

# Altivar 31

Преобразователи частоты  
для асинхронных двигателей  
V1.7

Краткое руководство  
пользователя



a brand of  
**Schneider**  
Electric



**Telemecanique**

# Оглавление

Предварительные рекомендации	2
Последовательность ввода в эксплуатацию	3
Заводская конфигурация	4
Замена преобразователя ATV 28 на ATV 31	4
Совершенствование программного обеспечения	5
Схема подключения для заводской настройки	6
Примеры рекомендуемых схем	7
Электромагнитная совместимость	8
Функции дисплея и клавиш	9
Доступ к меню	10
Конфигурирование параметра bFr	11
Настроечное меню SET-	11
Меню привода dFC-	13
Меню входов-выходов I-O-	16
Меню управления SUP-	17
Неисправности, причины и способы устранения	18

При работе двигатель может быть остановлен путем отмены команды на вращение или с помощью задающего сигнала. Преобразователь при этом остается под напряжением. Во избежание случайного повторного пуска такая блокировка является недостаточной. *Необходимо предусмотреть размыкание силовой цепи.*

Преобразователь частоты оснащен устройствами защиты, которые в случае неисправности блокируют его, тем самым останавливая двигатель. Последний, в свою очередь, может также остановиться из-за механической блокировки. Наконец, причиной остановок могут быть колебания напряжения и, в особенности, отключение питания.

После устранения причин остановки возможен автоматический повторный пуск, представляющий опасность для некоторых механизмов и установок, особенно для тех, которые должны соответствовать требованиям правил безопасности.

*В этом случае необходимо воспрепятствовать повторному пуску, используя, например, датчик низкой скорости, который, в случае непредвиденной остановки двигателя, вызовет отключение питания преобразователя.*

Установка и использование преобразователя должны осуществляться в соответствии с международными и национальными стандартами. Ответственность за выполнение требований этих стандартов несет проектная организация, которая должна соблюдать директивы Европейского Союза по электромагнитной совместимости.

Выполнение основных требований по электромагнитной совместимости обусловлено выполнением инструкций, приведенных в данном Руководстве.

Преобразователь частоты Altivar 31 необходимо рассматривать как комплектующее изделие. В соответствии с предписаниями Европейского Союза для оборудования и электромагнитной совместимости преобразователь не является ни механизмом, ни прибором, готовым к использованию. Поэтому конечный потребитель обязан гарантировать соответствие применяемого оборудования данным нормам.

Преобразователь не должен использоваться в качестве устройства безопасности для механизмов, представляющих опасность для оборудования или персонала (например, подъемники). Контроль разностной скорости или неуправляемого движения должны осуществляться в этих случаях отдельными, не зависящими от преобразователя устройствами.

Представленные в настоящем Руководстве технические характеристики продукции и оборудования постоянно изменяются, поэтому уточните информацию в Schneider Electric.

## Предварительные рекомендации

В кратком руководстве пользователя описана процедура минимального ввода в эксплуатацию при заводской настройке преобразователя частоты (ПЧ).

Для модификации ATV31●●●●T (функция управления намоточным механизмом) обращайтесь к соответствующему Руководству по программированию для этого типа преобразователей.

Все режимы работы, параметры и неисправности, описанные в данном документе, относятся к заводской конфигурации. Если данная конфигурация была изменена с помощью одного из меню Ctl-, FUn- или FLt-, то возникают различия.

Поставляемый с преобразователем CD-ROM, содержит полное описание, а также все меню конфигурирования.

## До подачи питания и конфигурирования преобразователя



- Убедитесь, что напряжение сети соответствует напряжению питания ПЧ. В противном случае существует опасность выхода из строя преобразователя.
- Выключите дискретные входы (состояние 0) для исключения несанкционированного пуска. По умолчанию при выходе из меню конфигурирования вход, назначенный на команду пуска, приведет к немедленному пуску двигателя.

## Пользовательская настройка и расширение функций

При помощи дисплея и клавиш можно изменить настройки и расширить функции. При необходимости легко осуществить **возврат к заводским настройкам** с помощью параметра FCS в меню drC.

Существует три типа параметров:

- отображения: значения, индицируемые преобразователем;
- настройки: изменяемые при работе и остановке;
- конфигурирования: изменяемые только при остановленном двигателе и отсутствии торможения и отображаемые при работе.



- Убедитесь, что изменение настроек в процессе работы не представляет опасности. Рекомендуется производить настройку при остановленном двигателе.

## Пуск

**Внимание:** при заводской настройке после включения питания, ручного сброса неисправности или после команды остановки двигатель может быть запитан только после предварительного сброса команд **вперед, назад**. По умолчанию преобразователь отображает nSt, но не включается.

## Испытание с двигателем малой мощности или без двигателя

При заводской настройке функция определения обрыва фазы двигателя активизирована. Для проверки преобразователя частоты в условиях испытаний или обслуживания без необходимости подключения к двигателю требуемой для ПЧ мощности (особенно для преобразователей большой мощности) дезактивизируйте эту функцию и сконфигурируйте закон "напряжение/частота": UfT = L (см. CD-ROM).

## Применения в сетях с изолированной нейтралью IT

Режим нейтрали IT: изолированная или независимая нейтраль.

Используйте устройство контроля сопротивления изоляции, совместимое с нелинейными нагрузками типа XM200 фирмы Merlin Gerin.

Преобразователи ATV 31●●●M2 и N4 содержат встроенные фильтры радиопомех. Для использования в сети IT есть возможность отсоединения этих фильтров от земли.

См. CD-ROM, поставляемый с преобразователем частоты.

# Последовательность ввода в эксплуатацию

## 1 - Проверьте преобразователь частоты

- Удостоверьтесь, что обозначение преобразователя частоты на заводской табличке соответствует тому, что указано на прилагаемых упаковочном листе и в спецификации.
- После снятия упаковки убедитесь, что ПЧ Altivar 31 не был поврежден при транспортировке.

## 2 - Убедитесь, что напряжение сети соответствует напряжению

питания ПЧ (см. заводскую табличку преобразователя частоты)



- Опасность выхода из строя преобразователя при несоответствии сетевого питания.

## 3 - Установите преобразователь

## 4 - Подключите к преобразователю:

- сетевое питание, убедившись, что:
  - **напряжение сети соответствует напряжению питания ПЧ;**
  - **преобразователь обесточен;**
- двигатель, убедившись, что соединение обмоток соответствует напряжению сети;
- цепи управления дискретными входами;
- цепи задания скорости с помощью дискретных или аналоговых входов.

## 5 - Включите питание, не подавая команду пуска

## 6 - Сконфигурируйте:

- номинальную частоту двигателя (bFr), если она отличается от 50 Гц.

## 7 - Сконфигурируйте в меню drC-:

параметры двигателя, если заводская конфигурация ПЧ не подходит для применения.

## 8 - Сконфигурируйте в меню I-O-:

режