple). S'assurer que la valeur de UFR n'est pas trop élevée moteur à chaud (risque d'instabilité).		
	Si on modifie UFt (page 11) UFR repasse à son réglage usine (20 %).		

(1) In correspond au courant nominal variateur indiqué dans le catalogue et sur l'étiquette signalétique du variateur.

Code	Description	Plage de réglage	Réglage usine
<i>FLG</i>	Gain de la boucle fréquence	1 à 100 %	20
	Paramètre accessible seulement si UfT (page 11) = n ou nLd. Le paramètre FLG ajuste le suivi de la rampe de vitesse en fonction de l'inertie de la machine entraînée. Valeur trop faible : allongement du temps de réponse. Valeur trop forte : dépassement de vitesse, instabilité.		
<i>SLR</i>	Stabilité de la boucle fréquence	1 à 100 %	20
	Paramètre accessible seulement si UfT (page 11) = n ou nLd. Valeur trop faible : dépassement de vitesse, instabilité. Valeur trop forte : allongement du temps de réponse.		
<i>SLP</i>	Compensation de glissement	0 à 150%	100
	Paramètre accessible seulement si UfT (page 11) = n ou nLd. Permet d'ajuster la compensation de glissement autour de la valeur fixée par la vitesse nominale moteur. Sur les plaques moteurs, les indications de vitesse ne sont pas forcément exactes. • Si le glissement réglé est < glissement réel : le moteur ne tourne pas à la bonne vitesse en régime établi. • Si le glissement réglé est > glissement réel : le moteur est surcompensé et la vitesse est instable.		
<i>EDC1</i>	Temps d'injection de courant continu automatique à l'arrêt.	0,1 à 30 s	0,5 s
<i>SDC1</i>	Intensité du courant d'injection automatique à l'arrêt	0 à 1,2 In (1)	0,7 In (1)
	 S'assurer que le moteur supporte ce courant sans surchauffe.		
<i>EDC2</i>	2^{ème} temps d'injection de courant continu automatique à l'arrêt. Voir cédérom.	0 à 30 s	0 s
<i>SDC2</i>	2^{ème} intensité du courant d'injection automatique à l'arrêt. Voir cédérom.	0 à 1,2 In (1)	0,5 In (1)
<i>JPF</i>	Fréquence occultée	0 à 500	0 Hz
	Interdit un fonctionnement prolongé sur une plage de fréquence de ± 1 Hz autour de JPF. Cette fonction permet de supprimer une vitesse critique qui entraîne une résonance. Le réglage à 0 rend la fonction inactive.		
<i>JF2</i>	2^{ème} fréquence occultée	0 à 500	0 Hz
	Interdit un fonctionnement prolongé sur une plage de fréquence de ± 1 Hz autour de JF2. Cette fonction permet de supprimer une vitesse critique qui entraîne une résonance. Le réglage à 0 rend la fonction inactive.		
<i>SP2</i>	2^{ème} vitesse présélectionnée.	0,0 à 500,0 Hz	10 Hz
<i>SP3</i>	3^{ème} vitesse présélectionnée.	0,0 à 500,0 Hz	15 Hz
<i>SP4</i>	4^{ème} vitesse présélectionnée.	0,0 à 500,0 Hz	20 Hz
<i>CLI</i>	Limitation de courant	0,25 à 1,5 In (1)	1,5 In (1)
	Permet de limiter le couple et l'échauffement du moteur.		

(1) In correspond au courant nominal variateur indiqué dans le catalogue et sur l'étiquette signalétique du variateur.

Code	Description	Plage de réglage	Réglage usine
t L 5	Temps de fonctionnement en petite vitesse	0 à 999,9 s	0 (pas de limitation de temps)
	Suite à un fonctionnement en LSP pendant le temps défini, l'arrêt du moteur est demandé automatiquement. Le moteur redémarre si la référence fréquence est supérieure à LSP et si un ordre de marche est toujours présent. Attention, la valeur 0 correspond à un temps non limité.		
F t d	Non utilisé, voir cédérom		
t t d	Non utilisé, voir cédérom		
L t d	Non utilisé, voir cédérom		
5 d 5	Non utilisé, voir cédérom		
5 F r	Fréquence de découpage	2,0 à 16 kHz	4 kHz
	Ce paramètre est également accessible dans le menu drC-.		

Menu contrôle moteur drC-


Les paramètres ne sont modifiables qu'à l'arrêt, sans ordre de marche, sauf tUn, qui peut provoquer la mise sous tension du moteur.

L'optimisation des performances d'entraînement est obtenue :


- en entrant les valeurs lues sur la plaque signalétique du moteur dans le menu entraînement,
- en déclenchant un auto-réglage (sur un moteur asynchrone standard).

Code	Description	Plage de réglage	Réglage usine
b F r	Fréquence standard moteur		50
	50 Hz : IEC 60 Hz : NEMA Ce paramètre modifie les préréglages des paramètres : HSP page 8, Ftd page 10, FrS page 10 et tFr page 11.		
U n 5	Tension nominale moteur lue sur sa plaque signalétique	Selon calibre variateur	Selon calibre variateur
F r 5	Fréquence nominale moteur lue sur sa plaque signalétique	10 à 500 Hz	50 Hz
	Le réglage usine est 50 Hz, remplacé par un préréglage de 60 Hz si bFr est mis à 60 Hz.		
n L r	Courant nominal moteur lu sur sa plaque signalétique	0,25 à 1,5 In (1)	Selon calibre variateur
n 5 P	Vitesse nominale moteur lue sur sa plaque signalétique	0 à 32760 RPM	Selon calibre variateur
	0 à 9999 RPM puis 10.00 à 32.76 KRPM Si la plaque signalétique n'indique pas la vitesse nominale, consulter le cédérom.		
L 0 5	Cosinus Phi moteur lu sur sa plaque signalétique	0,5 à 1	Selon calibre variateur
r 5 L	Laisser à nO ou voir cédérom.		nO

(1) In correspond au courant nominal variateur indiqué dans le catalogue et sur l'étiquette signalétique du variateur.

Code	Description	Plage de réglage	Réglage usine
<i>tUn</i>	<p>Autoréglage de la commande du moteur</p> <p>Il est impératif que tous les paramètres moteurs (UnS, FrS, nCr, nSP, COS) soient correctement configurés avant d'effectuer l'autoréglage.</p> <p><i>nO</i> : Autoréglage non fait.</p> <p><i>YES</i> : L'autoréglage est fait dès que possible, puis le paramètre passe automatiquement à dOnE ou nO en cas de défaut (affichage du défaut tnF).</p> <p><i>dOnE</i> : Utilisation des valeurs données par le précédent autoréglage.</p> <p><i>rUn</i> : L'autoréglage est fait à chaque ordre de marche.</p> <p><i>POn</i> : L'autoréglage est fait à chaque mise sous tension.</p> <p><i>L11</i> à <i>L15</i> : L'autoréglage est fait lors de la transition 0 → 1 d'une entrée logique affectée à cette fonction.</p> <p>Attention : L'autoréglage s'effectue seulement si aucune commande n'est actionnée. L'autoréglage peut durer 1 à 2 secondes. Ne pas l'interrompre et attendre que l'affichage passe à "dOnE" ou à "nO".</p> <p> Pendant l'autoréglage le moteur est parcouru par son courant nominal.</p>		nO
<i>tUS</i>	<p>Etat de l'autoréglage (information, non paramétrable)</p> <p><i>tAb</i></p> <p><i>tRb</i> : La valeur par défaut de résistance du stator est utilisée pour commander le moteur.</p> <p><i>PEnd</i> : L'autoréglage a été demandé mais n'est pas encore effectué.</p> <p><i>PrDG</i> : Autoréglage en cours.</p> <p><i>FRIL</i> : L'autoréglage a échoué.</p> <p><i>dOnE</i> : La résistance stator mesurée par la fonction autoréglage est utilisée pour commander le moteur.</p>		tAb
<i>UFl</i>	<p>Choix du type de loi tension / fréquence</p> <p><i>L</i> : Couple constant pour moteurs en parallèle ou moteurs spéciaux</p> <p><i>P</i> : Couple variable : applications pompes et ventilateurs</p> <p><i>n</i> : Contrôle vectoriel de flux sans capteur pour applications à couple constant</p> <p><i>nLd</i> : Economie d'énergie, pour applications à couple variable sans besoin de dynamique importante (comportement voisin de la loi P à vide et de la loi n en charge).</p>		n
<i>nrd</i>	<p>Fréquence de découpage aléatoire</p> <p><i>YES</i> : Fréquence avec modulation aléatoire</p> <p><i>nO</i> : Fréquence fixe</p> <p>La modulation de fréquence aléatoire évite les bruits de résonance éventuels qui pourraient survenir à une fréquence fixe.</p>		YES
<i>5Fr</i>	<p>Fréquence de découpage (1)</p> <p>2,0 à 16 kHz</p> <p>4 kHz</p> <p>La fréquence est réglable pour réduire le bruit généré par le moteur. Si la fréquence est réglée à plus de 4 kHz, en cas d'échauffement excessif le variateur diminue automatiquement la fréquence de découpage, et la rétablit lorsque sa température est redevenue normale.</p>	2,0 à 16 kHz	4 kHz
<i>tFr</i>	<p>Fréquence maximale de sortie</p> <p>10 à 500 Hz</p> <p>60 Hz</p> <p>Le réglage usine est 60 Hz, remplacé par un pré-réglage à 72 Hz si bFr est mis à 60 Hz</p>	10 à 500 Hz	60 Hz
<i>5SL</i>	<p>Suppression du filtre de la boucle de vitesse</p> <p><i>nO</i> : Le filtre de la boucle de vitesse reste actif (évite les dépassements de consigne).</p> <p><i>YES</i> : Le filtre de la boucle de vitesse est supprimé (pour applications avec positionnement, entraîne un temps de réponse réduit, avec dépassement de consigne possible).</p>		nO


(1) Paramètre également accessible dans le menu réglage SEt-.

Code	Description	Plage de réglage	Réglage usine
5 C 5	Sauvegarde de la configuration (1) <i>n D</i> : Fonction inactive 5 E r I : Effectue une sauvegarde de la configuration en cours (sauf le résultat de l'autoréglage) en mémoire EEPROM. SCS repasse automatiquement à nO dès que la sauvegarde est effectuée. Cette fonction permet de conserver une configuration en réserve en plus de la configuration en cours. Dans les variateurs sortis d'usine la configuration en cours et la configuration en sauvegarde sont initialisées à la configuration usine.		nO
F C 5	Retour au réglage usine / Rappel de configuration (1) <i>n D</i> : Fonction inactive r E C I : La configuration en cours devient identique à la configuration sauvegardée précédemment par SCS = Strl. rECI n'est visible que si une sauvegarde a été faite. FCS repasse automatiquement à nO dès que cette action est effectuée. I n I : La configuration en cours devient identique au réglage usine. FCS repasse automatiquement à nO dès que cette action est effectuée.  Pour être pris en compte, rECI et InI nécessitent un appui prolongé (2 s) de la touche ENT.		nO

(1) SCS et FCS sont accessibles depuis plusieurs menus de configuration, mais ils concernent l'ensemble de tous les menus et paramètres.

Menu Entrées /sorties I-O-

Les paramètres ne sont modifiables qu'à l'arrêt, sans ordre de marche.

Code	Description	Réglage usine
t C C	Commande 2 fils / 3 fils (Type de contrôle)	2C ATV31●●●A : LOC
	<p>Configuration de la commande :</p> <p>2 C = commande 2 fils 3 C = commande 3 fils L D C = commande locale (RUN / STOP / RESET du variateur) pour ATV31●●●A seulement .</p> <p>Commande 2 fils : C'est l'état ouvert ou fermé de l'entrée qui commande la marche ou l'arrêt. Commande 3 fils (Commande par impulsions) : une impulsion "avant" ou arrière" suffit pour commander le démarrage, une impulsion "stop" suffit pour commander l'arrêt. Voir le cédérom.</p> <p>Sur ATV31●●●A, la reconfiguration de tCC = 2C réaffecte les entrées LI1 (marche avant) et LI2 (marche arrière). Le bouton RUN du variateur devient alors inactif, mais la référence vitesse reste donnée par le potentiomètre. Il est possible de désactiver le potentiomètre et d'affecter la consigne vitesse à l'entrée analogique AI1, en configurant le paramètre Fr1 = AI1 dans le menu Ctl-. Voir le cédérom.</p> <p> Le changement d'affectation de tCC nécessite un appui prolongé (2 s) de la touche "ENT", il entraîne un retour au réglage usine des fonctions : rrs, tCt et de toutes les fonctions affectant des entrées logiques.</p>	

Code	Description	Réglage usine
<i>t C t</i>	Type de commande 2 fils (paramètre accessible seulement si tCC = 2C) <i>L E L</i> : L'état 0 ou 1 est pris en compte pour la marche ou l'arrêt. <i>t r n</i> : Un changement d'état (transition ou front) est nécessaire pour enclencher la marche afin d'éviter un redémarrage intempestif après une interruption de l'alimentation. <i>P F D</i> : L'état 0 ou 1 est pris en compte pour la marche ou l'arrêt, mais l'entrée de sens "avant" est toujours prioritaire sur l'entrée de sens "arrière".	trn
<i>r r S</i>	Marche arrière par entrée logique Si rrS = nO la marche arrière reste active, par tension négative sur AI2 par exemple. <i>n O</i> : Non affectée <i>L I 2</i> : Entrée logique LI2, accessible si tCC = 2C <i>L I 3</i> : Entrée logique LI3 <i>L I 4</i> : Entrée logique LI4 <i>L I 5</i> : Entrée logique LI5 <i>L I 6</i> : Entrée logique LI6.	si tCC = 2C : LI2 si tCC = 3C : LI3 si tCC = LOC : nO
<i>C r L 3</i> <i>C r H 3</i> <i>A O I t</i> <i>d O</i> <i>r I</i> <i>r 2</i>	Consulter le cédérom	
<i>S C S</i> <i>F C S</i>	Identique à menu drC, page 12	

Menu Surveillance SUP-

Les paramètres sont accessibles en marche et à l'arrêt.

Certaines fonctions comportent de nombreux paramètres. Pour clarifier la programmation et pour éviter un débilement fastidieux de paramètres, ces fonctions ont été groupées dans des sous-menus. Les sous-menus sont reconnaissables au tiret placé à droite de leur code, comme pour les menus : LIF- par exemple.

Lorsque le variateur est en marche, la valeur affichée correspond à la valeur de l'un des paramètres de surveillance. Par défaut, la valeur affichée est la fréquence de sortie appliquée au moteur (paramètre rFr).

Durant l'affichage de la valeur du nouveau paramètre de surveillance désiré, il faut un second appui prolongé (2 secondes) sur la touche "ENT" pour valider le changement de paramètre de surveillance et mémoriser celui-ci. Dès lors c'est la valeur de ce paramètre qui sera affichée en marche (même après une mise hors tension). Si le nouveau choix n'est pas confirmé par ce second appui prolongé sur "ENT", il reviendra au paramètre précédent après mise hors tension.

Code	Description	Plage de variation
<i>L F r</i>	Consigne fréquence pour la commande par le terminal intégré ou par le terminal déporté	0 à 500 Hz
<i>r P I</i>	Consigne interne PI	0 à 100%

Ces paramètres n'apparaissent que si la fonction a été validée.

Code	Description	Plage de variation
<i>F r H</i>	Consigne de fréquence avant rampe (en valeur absolue)	0 à 500 Hz
<i>r F r</i>	Fréquence de sortie appliquée au moteur	- 500 Hz à + 500 Hz
<i>5 P d</i>	Fréquence de sortie en unité client Voir cédérom.	
<i>L C r</i>	Courant dans le moteur	
<i>0 P r</i>	Puissance moteur 100 % = Puissance nominale du moteur	
<i>U L n</i>	Tension réseau (donne la tension réseau via le bus DC, en régime moteur ou à l'arrêt)	
<i>t H r</i>	Etat thermique moteur 100 % = Etat thermique nominal 118 % = Seuil "OLF" (surcharge moteur)	
<i>t H d</i>	Etat thermique variateur 100 % = Etat thermique nominal 118 % = Seuil "OHF" (surcharge moteur)	
<i>L F t</i>	Dernier défaut apparu Voir Défauts - causes - remèdes, page 15	
<i>0 t r</i>	Couple moteur 100 % = couple nominal du moteur	
<i>r t H</i>	Temps de fonctionnement	0 à 65530 heures
	Temps cumulé de mise sous tension du moteur : de 0 à 9999 (heures), puis 10.00 à 65.53 (kiloheures). Peut être remis à zéro par le paramètre rPr du menu FLt- (voir cédérom).	
<i>C 0 d</i>	Code de verrouillage du terminal Voir cédérom	
<i>t U 5</i>	Etat de l'autoréglage <i>t R b</i> : La valeur par défaut de résistance du stator est utilisée pour commander le moteur. <i>P E n d</i> : L'autoréglage a été demandé mais n'est pas encore effectué. <i>P r 0 G</i> : Autoréglage en cours. <i>F R I L</i> : L'autoréglage a échoué. <i>d 0 n E</i> : La gestion de l'entraînement utilise la résistance stator mesurée par la fonction autoréglage	
<i>U d P</i>	Affichage de la version logiciel de l'ATV31 Ex : 1102 = V1.1 IE02.	
<i>L I R -</i>	Fonctions des entrées logiques Voir cédérom.	
<i>R I R -</i>	Fonctions des entrées analogiques Voir cédérom.	

Défauts - causes - remèdes

Assistance à la maintenance, affichage de défaut

En cas d'anomalie à la mise en service ou en exploitation, s'assurer tout d'abord que les recommandations relatives à l'environnement, au montage et aux raccordements ont été respectées.

Le premier défaut détecté est mémorisé et affiché en clignotant sur l'écran : le variateur se verrouille, et le contact du relais de défaut (R1A - R1C ou R2A - R2C) s'ouvre.

Non démarrage sans affichage de défaut

- S'il n'y a aucun affichage, vérifier que le variateur est bien alimenté.
- Autres cas : consulter le cédérom.

Défauts à réarmer

La cause du défaut doit être supprimée avant réarmement par mise hors tension jusqu'à extinction de l'affichage puis remise sous tension du variateur.

Défaut	Cause probable	Procédure remède
C D F défaut CANopen	• interruption de communication sur bus CANopen	• Vérifier le bus de communication. • Consulter la documentation spécifique.
C r F circuit de charge condensateurs	• défaut de commande du relais de charge ou résistance de charge détériorée	• Remplacer le variateur.
E E F défaut EEPROM	• défaut mémoire interne	• Vérifier l'environnement (compatibilité électromagnétique). • Remplacer le variateur.
I n F défaut interne	• défaut interne	• Vérifier l'environnement (compatibilité électromagnétique). • Remplacer le variateur.
L F F perte 4-20 mA	• perte de la consigne 4-20 mA sur l'entrée AI3	• Vérifier le raccordement sur l'entrée AI3.
D b F surtension en décélération	• freinage trop brutal • charge entraînant	• Augmenter le temps de décélération. • Adjoindre une résistance de freinage si nécessaire. • Voir la fonction brA (voir cédérom).
D C F surintensité	• Paramètres des menus SET- et drC- non corrects • inertie ou charge trop forte • blocage mécanique	• Vérifier les paramètres de SET- et drC-. • Vérifier le dimensionnement moteur/ variateur/charge. • Vérifier l'état de la mécanique.
D H F surcharge variateur	• température variateur trop élevée	• Contrôler la charge moteur, la ventilation variateur et l'environnement. Attendre le refroidissement pour redémarrer.
D L F surcharge moteur	• déclenchement par courant moteur trop élevé	• Vérifier le réglage Ith (page 8) de la protection thermique moteur, contrôler la charge du moteur. Attendre le refroidissement pour redémarrer.

Défaut	Cause probable	Procédure remède
DPF coupure phase moteur	<ul style="list-style-type: none"> • coupure d'une phase en sortie du variateur • contacteur aval ouvert • moteur non câblé ou de trop faible puissance • instabilités instantanées du courant moteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier les raccordements du variateur au moteur • Dans le cas de l'utilisation d'un contacteur aval, paramétrer OPL à OAC (voir cédérom, menu FLT-). • Essai sur moteur de faible puissance ou sans moteur : paramétrer OPL à nO (voir cédérom, menu FLT-). • Vérifier et optimiser les paramètres UFr (page 8), UnS et nCr (page 10), et faire un autoréglage par tUn (page 11).
DSF surtension	<ul style="list-style-type: none"> • tension réseau trop élevée • réseau perturbé 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier la tension réseau.
PHF coupure phase réseau	<ul style="list-style-type: none"> • coupure d'une phase • utilisation sur réseau monophasé d'un ATV31 triphasé • charge avec balourd Cette protection agit seulement en charge.	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier le raccordement et les fusibles. • Utiliser un réseau triphasé. • Inhiber le défaut par IPL = nO (voir cédérom)
SCF court-circuit moteur	<ul style="list-style-type: none"> • court-circuit ou mise à la terre en sortie du variateur • courant de fuite important à la terre en sortie du variateur dans le cas de plusieurs moteurs en parallèle. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier les câbles de liaison du variateur au moteur, et l'isolement du moteur. • Réduire la fréquence de découpage. • Ajouter des inductances en série avec le moteur.
SLF défaut Modbus	<ul style="list-style-type: none"> • interruption de communication sur bus Modbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier le bus de communication. • Consulter la documentation spécifique.
SDF survitresse	<ul style="list-style-type: none"> • instabilité • charge entraînant trop forte 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier les paramètres moteur, gain et stabilité. • Ajouter une résistance de freinage. • Vérifier le dimensionnement moteur / variateur / charge.
ENF erreur autoréglage	<ul style="list-style-type: none"> • moteur spécial ou moteur de puissance non adaptée au variateur • moteur non raccordé au variateur 	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser la loi L ou la loi P (UfT page 11). • Vérifier la présence du moteur lors de l'autoréglage. • Dans le cas de l'utilisation d'un contacteur aval, le fermer pendant l'autoréglage.

Défauts réarmés spontanément à la disparition de la cause

Défaut	Cause probable	Procédure remède
CFF défaut configuration	<ul style="list-style-type: none"> • la configuration en cours est incohérente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un retour en réglage usine ou un rappel de la configuration en sauvegarde si elle est valide. Voir paramètre FCS du menu drC- page 12.
CFI défaut configuration par liaison série	<ul style="list-style-type: none"> • configuration invalide (la configuration chargée dans le variateur par liaison série est incohérente) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier la configuration précédemment chargée. • Charger une configuration cohérente.
USF sous-tension	<ul style="list-style-type: none"> • réseau trop faible • baisse de tension passagère • résistance de charge détériorée 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier la tension et le paramètre tension. • Remplacer le variateur.

Contents

Preliminary recommendations	18
Steps for setting up the drive	19
Factory configuration	20
Replacing an ATV 28 with an ATV 31	20
Electromagnetic compatibility	21
Functions of the display and the keys	22
Access to menus	23
Configuration of the bFr parameter	24
Settings menu SET-	24
Motor control menu drC-	26
I/O menu I-O-	28
Display menu SUP-	29
Faults - Causes - Remedies	31

The motor can be stopped during operation by inhibiting start commands or the speed reference while the drive remains powered up. If personnel safety requires prevention of sudden restarts, this electronic locking system is not sufficient: *fit a cut-off on the power circuit.*

The drive is fitted with safety devices which, in the event of a fault, can shut down the drive and consequently the motor. The motor itself may be stopped by a mechanical blockage. Finally, voltage variations, especially line supply failures, can also cause shutdowns.

If the cause of the shutdown disappears, there is a risk of restarting which may endanger certain machines or installations, especially those which must conform to safety regulations.

In this case the user must take precautions against the possibility of restarts, in particular by using a low speed detector to cut off power to the drive if the motor performs an unprogrammed shutdown.

The drive must be installed and set up in accordance with both international and national standards. Bringing the device into conformity is the responsibility of the systems integrator who must observe the EMC directive among others within the European Union.

The specifications contained in this document must be applied in order to comply with the essential requirements of the EMC directive.

The Altivar 31 must be considered as a component: it is neither a machine nor a device ready for use in accordance with European directives (machinery directive and electromagnetic compatibility directive). It is the responsibility of the end user to ensure that the machine meets these standards.

The drive must not be used as a safety device for machines posing a potential risk of material damage or personal injury (lifting equipment, for example). In such applications, overspeed checks and checks to ensure that the trajectory remains under constant control must be made by separate devices which are independent of the drive.

The products and equipment described in this document may be changed or modified at any time, either from a technical point of view or in the way they are operated. Their description can in no way be considered contractual.

Preliminary recommendations

This simplified guide describes the minimum setup for the factory configuration of the drive.

All operations, parameters and faults described in this document relate to the factory configuration. Differences may become apparent if this configuration has been modified by the CtL-, FUn- or FLt- menus.

The CD-ROM supplied with the drive contains the complete description along with all the configuration menus.

Prior to switching on and configuring the drive



- Check that the line voltage is compatible with the supply voltage range of the drive. The drive may be damaged if the line voltage is not compatible.
- Ensure the logic inputs are switched off (state 0) to prevent accidental starting. Otherwise, an input assigned to the run command may cause the motor to start immediately on exiting the configuration menus.

User adjustment and extension of functions

If necessary, the display and buttons can be used to modify the settings and to extend the functions. It is very easy to **return to the factory settings** using the FCS parameter in the drC- menu.

There are three types of parameter:

- Display: Values displayed by the drive
- Adjustment: Can be changed during operation or when stopped
- Configuration: Can only be modified when stopped and no braking is taking place. Can be displayed during operation.



- Check that changes to the current operating settings do not present any danger. Changes should preferably be made with the drive stopped.

Start up

Important: In factory settings mode, when the drive is switched on, or in a manual fault reset, or after a stop command, the motor can only be supplied with power once the "forward" and "reverse" commands have been reset. If they have not been reset, the drive will display "nst" but will not start.

Test on a low power motor or without a motor

In factory settings mode, motor phase loss detection is active. To check the drive in a test or maintenance environment without having to switch to a motor with the same rating as the drive (particularly useful in the case of high power drives), deactivate motor phase loss detection and configure the voltage/frequency ratio $U/F = L$ (see CD-ROM).

Operation on an IT system

IT system: Isolated or impedance earthed neutral.

Use a permanent insulation monitor compatible with non-linear loads: a Merlin Gerin type XM200, for example. ATV 31●●●M2 and N4 drives feature built-in RFI filters. These filters can be disconnected from ground for operation on an IT system.

Please refer to the CD-ROM supplied with the drive.

Steps for setting up the drive

1 - Delivery of the drive

- Check that the drive reference printed on the label is the same as that on the delivery note corresponding to the purchase order.
- Remove the Altivar 31 from its packaging and check that it has not been damaged in transit.

2 - Check that the line voltage is compatible with the supply voltage range of the drive (see the drive rating plate).



- The drive may be damaged if the line voltage is not compatible.

3 - Fit the drive

4 - Connect the following to the drive:

- The line supply, ensuring that it is:
 - **compatible with the voltage range of the drive**
 - **switched off**
- The motor, ensuring that its coupling corresponds to the line voltage
- The control via the logic inputs
- The speed reference via the logic or analog inputs

5 - Switch on the drive, but do not give a run command

6 - Configure the following:

The nominal frequency (bFr) of the motor, if it is different from 50 Hz.

7 - Configure the following in the drC- menu:

The motor parameters, only if the factory configuration of the drive is not suitable.

8 - Configure the following in the I-O- menu:

The control mode (only if the factory configuration is not suitable): 3-wire, or 2-wire transition detection, or 2-wire level detection, or 2-wire level detection with forward direction priority, or local control for ATV31●●●A.



The user must ensure that the programmed functions are compatible with the wiring diagram used.

9 - Set the following in the SET- menu:

- The ACC (Acceleration) and dEC (Deceleration) parameters
- The LSP (Low speed when the reference is zero) and HSP (High speed when the reference is maximum) parameters
- The lTh parameter (Motor thermal protection)

10 - Start the drive

Practical recommendations

- It is always possible to **return to the factory settings** using the FCS parameter (set FCS = lInI) in the drC- (page 28) or I-O- (page 29) menus.
- Auto-tuning, which is performed using the tUn parameter in the drC- menu (page 27), can be applied to optimise performance in terms of accuracy and response time.

Factory configuration

The Altivar 31 is factory-set for the most common operating conditions:

- Display: Drive ready (rdY) with motor stopped, and motor frequency with motor running
- Motor frequency (bFr): 50 Hz
- Constant torque application with sensorless flux vector control (UfT = n)
- Normal stop mode on deceleration ramp
- Stop mode in the event of a fault: Freewheel
- Linear ramps (ACC, dEC): 3 seconds
- Low speed (LSP): 0 Hz
- High speed (HSP): 50 Hz
- Motor thermal current (Ith) = nominal motor current (value depending on drive rating)
- Standstill injection braking current (SdC1) = 0.7 x nominal drive current, for 0.5 seconds
- Automatic adaptation of the deceleration ramp in the event of overvoltage on braking
- No automatic restarting after a fault
- Switching frequency 4 kHz
- Logic inputs:
 - L11, L12 (2 directions of operation): 2-wire transition detection control
L11 = forward, L12 = reverse, inactive on ATV 31●●●●●A drives (not assigned)
 - L13, L14: 4 preset speeds
(speed 1 = speed reference or LSP, speed 2 = 10 Hz, speed 3 = 15 Hz, speed 4 = 20 Hz)
 - L15 - L16: Inactive (not assigned)
- Analog inputs:
 - AI1: Speed reference 0-10 V, inactive on ATV 31●●●●●A (not assigned)
 - AI2: Summed speed reference 0±10 V
 - AI3: 4-20 mA inactive (not assigned)
- Relay R1: The contact opens in the event of a fault (or drive off)
- Relay R2: Inactive (not assigned)
- Analog output AOC: 0-20 mA inactive (not assigned)

ATV 31●●●●●A range

When they leave the factory, ATV 31●●●●●A drives are supplied with local control activated: the RUN, STOP buttons and the drive potentiometer are active. Logic inputs L11 and L12 and analog input AI1 are inactive (not assigned).

If the above values are compatible with the application, the drive can be used without changing the settings.

Replacing an ATV 28 with an ATV 31

The table below shows the similarities and differences in terms of the control terminals on each of the two drives.

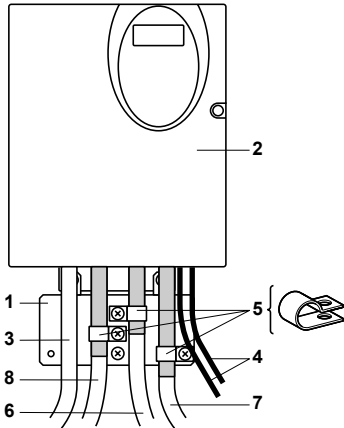
ATV 28 control terminals	Function in factory settings mode	ATV 31 control terminals	Function in factory settings mode
R1A - R1B - R1C	Fault relay	R1A - R1B - R1C	Fault relay
R2A - R2C	Speed reference reached	R2A - R2C	Not assigned
COM	0 V	COM	0 V
AI1 (0 - 10 V)	Speed reference	AI1 (0 - 10 V)	Speed reference
+10 V	+10 V	10 V	+10 V
AI2 (0 - ± 10 V)	Summed speed reference	AI2 (0 - ± 10 V)	Summed speed reference
AIC (X - Y mA)	Not assigned	AI3 (X - Y mA)	Not assigned
AO	Motor frequency	AOC/AOV	Not assigned
LI1 - LI2	Forward/reverse	LI1 - LI2	Forward/reverse
LI3 - LI4	Preset speeds	LI3 - LI4	Preset speeds
+24 V	+24 V	24 V	+24 V

Electromagnetic compatibility

Principle

- Grounds between the drive, motor and cable shielding must have "high frequency" equipotentiality.
- Use shielded cables with shielding connected to ground throughout 360° at both ends for the motor cable **6**, braking resistor (if used) **8**, and control-signalling cables **7**. Metal ducting or conduit can be used for part of the shielding length provided that there is no break in continuity. If intermediate terminals are used, they must be housed in EMC shielded metal cases.
- Ensure maximum separation between the power supply cable (line supply) and the motor cable.

Installation diagram (example)



- 1 Sheet steel grounded plate supplied with the drive, to be fitted as indicated on the diagram.
- 2 Altivar 31
- 3 Non-shielded power supply wires or cable
- 4 Non-shielded wires for relay contacts
- 5 Fix and ground the shielding of cables 6, 7 and 8 as close as possible to the drive:
 - Strip the shielding.
 - Use stainless steel cable clamps of an appropriate size on the parts from which the shielding has been stripped, to attach them to the plate 1.The shielding must be clamped tightly enough to the metal plate to ensure correct contact.
- 6 Shielded cable for connecting the motor. For 0.18 to 1.5 kW drives, if the switching frequency is higher than 12 kHz, use cables with low lineic capacitance: max. 130 pF (picoFarads) per metre.
- 7 Shielded cable for connecting the control/signalling wiring. For applications requiring several conductors, use cables with a small cross-section (0.5 mm²).
- 8 Shielded cable for connecting the braking resistor (if fitted).

Note:

- If using an additional input filter, it should be mounted under the drive and connected directly to the line supply via an unshielded cable. Link 3 on the drive is then via the filter output cable.
- The HF equipotential ground connection between the drive, motor and cable shielding does not remove the need to connect the PE protective conductors (green-yellow) to the appropriate terminals on each unit.

Functions of the display and the keys

• Four 7-segment displays

• Red LED "DC bus ON"

• Returns to the previous menu or parameter, or increases the displayed value

• Goes to the next menu or parameter, or decreases the displayed value

• Reference potentiometer, active if parameter Fr1 in the CtL- menu is configured as AIP

• RUN button: Controls motor switch-on in forward mode if parameter tCC in the I-O- menu is configured as LOC

• 2 CANopen status LEDs

• Exits a menu or parameter, or clears the displayed value to return to the previous stored value

• Enters a menu or a parameter, or saves the displayed parameter or value

For ATV 31●●●●●A only

• STOP/RESET button

- Used to reset faults to zero
- It can be used to control motor stopping
 - If tCC (I-O- menu) is not configured as LOC, it is a freewheel stop.
 - If tCC (I-O- menu) is configured as LOC, stopping is on a ramp, but if injection braking is in progress, a freewheel stop takes place.



- Pressing ▲ or ▼ does not store the selection.
 - Press and hold down (>2 s) ▲ or ▼ to scroll through the data quickly.
- To save and store the selection:** ENT

The display flashes when a value is stored.

Normal display, with no fault present and no starting:

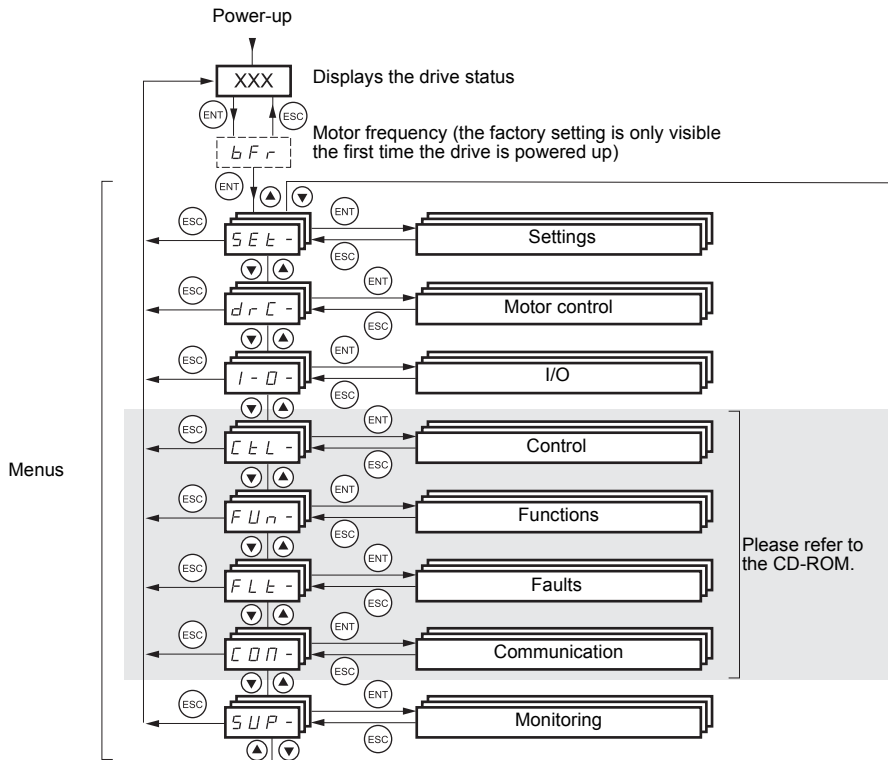
- 43.0: Display of the parameter selected in the SUP- menu (default selection: motor frequency). In current limiting mode, the display flashes.
- init: Initialization sequence
- rdY: Drive ready
- dcb: DC injection braking in progress
- nSt: Freewheel stop
- FSt: Fast stop
- tUn: Auto-tuning in progress

The display flashes to indicate the presence of a fault.

Remote terminal option

Please refer to the CD-ROM.

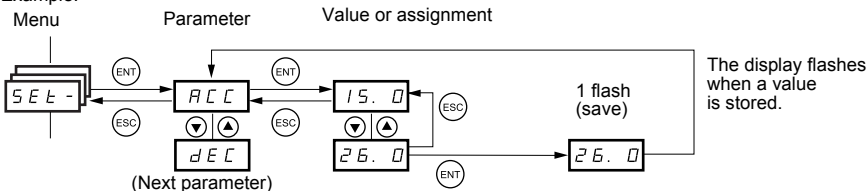
Access to menus



A dash appears after menu codes to differentiate them from parameter codes. Example: SET- menu, ACC parameter.

To save and store the selection:

Example:



Configuration of the bFr parameter

This parameter can only be modified in stop mode with the drive locked.

Code	Description	Adjustment range	Factory setting
bFr	Standard motor frequency		50
<p>This parameter is only visible the first time the drive is switched on. It can be modified at any time in the drC- menu. 50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA This parameter modifies the presets of the following parameters: HSP page 24, Ftd page 26, FrS page 26 and tFr page 27.</p>			

Settings menu SEt-


The adjustment parameters can be modified with the drive running or stopped.



Check that it is safe to make changes during operation. Changes should preferably be made with the drive stopped.

Code	Description	Adjustment range	Factory setting
ACC dEC	Acceleration and deceleration ramp times	0.1 to 999.9 s 0.1 to 999.9 s	3 s 3 s
<p>Defined for accelerating and decelerating between 0 and the nominal frequency FrS (parameter in the drC- menu). Check that the value of dEC is not too low in relation to the load to be stopped.</p>			
LSP	Low speed	0 to HSP	0 Hz
(motor frequency to min. reference)			
HSP	High speed	LSP to tFr	bFr
(motor frequency to max. reference): Check that this setting is suitable for the motor and the application.			
lth	Motor thermal protection - max. thermal current	0 to 1.5 In (1)	According to drive rating
<p>Set lth to the nominal current on the motor rating plate. Please refer to the CD-ROM if you wish to suppress thermal protection.</p>			
UFR	IR compensation/Voltage boost	0 to 100%	20%
<p>Used to optimise torque at very low speed (increase UFR if the torque is insufficient). Check that the value of UFR is not too high for when the motor is warm (risk of instability).</p>			
<p> Modifying UFR (page 27) will cause UFR to return to the factory setting (20%).</p>			

(1) In corresponds to the nominal drive current indicated in the catalogue and on the drive rating plate.

Code	Description	Adjustment range	Factory setting
<i>FLG</i>	Frequency loop gain Parameter can only be accessed if UfT (page 27) = n or nLd. The FLG parameter adjusts the following of the speed ramp on the basis of the inertia of the machine being driven. Value too low: Longer response time Value too high: Overspeed, instability	1 to 100%	20
<i>SLR</i>	Frequency loop stability Parameter can only be accessed if UfT (page 27) = n or nLd. Value too low: Overspeed, instability Value too high: Longer response time	1 to 100%	20
<i>SLP</i>	Slip compensation Parameter can only be accessed if UfT (page 27) = n or nLd. Used to adjust the slip compensation value fixed by motor nominal speed. The speeds given on motor rating plates are not necessarily exact. • If slip setting < actual slip: The motor is not rotating at the correct speed in steady state. • If slip setting > actual slip: The motor is overcompensated and the speed is unstable.	0 to 150%	100
<i>EDCI</i>	Automatic standstill DC injection time	0.1 to 30 s	0.5 s
<i>SDCI</i>	Level of automatic standstill DC injection current	0 to 1.2 ln (1)	0.7 ln (1)
	 Check that the motor will withstand this current without overheating.		
<i>EDC2</i>	Second automatic standstill DC injection time Please refer to the CD-ROM.	0 to 30 s	0 s
<i>SDC2</i>	Second level of standstill DC injection current Please refer to the CD-ROM.	0 to 1.2 ln (1)	0.5 ln (1)
<i>JPF</i>	Skip frequency Prevents prolonged operation at a frequency range of ± 1 Hz around JPF. This function prevents a critical speed which leads to resonance. Setting the function to 0 renders it inactive.	0 to 500	0 Hz
<i>JF2</i>	Second skip frequency Prevents prolonged operation at a frequency range of ± 1 Hz around JF2. This function prevents a critical speed which leads to resonance. Setting the function to 0 renders it inactive.	0 to 500	0 Hz
<i>SP2</i>	Second preset speed	0.0 to 500.0 Hz	10 Hz
<i>SP3</i>	Third preset speed	0.0 to 500.0 Hz	15 Hz
<i>SP4</i>	Fourth preset speed	0.0 to 500.0 Hz	20 Hz
<i>CLI</i>	Current limiting Used to the torque and the temperature rise of the motor.	0.25 to 1.5 ln (1)	1.5 ln (1)

(1) ln corresponds to the nominal drive current indicated in the catalogue and on the drive rating plate.

Code	Description	Adjustment range	Factory setting
<i>t L 5</i>	Low speed operating time	0 to 999.9 s	0 (no time limit)
	Following operation at LSP for a defined period, a motor stop is requested automatically. The motor restarts if the frequency reference is greater than LSP and if a run command is still present. Caution: Value 0 corresponds to an unlimited period.		
<i>F t d</i>	Not used (please refer to CD-ROM).		
<i>t t d</i>	Not used (please refer to CD-ROM).		
<i>t c d</i>	Not used (please refer to CD-ROM).		
<i>5 d 5</i>	Not used (please refer to CD-ROM).		
<i>5 F r</i>	Switching frequency	2.0 to 16 kHz	4 kHz
	This parameter can also be accessed in the drC- menu.		

Motor control menu drC-


With the exception of tUn, which can power up the motor, parameters can only be modified when the drive is stopped and there is no run command present.

Drive performance can be optimized by:


- Entering the values given on the motor rating plate in the drive menu
- Performing an auto-tune operation (on a standard asynchronous motor)

Code	Description	Adjustment range	Factory setting
<i>b F r</i>	Standard motor frequency		50
	50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA This parameter modifies the presets of the following parameters: HSP page 24, Ftd page 26, FrS page 26 and tFr page 27.		
<i>U n 5</i>	Nominal motor voltage given on the rating plate	According to drive rating	According to drive rating
<i>F r 5</i>	Nominal motor frequency given on the rating plate	10 to 500 Hz	50 Hz
	The factory setting is 50 Hz, or 60 Hz if bFr is set to 60 Hz.		
<i>n C r</i>	Nominal motor current given on the rating plate	0.25 to 1.5 In (1)	According to drive rating
<i>n 5 P</i>	Nominal motor speed given on the rating plate	0 to 32760 RPM	According to drive rating
	0 to 9999 RPM then 10.00 to 32.76 KRPM If the nominal speed is not given on the rating plate, please refer to the CD-ROM.		
<i>C 0 5</i>	Motor Cos Phi given on the rating plate	0.5 to 1	According to drive rating
<i>r 5 C</i>	Leave at nO or see CD-ROM.		nO

(1) In corresponds to the nominal drive current indicated in the catalogue and on the drive rating plate.

Code	Description	Adjustment range	Factory setting
<i>tUn</i>	<p>Motor control auto-tuning</p> <p>It is essential that all the motor parameters (UnS, FrS, nCr, nSP, COS) are configured correctly before performing auto-tuning. <i>nD</i>: Auto-tuning not performed. <i>YES</i>: Auto-tuning is performed as soon as possible, then the parameter automatically switches to dOnE or nO in the event of a fault (the tnF fault is displayed). <i>dOnE</i>: Use of the values given the last time auto-tuning was performed. <i>rUn</i>: Auto-tuning is performed every time a run command is sent. <i>POn</i>: Auto-tuning is performed on every power-up. <i>L1I1</i> to <i>L1B</i>: Auto-tuning is performed on the transition from 0 → 1 of a logic input assigned to this function. Caution: Auto-tuning is only performed if no command has been activated. Auto-tuning may last for 1 to 2 seconds. Do not interrupt; wait for the display to change to "dOnE" or "nO".</p> <p> During auto-tuning the motor operates at nominal current.</p>		nO
<i>tUS</i>	<p>Auto-tuning status (information only, cannot be modified)</p> <p><i>tAb</i>: The default stator resistance value is used to control the motor. <i>PEnd</i>: Auto-tuning has been requested but not yet performed. <i>PrDg</i>: Auto-tuning in progress. <i>FRI</i>: Auto-tuning has failed. <i>dOnE</i>: The stator resistance measured by the auto-tuning function is used to control the motor.</p>		tAb
<i>UFl</i>	<p>Selection of the type of voltage/frequency ratio</p> <p><i>L</i>: Constant torque for motors connected in parallel or special motors <i>P</i>: Variable torque: Pump and fan applications <i>n</i>: Sensorless flux vector control for constant torque applications <i>nLd</i>: Energy saving, for variable torque applications not requiring high dynamics (behaves in a similar way to the P ratio at no-load and the n ratio on load).</p>		n
<i>nrd</i>	<p>Random switching frequency</p> <p><i>YES</i>: Frequency with random modulation <i>nD</i>: Fixed frequency Random frequency modulation prevents any resonance which may occur at a fixed frequency.</p>		YES
<i>SFr</i>	<p>Switching frequency (1)</p> <p>The frequency can be adjusted to reduce the noise generated by the motor. If the frequency has been set to a value higher than 4 kHz, in the event of excessive temperature rise, the drive will automatically reduce the switching frequency and increase it again once the temperature has returned to normal.</p>	2.0 to 16 kHz	4 kHz
<i>tFr</i>	<p>Maximum output frequency</p> <p>The factory setting is 60 Hz, or 72 Hz if bFr is set to 60 Hz.</p>	10 to 500 Hz	60 Hz
<i>SSL</i>	<p>Suppression of the speed loop filter</p> <p><i>nD</i>: The speed loop filter is active (prevents the reference being exceeded). <i>YES</i>: The speed loop filter is suppressed (in position control applications, this reduces the response time and the reference may be exceeded).</p>		nO


(1) Parameter can also be accessed in the SET- menu.

Code	Description	Adjustment range	Factory setting
5 C 5	Saving the configuration (1) <i>n D</i> : Function inactive <i>S t r I</i> : Saves the current configuration (but not the result of auto-tuning) to EEPROM. SCS automatically switches to nO as soon as the save has been performed. This function is used to keep another configuration in reserve, in addition to the current configuration. When drives leave the factory the current configuration and the backup configuration are both initialized with the factory configuration.		nO
F C 5	Return to factory setting/Restore configuration (1) <i>n D</i> : Function inactive <i>r E C I</i> : The current configuration becomes identical to the backup configuration previously saved by SCS = StrI. rECI is only visible if the backup has been carried out. FCS automatically switches to nO as soon as this action has been performed. <i>I n I</i> : The current configuration becomes identical to the factory setting. FCS automatically switches to nO as soon as this action has been performed.  For rECI and InI to be taken into account the ENT key must be held down for 2 s.		nO

(1) SCS and FCS can be accessed via several configuration menus but they concern all menus and parameters as a whole.

I/O menu I-O-

Parameters can only be modified when the drive is stopped and no run command is present.

Code	Description	Factory setting
E C C	2-wire/3-wire control (type of control)	2C ATV31●●●A: LOC
	Control configuration: <i>2 C</i> = 2-wire control <i>3 C</i> = 3-wire control <i>L D C</i> = local control (drive RUN/STOP/RESET) for ATV31●●●A only. 2-wire control: The open or closed state of the input controls running or stopping. 3-wire control (pulse control): A "forward" or "reverse" pulse is sufficient to control starting, a "stop" pulse is sufficient to control stopping. Please refer to the CD-ROM. On ATV31●●●A, reconfiguring tCC = 2C reassigns the LI1 (forward) and LI2 (reverse) inputs. Although this renders the RUN button on the drive inactive, the speed reference is still provided by the potentiometer. The potentiometer can be deactivated and the speed reference assigned to analog input AI1 by configuring parameter Fr1 = AI1 in the CtL- menu. Please refer to the CD-ROM.  To change the assignment of tCC press the "ENT" key for 2 s. This causes the following functions to return to their factory setting: rrS, tCt and all functions affecting logic inputs.	

Code	Description	Factory setting
<i>t t t</i>	Type of 2-wire control (parameter only accessible if tCC = 2C) <i>L E L</i> : State 0 or 1 is taken into account for run or stop. <i>t r n</i> : A change of state (transition or edge) is necessary to initiate operation, in order to prevent accidental restarts after a break in the power supply. <i>P F D</i> : State 0 or 1 is taken into account for run or stop, but the "forward" input always takes priority over the "reverse" input.	trn
<i>r r S</i>	Reverse operation via logic input If rrS = nO, reverse operation is active, by means of negative voltage on AI2 for example. <i>n D</i> : Not assigned <i>L I 2</i> : Logic input LI2, can be accessed if tCC = 2C <i>L I 3</i> : Logic input LI3 <i>L I 4</i> : Logic input LI4 <i>L I 5</i> : Logic input LI5 <i>L I 6</i> : Logic input LI6	if tCC = 2C: LI2 if tCC = 3C: LI3 if tCC = LOC: nO
<i>C r L 3</i> <i>C r H 3</i> <i>A D I t</i> <i>d O</i> <i>r 1</i> <i>r 2</i>	Please refer to the CD-ROM.	
<i>S C S</i> <i>F C S</i>	Identical to drC- menu, page 28	

Display menu SUP-

Parameters can be accessed with the drive running or stopped.

Some functions have numerous parameters. In order to clarify programming and avoid having to scroll through lists of parameters, these functions have been grouped in sub-menus.

Like menus, sub-menus are identified by a dash after their code: LIF-, for example.

When the drive is running, the value displayed is that of one of the monitoring parameters. By default, the value displayed is the output frequency applied to the motor (rFr parameter).

While the value of the required new monitoring parameter is being displayed, the "ENT" key must be pressed and held down a second time (for 2 seconds) to confirm the change of monitoring parameter and to store it. From then on the value of this parameter will be displayed during operation (even after the drive has been switched off).

If the new choice is not confirmed by pressing the "ENT" key a second time, the drive will return to the previous parameter after it has been switched off.

Code	Description	Variation range
<i>L F r</i>	Frequency reference for control via integrated terminal or remote terminal.	0 to 500 Hz
<i>r P I</i>	Internal PI reference	0 to 100%

These parameters only appear if the function has been enabled.

Code	Description	Variation range
<i>F r H</i>	Frequency reference before ramp (absolute value)	0 to 500 Hz
<i>r F r</i>	Output frequency applied to the motor	- 500 Hz to + 500 Hz
<i>S P d</i>	Output value in customer units Please refer to the CD-ROM.	
<i>L C r</i>	Current in the motor	
<i>∅ P r</i>	Motor power 100% = Nominal motor power	
<i>U L n</i>	Line voltage (gives the line voltage via the DC bus, motor running or stopped)	
<i>t H r</i>	Motor thermal state 100% = Nominal thermal state 118% = "OLF" threshold (motor overload)	
<i>t H d</i>	Drive thermal state 100% = Nominal thermal state 118% = "OHF" threshold (motor overload)	
<i>L F t</i>	Last fault See Faults - Causes - Remedies, page 31	
<i>∅ t r</i>	Motor torque 100% = nominal motor torque	
<i>r t H</i>	Operating time	0 to 65530 hours
	Total time the motor has been powered up: 0 to 9999 (hours), then 10.00 to 65.53 (kilo-hours). Can be reset to zero by the rPr parameter in the FLT- menu (please refer to the CD-ROM).	
<i>C ∅ d</i>	Terminal locking code Please refer to the CD-ROM.	
<i>t U S</i>	Auto-tuning status <i>t R b</i> : The default stator resistance value is used to control the motor. <i>P E n d</i> : Auto-tuning has been requested but not yet performed. <i>P r ∅ G</i> : Auto-tuning in progress <i>F R I L</i> : Auto-tuning has failed. <i>d ∅ n E</i> : The stator resistance measured by the auto-tuning function is used to manage driving.	
<i>U d P</i>	Indicates the ATV31 software version E.g.: 1102 = V1.1 IE02.	
<i>L I R -</i>	Logic input functions Please refer to the CD-ROM.	
<i>R I R -</i>	Analog input functions Please refer to the CD-ROM.	

Faults - Causes - Remedies

Assistance with maintenance, fault display

If a problem arises during setup or operation, ensure that the recommendations relating to the environment, mounting and connections have been observed.

The first fault detected is stored and displayed, flashing, on the screen: the drive locks and the fault relay (R1A - R1C or R2A - R) contact opens.

Drive does not start, no fault displayed

- If the display does not light up, check the power supply to the drive.
- Other cases: Please refer to the CD-ROM.

Faults to be reset

The cause of the fault should be rectified before resetting by powering down until the display goes out, then switching on again.

Fault	Probable cause	Remedy
CDF CANopen fault	• CANopen bus communication interrupted	<ul style="list-style-type: none"> • Check the communication bus. • Please refer to the product-specific documentation.
CrF capacitor load circuit	• Load relay control fault or charging resistor damaged	<ul style="list-style-type: none"> • Replace the drive.
EEF EEPROM fault	• internal memory fault	<ul style="list-style-type: none"> • Check the environment (electromagnetic compatibility). • Replace the drive.
InF internal fault	• Internal fault	<ul style="list-style-type: none"> • Check the environment (electromagnetic compatibility). • Replace the drive.
LF F Loss of 4-20mA	• Loss of the 4-20 mA reference on input AI3	<ul style="list-style-type: none"> • Check the connection on input AI3.
DbF overvoltage during deceleration	<ul style="list-style-type: none"> • Braking too sudden • Driving load 	<ul style="list-style-type: none"> • Increase the deceleration time. • Install a braking resistor if necessary. • See the brA function (please refer to the CD-ROM).
DC F overcurrent	<ul style="list-style-type: none"> • Incorrect parameters in the SET- and drC- menus • Inertia or load too high • Mechanical locking 	<ul style="list-style-type: none"> • Check the SET- and drC- parameters. • Check the size of the motor/drive/load. • Check the state of the mechanism.
DHF drive overload	• Drive temperature too high	<ul style="list-style-type: none"> • Check the motor load, the drive ventilation and the environment. Wait for the drive to cool down before restarting.
DL F motor overload	• Triggered by excessive motor current	<ul style="list-style-type: none"> • Check the Ith setting (motor thermal protection) (page 24), check the motor load. Wait for the drive to cool down before restarting.

Fault	Probable cause	Remedy
<i>D P F</i> motor phase break	<ul style="list-style-type: none"> Loss of phase at drive output Downstream contactor open Motor not connected or motor power too low Instantaneous instability in the motor current 	<ul style="list-style-type: none"> Check the connections from the drive to the motor. If a downstream contactor is being used, set OPL to OAC (please refer to the CD-ROM, FLt- menu). Test on a low power motor or without a motor: set OPL to nO (please refer to the CD-ROM, FLt- menu). Check and optimise the UFr (page 24), UnS and nCr (page 26) parameters and perform auto-tuning with tUn (page 27).
<i>D S F</i> overvoltage	<ul style="list-style-type: none"> Line voltage too high Disturbed line supply 	<ul style="list-style-type: none"> Check the line voltage.
<i>P H F</i> input phase failure	<ul style="list-style-type: none"> Failure of one phase 3-phase ATV31 used on a single phase line supply Unbalanced load <p>This protection only operates with the drive on load.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Check the connection and the fuses. Use a 3-phase line supply. Disable the fault by setting IPL = nO (please refer to the CD-ROM)
<i>S C F</i> motor short-circuit	<ul style="list-style-type: none"> Short-circuit or earthing at the drive output Significant earth leakage current at the drive output if several motors are connected in parallel 	<ul style="list-style-type: none"> Check the cables connecting the drive to the motor, and the motor insulation. Reduce the switching frequency. Connect chokes in series with the motor.
<i>S L F</i> Modbus fault	<ul style="list-style-type: none"> Modbus bus communication interrupted 	<ul style="list-style-type: none"> Check the communication bus. Please refer to the product-specific documentation.
<i>S O F</i> overspeed	<ul style="list-style-type: none"> Instability Driving load too high 	<ul style="list-style-type: none"> Check the motor, gain and stability parameters. Add a braking resistor. Check the size of the motor/drive/load.
<i>L n F</i> auto-tuning fault	<ul style="list-style-type: none"> Special motor or motor whose power is not suitable for the drive Motor not connected to the drive 	<ul style="list-style-type: none"> Use the L or the P ratio (Uft page 27). Check the presence of the motor during auto-tuning. If a downstream contactor is being used, close it during auto-tuning.

Faults which can be reset as soon as their cause disappears

Fault	Probable cause	Remedy
<i>C F F</i> configuration fault	<ul style="list-style-type: none"> The current configuration is incompatible. 	<ul style="list-style-type: none"> Return to factory settings or call up the backup configuration, if it is valid. See parameter FCS in the dRC- menu, page 28.
<i>C F I</i> configuration fault via serial link	<ul style="list-style-type: none"> Invalid configuration (the configuration loaded in the drive via the serial link is incompatible). 	<ul style="list-style-type: none"> Check the configuration loaded previously. Load a compatible configuration.
<i>U S F</i> undervoltage	<ul style="list-style-type: none"> Line supply too low Transient voltage dip Damaged load resistor 	<ul style="list-style-type: none"> Check the voltage and the voltage parameter. Replace the drive.

Inhaltsverzeichnis

Einleitende Empfehlungen	34
Vorgehensweise zur Inbetriebnahme	35
Werkseitige Konfiguration	36
Ersetzen eines ATV 28 durch einen ATV 31	36
Elektromagnetische Verträglichkeit	37
Funktionen der Anzeige und der Tasten	38
Zugriff auf die Menüs	39
Konfiguration des Parameters bFr	40
Menü „Einstellung“ Set-	40
Menü „Antrieb“ drC-	42
Menü „Eingänge/Ausgänge“ I-O-	44
Menü „Überwachung“ SUP-	45
Fehler - Ursachen - Behebung	47

Während des Betriebs kann es durch das Zurücksetzen von Fahrbefehlen oder Sollwerten zu einem Anhalten des Motors kommen, wobei das Gerät weiterhin unter Spannung steht. Wenn zur Sicherheit des Bedienpersonals ein unkontrolliertes Wiederanfahren ausgeschlossen sein muss, reicht diese elektronische Verriegelung nicht aus: *Sehen Sie zu diesem Zweck eine Trennung des Leistungsschaltkreises vor.*

Der Umrichter verfügt über Sicherheitsvorrichtungen, die bei Störungen das Gerät selbst und damit auch den Motor abschalten können. Der Motor kann auch durch mechanische Fehler blockiert werden. Ebenso können Schwankungen der Versorgungsspannung oder Stromausfälle die Ursache für das Anhalten der Motoren sein.

Nach Beseitigung der Ursache, die das Anhalten ausgelöst hat, kann es bei einigen Maschinen und Anlagen durch den automatischen Wiederanlauf zu einem erhöhten Risiko kommen; insbesondere ist dies bei Maschinen zu berücksichtigen, die bestimmten Sicherheitsanforderungen entsprechen müssen.

Sofern dies der Fall ist, hat der Betreiber durch die Verwendung von Drehzahlwächtern, welche die Versorgungsspannung des Umrichters abschalten, dafür Sorge zu tragen, dass ein Wiederanfahren des Motors nach einem nicht vorgesehenen Anhaltevorgang nicht möglich ist.

Einbau und Inbetriebnahme dieses Umrichters müssen den internationalen IEC-Normen und den am Einbauort geltenden nationalen Normen entsprechen. Der Anwender ist für die Einhaltung dieser Normen verantwortlich. Innerhalb der Europäischen Union sind außerdem die entsprechenden Vorschriften zur Elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) zu befolgen.

Die in diesem Dokument enthaltenen Angaben müssen angewendet werden, um die grundlegenden Anforderungen der EMV-Richtlinie zu erfüllen.

Der Altivar 31 muss als Komponente angesehen werden. Er ist weder eine Maschine noch ein einsatzbereites Gerät nach europäischen Vorschriften (Maschinenrichtlinie und Richtlinie zur elektromagnetischen Verträglichkeit). Es liegt in der Verantwortung des Betreibers, dafür zu sorgen, dass seine Anlage diesen Vorschriften entspricht.

Der Frequenzumrichter darf nicht als Sicherheitseinrichtung für Maschinen verwendet werden, die eine Gefahr für Mensch oder Material darstellen (beispielsweise Hebezeuge). Die Überwachung von Überdrehzahl oder Ausreißen muss gegebenenfalls durch andere, vom Frequenzumrichter unabhängige Geräte gewährleistet sein.

Technische und betriebsrelevante Änderungen zu den in diesen Unterlagen aufgeführten Produkten und Geräten sind jederzeit auch ohne Vorankündigung vorbehalten. Die hierin enthaltenen Beschreibungen sind unverbindlich.

Einleitende Empfehlungen

Diese Kurzanleitung beschreibt die Schnellinbetriebnahme für die werkseitige Konfiguration des Frequenzumrichters.

Alle in diesem Dokument beschriebenen Funktionen, Parameter und Fehler beziehen sich auf die Werkskonfiguration. Wurde diese Konfiguration über eines der Menüs CIL-, FUN- oder FLT- geändert, können sich Abweichungen ergeben.

Die mit dem Frequenzumrichter gelieferte CD-ROM enthält die vollständige Beschreibung sowie alle Konfigurationsmenüs.

Bevor Sie den Umrichter einschalten und konfigurieren:



- Stellen Sie sicher, dass die Netzspannung mit dem zulässigen Spannungsbereich des Umrichters kompatibel ist. Bei falscher Netzspannung besteht die Gefahr, dass der Umrichter beschädigt wird.
- Schalten Sie die Logikeingänge (logisch 0) aus, um einen versehentlichen Anlauf zu verhindern. Unterbleibt dies, kann nach Verlassen der Konfigurationsmenüs ein mit einem Fahrbefehl belegter Eingang sofort das Anlaufen des Motors auslösen.

Benutzereinstellung und Funktionserweiterungen

Falls notwendig, können mit Hilfe der Anzeige und der Tastatur die Einstellungen verändert und die Funktionen erweitert werden. Die **Rückkehr zu den Werkseinstellungen** erfolgt auf einfache Weise über den Parameter FCS des Menüs drC-.

Drei verschiedene Parameter stehen zur Auswahl:

- Anzeige: vom Frequenzumrichter angezeigte Werte
- Einstellung: sowohl im Betrieb als auch bei Stillstand veränderbar
- Konfiguration: nur bei Stillstand und ohne Bremsung veränderbar. Kann bei Betrieb angezeigt werden.



- Stellen Sie sicher, dass während des Betriebs vorgenommene Änderungen an den Einstellungen keine Gefahr darstellen. Führen Sie diese am besten bei Stillstand durch.

Anlauf

Wichtig: Gemäss Werkseinstellung kann der Motor beim Einschalten, beim manuellen Rücksetzen nach einer Störung oder nach einem Haltebefehl erst nach dem Rücksetzen der Befehle „Rechtslauf“ oder „Linkslauf“ wieder anlaufen. In Ermangelung dessen zeigt der Umrichter auf dem Display „nst“ an, läuft aber nicht an.

Test mit einem Motor mit geringer Leistung oder ohne Motor

Bei der werkseitigen Einstellung ist die Funktion zur Erkennung eines Phasenausfalls des Motors aktiviert. Wenn der Umrichter getestet werden soll oder Wartungsarbeiten durchzuführen sind, ohne dass auf einen dem Umrichtermodell entsprechenden Motor zurückgegriffen werden soll (dies gilt vor allem für Hochleistungsumrichter), ist die Funktion zur Erkennung von Motorphasenausfällen zu deaktivieren und die Spannung/Frequenz-Kennlinie $U_f = L$ (vgl. CD-ROM) zu konfigurieren.

Betrieb in IT-Netzen

IT-Netz: Isolierter oder über eine hohe Impedanz geerdeter Neutralleiter.

Verwenden Sie ein permanentes Isolationsüberwachungsgerät, das mit nicht-linearen Lasten kompatibel ist: beispielsweise des Typs XM200 von Merlin Gerin.

ATV 31●●M2 und N4 enthalten integrierte EMV-Filter. Für den Betrieb in IT-Netzen können diese Filter von der Masse abgeklemmt werden.

Weitere Informationen finden Sie auf der mit dem Umrichter gelieferten CD-ROM.

Vorgehensweise zur Inbetriebnahme

1 - Empfang des Frequenzumrichters

- Überprüfen Sie, ob die Angaben auf dem Typenschild des Umrichters mit denen auf dem Lieferschein und dem Bestellschein übereinstimmen.
- Öffnen Sie die Verpackung und prüfen Sie, ob der Altivar 31 während des Transports beschädigt wurde.

2 – Überprüfen Sie, ob die Netzspannung mit dem

Spannungsbereich des Umrichters kompatibel ist (vgl. Typenschild des Umrichters)



- Bei falscher Netzspannung besteht die Gefahr, dass der Umrichter beschädigt wird.

3 - Einbau des Umrichters

4 - Anschlüsse am Umrichter:

- Versorgungsnetz: achten Sie darauf, dass es:
 - **im Spannungsbereich des Umrichters liegt**
 - **ausgeschaltet ist**
- Motor: achten Sie darauf, dass die Motorschaltung der Netzspannung entspricht
- Steuerung über die Logikeingänge
- Frequenzsollwert über die Logik- oder Analogeingänge

5 - Einschalten ohne Fahrbefehl

6 - Konfiguration:

Nennfrequenz (bFr) des Motors, falls sie nicht 50 Hz beträgt.

7 - Konfiguration im Menü drC-:

Die Motorparameter sind nur zu konfigurieren, wenn die Werkseinstellung des Umrichters nicht geeignet ist.

8 - Konfiguration im Menü I-O-:

Nur wenn die Werkseinstellung des Frequenzumrichters nicht geeignet ist, findet folgender Steuermodus Anwendung: 3-Draht-Steuerung, 2-Draht-Steuerung bei Übergang, 2-Draht-Steuerung bei Niveau, 2-Draht-Steuerung bei Niveau mit Vorrang für Rechtslauf oder lokale Steuerung bei ATV31●●●A.



Stellen Sie unbedingt sicher, dass die programmierten Funktionen mit der jeweiligen Verdrahtung vereinbar sind.

9 - Einstellung im Menü SET-:

- Parameter ACC (Hochlauframpe) und dEC (Auslauframpe),
- Parameter LSP (Kleine Frequenz bei Sollwert Null) und HSP (Große Frequenz bei maximalem Sollwert),
- Parameter lH (Thermoschutz des Motors),

10 - Starten

Praktische Hinweise

- **Die Rückkehr zu den Werkseinstellungen** kann jederzeit über den FCS-Parameter (FCS = InI setzen) in den Menüs drC- (Seite 44) oder I-O- (Seite 45) erfolgen.
- Mit Hilfe der über den Parameter tUn des Menüs drC- (Seite 43) auszuführenden Motormessung erzielen Sie die optimale Leistung hinsichtlich Genauigkeit und Reaktionszeit.

Werkseitige Konfiguration

Der Altivar 31 wurde werkseitig für die am häufigsten benötigten Anwendungen voreingestellt:

- Anzeige: Umrichter bereit (rdY) (im Stillstand) und Motorfrequenz (in Betrieb).
- Motorfrequenz (bFR): 50 Hz.
- Betrieb bei konstantem Drehmoment, mit vektorieller Regelung ohne Rückführung (UFT = n).
- Modus: Normales Anhalten über Auslauframpe.
- Modus: Anhalten bei Störung: Freilauf
- Lineare Rampen (ACC, dEC): 3 Sekunden.
- Kleine Frequenz (LSP): 0 Hz.
- Große Frequenz (HSP): 50 Hz.
- Thermischer Motorstrom (Ith) = Motornennstrom (Wert je nach Baugröße des Umrichters).
- Bremsstrom bei DC-Aufschaltung im Stillstand (SdC1) = 0,7 x Nennstrom des Umrichters, während 0,5 Sekunden.
- Automatische Anpassung der Auslauframpe im Falle von Überspannung beim Bremsen.
- Kein automatischer Wiederanlauf nach einer Störung.
- Taktfrequenz 4 kHz.
- Logikeingänge:
 - LI1, LI2 (2 Drehrichtungen): 2-Draht-Steuerung bei Übergang, LI1 = Rechtslauf, LI2 = Linkslauf, inaktiv bei ATV 31●●●●●A (nicht belegt).
 - LI3, LI4: 4 Vorwahlfrequenzen (Frequenz 1 = Frequenzsollwert oder LSP, Frequenz 2 = 10 Hz, Frequenz 3 = 15 Hz, Frequenz 4 = 20 Hz).
 - LI5 - LI6: inaktiv (nicht zugordnet).
- Analogeingänge:
 - AI1: Frequenzsollwert 0-10 V, inaktiv bei ATV 31●●●●●A (nicht belegt).
 - AI2: Frequenzsollwert-Summierung 0±10 V.
 - AI3: 4-20 mA inaktiv (nicht belegt).
- Relais R1: bei einer Störung (oder Umrichter ohne Spannung) fällt der Kontakt ab.
- Relais R2: inaktiv (nicht belegt).
- Analogausgang AOC: 0-20 mA inaktiv (nicht belegt).

Reihe ATV 31●●●●●A

Die Umrichter ATV 31●●●●●A werden ab Werk mit aktivierter lokaler Steuerung ausgeliefert: die Tasten RUN, STOP und das Potentiometer des Umrichters sind aktiv. Die Logikeingänge LI1 und LI2 sowie der Analogeingang AI1 sind inaktiv (nicht belegt).

Wenn die oben genannten Werte mit der Anwendung vereinbar sind, kann der Umrichter ohne Modifizierung der Einstellungen eingesetzt werden.

Ersetzen eines ATV 28 durch einen ATV 31

Die untenstehende Tabelle zeigt die Entsprechung der Steuerklemmenleisten zwischen beiden Umrichtermodellen an.

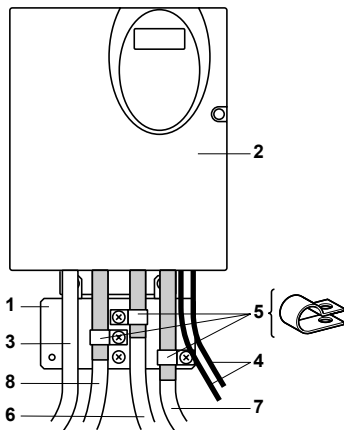
Steuerklemmenleisten ATV 28	Werkseinstellung Fkt.	Steuerklemmenleisten ATV 31	Werkseinstellung Fkt.
R1A - R1B - R1C	Störmelderelais	R1A - R1B - R1C	Störmelderelais
R2A - R2C	Drehzahlsollwert erreicht	R2A - R2C	Nicht belegt
COM	0 V	COM	0 V
AI1 (0 - 10 V)	Drehzahlsollwert	AI1 (0 - 10 V)	Drehzahlsollwert
+10 V	+10 V	10 V	+10 V
AI2 (0 - 10 V)	Frequenzsollwert-Summierung	AI2 (0 - ± 10 V)	Frequenzsollwert-Summierung
AIC (X - Y mA)	Nicht belegt	AI3 (X - Y mA)	Nicht belegt
AO	Motorfrequenz	AOC / AOV	Nicht belegt
LI1 - LI2	Rechtslauf / Linkslauf	LI1 - LI2	Rechtslauf / Linkslauf
LI3 - LI4	Vorwahlfrequenzen	LI3 - LI4	Vorwahlfrequenzen
+24 V	+ 24 V	24 V	+ 24 V

Elektromagnetische Verträglichkeit

Prinzip

- Erdverbindungen zwischen Frequenzumrichter, Motor und Kabelabschirmung müssen nach Hochfrequenz-Gesichtspunkten niederohmig gestaltet sein.
- Verwenden Sie abgeschirmte Kabel, wobei die Abschirmung der Motorkabel **6**, des eventuellen Bremswiderstands **8** sowie von Steuerung und Überwachung **7** beidseitig rundum kontaktiert und geerdet sein muss. Diese Abschirmung kann ganz oder teilweise in Form von Rohren oder Metallkanälen ausgeführt werden, solange keine Unterbrechungen der Verbindungen vorkommen. Im Falle zwischenliegender Klemmleisten, müssen sich diese in einem abgeschirmten Metallgehäuse befinden.
- Das Spannungsversorgungskabel (Netz) so weit entfernt wie möglich vom Motorkabel verlegen.

Installationsdiagramm (Beispiel)



- 1 Im Lieferumfang enthaltene EMV-Platte, die wie in der Abbildung angegeben auf den Umrichter zu montieren ist.
- 2 Altivar 31
- 3 Nicht abgeschirmte Netzanschlusskabel.
- 4 Nicht abgeschirmte Kabel für Relaiskontakte.
- 5 Die Abschirmung für die Kabel 6, 7 und 8 muss so nahe wie möglich am Frequenzumrichter befestigt und niederohmig geerdet werden:
 - Die Abschirmung abisolieren,
 - Die abisolierten Teile der Abschirmung mit Edelstahl-Kabelschellen der richtigen Größe an der EMV-Platte 1 befestigen.Die Kabelschellen müssen fest angezogen werden, um einen guten Kontakt zu gewährleisten.
- 6 Abgeschirmtes Motoranschlusskabel. Verwenden Sie bei Frequenzumrichtern von 0,18 bis 1,5 kW niedrigpaarige Kabel, wenn die Taktfrequenz über 12 kHz liegt: maximal 130 pF (picoFarad) pro Meter.
- 7 Abgeschirmtes Steuerkabel für den Anschluss der Steuerung/Überwachung. Verwenden Sie für Anwendungen, die zahlreiche Leiter erfordern, kleine Querschnitte (0,5 mm²).
- 8 Abgeschirmtes Kabel für den Anschluss des eventuell vorhandenen Bremswiderstandes.

Hinweis:

- Bei Verwendung eines zusätzlichen Netzfilters muss dieser unter dem Umrichter angebracht und über ein nicht abgeschirmtes Kabel direkt an das Netz angeschlossen werden. Der Anschluss (3) am Umrichter wird durch das Ausgangskabel des Filters realisiert.
- Die niederohmige Erdung von Frequenzumrichter, Motor und Kabelabschirmung entbindet nicht davon, die Schutzleiter PE (grün-gelb) an die entsprechenden Anschlüsse an jeder Komponente anzuschließen.

Funktionen der Anzeige und der Tasten

-
- 4-stellige 7-Segment-Anzeige
- Rote LED "DC-Bus unter Spannung"
- Wechsel zum vorherigen Menü oder Parameter oder Erhöhen des angezeigten Werts
- Wechsel zum nächsten Menü oder Parameter oder Verringerung des angezeigten Werts
- Sollwertpotentiometer, aktiv, wenn der Parameter Fr1 des Menüs CtL- weiterhin auf AIP eingestellt ist.
- RUN-Taste: Steuert das Einschalten des Motors im Rechtslauf, wenn der Parameter tCC im Menü I-O- auf LOC eingestellt ist
- 2 Zustandsanzeigen CANopen
- Verlassen eines Menüs oder Parameters oder Rückkehr vom angezeigten Wert zum zuletzt gespeicherten Wert
- Aufruf eines Menüs oder Parameters oder Speicherung des Parameters oder des angezeigten Werts
- STOP/RESET-Taste
- Setzt den Fehler auf Null zurück.
 - Kann jederzeit den Stillstand des Motors erwirken.
 - Wenn tCC (Menü I-O-) nicht auf LOC eingestellt ist, erfolgt das Anhalten im freien Auslauf.
 - Wenn tCC (Menü I-O-) auf LOC eingestellt ist, erfolgt das Anhalten über Rampe. Ist jedoch eine Bremsung mit DC-Aufschaltung aktiv, erfolgt das Anhalten im freien Auslauf.

Nur für ATV 31 ●●●●●●●●A

- Sollwertpotentiometer, aktiv, wenn der Parameter Fr1 des Menüs CtL- weiterhin auf AIP eingestellt ist.
- RUN-Taste: Steuert das Einschalten des Motors im Rechtslauf, wenn der Parameter tCC im Menü I-O- auf LOC eingestellt ist
- STOP/RESET-Taste
 - Setzt den Fehler auf Null zurück.
 - Kann jederzeit den Stillstand des Motors erwirken.
 - Wenn tCC (Menü I-O-) nicht auf LOC eingestellt ist, erfolgt das Anhalten im freien Auslauf.
 - Wenn tCC (Menü I-O-) auf LOC eingestellt ist, erfolgt das Anhalten über Rampe. Ist jedoch eine Bremsung mit DC-Aufschaltung aktiv, erfolgt das Anhalten im freien Auslauf.



- ▲ oder ▼ speichert nicht die Auswahl.
- Längeres Drücken (>2 s) von ▲ oder ▼ bewirkt einen Schnelldurchlauf.

Speicherung, Aufzeichnung der angezeigten Auswahl: (ENT)

Bei Speicherung blinkt die Anzeige

Normalanzeige ohne Störung und außer Betrieb:

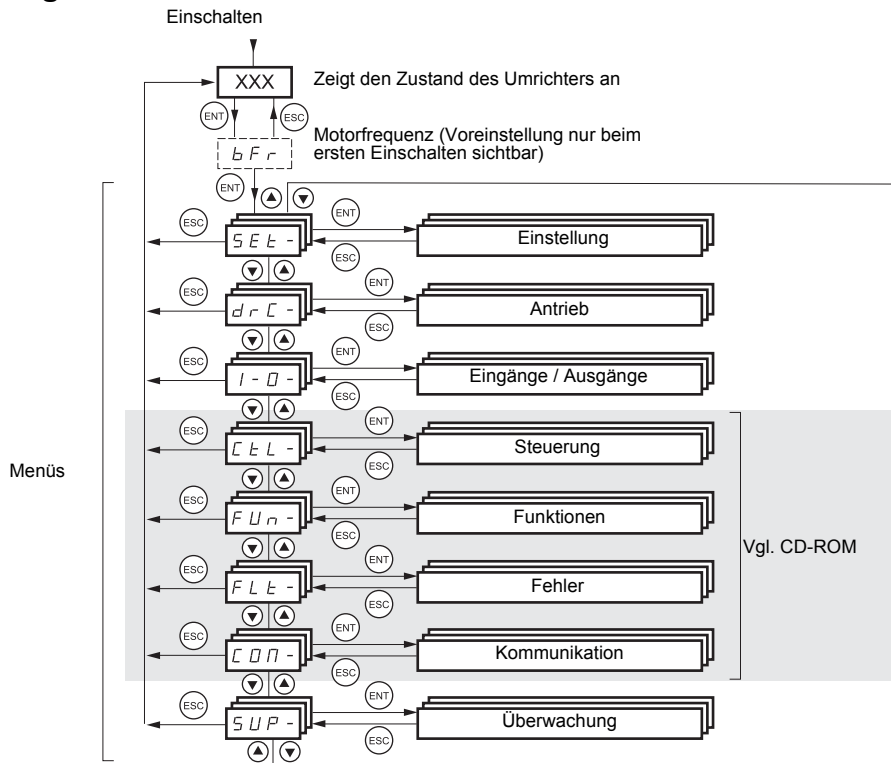
- 43.0: Anzeige des gewählten Parameters im Menü SUP (Voreinstellung: Motorfrequenz). Im Falle einer Strombegrenzung blinkt die Anzeige.
- init: Initialisierungssequenz
- rdY: Umrichter bereit
- dcb: Bremsung mit DC-Aufschaltung erfolgt
- nSt: Freier Auslauf
- FSt: Schnellhalt
- tUn: Motormessung läuft

Eine Störung wird durch Blinken angezeigt.

Option Bedienterminal

Informationen hierzu finden Sie auf der CD-ROM.

Zugriff auf die Menüs

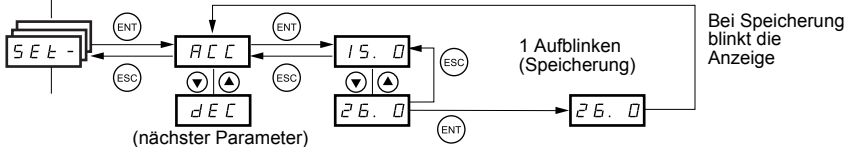


Die Menücodes unterscheiden sich von den Parametercodes durch einen Bindestrich auf der rechten Seite. Beispiel: Menü =SEt-, Parameter =ACC.

Speicherung/Aufzeichnung der angezeigten Auswahl : ENT

Beispiel:
Menü

Parameter Wert oder Belegung



Konfiguration des Parameters bFr

Dieser Parameter kann nur im Stillstand bei verriegeltem Umrichter geändert werden.

Code	Beschreibung	Einstellbereich	Werkseinstellung
<i>bFr</i>	Standardfrequenz des Motors		50
	Dieser Parameter ist hier nur beim ersten Einschalten sichtbar. Im Menü drC- kann er jedoch jederzeit geändert werden. 50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA Dieser Parameter ändert die Voreinstellung der Parameter: HSP Seite 40, Ftd Seite 42, FrS Seite 42 und tFr Seite 43.		

Menü „Einstellung“ Set-


Die Einstellparameter können sowohl während des Betriebs als auch im Stillstand geändert werden.



Überprüfen Sie, ob die während des Betriebs vorgenommenen Änderungen gefahrlos sind; Änderungen sollten vorzugsweise im Stillstand erfolgen.

Code	Beschreibung	Einstellbereich	Werkseinstellung
<i>ACC</i> <i>dEC</i>	Zeit der Hochlauf- und Auslauframpen	0,1 bis 999,9 s 0,1 bis 999,9 s	3 s 3 s
	Für den Hoch- und Auslauf im Bereich von 0 bis zur Nennfrequenz FrS definiert (Parameter im Menüs drC-). Stellen Sie sicher, dass der dEC-Wert im Hinblick auf die anzuhaltende Last nicht zu niedrig ist.		
<i>L5P</i>	Kleine Frequenz	0 bis HSP	0 Hz
	(Motorfrequenz bei minimalem Sollwert)		
<i>H5P</i>	Große Frequenz	LSP bis tFr	bFr
	(Motorfrequenz bei maximalem Sollwert): Stellen Sie sicher, dass die Einstellung mit Motor und Anwendung vereinbar ist.		
<i>ItH</i>	Thermischer Motorschutz - Maximaler thermischer Strom	0 bis 1,5 In (1)	Je nach Umrichter
	Stellen Sie ItH auf den Bemessungsbetriebsstrom ein, der auf dem Typenschild angegebenen ist. Angaben zum Löschen des thermischen Schutzes finden Sie auf der CD-ROM.		
<i>UFr</i>	RI-Kompensation / Boost-Spannung	0 bis 100%	20%
	Ermöglicht die Optimierung des Drehmoments bei sehr niedriger Drehzahl (UFr erhöhen, falls Drehmoment nicht ausreicht). Stellen Sie sicher, dass der UFr-Wert im Hinblick auf den erhitzten Motor nicht zu hoch liegt (Gefahr der Instabilität).		
	Wenn Sie U Ft ändern (Seite 43), wechselt U Fr auf die Werkseinstellung (20%).		

(1) In entspricht dem im Katalog und auf dem Typenschild des Umrichters angegebenen Bemessungsbetriebsstrom des Umrichters.

Code	Beschreibung	Einstellbereich	Werkseinstellung
<i>FLG</i>	Verstärkung des Frequenzreglers Parameter nur abrufbar, wenn UfT (Seite 43) = n oder nLd. Mit dem Parameter FLG werden die Werte der Frequenzrampe in Abhängigkeit der Trägheit der Maschine abgeglichen. Zu niedriger Wert: Verlängerung der Ansprechzeit. Zu hoher Wert: Überschwingen der Frequenz, führt zu Instabilität.	1 bis 100%	20
<i>SLA</i>	Stabilität des Frequenzreglers Parameter nur abrufbar, wenn UfT (Seite 43) = n oder nLd. Zu niedriger Wert: Überschwingen der Frequenz, führt zu Instabilität. Zu hoher Wert: Verlängerung der Ansprechzeit.	1 bis 100%	20
<i>SLP</i>	Schlupfkompensation Parameter nur abrufbar, wenn UfT (Seite 43) = n oder nLd. Ermöglicht den Abgleich der durch Eingabe der Motornendrehzahl festgelegten Schlupfkompensation. Die Geschwindigkeitsangaben auf den Motortypenschildern sind nicht unbedingt exakt. • Ist die eingestellte Schlupffrequenz < als die tatsächliche Schlupffrequenz: läuft der Motor nicht mit der korrekten Drehzahl im stabilen Betrieb. • Ist die eingestellte Schlupffrequenz > als die tatsächliche Schlupffrequenz: ist die Kompensation des Motors zu hoch, und die Drehzahl ist nicht stabil.	0 bis 150%	100
<i>tdCI</i>	Dauer der automatischen Gleichstromspeisung im Stillstand	0,1 bis 30 s	0,5 s
<i>SDCI</i>	Höhe der automatischen Gleichstromspeisung bei Stillstand  Stellen Sie sicher, dass der Motor diesem Strom ohne Überhitzen standhält.	0 bis 1,2 In (1)	0,7 In (1)
<i>tdC2</i>	2. Dauer der automatischen Gleichstromspeisung im Stillstand Vgl. CD-ROM.	0 bis 30 s	0 s
<i>SDC2</i>	2. Höhe der automatischen Gleichstromspeisung bei Stillstand Vgl. CD-ROM.	0 bis 1,2 In (1)	0,5 In (1)
<i>JPF</i>	Frequenzausblendung Verbietet längeren Betrieb über einen Frequenzbereich von ± 1 Hz um JPF herum. Mit dieser Funktion können Sie eine kritische Frequenz unterdrücken, die eine Resonanz zur Folge hätte. Die Einstellung auf 0 deaktiviert die Funktion.	0 bis 500	0 Hz
<i>JF2</i>	2. Frequenzausblendung Verbietet längeren Betrieb über einen Frequenzbereich von ± 1 Hz um JF2 herum. Mit dieser Funktion können Sie eine kritische Frequenz unterdrücken, die eine Resonanz zur Folge hätte. Die Einstellung auf 0 deaktiviert die Funktion.	0 bis 500	0 Hz
<i>SP2</i>	2. Vorwahlfrequenz	0,0 bis 500,0 Hz	10 Hz
<i>SP3</i>	3. Vorwahlfrequenz	0,0 bis 500,0 Hz	15 Hz
<i>SP4</i>	4. Vorwahlfrequenz	0,0 bis 500,0 Hz	20 Hz
<i>CLI</i>	Strombegrenzung Ermöglicht die Begrenzung des Drehmoments und die Erhitzung des Motors.	0,25 bis 1,5 In (1)	1,5 In (1)

(1) In entspricht dem im Katalog und auf dem Typenschild des Umrichters angegebenen Bemessungsbetriebsstrom des Umrichters.

Code	Beschreibung	Einstellbereich	Werkseinstellung
<i>EL5</i>	Betriebsdauer bei kleiner Frequenz Nach Betrieb in LSP während der festgelegten Dauer wird automatisch das Anhalten des Motors angefordert. Der Motor läuft wieder an, wenn der Frequenzsollwert über LSP liegt und wenn weiterhin ein Fahrbefehl vorhanden ist. Achtung, der Wert 0 entspricht einer unbegrenzten Zeit.	0 bis 999,9 s	0 (keine Zeitbegrenzung)
<i>Ftd</i>	Nicht verwendet, siehe CD-ROM		
<i>Et d</i>	Nicht verwendet, siehe CD-ROM		
<i>Et d</i>	Nicht verwendet, siehe CD-ROM		
<i>5d5</i>	Nicht verwendet, siehe CD-ROM		
<i>5Fr</i>	Taktfrequenz Auf diesen Parameter kann auch im Menü drC- zugegriffen werden.	2,0 bis 16 kHz	4 kHz

Menü „Antrieb“ drC-


Die Parameter können nur bei Stillstand und ohne Fahrbefehl geändert werden. Eine Ausnahme bildet der Parameter tUn, der evtl. das Einschalten des Motors bewirken kann.

Die Optimierung der Antriebsleistungen wird wie folgt erreicht:


- durch Eingabe der auf dem Motortypenschild angegebenen Werte im Menü Antrieb,
- durch Auslösen einer Motormessung (über einen asynchronen Standardmotor).

Code	Beschreibung	Einstellbereich	Werkseinstellung
<i>bFr</i>	Standardfrequenz des Motors 50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA Dieser Parameter ändert die Voreinstellung der Parameter: HSP Seite 40, Ftd Seite 42, FrS Seite 42 und tFr Seite 43.		50
<i>Un5</i>	Vom Typenschild abgelesene Nennspannung des Motors	Je nach Umrichter	Je nach Umrichter
<i>Fr5</i>	Vom Typenschild abgelesene Nennfrequenz des Motors Die Werkseinstellung ist 50 Hz, und wird durch eine Voreinstellung von 60 Hz ersetzt, wenn bFr auf 60 Hz gesetzt wird.	10 bis 500 Hz	50 Hz
<i>nCr</i>	Vom Leistungsschild abgelesener Nennstrom des Motors	0,25 bis 1,5 In (1)	Je nach Umrichter
<i>n5P</i>	Vom Typenschild abgelesene Nenndrehzahl des Motors 0 bis 9999 1/min, dann 10.00 bis 32.76 1000/min Wenn auf dem Typenschild nicht die Nenndrehzahl angegeben wird, finden Sie die entsprechenden Angaben auf der CD-ROM.	0 bis 32760 1/min	Je nach Umrichter
<i>CD5</i>	Vom Typenschild abgelesener Leistungsfaktor des Motors	0,5 bis 1	Je nach Umrichter
<i>r5C</i>	Auf nO lassen oder CD-ROM verwenden.		nO

(1) In entspricht dem im Katalog und auf dem Typenschild des Umrichters angegebenen Bemessungsbetriebsstrom des Umrichters.

Code	Beschreibung	Einstellbereich	Werkseinstellung
<i>tUn</i>	Motormessung der Motorsteuerung		nO
	<p>Es ist unbedingt erforderlich, dass alle Motorparameter (UnS, FrS, nCr, nSP, COS) richtig konfiguriert sind, bevor die Motormessung durchgeführt wird.</p> <p>nD: Motormessung nicht durchgeführt.</p> <p>Y E 5: Die Motormessung wird sobald wie möglich durchgeführt. Der Parameter wechselt dann im Fehlerfall automatisch auf dOnE oder nO (Anzeige der Störung tnF).</p> <p>dOnE: Verwendung der durch die vorherige Motormessung gegebenen Werte.</p> <p>rUn: Die Motormessung erfolgt bei jedem Fahrbefehl.</p> <p>POn: Die Motormessung erfolgt bei jedem Einschalten.</p> <p>L 1 I bis L 1 B: Die Motormessung erfolgt während des Übergangs 0 → 1 eines logischen Eingangs, der dieser Funktion zugeordnet ist.</p> <p>Achtung: Die Motormessung wird nur dann durchgeführt, wenn zuvor kein Befehl aktiv ist. Die Motormessung kann 1 bis 2 Sekunden dauern. Unterbrechen Sie nicht und warten Sie ab, dass die Anzeige auf "dOnE" oder "nO" wechselt.</p> <p> Während der Motormessung wird der Motor von seinem Nennstrom durchflossen.</p>		
<i>tUS</i>	Zustand der Motormessung (Nur zur Information, nicht einstellbar)		tAb
	<p>tAb: Der Standardwert des Statorwiderstands wird verwendet, um den Motor zu steuern.</p> <p>PEn d: Die Motormessung wurde angefordert, aber noch nicht ausgeführt.</p> <p>P r D G: Motormessung läuft.</p> <p>F r I L: Die Motormessung ist fehlgeschlagen.</p> <p>dOnE: Der von der Motormessfunktion gemessene Statorwiderstand wird verwendet, um den Motor zu steuern.</p>		
<i>UFl</i>	Wahl der U/f-Kennlinie		n
	<p>L: Konstantes Drehmoment für parallel geschaltete Motoren oder Sondermotoren</p> <p>P: Variables Moment: Pumpen- und Lüfteranwendungen</p> <p>n: Vektorielle Regelung ohne Rückführung (open loop) für Anwendungen mit konstantem Drehmoment</p> <p>nL d: Energiesparmodus für Anwendungen mit variablem Drehmoment ohne hohe dynamische Beanspruchung (Verhalten ähnlich der P-Kennlinie bei Leerlauf und der n-Kennlinie unter Last).</p>		
<i>nrd</i>	Zufallsgesteuerte Taktfrequenz		YES
	<p>Y E 5: Frequenz mit zufallsgesteuerter Modulation</p> <p>nD: Feste Frequenz</p> <p>Die zufallsgesteuerte Frequenzmodulation verhindert eventuelle Störgeräusche und Resonanzen, die bei einer festen Frequenz auftreten könnten.</p>		
<i>SFr</i>	Taktfrequenz (1)	2,0 bis 16 kHz	4 kHz
	<p>Die Frequenz kann so eingestellt werden, dass der vom Motor erzeugte Geräuschpegel gesenkt wird. Ist die Frequenz auf mehr als 4 kHz eingestellt, reduziert der Umrichter automatisch die Taktfrequenz und stellt sie wieder her, wenn die Temperatur wieder normal ist.</p>		
<i>tFr</i>	Maximale Ausgangsfrequenz	10 bis 500 Hz	60 Hz
	<p>Die Werkseinstellung beträgt 60 Hz, und wird durch eine Voreinstellung von 72 Hz ersetzt, wenn bFr auf 60 Hz gesetzt wird.</p>		
<i>5SL</i>	Löschen des Filters für die Drehzahlregelung		nO
	<p>nD: Der Filter für die Drehzahlregelung bleibt aktiv (verhindert Sollwertüberschreitungen).</p> <p>Y E 5: Der Filter für die Drehzahlregelung wird gelöscht (führt bei Anwendungen mit Positionierung zu einer verkürzten Ansprechzeit mit möglicher Sollwertüberschreitung).</p>		


(1) Der Zugriff auf diesen Parameter ist auch über das Menü SET- möglich.

Code	Beschreibung	Einstellbereich	Werkseinstellung
5 C 5	Speichern der Konfiguration (1) n □ : Funktion inaktiv 5 E r I : Speichert die laufende Konfiguration (mit Ausnahme des Ergebnisses der Motormessung) im EEPROM-Speicher. SCS stellt sich automatisch auf nO zurück, sobald das Speichern erfolgt ist. Mit dieser Funktion kann zusätzlich zur aktuellen Konfiguration eine Konfiguration in Reserve gehalten werden. Bei Verlassen des Werks sind die aktuelle und die gesicherte Konfiguration der Umrichter auf die Werkskonfiguration eingestellt.		nO
F C 5	Rückkehr zur Werkseinstellung / Aufruf der Konfiguration (1) n □ : Funktion inaktiv r E C I : Die zuvor über SCS = StrI gesicherte Konfiguration wird zur aktuellen Konfiguration. rECI ist nur dann sichtbar, wenn bereits eine Sicherung erfolgt ist. FCS wechselt automatisch zurück auf nO, sobald diese Aktion erfolgt ist. I n I : Die Werkseinstellung wird zur aktuellen Konfiguration. FCS wechselt automatisch zurück auf nO, sobald diese Aktion erfolgt ist.  Zur Berücksichtigung von rECI und InI muss die Taste ENT länger (2 s) gedrückt werden.		nO

(1) Auf SCS und FCS kann von verschiedenen Konfigurationsmenüs aus zugegriffen werden, sie beziehen sich jedoch auf alle Menüs und Parameter.

Menü „Eingänge/Ausgänge“ I-O-

Die Parameter sind nur im Stillstand, ohne Fahrbefehl veränderbar.

Code	Beschreibung	Werkseinstellung
t C C	2-Draht-3-Draht-Steuerung (Art der Steuerung)	2C ATV31●●●A: LOC
	<p>Konfiguration der Steuerung: 2 C = 2-Draht-Steuerung 3 C = 3-Draht-Steuerung L □ C = lokale Steuerung (RUN / STOP / RESET des Umrichters) nur für ATV31●●●A.</p> <p>2-Draht-Steuerung: Das Ein- oder Ausschalten wird über den geöffneten oder geschlossenen Zustand des Eingangs gesteuert. 3-Draht-Steuerung (Flankengesteuert): Ein Impuls „Rechtslauf“ oder „Linkslauf“ reicht aus, um das Anlaufen des Motors zu steuern; ein Impuls „Stopp“ reicht aus, um das Anhalten des Motors zu steuern. Vgl. CD-ROM.</p> <p>Bei ATV31●●●A werden durch Neukonfiguration von tCC = 2C die Eingänge LI1 (Rechtslauf) und LI2 (Linkslauf) neu zugeordnet. Die RÜN-Taste des Umrichters wird folglich nicht aktiv, der Frequenzsollwert wird jedoch weiterhin vom Potentiometer angegeben. Sie können das Potentiometer deaktivieren und dem Analogeingang AI1 den Frequenzsollwert zuweisen, indem Sie den Parameter Fr1 = AI1 im Menü CtL- konfigurieren. Vgl. CD-ROM.</p> <p> Zum Ändern der Belegung von tCC muss länger (2 s) auf die Taste „ENT“ gedrückt werden. Hierdurch werden folgende Funktionen auf die Werkseinstellung zurückgesetzt: rrS, tCt und alle Funktionen, die Logikeingängen zugeordnet sind.</p>	

Code	Beschreibung	Werkseinstellung
t C t	Art der 2-Draht-Steuerung (Parameter nur zugänglich, wenn tCC = 2C)	trn
	<p>L E L: Logisch 0 oder 1 wird für den Fahrbefehl wie auch das Anhalten verwendet. t r n: Für den Fahrbefehl ist ein Zustandswechsel (Übergang oder Flanke) erforderlich, dadurch lässt sich ein unbeabsichtigter Wiederanlauf nach einer Unterbrechung der Spannungsversorgung vermeiden. P F D: Der Fahrbefehl oder das Anhalten werden durch die Zustände „logisch 0 oder 1“ gesteuert. Der Eingang „Rechtslauf“ hat jedoch immer den Vorrang gegenüber dem Eingang „Linkslauf“.</p>	
r r 5	Linkslauf durch Logikeingang	wenn tCC = 2C: LI2 wenn tCC = 3C: LI3 wenn tCC = LOC: nO
	<p>Wenn rrS = nO bleibt der Linkslauf aktiv, beispielsweise durch negative Spannung an AI2. n O: Nicht belegt L I 2: Logikeingang LI2 zugänglich, wenn tCC = 2C L I 3: Logikeingang LI3 L I 4: Logikeingang LI4 L I 5: Logikeingang LI5 L I 6: Logikeingang LI6</p>	
C r L 3 C r H 3 A O I t d O r 1 r 2	Weitere Informationen finden Sie auf der CD-ROM.	
S C S F C S	Identisch mit dem Menü drC-, Seite 44	

Menü „Überwachung“ SUP-

Die Parameter können sowohl während des Betriebs als auch im Stillstand geändert werden.

Einige Funktionen enthalten zahlreiche Parameter. Zur Verdeutlichung der Programmierung, und um ein langwieriges Durchsuchen der Parameter zu vermeiden, wurden diese Funktionen in Untermenüs aufgliedert. Sie erkennen die Untermenüs am Bindstrich rechts des Codes, wie beispielsweise das Menü: LIF- .

Wenn der Umrichter in Betrieb ist, entspricht der angezeigte Wert dem Wert eines der Überwachungsparameter. Standardgemäß ist der angezeigte Wert die auf den Motor einwirkende Ausgangsfrequenz (Parameter rFr).

Während der Anzeige des Wertes des neuen, gewünschten Überwachungsparameters muss die Taste "ENT" ein zweites Mal 2 Sekunden lang gedrückt werden, um die Änderung des Überwachungsparameters freizugeben und diesen zu speichern. Daraufhin wird der Wert dieses Parameters während des Betriebs angezeigt (selbst nach dem Abschalten).

Wenn Sie die neue Auswahl nicht durch ein zweites längeres Drücken von "ENT" bestätigen, wechselt der Parameter nach dem Abschalten zum vorherigen Parameter zurück.

Code	Beschreibung	Änderungsbereich
L F r	Frequenzsollwert für eine Steuerung durch das interne oder das externe Bedienterminal	0 bis 500 Hz
r P I	Interner PI-Sollwert	0 bis 100%

Diese Parameter erscheinen nur, wenn die Funktion bestätigt wurde.

Code	Beschreibung	Änderungsbereich
<i>F r H</i>	Frequenzsollwert vor Rampe (Absolutwert)	0 bis 500 Hz
<i>r F r</i>	Auf den Motor wirkende Ausgangsfrequenz	-500 Hz bis +500 Hz
<i>5 P d</i>	Ausgangsfrequenz in Kundeneinheiten Vgl. CD-ROM.	
<i>L C r</i>	Motorstrom	
<i>0 P r</i>	Motorleistung 100% = Nennleistung des Motors	
<i>U L n</i>	Netzspannung (gibt die Netzspannung über den DC-Bus an, bei Betrieb des Motors oder bei Stillstand)	
<i>t H r</i>	Thermischer Zustand des Motors 100% = Thermischer Nennzustand 118% = Schwellwert "OLF" (Motorüberlast)	
<i>t H d</i>	Thermischer Zustand des Umrichters 100% = Thermischer Nennzustand 118% = Schwellwert "OHF" (Motorüberlast)	
<i>L F t</i>	Letzte aufgetretene Störung Siehe Fehler – Ursachen – Fehlerbeseitigung, Seite 47	
<i>0 t r</i>	Drehmoment des Motors 100% = Nennmoment des Motors	
<i>r t H</i>	Betriebsdauer Kumulierte Einschaltdauer des Motors: von 0 bis 9999 (Stunden), dann 10.00 bis 65.53 (1000 Stunden). Kann über den Parameter rPr des Menüs FLT- auf Null gesetzt werden (vgl. CD-ROM).	0 bis 65530 Stunden
<i>C 0 d</i>	Zugriffscod des Terminals Vgl. CD-ROM	
<i>t U 5</i>	Zustand der Motormessung <i>t R b</i> : Der Standardwert des Statorwiderstands wird verwendet, um den Motor zu steuern. <i>P E n d</i> : Die Motormessung wurde angefordert, aber noch nicht ausgeführt. <i>P r 0 0</i> : Die Motormessung läuft. <i>F R I L</i> : Die Motormessung ist fehlgeschlagen. <i>d 0 n E</i> : Die Antriebsverwaltung verwendet den mit der Motormessfunktion gemessenen Statorwiderstand.	
<i>U d P</i>	Anzeige der ATV31-Softwareversion Beispiel: 1102 = V1.1 IE02.	
<i>L I A -</i>	Funktionen der Logikeingänge Vgl. CD-ROM.	
<i>R I A -</i>	Funktionen der Analoingänge Vgl. CD-ROM.	

Fehler - Ursachen - Behebung

Unterstützung bei der Wartung, Anzeige von Störmeldungen

Bei einer Störung während der Inbetriebnahme oder beim Betrieb muss zuerst sichergestellt werden, dass die Anweisungen bezüglich der Umgebung, des Einbaus und der Anschlüsse befolgt wurden.

Der erste festgestellte Fehler wird gespeichert und durch Blinken auf dem Display angezeigt: der Umrichter wird gesperrt, und der Kontakt des Störmelderelais (R1A - R1C oder R2A – R2C) fällt ab.

Betriebsstörung ohne Fehleranzeige

- Erscheint keine Anzeige, überprüfen Sie, ob die Versorgung des Umrichters korrekt ist.
- Andere Fälle: Weitere Informationen finden Sie auf der CD-ROM.

Fehler, bei denen kein automatischer Wiederanlauf erfolgt

Vor dem Wiederanlauf muss erst die Störungsursache beseitigt werden. Hierzu ist der Umrichter auszuschalten (die Anzeige muss erlöschen) und dann wieder einzuschalten.

Fehler	Wahrscheinliche Ursache	Maßnahmen zur Behebung
C D F CANopen-Fehler	• Kommunikationsunterbrechung am CANopen-Bus	• Den Kommunikationsbus überprüfen. • Vgl. spezifische Dokumentation.
C r F Ladeschaltung Kondensatoren	• Störung der Steuerung des Lastrelais oder Lastwiderstand beschädigt	• Den Umrichter ersetzen
E E F EEPROM-Fehler	• Störung des internen Speichers	• Umgebung prüfen (elektromagnetische Verträglichkeit). • Den Umrichter ersetzen.
I n F Interne Störung	• Interne Störung	• Umgebung prüfen (elektromagnetische Verträglichkeit) • Den Umrichter ersetzen
L F F Verlust 4-20 mA	• Verlust des Sollwerts 4-20mA am Eingang AI3	• Die Verbindung an Eingang AI3 überprüfen.
D b F Überspannung bei Auslauf	• Zu starke Bremsung • Antreibende Last	• Auslaufzeit erhöhen. • Bei Bedarf einen Bremswiderstand einbauen. • Siehe Funktion brA (vgl. CD-ROM).
D C F Überstrom	• Parameter der Menüs SEt- und drC- nicht korrekt • Massenträgheit oder Last zu hoch • Mechanische Blockierung	• Parameter von SEt- und drC- überprüfen • Dimensionierung von Motor/Umrichter>Last überprüfen • Zustand der Mechanik überprüfen
D H F Überlast des Umrichters	• Überhitzung des Umrichters	• Motorlast, Belüftung des Umrichters und Umgebung überprüfen. Vor dem Wiedereinschalten den Motor abkühlen lassen.
D L F Überlast Motor	• Auslösung durch zu hohen Motorstrom	• Einstellung Ith (Seite 40) des Motorthermoschutzes und die Motorlast überprüfen Vor dem Wiedereinschalten den Motor abkühlen lassen.

Fehler	Wahrscheinliche Ursache	Maßnahmen zur Behebung
D P F Ausfall Motorphase	<ul style="list-style-type: none"> • Unterbrechung einer Phase am Umrichter Ausgang • Motorschütz geöffnet • Motor nicht angeschlossen oder zu geringe Leistung • Plötzlich auftretende Motorstromverstimmungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlüsse zwischen Umrichter und Motor überprüfen. • Wird ein Motorschütz verwendet, OPL auf OAC einstellen (vgl. CD-ROM, Menü FLT-). • Test mit einem Motor mit geringer Leistung oder ohne Motor: OPL auf nO einstellen (vgl. CD-ROM, Menü FLT-). • Parameter UFr (Seite 40), UnS und nCr (Seite 42) überprüfen und optimieren, und eine Motormessung über tUn ausführen (Seite 43).
D S F Überspannung	<ul style="list-style-type: none"> • Netzspannung zu hoch • Störung im Netz 	<ul style="list-style-type: none"> • Netzspannung überprüfen
P H F Verlust Netzphase	<ul style="list-style-type: none"> • Ausfall einer Phase • Verwendung eines dreiphasigen ATV 31 in einem einphasigen Netz • Last mit Unwucht <p>Diese Schutzfunktion wirkt nur unter Last.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfen Sie den Anschluss und die Sicherungen. • Ein dreiphasiges Netz verwenden. • Den Fehler über IPL = nO sperren (vgl. CD-ROM)
S C F Kurzschluss im Motor	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzschluss oder Erdschluss am Umrichter Ausgang • Starker Kriechstrom gegen Erde am Umrichter Ausgang bei Parallelanschluss mehrerer Motoren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlusskabel vom Umrichter zum Motor und die Isolierung des Motors überprüfen. • Taktfrequenz herabsetzen. • Drosseln in Reihenschaltung zum Motor hinzufügen.
S L F Modbus-Fehler	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikationsunterbrechung am Modbus-Bus 	<ul style="list-style-type: none"> • Den Kommunikationsbus überprüfen. • Vgl. spezifische Dokumentation.
S D F Überdrehzahl	<ul style="list-style-type: none"> • Instabilität • Zu stark antreibende Last 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfen Sie die Parameter von Motor, Verstärkung und Stabilität. • Fügen Sie einen Bremswiderstand hinzu. • Dimensionierung von Motor/Umrichter/Last prüfen.
L n F Fehler Motormessung	<ul style="list-style-type: none"> • Sondermotor oder Leistungsmotor ist nicht auf den Umrichter abgestimmt • Motor ist nicht an den Umrichter angeschlossen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennlinie L oder P verwenden (UFt, Seite 43). • Prüfen, ob Motor bei der Motormessung erkannt wird. • Bei Verwendung eines nachgeschalteten Motorschützes diesen während der Vermessung schließen.

Störungen, bei denen nach Beseitigung der Ursache ein Wiederanlauf erfolgt

Fehler	Wahrscheinliche Ursache	Maßnahmen zur Behebung
C F F Konfigurationsfehler	<ul style="list-style-type: none"> • Die aktuelle Konfiguration ist inkonsistent. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu den Werkseinstellungen zurückkehren oder die gesicherte Konfiguration aufrufen, falls diese verwendbar ist. Vgl. Parameter FCS des Menüs drC-, Seite 44.
C F I Konfigurationsfehler durch serielle Schnittstelle	<ul style="list-style-type: none"> • Ungültige Konfiguration (die über die serielle Schnittstelle im Umrichter eingelesene Konfiguration ist inkonsistent) 	<ul style="list-style-type: none"> • Die zuvor eingelesene Konfiguration überprüfen. • Eine konsistente Konfiguration laden.
U S F Unterspannung	<ul style="list-style-type: none"> • Netzspannung zu niedrig • Vorübergehender Spannungsabfall • Lastwiderstand beschädigt 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Netzspannung und den Parameter „Netzspannung“ überprüfen. • Den Umrichter ersetzen.

Contenido

Recomendaciones preliminares	50
Etapas de la instalación	51
Configuración de fábrica	52
Sustitución de un ATV 28 por un ATV 31	52
Compatibilidad electromagnética	53
Funciones del display y de las teclas	54
Acceso a los menús	55
Configuración del parámetro bFr	56
Menú Ajustes SEt-	56
Menú de control del motor drC-	58
Menú Entradas/Salidas I-O-	60
Menú de supervisión SUP-	61
Fallos - causas - soluciones	63

En explotación, el motor se puede detener al suprimir las órdenes de marcha o de la consigna de velocidad, téngase en cuenta que el variador permanece en tensión. Si la seguridad del personal exige la prohibición de cualquier arranque inesperado, este bloqueo electrónico se hace insuficiente: *Prevea una interrupción del circuito de potencia.*

El variador incluye dispositivos de seguridad que pueden, en caso de que se produzcan fallos, controlar la parada del variador y la parada del motor. Sin embargo este motor puede sufrir una parada también debido a un bloqueo mecánico, variaciones de tensión o interrupciones en la alimentación.

Téngase en cuenta que la desaparición de las causas de las paradas puede provocar un rearranque que suponga un riesgo para determinadas máquinas o instalaciones, especialmente para las que deben ser conformes a las normas relativas a la seguridad.

Es importante, por tanto, para estos casos, que el usuario se proteja contra dichas posibilidades de rearranque con la ayuda de un detector de baja velocidad que provoque, en caso de parada no programada del motor, la interrupción de la alimentación del variador.

La instalación y la puesta en marcha de este variador deben efectuarse según las normas internacionales IEC y las normas nacionales locales. Su cumplimiento es responsabilidad del integrador, que si se encuentra en la comunidad europea, debe respetar, entre otras normas, la directiva CEM.

El respeto de estas normas fundamentales de la directiva CEM viene condicionado especialmente por la aplicación de las prescripciones que contiene el presente documento.

El Altivar 31 debe considerarse como un componente, no se trata de una máquina ni de un aparato preparado para el uso según las directivas europeas (directiva sobre máquinas y directiva sobre compatibilidad electromagnética). Garantizar la conformidad de la máquina con dichas directivas es responsabilidad del cliente final.

El variador no debe utilizarse como componente de seguridad para las máquinas que presenten un riesgo material o humano (aparatos de elevación, por ejemplo). En tales casos, la supervisión de la sobrevelocidad o de pérdida de control de la trayectoria debe estar asegurada por componentes diferentes e independientes del variador.

Los productos y materiales que se presentan en este documento son susceptibles de sufrir cambios o modificaciones tanto en el aspecto técnico como en el de utilización. La descripción de los mismos no puede, bajo ningún concepto, revestir un carácter contractual.

Recomendaciones preliminares

Esta guía simplificada describe la puesta en servicio mínima para la configuración de fábrica del variador.

Todas las funciones, parámetros y fallos descritos en este documento se refieren a la configuración de fábrica. Si esta configuración es modificada con alguno de los menús CtL-, FUN- o FLt-, los resultados pueden ser diferentes.

El CD-ROM suministrado con el variador incluye una descripción completa de las recomendaciones y de todos los menús de configuración.

Antes de poner el variador en tensión y configurarlo



- Compruebe que la tensión de red es compatible con el rango de tensión de alimentación del variador. Existe el riesgo de destrucción si no se respeta la tensión de la red.
- Deje las entradas lógicas sin tensión (estado 0) para evitar que el variador arranque inesperadamente. Por defecto, al salir de los menús de configuración, toda entrada asignada a una orden de marcha provocará el arranque inmediato del motor.

Ajuste de usuario y ampliación de las funciones

En caso necesario, el display y los botones permiten modificar los ajustes y ampliar las funciones. El parámetro FCS del menú drC- hace posible el **retorno al ajuste de fábrica**.

Hay tres tipos de parámetros:

- visualización: valores que muestra el variador,
- ajustes: modificables tanto en funcionamiento como cuando está parado,
- configuración: modificables únicamente cuando está parado y no está frenando. Pueden visualizarse en funcionamiento.



- **Asegúrese de que los cambios de ajustes durante el funcionamiento no comportan riesgo. Es preferible efectuarlos cuando el variador está parado.**

Arranque

Importante: (con el ajuste de fábrica) Cuando se produce una puesta en tensión o una reinicialización de fallo bien manual, o bien tras una orden de parada, sólo arrancará el motor una vez que se han reiniciado los órdenes "adelante" y "atrás". Por defecto, el display muestra el mensaje "nst", pero el variador no arranca.

Prueba en motor de baja potencia o sin motor

Con el ajuste de fábrica, la detección de pérdida de fase del motor está activada. Para comprobar el variador en un entorno de prueba o de mantenimiento, y sin tener que recurrir a un motor equivalente al calibre del variador (en particular para los variadores de grandes potencias), desactive la detección de fase del motor y configure la ley tensión/frecuencia $U_{ft} = L$ (consulte el CD-ROM).

Uso en una red IT

Red IT: Neutro aislado o impedante.

Utilice un dispositivo de control de aislamiento compatible con cargas no lineales: por ejemplo, del tipo XM200 de la marca Merlin Gerin.

Los ATV 31●●●M2 y N4 incluyen filtros RFI integrados. Para el uso en redes IT, es necesario desconectar estos filtros.

Consulte el CD-ROM suministrado con el variador.

Etapas de la instalación

1 - Recepción del variador

- Asegúrese de que la referencia del variador que aparece inscrita en la etiqueta pertenece a la factura de entrega correspondiente a la orden de pedido.
- Abra el embalaje y compruebe que el Altivar 31 no ha sufrido daños durante el transporte.

2 - Compruebe que la tensión de la red es compatible con el rango de alimentación del variador (véase la placa de características del variador)



- Existe el riesgo de destrucción del variador si no se respeta la tensión de la red

3 - Fije el variador

4 - Conecte al variador:

- la red de alimentación, asegurándose de que:
 - **se encuentra en el rango de tensión del variador.**
 - **está sin tensión.**
- el motor, asegurándose de que la conexión de motor corresponde a la tensión de la red,
- el mando, a través de las entradas lógicas,
- la consigna de velocidad, a través de las entradas lógicas o analógicas.

5 - Ponga en tensión el variador sin dar la orden de marcha

6 - Configure:

La frecuencia nominal (bFr) del motor en caso de que no sea de 50 Hz.

7 - Configure en el menú drC-:

Los parámetros del motor, si la configuración de fábrica del variador no es adecuada.

8 - Configure en el menú I-O-:

Si la configuración de fábrica del variador no es la adecuada se puede configurar el modo de control: 3 hilos o 2 hilos por transición, 2 hilos por nivel, 2 hilos por nivel con prioridad de giro adelante, o bien control local para la gama ATV31●●●A.



Es necesario comprobar que las funciones programadas son compatibles con el esquema de cableado utilizado.

9 - Ajuste en el menú SET-:

- los parámetros ACC (Aceleración) y dEC (Deceleración),
- los parámetros LSP (Mínima velocidad cuando la consigna es nula) y HSP (Máxima velocidad cuando la consigna es máxima),
- el parámetro lTh (Protección térmica del motor).

10 - Arranque

Consejos prácticos

- **El retorno a los ajustes de fábrica** siempre es posible con el parámetro FCS (especifique FCS = InI), en los menús drC- (página 60) o I-O- (página 61).
- El autoajuste, que se efectúa con el parámetro tUn del menú drC- (página 59), permite obtener rendimientos óptimos en precisión y en tiempo de respuesta.

Configuración de fábrica

El Altivar 31 se entrega preajustado de fábrica para las condiciones de uso más habituales:

- Visualización: variador listo (rdY) con el motor parado y frecuencia del motor en marcha.
- Frecuencia del motor (bFr): 50 Hz.
- Aplicación de par constante, control vectorial de flujo sin captador (UFT = n).
- Modo de paro normal en rampa de deceleración.
- Modo de paro por fallo: rueda libre
- Rampas lineales (ACC, dEC): 3 segundos.
- Mínima velocidad (LSP): 0 Hz.
- Máxima velocidad (HSP): 50 Hz.
- Corriente térmica del motor (Ith) = corriente nominal del motor (valor según el calibre del variador).
- Corriente de frenado por inyección en la parada (SdC1) = 0,7 x corriente nominal del variador, durante 0,5 segundos.
- Adaptación automática de la rampa de deceleración cuando hay sobretensión en el frenado.
- Sin re arranque automático después de un fallo.
- Frecuencia de corte 4 kHz.
- Entradas lógicas:
 - LI1, LI2 (2 sentidos de marcha): control 2 hilos por transición, LI1 = marcha adelante, LI2 = marcha atrás, inactivas en los ATV 31●●●●●A (no asignadas).
 - LI3, LI4: 4 velocidades preseleccionadas (velocidad 1 = consigna de velocidad o LSP, velocidad 2 = 10 Hz, velocidad 3 = 15 Hz, velocidad 4 = 20 Hz).
 - LI5 - LI6: inactivas (no asignadas).
- Entradas analógicas:
 - AI1: consigna de velocidad 0-10 V, inactiva en los ATV 31●●●●●A (no asignada).
 - AI2: consigna sumatoria de velocidad 0±10 V.
 - AI3: 4-20 mA inactiva (no asignada).
- Relé R1: el contacto se abre en caso de fallo (o si el variador está sin tensión)
- Relé R2: inactivo (no asignado).
- Salida analógica AOC: 0-20 mA, inactiva (no asignada).

Gama ATV 31●●●●●A

Los ATV 31●●●●●A con ajustes de fábrica se suministran con el control local activado: los botones RUN y STOP y el potenciómetro del variador están activos. Las entradas lógicas LI1 y LI2, así como la entrada analógica AI1, están inactivas (no asignadas).

En caso de que los valores mencionados sean compatibles con la aplicación, puede utilizarse el variador sin modificar los ajustes.

Sustitución de un ATV 28 por un ATV 31

La siguiente tabla indica la correspondencia de las bornas de control entre los dos modelos de variadores.

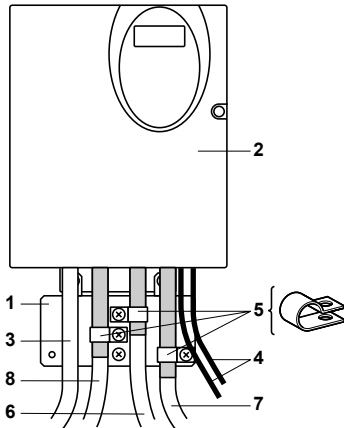
Bornas de control ATV 28	Función en ajuste de fábrica	Bornas de control ATV 31	Función en ajuste de fábrica
R1A - R1B - R1C	Relé de fallo	R1A - R1B - R1C	Relé de fallo
R2A - R2C	Consigna de velocidad alcanzada	R2A - R2C	No asignada
COM	0 V	COM	0 V
AI1 (0 -10 V)	Consigna velocidad	AI1 (0 -10 V)	Consigna velocidad
+10 V	+10 V	10 V	+10 V
AI2 (0 -10 V)	Consigna sumatoria de velocidad	AI2 (0 - ± 10 V)	Consigna sumatoria de velocidad
AIC (X - Y mA)	No asignada	AI3 (X - Y mA)	No asignada
AO	Frecuencia del motor	AOC/AOV	No asignada
LI1 - LI2	Marcha adelante/atrás	LI1 - LI2	Marcha adelante/atrás
LI3 - LI4	Velocidades preseleccionadas	LI3 - LI4	Velocidades preseleccionadas
+24 V	+24 V	24 V	+24 V

Compatibilidad electromagnética

Principio

- Equipotencialidad de "alta frecuencia" de las masas entre el variador, el motor y las pantallas de los cables.
- Uso de cables apantallados con pantalla conectada a tierra, en todo su perímetro, en los dos extremos de los cables del motor **6**, la resistencia de frenado eventual **8** y el control/mando **7**. En parte del recorrido, dicha pantalla se puede realizar con tubos o con conductos metálicos con la condición de que no se produzcan discontinuidades. En caso de borneros intermedios, éstos deben estar en una caja metálica apantallada CEM.
- Aleje el cable de alimentación (red) del cable del motor tanto como sea posible.

Plano de instalación (ejemplo)



- 1 Plano de tierra en chapa incluido con el variador; para montarlo sobre éste según muestra el dibujo.
- 2 Altiyar 31
- 3 Hilos o cable de alimentación no apantallados.
- 4 Hilos no apantallados para la salida de los contactos de los relés.
- 5 Fijación y conexión a tierra de las pantallas de los cables **6**, **7** y **8** lo más cerca posible del variador:
 - pele las pantallas,
 - utilice abrazaderas metálicas inoxidable de un tamaño adecuado sobre las partes peladas de las pantallas para la fijación a la chapa **1**.Las pantallas deben estar lo suficientemente apretadas a la chapa para que los contactos sean correctos.
- 6 Cable apantallado para la conexión del motor. Para los variadores de 0,18 a 1,5 kW, si la frecuencia de corte es superior a 12 kHz, utilice cables de baja capacidad: 130 pF (picoFarad) máx. por metro.
- 7 Cable apantallado para conectar el control/mando. Cuando sean necesarios muchos conductores, utilice los de pequeña sección (0,5 mm²).
- 8 Cable apantallado para conectar la resistencia de frenado eventual.

Nota:

- Si se utiliza un filtro de entrada adicional, éste se monta en el variador y se conecta directamente a la red mediante un cable no apantallado. La conexión **3** al variador se realiza entonces mediante el cable de salida del filtro.
- Aunque se realice la conexión equipotencial HF de las masas entre el variador, el motor y las pantallas de los cables es necesario conectar los conductores de protección PE (verde-amarillo) a los bornes previstos a tal efecto sobre cada uno de los aparatos.

Funciones del display y de las teclas

- 4 visualizadores de 7 segmentos
- LED rojo "bus CC en tensión"
- Para pasar al menú o al parámetro previo o para aumentar el valor mostrado
- Para pasar al menú o al parámetro siguiente o para disminuir el valor mostrado
- 2 indicadores de estado CANopen
- Para salir de un menú o de un parámetro o para desechar el valor mostrado y volver al valor anterior grabado en la memoria
- "Para entrar en un menú o en un parámetro o para registrar el parámetro o el valor mostrado"

Sólo para ATV 31●●●●●●●●A

- Potenciómetro de consigna, activo si el parámetro Fr1 del menú Ctl- está configurado en AIP
- Botón RUN: controla la orden de inicio de rotación del motor en el giro adelante si el parámetro tCC del menú I-O se ha configurado en LOC.
- Botón STOP/RESET:
 - Permite reinicializar los fallos.
 - Siempre puede controlar la parada del motor.
 - Si tCC (menú I-O) no está configurado en LOC, la parada se realiza en rueda libre.
 - Si tCC (menú I-O) está configurado en LOC, la parada se realiza en rampa, pero si el frenado por inyección está en curso, se realiza en rueda libre.



- Al pulsar el botón ▲ o ▼ no se graba en memoria el valor elegido.
- Si se pulsa de forma continua (>2 s) ▲ o ▼, se obtiene un desplazamiento rápido.

Grabación en memoria y registro de los valores mostrados: (ENT)

Al grabar un valor en la memoria, el display parpadea.

Visualización normal si no hay fallos y no está en puesta en servicio:

- 43.0: Visualización del parámetro seleccionado en el menú SUP- (por defecto: frecuencia motor).
- En caso de limitación de la corriente, el parámetro visualizado parpadea.
- init: Secuencia de inicialización.
- rdY: Variador listo.
- dcb: Frenado por inyección de corriente continua en curso.
- nSt: Parada en rueda libre.
- FSt: Parada rápida.
- tUn: Autoajuste en curso.

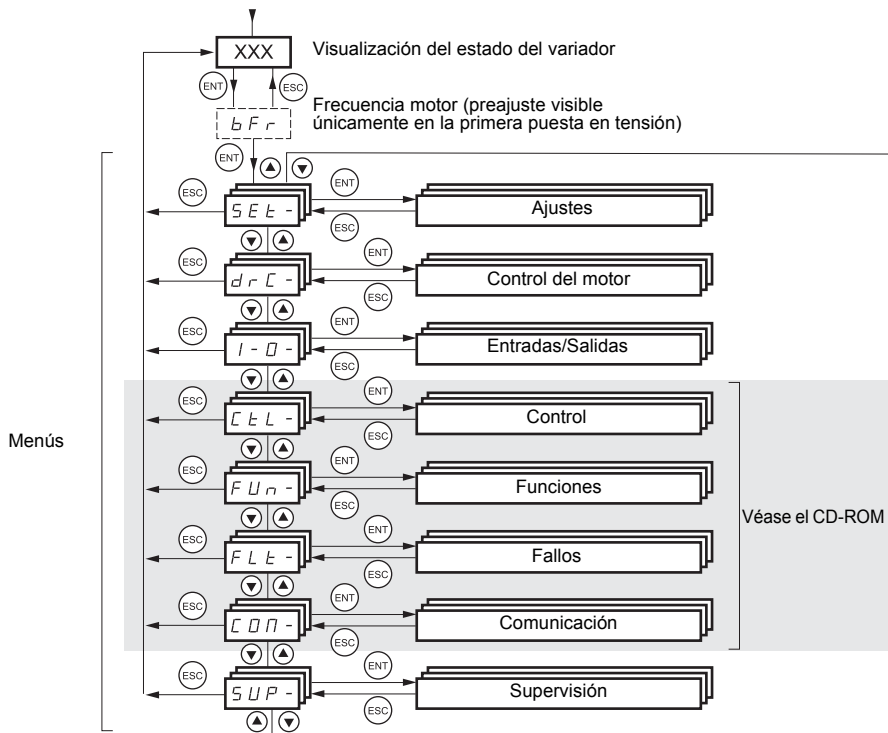
En caso de fallo, el código de fallo aparece parpadeando.

Opción terminal remoto

Consulte el CD-ROM.

Acceso a los menús

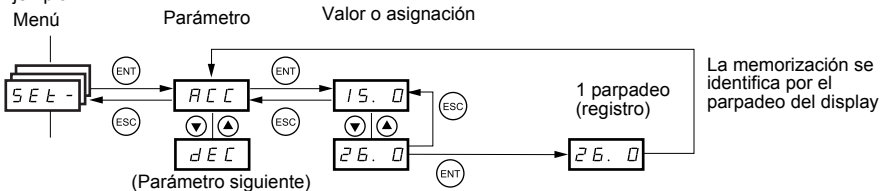
Puesta en tensión



Los códigos de los menús se diferencian de los códigos de los parámetros por un guión a la derecha. Ejemplo: menú SEt-, parámetro ACC.

Grabación en memoria y registro de los valores mostrados: ENT

Ejemplo:



Configuración del parámetro bFr

Este parámetro sólo puede modificarse con el variador en parado.

Cód.	Descripción	Rango de ajuste	Ajuste de fábrica
<i>bFr</i>	Frecuencia estándar de motor		50
	Este parámetro sólo aparece en este menú en la primera puesta en tensión. Siempre se puede modificar en el menú drC-. 50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA Este parámetro modifica los preajustes de los parámetros: HSP (página 56), Ftd (página 58), FrS (página 58) y tFr (página 59).		

Menú Ajustes SET-


Los parámetros de ajuste se pueden modificar con el motor en marcha o parado.



Asegúrese de que los cambios durante el funcionamiento no comportan riesgo.
Es preferible efectuarlos con el motor parado.

Cód.	Descripción	Rango de ajuste	Ajuste de fábrica
<i>ACC</i> <i>DEC</i>	Tiempos de rampas de aceleración y deceleración	0,1 a 999,9 s 0,1 a 999,9 s	3 s 3 s
	Definidos para acelerar y decelerar entre 0 y la frecuencia nominal FrS (parámetro del menú drC-). Asegúrese de que el valor de dEC no es demasiado bajo con respecto a la carga que se va a detener.		
<i>LSP</i>	Mínima velocidad	0 a HSP	0 Hz
	(Frecuencia del motor con consigna mín.)		
<i>HSP</i>	Máxima velocidad	LSP a tFr	bFr
	(Frecuencia del motor con consigna máx.): asegúrese de que este ajuste conviene al motor y a la aplicación.		
<i>lth</i>	Protección térmica del motor (corriente térmica máx.)	0 a 1,5 In (1)	Según el calibre del variador
	Ajuste lth a la corriente nominal que figura en la placa de características del motor. Para eliminar la protección térmica, consulte el CD-ROM.		
<i>UFR</i>	Compensación RI/Boost de tensión	0 a 100%	20%
	Permite optimizar el par a velocidad muy baja (aumente el valor de UFR en caso de par insuficiente). Asegúrese de que el valor de UFR no es demasiado elevado con el motor en caliente (riesgo de inestabilidad).		
	Si se modifica el valor de Uft (página 59), UFR vuelve a su ajuste de fábrica (20%).		

(1) In corresponde a la corriente nominal del variador que se indica en el catálogo y en la etiqueta de características del variador.

Cód.	Descripción	Rango de ajuste	Ajuste de fábrica
<i>FLG</i>	Ganancia del bucle de frecuencia	1 a 100%	20
	Sólo se puede acceder al parámetro si UfT (página 61) = n o nLd. El parámetro FLG ajusta el seguimiento de la rampa de velocidad en función de la inercia de la máquina accionada. Valor demasiado bajo: prolongación del tiempo de respuesta. Valor demasiado elevado: rebasamiento de velocidad, inestabilidad.		
<i>SEF</i>	Estabilidad del bucle de frecuencia	1 a 100%	20
	Sólo se puede acceder al parámetro si UfT (página 61) = n o nLd. Valor demasiado bajo: rebasamiento de velocidad, inestabilidad. Valor demasiado elevado: prolongación del tiempo de respuesta.		
<i>SLP</i>	Compensación de deslizamiento	0 a 150%	100
	Sólo se puede acceder al parámetro si UfT (página 61) = n o nLd. Permite ajustar la compensación de deslizamiento en torno al valor fijado por la velocidad nominal del motor. En las placas de características de los motores las indicaciones de velocidad no son siempre exactas. • Si el deslizamiento ajustado es < el deslizamiento real: el motor no gira a la velocidad correcta en el régimen establecido. • Si el deslizamiento ajustado es > el deslizamiento real: el motor está sobrecompensado y la velocidad es inestable.		
<i>EDCI</i>	Tiempo de inyección automática de corriente continua en la parada	0,1 a 30 s	0,5 s
<i>SDCI</i>	Intensidad de la corriente de inyección automática en la parada	0 a 1,2 ln (1)	0,7 ln (1)
	 Asegúrese de que el motor admite esta corriente sin sobrecalentamiento.		
<i>EDC2</i>	2º tiempo de inyección de corriente continua automática a la parada Véase el CD-ROM.	0 a 30 s	0 s
<i>SDC2</i>	2ª intensidad de la corriente de inyección automática a la parada Véase el CD-ROM.	0 a 1,2 ln (1)	0,5 ln (1)
<i>JPF</i>	Frecuencias ocultas	0 a 500	0 Hz
	Impide el funcionamiento prolongado en un rango de frecuencias de ± 1 Hz alrededor de JPF. Esta función permite eliminar las velocidades críticas que comporten resonancia. El ajuste a 0 desactiva la función.		
<i>JF2</i>	2ª frecuencia oculta	0 a 500	0 Hz
	Impide el funcionamiento prolongado en un rango de frecuencias de ± 1 Hz alrededor de JF2. Esta función permite eliminar las velocidades críticas que comporten resonancia. El ajuste a 0 desactiva la función.		
<i>SP2</i>	2ª velocidad preseleccionada.	0,0 a 500,0 Hz	10 Hz
<i>SP3</i>	3ª velocidad preseleccionada.	0,0 a 500,0 Hz	15 Hz
<i>SP4</i>	4ª velocidad preseleccionada.	0,0 a 500,0 Hz	20 Hz
<i>CLI</i>	Limitación de corriente	0,25 a 1,5 ln (1)	1,5 ln (1)
	Permite limitar el par y el calentamiento del motor.		

(1) ln corresponde a la corriente nominal del variador que se indica en el catálogo y en la etiqueta de características del variador.

Cód.	Descripción	Rango de ajuste	Ajuste de fábrica
t L 5	Tiempo de funcionamiento a mínima velocidad	0 a 999,9 s	0 (sin límite de tiempo)
	Después de estar funcionando en LSP durante el tiempo establecido, la parada del motor se genera automáticamente. El motor reanuda si la referencia de frecuencia es superior a LSP y si hay una orden de marcha activa. Atención: el valor 0 corresponde a un tiempo ilimitado de funcionamiento.		
F t d	No utilizado. Véase el CD-ROM.		
t t d	No utilizado. Véase el CD-ROM.		
L t d	No utilizado. Véase el CD-ROM.		
5 d 5	No utilizado. Véase el CD-ROM.		
5 F r	Frecuencias de corte	2,0 a 16 kHz	4 kHz
	También se puede acceder a este parámetro en el menú drC-.		

Menú de control del motor drC-


Los parámetros sólo se pueden modificar en parado (sin orden de marcha), excepto tUn, que puede provocar la puesta en tensión del motor.

Para optimizar el rendimiento del arrastre:


- introduzca los valores que figuran en la placa de características del motor en el menú accionamiento,
- ejecute un autoajuste (en un motor asíncrono estándar).

Cód.	Descripción	Rango de ajuste	Ajuste de fábrica
b F r	Frecuencia estándar de motor		50
	50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA Este parámetro modifica los preajustes de los parámetros: HSP (página 56), Ftd (página 58), FrS (página 58) y tFr (página 59).		
U n 5	Tensión nominal del motor que aparece en la placa de características	Según calibre del variador	Según calibre del variador
F r 5	Frecuencia nominal del motor que aparece en la placa de características	10 a 500 Hz	50 Hz
	El ajuste de fábrica es de 50 Hz, y es sustituido por un preajuste de 60 Hz si bFr se establece en 60 Hz.		
n L r	Corriente nominal del motor que figura en la placa de características	0,25 a 1,5 In (1)	Según calibre del variador
n 5 P	Velocidad nominal del motor que aparece en la placa de características	0 a 32760 rpm	Según calibre del variador
	0 a 9999 rpm y luego 10,00 a 32,76 krpm Si la placa de características no indica la velocidad nominal, consulte el CD-ROM.		
L D 5	Coseno de ángulo de desfase del motor, que figura en la placa de características	0,5 a 1	Según calibre del variador
r 5 L	Dejar en nO o consultar el CD-ROM.		nO

(1) In corresponde a la corriente nominal del variador que se indica en el catálogo y en la etiqueta de características del variador.

Cód.	Descripción	Rango de ajuste	Ajuste de fábrica
<i>tUn</i>	Autoajuste del control del motor		nO
	<p>Es obligatorio configurar correctamente todos los parámetros del motor (UnS, FrS, nCr, nSP y COS) antes de realizar el autoajuste.</p> <p>nD: Autoajuste no realizado.</p> <p>YES: El autoajuste se realiza cuando es posible hacerlo, puesto que el parámetro pasa automáticamente a dOnE o nO en caso de fallo (visualización del fallo tnF).</p> <p>dOnE: Uso de los valores proporcionados por el autoajuste anterior.</p> <p>rUn: El autoajuste se realiza cada vez que hay una orden de marcha.</p> <p>POn: El autoajuste se realiza cada vez que hay una puesta en tensión.</p> <p>L1aL1B: El autoajuste se realiza en el momento de la transición 0 → 1 de una entrada lógica asignada a esta función.</p> <p>Atención: El autoajuste tiene lugar únicamente si no hay ninguna orden activada. El proceso de autoajuste puede durar de 1 a 2 segundos. No lo interrumpa y espere a visualizar "dOnE" o "nO".</p> <p> Durante el autoajuste, la corriente nominal recorre el motor.</p>		
<i>tUS</i>	Estado del autoajuste (información, no parametrizable)		tAb
	<p>tAb: Se utiliza el valor por defecto de la resistencia del estator para controlar el motor.</p> <p>PEnd: El autoajuste se ha solicitado pero todavía no se ha efectuado.</p> <p>PrDG: Autoajuste en curso.</p> <p>FRIL: El autoajuste ha fallado.</p> <p>dOnE: Se utiliza la resistencia del estator medida por la función de autoajuste para controlar el motor.</p>		
<i>UFL</i>	Elección del tipo de ley tensión/frecuencia		n
	<p>L: Par constante para motores en paralelo o motores especiales</p> <p>P: Par variable: aplicaciones de bombas y ventiladores</p> <p>n: Control vectorial del flujo sin captador para aplicaciones de par constante</p> <p>nLd: Ahorro energético, para aplicaciones de par variable sin necesidades dinámicas importantes (comportamiento cercano a la ley P en vacío y a la ley n en carga).</p>		
<i>nrd</i>	Frecuencia de corte aleatoria		YES
	<p>YES: Frecuencia con modulación aleatoria</p> <p>nD: Frecuencia fija</p> <p>La modulación de frecuencia aleatoria evita los posibles ruidos de resonancia que pueden producirse con una frecuencia fija.</p>		
<i>5Fr</i>	Frecuencia de corte (1)	2,0 a 16 kHz	4 kHz
	<p>La frecuencia se puede ajustar para reducir el ruido del motor.</p> <p>Si la frecuencia se ajusta a más de 4 kHz, en caso de sobrecalentamiento el variador disminuirá automáticamente la frecuencia de corte, y la restablecerá cuando su temperatura vuelva a ser normal.</p>		
<i>tFr</i>	Frecuencia máxima de salida	10 a 500 Hz	60 Hz
	<p>El ajuste de fábrica es de 60 Hz, y es sustituido por un preajuste de 72 Hz si bFr se establece en 60 Hz</p>		
<i>5SL</i>	Eliminación del filtro del bucle de velocidad		nO
	<p>nD: El filtro del bucle de velocidad permanece activo (evita los rebasamientos de consigna).</p> <p>YES: El filtro del bucle de velocidad se elimina (en las aplicaciones con posicionamiento, implica un tiempo de respuesta reducido, con un posible rebasamiento de consigna).</p>		


(1) Parámetro igualmente accesible en el menú de ajuste SET-

Cód.	Descripción	Rango de ajuste	Ajuste de fábrica
5 C 5	Grabación de la configuración (1) <i>n 0</i> : Función inactiva. <i>5 E r 1</i> : Efectúa una grabación de la configuración en curso (excepto el resultado del autoajuste) en la memoria EEPROM. SCS vuelve a pasar automáticamente a n0 en el momento en que se ha efectuado la grabación. Esta función permite conservar una configuración de reserva además de la configuración en curso. En los variadores salidos de fábrica, la configuración en curso y la configuración guardada se inicializan a la configuración de fábrica.		n0
F C 5	Retorno al ajuste de fábrica/Recuperación de la configuración (1) <i>n 0</i> : Función inactiva. <i>r E C 1</i> : La configuración en curso pasa a ser igual a la configuración guardada anteriormente por SCS = Strl. Sólo se puede ver rECI si se ha efectuado una grabación. FCS vuelve a pasar automáticamente a n0 en el momento en que se ha efectuado la grabación. <i>1 n 1</i> : La configuración en curso pasa a ser idéntica al ajuste de fábrica. FCS vuelve a pasar automáticamente a n0 en el momento en que se ha efectuado la grabación.		n0
 Para que se tengan en cuenta rECI e InI, es preciso pulsar de forma continua (2 s) la tecla ENT.			

(1) SCS y FCS son accesibles desde varios menús de configuración, pero se refieren al conjunto de menús y parámetros.

Menú Entradas/Salidas I-O-

Los parámetros sólo pueden modificarse en parado, sin orden de marcha.

Cód.	Descripción	Ajuste de fábrica
E C C	Control 2 hilos/3 hilos (tipo de control)	2C ATV31●●●A: LOC
Configuración del control: <i>2 C</i> = control 2 hilos <i>3 C</i> = control 3 hilos <i>L 0 C</i> = control local (RUN/STOP/RESET del variador) sólo para ATV31●●●A.		
Control 2 hilos: El estado abierto o cerrado de la entrada controla la marcha o la parada. Control 3 hilos (control por pulsos): Un pulso "adelante" o "atrás" es suficiente para controlar el arranque, un pulso de "parada" es suficiente para controlar la parada. Véase el CD-ROM.		
En ATV31●●●A, la reconfiguración de tCC = 2C reasigna las entradas LI1 (marcha adelante) y LI2 (marcha atrás). El botón RUN del variador se desactiva, pero la referencia de velocidad sigue siendo la que indica el potenciómetro. Es posible desactivar el potenciómetro y asignar la consigna de velocidad a la entrada analógica AI1, configurando el parámetro Fr1 = AI1 en el menú CtL-. Véase el CD-ROM.		
 Para cambiar la asignación de tCC es necesario pulsar de forma continua (2 s) la tecla "ENT", con lo que las funciones siguientes vuelven al ajuste de fábrica: rSC, tCt y todas las funciones que afecten a las entradas lógicas.		

Cód.	Descripción	Ajuste de fábrica
t t t	Tipo de control 2 hilos (sólo se puede acceder al parámetro si tCC = 2C) <i>L E L</i> : El estado 0 ó 1 se tiene en cuenta para la marcha o la parada. <i>t r n</i> : Es necesario cambiar de estado (transición o flanco) para activar la marcha a fin de evitar un re arranque imprevisto tras una interrupción de la alimentación. <i>P F D</i> : El estado 0 ó 1 se tiene en cuenta para la marcha o la parada, pero la entrada de giro "adelante" siempre tiene prioridad sobre la entrada de giro "atrás".	trn
r r 5	Marcha atrás por entrada lógica Si rrS = nO, la marcha atrás permanece activa, por tensión negativa en AI2, por ejemplo. <i>n D</i> : No asignada <i>L I 2</i> : Entrada lógica LI2, accesible si tCC = 2C <i>L I 3</i> : Entrada lógica LI3, <i>L I 4</i> : Entrada lógica LI4, <i>L I 5</i> : Entrada lógica LI5 <i>L I 6</i> : Entrada lógica LI6.	si tCC = 2C: LI2 si tCC = 3C: LI3 si tCC = LOC: nO
C r L 3 C r H 3 A D I t d O r I r 2	Consulte el CD-ROM.	
S C 5 F C 5	Igual que el menú drC-, página 60.	

Menú de supervisión SUP-

Los parámetros son accesibles en marcha o en parado.

Ciertas funciones incluyen numerosos parámetros. Para facilitar la programación y evitar una tediosa serie de parámetros, estas funciones han sido agrupadas en submenús. Los submenús se identifican por un guión situado a la derecha de su código, como en los menús: LIF-, por ejemplo.

Cuando el variador está en marcha, el valor mostrado corresponde al valor de uno de los parámetros de supervisión. Por defecto, el valor asignado es la frecuencia de salida aplicada al motor (parámetro rFr).

Durante la visualización del valor del nuevo parámetro de supervisión deseado, es necesario pulsar una segunda vez la tecla "ENT" de forma continuada (2 segundos) para validar el cambio de parámetro y memorizarlo. Desde ese momento, será el valor de ese parámetro el que se visualizará en marcha (incluso tras una desconexión en tensión).

Si no se confirma la nueva selección pulsando por segunda vez la tecla "ENT" de forma continuada, se volverá al parámetro anterior después de la desconexión.

Cód.	Descripción	Rango de variación
L F r	Consigna de frecuencia para el control efectuado por el terminal integrado o por el terminal remoto	0 a 500 Hz
r P I	Consigna interna PI	0 a 100%

Estos parámetros sólo aparecen si la función ha sido validada.

Cód.	Descripción	Rango de variación
<i>F r H</i>	Consigna de frecuencia antes de rampa (en valor absoluto)	0 a 500 Hz
<i>r F r</i>	Frecuencia de salida aplicada al motor	- 500 Hz a + 500 Hz
<i>5 P d</i>	Frecuencia de salida en unidad seleccionada por el cliente Véase el CD-ROM.	
<i>L C r</i>	Corriente en el motor	
<i>∅ P r</i>	Potencia del motor 100% = Potencia nominal del motor	
<i>U L n</i>	Tensión de red (proporciona la tensión de red a través del bus CC, en régimen motor o en parado)	
<i>t H r</i>	Estado térmico del motor 100% = Estado térmico nominal 118% = Nivel "OLF" (sobrecarga motor)	
<i>t H d</i>	Estado térmico del variador 100% = Estado térmico nominal 118% = Nivel "OHF" (sobrecarga motor)	
<i>L F t</i>	Último fallo aparecido Véase Fallos - causas - soluciones, página 63	
<i>∅ t r</i>	Par motor 100% = Par nominal del motor	
<i>r t H</i>	Tiempo de funcionamiento	0 a 65530 horas
<i>C ∅ d</i>	Código de bloqueo del terminal Véase el CD-ROM	
<i>t U 5</i>	Estado del autoajuste <i>t R b</i> : Se utiliza el valor por defecto de la resistencia del estator para controlar el motor. <i>P E n d</i> : El autoajuste se ha solicitado pero todavía no se ha efectuado. <i>P r ∅ ∅</i> : Autoajuste en curso. <i>F R I L</i> : El autoajuste ha fallado. <i>d ∅ n E</i> : La gestión del arrastre utiliza la resistencia del estator medida por la función de autoajuste.	
<i>U d P</i>	Visualización de la versión de software del ATV31 P.ej.: 1102 = V1.1 IE02.	
<i>L I R -</i>	Funciones de las entradas lógicas Véase el CD-ROM.	
<i>R I R -</i>	Funciones de las entradas analógicas Véase el CD-ROM.	

Fallos - causas - soluciones

Asistencia a la manipulación, visualización de fallo

Si detecta anomalías en la puesta en servicio o durante la explotación, compruebe en primer lugar que las recomendaciones relativas a las condiciones ambientales, el montaje y las conexiones se han respetado.

El primer fallo que se detecta queda grabado en memoria y aparece parpadeando en la pantalla: el variador se bloquea y el contacto del relé de fallo (R1A - R1C o R2A - R2C) se abre.

El variador no arranca y no muestra ningún fallo

- Si no se muestra ningún mensaje en el display, compruebe que el variador reciba la alimentación correcta.
- Otros casos: consulte el CD-ROM.

Fallos que necesitan rearme

La causa del fallo debe eliminarse antes del rearme dejando sin tensión de alimentación al variador hasta que el display se apague y, seguidamente, poniéndolo de nuevo en tensión.

Fallo	Causa probable	Solución
C D F fallo CANopen	<ul style="list-style-type: none"> • interrupción de comunicación en bus CANopen 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique el bus de comunicación. • consulte la documentación específica.
C r F circuito de carga de condensadores	<ul style="list-style-type: none"> • fallo de control del relé de carga o resistencia de carga deteriorada 	<ul style="list-style-type: none"> • contacte al servicio técnico.
E E F fallo EEPROM	<ul style="list-style-type: none"> • fallo de memoria interno 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique las condiciones del entorno (compatibilidad electromagnética). • sustituya el variador.
I n F fallo interno	<ul style="list-style-type: none"> • fallo interno 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique las condiciones ambientales (compatibilidad electromagnética). • sustituya el variador.
L F F corte 4-20 mA	<ul style="list-style-type: none"> • pérdida de la consigna de 4-20 mA en la entrada AI3 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique la conexión en la entrada
D b F sobretensión en deceleración	<ul style="list-style-type: none"> • frenado demasiado brusco • carga arrastrante 	<ul style="list-style-type: none"> • aumente el tiempo de deceleración. • añada una resistencia de frenado en caso necesario. • consulte la función brA (en el CD-ROM).
D C F sobrecarga	<ul style="list-style-type: none"> • parámetros de los menús SET- y drC- incorrectos • inercia o carga demasiado alta • bloqueo mecánico 	<ul style="list-style-type: none"> • compruebe los parámetros de SET- y drC-. • compruebe el dimensionamiento motor/variador/carga. • compruebe el estado de la mecánica.
D H F sobrecarga del variador	<ul style="list-style-type: none"> • temperatura del variador demasiado elevada 	<ul style="list-style-type: none"> • compruebe la carga del motor, la ventilación del variador y las condiciones ambientales. Espere a que se enfríe para volver a arrancarlo.
D L F sobrecarga del motor	<ul style="list-style-type: none"> • disparo por corriente del motor demasiado elevada 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique los ajustes lth (página 56) de la protección térmica del motor y compruebe la carga del mismo. Espere a que se enfríe para volver a arrancarlo.

Fallo	Causa probable	Solución
D P F F corte de fase del motor	<ul style="list-style-type: none"> • corte de fase a la salida del variador • contactor aguas abajo abierto • motor sin cablear o de potencia demasiado baja • inestabilidades instantáneas de la corriente del motor 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique las conexiones del variador al motor. • en caso de utilizar un contactor aguas abajo, fije los parámetros OPL a OAC (consulte el CD-ROM, menú FLT-). • prueba con motor de baja potencia o sin motor: fije los parámetros OPL a nO (consulte el CD-ROM, menú FLT-). • compruebe y optimice los parámetros UFr (página 56), UnS y nCr (página 58), y efectúe un autoajuste mediante tUn (página 59).
D S F sobretensión	<ul style="list-style-type: none"> • tensión de red demasiado elevada • red perturbada 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique la tensión de red.
P H F corte de fase de la red	<ul style="list-style-type: none"> • corte de una fase • utilización de un ATV31 trifásico en red monofásica • carga con equilibrado <p>Esta protección actúa únicamente en carga.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • compruebe la conexión y los fusibles. • utilice una red trifásica. • inhíba el fallo por IPL = nO (consulte el CD-ROM)
S C F cortocircuito del motor	<ul style="list-style-type: none"> • cortocircuito o puesta a tierra en la salida del variador • corriente de fuga importante a tierra en la salida del variador en el caso de varios motores en paralelo. 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique los cables de conexión del variador al motor y el aislamiento del motor. • reduzca la frecuencia de corte. • añada inductancias en serie con el motor.
S L F fallo Modbus	<ul style="list-style-type: none"> • interrupción de comunicación en bus Modbus 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique el bus de comunicación. • consulte la documentación específica.
S O F sobrevelocidad	<ul style="list-style-type: none"> • inestabilidad • carga de accionamiento muy elevada 	<ul style="list-style-type: none"> • compruebe los parámetros del motor, la ganancia y la estabilidad. • añada una resistencia de frenado. • compruebe el dimensionamiento motor/variador/carga.
E n F error de autoajuste	<ul style="list-style-type: none"> • motor especial o motor de potencia no adaptada al variador • motor no conectado al variador 	<ul style="list-style-type: none"> • utilice la ley L o la ley P (UFT, página 59). • compruebe la presencia del motor durante el autoajuste. • en caso de utilizar un contactor aguas abajo, ciérrelo durante el autoajuste.

Fallos rearmados automáticamente a la desaparición de la causa

Fallo	Causa probable	Solución
C F F fallo de configuración	<ul style="list-style-type: none"> • la configuración actual es incoherente 	<ul style="list-style-type: none"> • vuelva al ajuste de fábrica o a la configuración guardada si es válida. Véase el parámetro FCS del menú drC- (página 60).
C F I fallo de configuración por enlace serie	<ul style="list-style-type: none"> • configuración no válida (la configuración cargada en el variador por enlace serie es incoherente) 	<ul style="list-style-type: none"> • compruebe la configuración previamente cargada. • cargue una configuración coherente.
U S F subtensión	<ul style="list-style-type: none"> • red sin potencia suficiente • bajada de tensión transitoria • resistencia de carga defectuosa 	<ul style="list-style-type: none"> • verifique la tensión y el parámetro de tensión. • contacte al servicio técnico.

Sommario

Consigli preliminari	66
Le fasi di installazione e messa in servizio	67
Configurazione di base	68
Sostituzione di un ATV 28 con un ATV 31	68
Compatibilità elettromagnetica	69
Funzioni del display e dei tasti	70
Accesso ai menu	71
Configurazione del parametro bFr	72
Menu regolazioni SET-	72
Menu controllo motore drC-	74
Menu Ingressi /uscite I-O-	76
Menu Visualizzazione SUP-	77
Difetti - cause - procedure di intervento	79

Il motore può essere fermato anche con variatore in funzione mediante annullamento dei comandi di marcia o del riferimento di velocità, sempre con il variatore alimentato. Se la sicurezza del personale impone di impedire eventuali riavviamenti intempestivi, il blocco elettronico è insufficiente: prevedere un dispositivo d'interruzione sul circuito di potenza.

Il variatore integra dei dispositivi di sicurezza che possono, in caso di guasto, comandare l'arresto del variatore e di conseguenza l'arresto del motore. Il motore può a sua volta subire un arresto per blocco meccanico. Gli arresti possono inoltre essere dovuti a variazioni di tensione e in modo particolare a interruzioni dell'alimentazione.

La scomparsa delle cause di arresto rischia di provocare un riavviamento che potrebbe costituire un pericolo per alcune macchine o impianti, in particolare per quelle che devono essere conformi alle normative in materia di sicurezza.

In questo caso è quindi importante che l'operatore si tuteli contro l'eventualità di un riavviamento utilizzando ad esempio un rilevatore di bassa velocità che, in caso di arresto non programmato del motore comandi l'interruzione dell'alimentazione del variatore.

L'installazione e la messa in servizio del variatore devono essere effettuate in conformità con quanto previsto dalle norme internazionali IEC e nazionali del Paese di utilizzo.

La messa in conformità spetta all'installatore che, per quanto concerne la Comunità Europea, deve rispettare, tra le altre normative, la direttiva EMC.

Il rispetto dei requisiti essenziali della direttiva EMC è condizionato naturalmente dall'applicazione di quanto previsto dal documento.

L'Altivar 31 deve essere considerato un componente poichè in base alle direttive europee (direttiva macchine e direttiva compatibilità elettromagnetica) non si tratta né di una macchina né di un apparecchio pronto all'impiego. Spetta all'utilizzatore finale garantire la conformità della sua macchina a tali norme.

Il variatore non deve essere utilizzato come dispositivo di sicurezza per le macchine che presentano un rischio per beni o persone (apparecchiature di sollevamento ad esempio).

I controlli di sovravelocità o di non controllo traiettoria devono essere in questo caso garantiti da dispositivi di sicurezza distinti e indipendenti dal variatore.

I prodotti e i materiali presentati in questo manuale sono in qualsiasi momento suscettibili di evoluzione o modifiche sia sul piano estetico che tecnico e d'impiego. La loro descrizione non può in alcun caso rivestire un aspetto contrattuale.

Consigli preliminari

Questa guida semplificata descrive la messa in servizio minima per la configurazione di base del variatore.

Tutti i funzionamenti, parametri e difetti descritti in questo documento si riferiscono alla configurazione di base. Se quest'ultima è stata modificata in uno dei menu Ctl-, FUN- o FLT-, è possibile che possano essere riscontrate delle differenze.

Il CD-rom fornito con il variatore comprende la descrizione completa.

Prima di alimentare e configurare il variatore



- Verificare che la tensione di rete sia compatibile con la gamma della tensione di alimentazione del variatore. Il mancato rispetto della tensione di rete può provocare danni irreversibili.
- Scollegare gli ingressi logici (stato 0) per evitare eventuali riavviamenti intempestivi. Di default, all'uscita dai menu di configurazione, l'assegnazione di un ingresso ad un ordine di marcia provoca l'avviamento immediato del motore.

Regolazione utente ed estensione delle funzioni

Se necessario il display e i pulsanti consentono la modifica delle regolazioni e l'estensione delle funzioni.

Il **ripristino della preregolazione di base** è facilmente effettuabile attraverso il parametro FCS del menu drC-.

I parametri sono di tre tipi:

- parametri di visualizzazione: valori visualizzati dal variatore
- parametri di regolazione: modificabili a motore fermo o in funzione
- parametri di configurazione: modificabili solo a motore fermo e non in frenatura. Visualizzabili in funzionamento



- Accertarsi che le modifiche delle regolazioni effettuate in funzionamento non presentino pericoli; si consiglia comunque di effettuarle preferibilmente a motore fermo.

Avviamento

Importante: nella preregolazione di base, in caso di messa in tensione o reset manuale dei difetti o ancora in seguito ad un comando di arresto, il motore può essere alimentato solo in seguito al reset dei comandi "avanti", "indietro". Di default il variatore visualizza "nst" ma non parte.

Prova su motore di debole potenza o senza motore

Nella preregolazione di base la funzione di rilevamento perdita di fase motore è attiva. Per verificare il variatore in condizioni di test o di manutenzione e senza ricorrere ad un motore di potenza equivalente al calibro del variatore (in particolare per i variatori di forte potenza), disattivare la funzione di rilevamento perdita di fase motore e configurare la legge tensione / frequenza $UFt = L$ (vedere CD-rom).

Utilizzo su rete IT

Rete IT: Rete.

Utilizzare un controllore permanente d'isolamento compatibile con i carichi non lineari: tipo XM200 di marchio Merlin Gerin, ad esempio.

I variatori ATV 31●●●●●M2 e N4 integrano dei filtri RFI. Per impiego su rete IT, è possibile scollegare i filtri dalla terra.

Consultare il CD-rom fornito con il variatore.

Le fasi di installazione e messa in servizio

1 - Ricevimento del variatore

- Accertarsi che il riferimento dell'avviatore riportato sull'etichetta sia conforme a quanto indicato sulla bolla di consegna e sull'ordine.
- Aprire l'imballo e verificare che l'Altivar 31 non sia stato danneggiato durante il trasporto.

2 - Verificare che la tensione di rete sia compatibile con la gamma di alimentazione del variatore (vedere la targhetta del variatore)



- Il mancato rispetto della tensione di rete può provocare danni irreversibili al variatore

3 - Fissare il variatore

4 - Collegare al variatore:

- la rete di alimentazione, assicurandosi che:
 - sia compatibile con la gamma di tensione del variatore
 - sia fuori tensione
- il motore, assicurandosi che gli avvolgimenti motore siano collegati secondo la tensione della rete di alimentazione
- il comando tramite gli ingressi logici
- la regolazione della velocità tramite gli ingressi logici o analogici

5 - Alimentare il variatore senza dare l'ordine di marcia

6 - Configurare:

La frequenza nominale (bFr) del motore, se diversa da 50 Hz.

7 - Configurare nel menu drC-:

I parametri motore, solo nel caso in cui la configurazione di base del variatore non sia adatta all'applicazione.

8 - Configurare nel menu I-O-:

Solo nel caso in cui la configurazione di base del variatore non sia adatta all'applicazione, il tipo di controllo: 3 fili, o 2 fili su transizione, o 2 fili su livello, o 2 fili su livello con priorità marcia avanti, o comando locale per ATV31●●●●●●●●A.



Si consiglia di accertarsi che le funzioni programmate siano compatibili con lo schema di cablaggio utilizzato.

9 - Regolare nel menu SET-:

- i parametri ACC (Accelerazione) e dEC (Decelerazione),
- i parametri LSP (Velocità minima quando il valore è zero) e HSP (Velocità massima quando il valore è al massimo),
- il parametro lH (Protezione termica motore),

10 - Avviare

Consigli pratici

- Il ripristino della prerogolazione di base è sempre possibile con il parametro FCS (impostare FCS = InI), nei menu drC- (pagina 76) o I-O- (pagina 77).
- L'autotuning, effettuabile con il parametro tUn del menu drC- (pagina 75), permette di ottenere prestazioni ottimali in precisione e tempi di risposta.

Configurazione di base

L'Altivar 31 è prerogolato di base per le condizioni d'impiego più comuni e frequenti:

- Visualizzazione: variatore pronto (rdY) a motore fermo e frequenza motore con motore in funzione.
- Frequenza motore (bFR): 50 Hz.
- Applicazione a coppia costante, controllo vettoriale del flusso senza rilevatore (UFT = n).
- Modo di arresto normale su rampa di decelerazione.
- Modo di arresto su difetto: ruota libera
- Rampe lineari (ACC, dEC): 3 secondi.
- Piccola velocità (LSP): 0 Hz.
- Grande velocità (HSP): 50 Hz.
- Corrente termica motore (Ith) = corrente nominale motore (valore in base al calibro del variatore).
- Corrente di frenatura con iniezione all'arresto (SdC1) = 0,7 x corrente nominale variatore, per 0,5 secondi.
- Adattamento automatico della rampa di decelerazione in caso di sovratensione alla frenatura.
- Nessun riavviamento automatico in seguito ad un difetto.
- Frequenza di commutazione 4 kHz.
- Ingressi logici:
 - LI1, LI2 (2 sensi di marcia): comando 2 fili su transizione, LI1 = marcia avanti, LI2 = marcia indietro, non attivi sui variatori ATV 31●●●●●A (non configurati).
 - LI3, LI4: 4 velocità preselezionate (velocità 1 = riferimento velocità o LSP, velocità 2 = 10 Hz, velocità 3 = 15 Hz, velocità 4 = 20 Hz).
 - LI5 - LI6: non attivi (non configurati).
- Ingressi analogici:
 - AI1: riferimento velocità 0-10 V, non attivo sugli ATV 31●●●●●A (non configurato).
 - AI2: riferimento sommatore velocità 0±10 V.
 - AI3: 4-20 mA non attivo (non configurato).
- Relè R1: il contatto si apre in caso di difetto (o di variatore fuori tensione)
- Relè R2: non attivo (non configurato).
- Uscita analogica AOC: 0-20 mA, non attiva (non configurata).

Gamma ATV 31●●●●●A

I variatori ATV 31●●●●●A prerogolati in fabbrica sono forniti con comando locale attivato: i pulsanti RUN, STOP e il potenziometro del variatore sono attivi. Gli ingressi logici LI1 e LI2 così come l'ingresso analogico AI1 non sono attivi (non configurati).

Se i valori sopra riportati sono compatibili con l'applicazione, il variatore è pronto per essere utilizzato senza dover procedere alla modifica delle regolazioni.

Sostituzione di un ATV 28 con un ATV 31

La tabella sottostante riporta la corrispondenza dei morsetti controllo tra i due modelli di variatori.

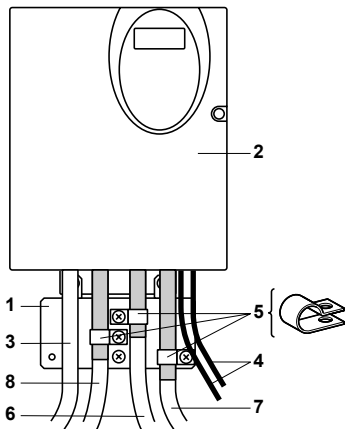
Morsetti di controllo ATV 28	Funzione prerogolaz. di base	Morsetti di controllo ATV 31	Funzione prerogolaz. di base
R1A - R1B - R1C	Relè di difetto	R1A - R1B - R1C	Relè di difetto
R2A - R2C	Riferimento velocità raggiunta	R2A - R2C	Non configurato
COM	0 V	COM	0 V
AI1 (0 - 10 V)	Riferimento velocità	AI1 (0 - 10 V)	Riferimento velocità
+ 10 V	+ 10 V	10 V	+ 10 V
AI2 (0 - 10 V)	Riferim. sommatore velocità	AI2 (0 - ± 10 V)	Riferim. sommatore velocità
AIC (X - Y mA)	Non configurato	AI3 (X - Y mA)	Non configurato
AO	Frequenza motore	AOC / AOV	Non configurato
LI1 - LI2	Marcia avanti / indietro	LI1 - LI2	Marcia avanti / indietro
LI3 - LI4	Velocità preselezionate	LI3 - LI4	Velocità preselezionate
+ 24 V	+ 24 V	24 V	+ 24 V

Compatibilità elettromagnetica

Principio

- Equipotenzialità "alta frequenza" delle masse tra il variatore, il motore e le schermature dei cavi.
- Utilizzo dei cavi schermati collegati alla massa a 360° ad entrambe le estremità per i cavi motore **6**, i cavi dell'eventuale resistenza di frenatura **8** e i cavi di comando **7**. La schermatura può essere realizzata su una parte del percorso con tubi o canaline metalliche a condizione che non vi sia discontinuità. In caso di morsettiere intermedie queste devono essere protette da un involucro metallico schermato EMC.
- Separare il più possibile il cavo di alimentazione (rete) dal cavo motore.

Schema d'installazione (esempio)



- 1 Piano di massa in lamiera fornito con il variatore, da montare su quest'ultimo, come illustrato dal disegno.
- 2 Altivar 31
- 3 Fili o cavo di alimentazione non schermati.
- 4 Fili non schermati per l'uscita dei contatti dei relè di sicurezza.
- 5 Fissaggio e messa a massa delle schermature dei cavi 6, 7 e 8 il più vicino possibile al variatore:
 - scoprire le schermature,
 - utilizzare collari in metallo inossidabile di dimensioni adatte, sulle parti scoperte delle schermature, per il fissaggio sulla lamiera 1.Le schermature devono essere sufficientemente serrate sulla lamiera affinché i contatti siano effettivi.
- 6 Cavo schermato per collegamento del motore. Per i variatori da 0,18 a 1,5 kW, se la frequenza di commutazione supera i 12 kHz, utilizzare dei cavi a bassa capacità lineare : 130 pF (picoFarad) max al metro.
- 7 Cavo schermato per collegamento del dispositivo di comando. Per gli impieghi che richiedono numerosi conduttori utilizzare sezioni ridotte (0,5 mm²).
- 8 Cavo schermato per collegamento dell'eventuale resistenza di frenatura.

Nota:

- In caso d'utilizzo d'un filtro d'ingresso supplementare questo sarà montato sotto al variatore e collegato direttamente alla rete con un cavo non schermato. Il collegamento al variatore viene quindi realizzato con il cavo di uscita del filtro.
- Il collegamento equipotenziale AF delle masse tra il variatore, il motore e le schermature dei cavi richiede comunque il collegamento dei conduttori di protezione PE (verde-giallo) agli appositi morsetti di ciascun apparecchio.

Funzioni del display e dei tasti

- 4 display "7 segmenti"
- Spia rossa "bus DC sotto tensione"
- Consente di passare al menu o al parametro precedente, o di aumentare il valore visualizzato
- Consente di passare al menu o al parametro successivo, o di diminuire il valore visualizzato
- 2 spie di stato CANopen
- Consente di uscire da un menu o da un parametro, o di lasciare il valore visualizzato per tornare al valore precedente in memoria
- Consente di entrare in un menu o in un parametro, o di salvare il parametro o il valore visualizzati

Solo per ATV 31 ●●●●●●●●A

- Potenzziometro di regolazione, attivo se il parametro Fr1 del menu Ctl resta configurato su AIP
- Pulsante RUN: comanda la messa in tensione del motore in marcia avanti, se il parametro tCC del menu I-O resta configurato su LOC
- Pulsante STOP/RESET
 - permette il reset dei difetti
 - può sempre comandare l'arresto del motore.
 - Se tCC (menu I-O) non è impostato su LOC, l'arresto avviene a ruota libera.
 - Se tCC (menu I-O) resta impostato su LOC, l'arresto avviene su rampa, ma se è in corso la frenatura con iniezione di cc, questo avverrà a ruota libera.



- Premendo i tasti ▲ o ▼ la scelta non viene memorizzata.
- Tenendo premuti (>2 s) i tasti ▲ o ▼ si ottiene uno scorrimento rapido dei valori.

Memorizzazione, registrazione della scelta visualizzata: tasto ENT

La memorizzazione è segnalata dal lampeggiamento del valore visualizzato

Visualizzazione normale con variatore non in difetto o in fase di messa in servizio:

- 43.0: Visualizzazione del parametro selezionato nel menu SUP (di default: frequenza motore).
In caso di limitazione di corrente, il valore visualizzato lampeggia.
- init: Sequenza d'inizializzazione
- rdY: Variatore pronto.
- dcb: Frenatura con iniezione di corrente continua in corso.
- nSt: Arresto a ruota libera.
- FSt: Arresto rapido
- tUn: Autotuning in corso.

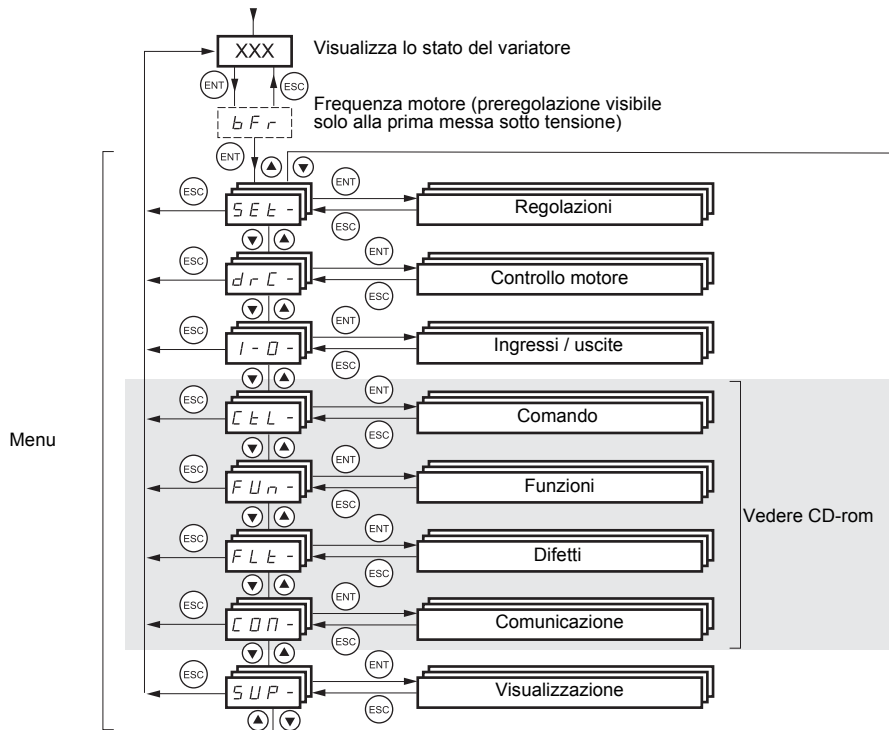
In caso di difetto questo viene visualizzato tramite lampeggiamento.

Opzione terminale remotato

Consultare il CD-rom.

Accesso ai menu

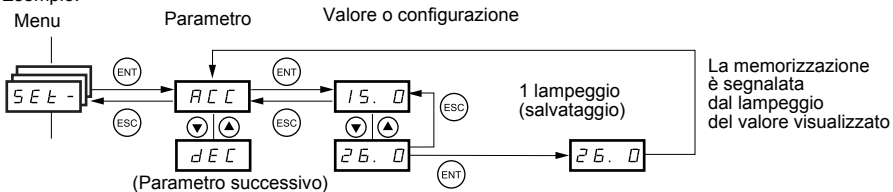
Messa sotto tensione



I codici dei menu sono divisi dai codici dei parametri con un trattino a destra. Esempio: menu SEt-, parametro ACC.

Memorizzazione, registrazione della scelta visualizzata : tasto ENT

Esempio:



Configurazione del parametro bFr

Questo parametro può essere modificato solo a motore fermo, variatore bloccato.

Cod.	Descrizione	Gamma di regolazione	Regolazione di base
<i>bFr</i>	Frequenza standard motore		50
	Questo parametro è visibile in questo caso solo alla prima messa sotto tensione. Resta sempre modificabile nel menu drC-. 50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA Questo parametro modifica le preregolazioni dei parametri: HSP pagina 72, Ftd pagina 74, FrS pagina 74 e tFr pagina 75.		

Menu regolazioni SEt-


I parametri di regolazione possono essere modificati sia in marcia che a motore fermo.



Accertarsi che le modifiche effettuate con motore in funzione non presentino alcun pericolo; si consiglia tuttavia di effettuarle preferibilmente a motore fermo.

Cod.	Descrizione	Gamma di regolazione	Regolaz. di base
<i>ACC</i> <i>DEC</i>	Tempo delle rampe di accelerazione e di decelerazione	da 0,1 a 999,9 s da 0,1 a 999,9 s	3 s 3 s
	Definiti per accelerare e decelerare passando da 0 alla frequenza nominale FrS e viceversa (parametro del menu drC-). Accertarsi che il valore di dEC non sia troppo basso rispetto al carico da fermare.		
<i>LSP</i>	Velocità minima	da 0 a HSP	0 Hz
	(Frequenza motore a riferimento min)		
<i>HSP</i>	Velocità massima	da LSP a tFr	bFr
	(frequenza motore a riferimento max): accertarsi che questa regolazione sia adatta al motore e all'applicazione.		
<i>IEH</i>	Protezione termica del motore - corrente termica max	da 0 a 1,5 In (1)	In base al calibro del variatore
	Regolare Ith all'intensità nominale indicata sulla targhetta del motore. Per disattivare la protezione termica, vedere il CD-rom.		
<i>UFR</i>	Compensazione RI / Boost di tensione	da 0 a 100 %	20 %
	Consente di ottimizzare la coppia a bassissima velocità (aumentare UFr in caso di debole coppia). Accertarsi che il valore di UFr non sia troppo alto con motore a caldo (rischio d'instabilità).		
	Se si modifica UFr (pagina 75) UFr torna alla pregolazione di base (20 %).		

(1) In corrisponde alla corrente nominale variatore indicata nel catalogo e sulla targhetta del variatore.

Cod.	Descrizione	Gamma di regolazione	Regolaz. di base
<i>FLG</i>	Guadagno dell'anello di frequenza	da 1 a 100 %	20
	Parametro accessibile solamente se UfT (pagina 75)=n o nLd Il parametro FLG regola la rampa di velocità in funzione dell'inerzia della macchina comandata. Valore troppo basso: prolungarsi del tempo di risposta. Valore eccessivo: superamento della velocità, instabilità.		
<i>SEF</i>	Stabilità dell'anello di frequenza	da 1 a 100 %	20
	Parametro accessibile solamente se UfT (pagina 75)=n o nLd Valore troppo basso: superamento della velocità, instabilità. Valore eccessivo: prolungarsi del tempo di risposta.		
<i>SLP</i>	Compensazione di scorrimento	da 0 a 150%	100
	Parametro accessibile solamente se UfT (pagina 75)=n o nLd Consente di regolare la compensazione di scorrimento intorno al valore fissato dalla velocità nominale del motore. Sulle targhe motore le velocità indicate non sono obbligatoriamente esatte. <ul style="list-style-type: none"> • Se lo scorrimento regolato è < scorrimento reale: il motore non gira alla velocità corretta al regime stabilito. • Se lo scorrimento regolato è > scorrimento reale: il motore è sovracompensato e la velocità è instabile. 		
<i>EDC1</i>	Tempo di iniezione corrente continua automatica all'arresto.	da 0,1 a 30 s	0,5 s
<i>SDC1</i>	Intensità della corrente d'iniezione automatica all'arresto	da 0 a 1,2 In (1)	0,7 In (1)
	 Accertarsi che il motore sia in grado di sopportare questa corrente senza surriscaldarsi.		
<i>EDC2</i>	2° tempo d'iniezione cc automatica all'arresto. Vedere CD-rom.	da 0 a 30 s	0 s
<i>SDC2</i>	2ª intensità della corrente d'iniezione automatica all'arresto. Vedere CD-rom.	da 0 a 1,2 In (1)	0,5 In (1)
<i>JPF</i>	Frequenza mascherata	da 0 a 500	0 Hz
	Impedisce un funzionamento prolungato su una gamma di frequenza di ± 1 Hz vicino a JPF. Questa funzione consente di eliminare una velocità critica che provocherebbe una risonanza. La regolazione a 0 disattiva la funzione.		
<i>JF2</i>	2ª frequenza mascherata	da 0 a 500	0 Hz
	Impedisce un funzionamento prolungato su una gamma di frequenza di ± 1 Hz vicino a JF2. Questa funzione consente di eliminare una velocità critica che provocherebbe una risonanza. La regolazione a 0 disattiva la funzione.		
<i>SP2</i>	2ª velocità preselezionata.	da 0,0 a 500,0 Hz	10 Hz
<i>SP3</i>	3ª velocità preselezionata.	da 0,0 a 500,0 Hz	15 Hz
<i>SP4</i>	4ª velocità preselezionata.	da 0,0 a 500,0 Hz	20 Hz
<i>CLI</i>	Limitazione di corrente	da 0,25 a 1,5 In (1)	1,5 In (1)
	Consente di limitare la coppia e il riscaldamento del motore.		

(1) In corrisponde alla corrente nominale variatore indicata nel catalogo e sulla targhetta del variatore.

Cod.	Descrizione	Gamma di regolazione	Regolaz. di base
<i>t L 5</i>	Tempo di funzionamento a piccola velocità	da 0 a 999,9 s	0 (nessun tempo)
	In seguito ad un funzionamento a LSP per un tempo prestabilito, l'arresto del motore viene comandato automaticamente. Il motore riavvia se il riferimento di frequenza è superiore a LSP e se è sempre presente un ordine di marcia. Attenzione: il valore 0 corrisponde ad un tempo illimitato.		
<i>F t d</i>	Non utilizzato, vedere cd-rom		
<i>t t d</i>	Non utilizzato, vedere cd-rom		
<i>C t d</i>	Non utilizzato, vedere cd-rom		
<i>S d 5</i>	Non utilizzato, vedere cd-rom		
<i>S F r</i>	Frequenza di commutazione	da 2,0 a 16 kHz	4 kHz
	Questo parametro è accessibile anche nel menu drC-.		

Menu controllo motore drC-

I parametri possono essere modificati solo a motore fermo, senza ordine di marcia, tranne tUn, che può provocare la messa sotto tensione del motore.

L'ottimizzazione delle prestazioni di funzionamento si ottiene:

- inserendo i valori indicati sulla targhetta del motore nel menu controllo,
- avviando un autotuning (su un motore asincrono standard).

Cod.	Descrizione	Gamma di regolazione	Regolaz. di base
<i>b F r</i>	Frequenza standard motore 50 Hz: IEC 60 Hz: NEMA Questo parametro modifica le prerogative dei parametri: HSP pagina 72, Ftd pagina 74, FrS pagina 74 e tFr pagina 75.		50
<i>U n 5</i>	Tensione nominale motore indicata sulla targhetta motore	In base al calibro del variatore	In base al calibro del variatore
<i>F r 5</i>	Frequenza nominale motore indicata sulla targhetta motore La prerogativa di base è 50 Hz, sostituita da un valore di 60 Hz se bFr è impostato a 60 Hz.	da 10 a 500 Hz	50 Hz
<i>n C r</i>	Corrente nominale motore indicata sulla targhetta motore	da 0,25 a 1,5 In (1)	In base al calibro del variatore
<i>n 5 P</i>	Velocità nominale motore indicata sulla targhetta motore da 0 a 9999 RPM quindi da 10.00 a 32.76 KRPM Se sulla targhetta non è riportata la velocità nominale, consultare il CD-rom.	da 0 a 32760 RPM	In base al calibro del variatore
<i>C 0 5</i>	Cos Phi motore indicato sulla targhetta motore	da 0,5 a 1	In base al calibro del variatore
<i>r 5 C</i>	Lasciare a nO oppure consultare il Cd Rom		nO

(1) In corrisponde alla corrente nominale variatore indicata nel catalogo e sulla targhetta del variatore.

Cod.	Descrizione	Gamma di regolazione	Regolaz. di base
<i>t U n</i>	<p>Autotuning del comando del motore</p> <p>Occorre che tutti i parametri motore (UnS, FrS, nCr, nSP, COS) siano correttamente configurati prima di procedere all'autotuning. <i>n D</i>: Autotuning non eseguito. <i>Y E S</i>: L'autotuning viene eseguito appena possibile, quindi il parametro passa automaticamente a dOnE o nO in caso di difetto (visualizzazione del difetto tnF). <i>d D n E</i>: Utilizzo dei valori forniti dal precedente autotuning. <i>r U n</i>: L'autotuning viene eseguito ad ogni ordine di marcia. <i>P D n</i>: L'autotuning viene eseguito ad ogni messa sotto tensione. <i>L 1 I a L 1 B</i>: L'autotuning viene eseguito al passaggio 0 → 1 di un ingresso logico assegnato a questa funzione. Attenzione: L'autotuning viene eseguito solo se non è attivo alcun comando. L'autotuning può durare da 1 a 2 secondi. Non interromperne l'esecuzione ed attendere che la visualizzazione passi a "dOnE" o a "nO".</p>  L'autotuning è effettuato alla corrente nominale motore.		nO
<i>t U S</i>	<p>Stato dell'autotuning (parametro a carattere informativo)</p> <p><i>t R b</i>: Il valore di default della resistenza storica viene utilizzato per comandare il motore. <i>P E n d</i>: L'autotuning è stato richiesto ma non ancora effettuato. <i>P r D G</i>: Autotuning in corso. <i>F R I L</i>: L'autotuning non è riuscito. <i>d D n E</i>: La resistenza storica misurata dalla funzione autotuning è utilizzata per comandare il motore.</p>		tAb
<i>U F t</i>	<p>Scelta del tipo di legge tensione / frequenza</p> <p><i>L</i>: Coppia costante per motori in parallelo o motori speciali <i>P</i>: Coppia variabile: applicazioni pompe e ventilatori <i>n</i>: Controllo vettoriale del flusso senza trasduttore per applicazioni a coppia costante <i>n L d</i>: Risparmio energetico, per applicazioni a coppia variabile senza necessità di dinamica importante (comportamento vicino alla legge P a vuoto e alla legge n in carico).</p>		n
<i>n r d</i>	<p>Frequenza di commutazione aleatoria</p> <p><i>Y E S</i>: Frequenza con modulazione aleatoria <i>n D</i>: Frequenza fissa La modulazione di frequenza aleatoria evita gli eventuali rumori di risonanza che potrebbero verificarsi ad una frequenza fissa.</p>		YES
<i>S F r</i>	<p>Frequenza di commutazione (1)</p> <p>La frequenza è regolabile per ridurre il rumore generato dal motore. Se la frequenza è regolata ad oltre 4 kHz, in caso di surriscaldamento il variatore riduce automaticamente la frequenza di commutazione ripristinandola quando la temperatura torna normale.</p>	da 2,0 a 16 kHz	4 kHz
<i>t F r</i>	<p>Frequenza massima di uscita</p> <p>La prerogolazione di base è 60 Hz, sostituita da un valore di 72 Hz se bFr è impostato a 60 Hz</p>	da 10 a 500 Hz	60 Hz
<i>S S L</i>	<p>Eliminazione del filtro dell'anello di velocità</p> <p><i>n D</i>: Il filtro dell'anello di velocità resta attivo (evita che venga superato il valore impostato). <i>Y E S</i>: Il filtro dell'anello di velocità è disattivato (per applicazioni con posizionamento comporta un tempo di risposta ridotto, con possibilità di superamento del valore impostato).</p>		nO


(1) Parametro accessibile anche nel menu regolazione SET-.

Cod.	Descrizione	Gamma di regolazione	Regolaz. di base
5 C 5	Salvataggio della configurazione (1) n 0: Funzione non attiva 5 E r I: Effettua un salvataggio della configurazione in corso (tranne il risultato dell'autotuning) nella memoria EEPROM. Terminato il salvataggio SCS torna automaticamente a n0. Questa funzione consente di conservare una configurazione di riserva oltre alla configurazione in corso. Nei variatori all'uscita dalla fabbrica entrambe le configurazioni (in corso e di salvataggio) sono inizializzate alla configurazione di base.		n0
F C 5	Ritorno alla preregolazione di base/Richiamo configurazione (1) n 0: Funzione non attiva r E C I: La configurazione in corso diventa identica alla configurazione salvata precedentemente con SCS = Strl. rECI è visibile solo se è stato effettuato un salvataggio. Terminata questa operazione FCS torna automaticamente a n0. I n I: La configurazione in corso diventa identica alla preregolazione di base. Terminata questa operazione FCS torna automaticamente a n0.  Per essere acquisiti rECI e InI richiedono una pressione prolungata (2 s) del tasto ENT.		n0

(1) SCS e FCS sono accessibili da diversi menu di configurazione, ma riguardano l'insieme di tutti i menu e parametri.

Menu Ingressi /uscite I-O-

I parametri possono essere modificati solo a motore fermo, senza ordine di marcia.

Cod.	Descrizione	Regolaz. di base
E C C	Comando 2 fili / 3 fili (Tipo di comando)	2C ATV31●●●●●A: LOC
	Configurazione del comando: 2 C = comando 2 fili 3 C = comando 3 fili L 0 C = comando locale (RUN / STOP / RESET del variatore) solo per ATV31●●●●●A. Comando 2 fili: Stato aperto o chiuso dell'ingresso che comanda la marcia o l'arresto. Comando 3 fili (Comando ad impulsi): un impulso "avanti" o "indietro" è sufficiente a comandare l'avviamento, un impulso "stop" è sufficiente a comandare l'arresto. Vedere il CD-rom. Sui variatori ATV31●●●●●A, la riconfigurazione di tCC = 2C riassegna gli ingressi LI1 (marcia avanti) e LI2 (marcia indietro). Il pulsante RUN del variatore torna ad essere non attivo, ma il riferimento di velocità è sempre dato dal potenziometro. E' possibile disattivare il potenziometro e assegnare il riferimento di velocità all'ingresso analogico AI1, configurando il parametro Fr1 = AI1 nel menu CtL-. Vedere il CD-rom.  Per modificare la configurazione di tCC è necessaria una pressione prolungata (2 s) del tasto "ENT", che provoca il ritorno alla preregolazione di base delle funzioni: rS, tCt e di tutte le funzioni che interessano gli ingressi logici.	

Cod.	Descrizione	Regolaz. di base
<i>t t t</i>	Tipo di comando 2 fili (parametro accessibile solo se tCC = 2C)	trn
	<p><i>L E L</i>: Lo stato 0 o 1 viene acquisito per la marcia o l'arresto. <i>t r n</i>: Una modifica di stato (transizione o fronte) è necessaria per attivare la marcia allo scopo di evitare un riavviamento intempestivo in seguito ad un'interruzione dell'alimentazione. <i>P F D</i>: Lo stato 0 o 1 viene acquisito per la marcia o l'arresto, ma l'ingresso "marcia avanti" ha sempre priorità sull'ingresso "marcia indietro".</p>	
<i>r r 5</i>	Marcia indietro mediante ingresso logico	se tCC = 2C: LI2 se tCC = 3C: LI3 se tCC = LOC: nO
	<p>Se rrS = nO la marcia indietro resta attiva, con tensione negativa su AI2 ad esempio. <i>n D</i>: Non configurato <i>L I 2</i>: Ingresso logico LI2, accessibile se tCC = 2C <i>L I 3</i>: Ingresso logico LI3, <i>L I 4</i>: Ingresso logico LI4 <i>L I 5</i>: Ingresso logico LI5 <i>L I 6</i>: Ingresso logico LI6.</p>	
<i>C r L 3</i> <i>C r H 3</i> <i>A D I t</i> <i>d O</i> <i>r 1</i> <i>r 2</i>	Consultare il CD-rom	
<i>S C 5</i> <i>F C 5</i>	Identico al menu drC, pagina 76	

Menu Visualizzazione SUP-

I parametri sono accessibili sia in marcia che a motore fermo.

Alcune funzioni comprendono numerosi parametri. Per rendere chiara la programmazione ed evitare un fastidioso scorrimento dei parametri, le funzioni sono state raggruppate in sotto-menu.

I sotto-menu sono riconoscibili grazie al trattino posto alla destra del loro codice, come per i menu: LIF- ad esempio.

Quando il variatore è in funzione il valore visualizzato corrisponde al valore di uno dei parametri di controllo. Di default, il valore visualizzato è la frequenza di uscita applicata al motore (parametro rFr).

Quando a display è visualizzato il valore del nuovo parametro di controllo desiderato, è necessaria una seconda pressione prolungata (2 secondi) del tasto "ENT" per validare la modifica del parametro di controllo ed effettuare il salvataggio. Da questo momento in poi sarà il valore di questo parametro ad essere visualizzato con motore in marcia (anche in seguito ad una messa fuori tensione).

Se la nuova scelta non viene confermata con una seconda pressione prolungata del tasto "ENT", alla messa fuori tensione si tornerà al parametro precedente.

Cod.	Descrizione	Gamma di variazione
<i>L F r</i>	Riferimento frequenza per il comando tramite terminale integrato o terminale remotato	da 0 a 500 Hz
<i>r P I</i>	Riferimento interno PI	da 0 a 100%

Questi parametri appaiono solo se la funzione è stata validata.

Cod.	Descrizione	Gamma di variazione
<i>F r H</i>	Riferimento di frequenza impostato	da 0 a 500 Hz
<i>r F r</i>	Frequenza di uscita applicata al motore	da - 500 Hz a + 500 Hz
<i>5 P d</i>	Frequenza di uscita in unità cliente	
	Vedere CD-rom.	
<i>L C r</i>	Corrente motore	
<i>0 P r</i>	Potenza motore	
	100 % = Potenza nominale del motore	
<i>U L n</i>	Tensione rete (fornisce la tensione rete misurata su bus DC, con motore a regime o fermo)	
<i>t H r</i>	Stato termico motore	
	100 % = Stato termico nominale 118 % = Soglia "OLF" (sovraccarico motore)	
<i>t H d</i>	Stato termico variatore	
	100 % = Stato termico nominale 118 % = Soglia "OHF" (sovraccarico variatore)	
<i>L F t</i>	Ultimo difetto comparso	
	Vedere Difetti - cause - procedure di intervento, pagina 79	
<i>0 t r</i>	Coppia motore	
	100 % = coppia nominale del motore	
<i>r t H</i>	Tempo di funzionamento	da 0 a 65530 ore
	Tempo totale di messa sotto tensione del motore: da 0 a 9999 (ore), quindi da 10.00 a 65.53 (kiloore). Può essere resettato con il parametro rPr del menu FLt- (vedere cd-rom).	
<i>C D d</i>	Codice di blocco del terminale	
	Vedere CD-rom	
<i>t U 5</i>	Stato dell'autotuning	
	<i>t R b</i> : Il valore di default della resistenza statica è utilizzato per comandare il motore. <i>P E n d</i> : L'autotuning è stato richiesto ma non ancora eseguito. <i>P r 0 C</i> : Autotuning in corso. <i>F R I L</i> : L'autotuning non è riuscito. <i>d 0 n E</i> : La resistenza statica misurata dalla funzione autotuning è utilizzata per comandare il motore	
<i>U d P</i>	Visualizzazione della versione software dell'ATV31	
	Es.: 1102 = V1.1 IE02.	
<i>L I R -</i>	Funzioni degli ingressi logici	
	Vedere CD-rom.	
<i>R I R -</i>	Funzioni degli ingressi analogici	
	Vedere CD-rom.	

Difetti - cause - procedure di intervento

Assistenza alla manutenzione, visualizzazione di difetto

In caso di anomalia alla messa in servizio o in fase di impiego, accertarsi per prima cosa che siano state rispettate le indicazioni fornite riguardo alle condizioni ambientali, al montaggio ed ai collegamenti.

Il primo difetto rilevato viene memorizzato e visualizzato sul display lampeggiante: il variatore si blocca e il contatto del relè di difetto (R1 nella preregolazione di base) si apre.

Mancato avviamento senza segnalazione di difetto

- Se non viene segnalato alcun errore, verificare che il variatore sia correttamente alimentato.
- Altri casi: consultare il cd-rom.

Difetti da riarmare

Lo sblocco del variatore in seguito ad un difetto si effettua tramite messa fuori tensione dello stesso fino allo spegnimento completo del display con successiva rialimentazione del variatore.

Difetto	Causa possibile	Procedura d'intervento
C D F difetto CANopen	<ul style="list-style-type: none">• interruzione della comunicazione su bus CANopen	<ul style="list-style-type: none">• Verificare il bus di comunicazione.• Consultare la documentazione specifica.
C r F circuito di carica condensatori	<ul style="list-style-type: none">• difetto di comando del relè di carica o resistenza di carica deteriorata	<ul style="list-style-type: none">• Sostituire il variatore.
E E F difetto EEprom	<ul style="list-style-type: none">• difetto della memoria interna	<ul style="list-style-type: none">• Verificare le condizioni ambientali (compatibilità elettromagnetica)• Sostituire il variatore
I n F difetto interno	<ul style="list-style-type: none">• difetto interno	<ul style="list-style-type: none">• Verificare le condizioni ambientali (compatibilità elettromagnetica).• Sostituire il variatore.
L F F interruzione 4-20 mA	<ul style="list-style-type: none">• perdita riferimento 4-20 mA sull'ingresso AI3	<ul style="list-style-type: none">• Verificare il collegamento sull'ingresso AI3.
D b F sovratensione in decelerazione	<ul style="list-style-type: none">• frenatura troppo brutale• carico trascinante	<ul style="list-style-type: none">• Aumentare il tempo di decelerazione.• Aggiungere una resistenza di frenatura se necessario.• Vedere la funzione brA (vedere cd-rom).
D C F sovracorrente	<ul style="list-style-type: none">• Parametri dei menu SEt- e drC- non corretti• inerzia o carico eccessivo• blocco meccanico	<ul style="list-style-type: none">• Verificare i parametri di SEt- e drC-.• Verificare il dimensionamento motore/variatore/carico.• Verificare lo stato della meccanica.
D H F sovraccarico variatore	<ul style="list-style-type: none">• temperatura variatore troppo elevata	<ul style="list-style-type: none">• Controllare il carico motore, la ventilazione variatore e le condizioni ambientali. Attendere il raffreddamento per riavviare.
D L F sovraccarico motore	<ul style="list-style-type: none">• sgancio termico per corrente motore troppo elevata	<ul style="list-style-type: none">• Verificare le regolazione ItH (pagina 72) della protezione termica motore, controllare il carico del motore. Attendere il raffreddamento per riavviare.

Difetto	Causa possibile	Procedura d'intervento
D P F interruzione fase motore	<ul style="list-style-type: none"> • interruzione di una fase in uscita variatore • contattore a valle aperto • motore non collegato o di potenza troppo bassa • instabilità istantanea della corrente motore 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare i collegamenti del variatore al motore • In caso di utilizzo di un contattore a valle configurare OPL a OAC (vedere cd-rom, menu FLt-). • Prova su motore di potenza ridotta o senza motore: configurare OPL a nO (vedere cd-rom, menu FLt-). • Verificare e ottimizzare i parametri UFr (pagina 72), UnS e nCr (pagina 74), ed eseguire un autotuning con tUn (pagina 75).
D S F sovratensione	<ul style="list-style-type: none"> • tensione rete troppo elevata • rete disturbata 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare la tensione rete.
P H F interruzione fase rete	<ul style="list-style-type: none"> • interruzione di una fase • utilizzo su rete monofase di un ATV31 trifase • carico con squilibrio Protezione che funziona solo con motore caricato	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare il collegamento e i fusibili. • Utilizzare una rete trifase. • Inibire il difetto con IPL = nO (vedere cd-rom)
S C F cortocircuito motore	<ul style="list-style-type: none"> • cortocircuito o messa a terra in uscita del variatore • corrente di fuga rilevante a terra in uscita dal variatore in caso di più motori in parallelo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare i cavi di collegamento del variatore al motore, e l'isolamento del motore. • Ridurre la frequenza di commutazione. • Aggiungere delle induttanze in serie con il motore.
S L F difetto Modbus	<ul style="list-style-type: none"> • interruzione della comunicazione su bus Modbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare il bus di comunicazione. • Consultare la documentazione specifica.
S D F sovra velocità	<ul style="list-style-type: none"> • instabilità • carico trascinante eccessivo 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare i parametri motore, guadagno e stabilità. • Aggiungere una resistenza di frenatura. • Verificare il dimensionamento motore / variatore / carico.
E n F errore autotuning	<ul style="list-style-type: none"> • motore speciale o motore di potenza non adatta al variatore • motore non collegato al variatore 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzare la legge L o la legge P (UFT pagina 75). • Verificare la presenza del motore in fase di autotuning. • In caso di utilizzo di un contattore a valle, chiuderlo durante l'autotuning.

Difetti riarmati automaticamente all'eliminazione della causa

Difetto	Causa possibile	Procedura d'intervento
C F F difetto configurazione	<ul style="list-style-type: none"> • la configurazione in corso non è coerente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ripristinare la preregolazione di base o richiamare la configurazione di salvataggio se valida. Vedere parametro FCS del menu drC-pagina 76.
C F I difetto configurazione collegamento seriale	<ul style="list-style-type: none"> • configurazione non valida (la configurazione caricata nel variatore tramite collegamento seriale non è coerente) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare la configurazione precedentemente caricata. • Caricare una configurazione coerente.
U S F sotto-tensione	<ul style="list-style-type: none"> • rete troppo bassa • abbassamento di tensione temporaneo • resistenza di carica usurata 	<ul style="list-style-type: none"> • Verificare la tensione e il parametro tensione. • Sostituire il variatore.

VVDED303043

064940



W9 1624580 01 11 A01

2003-09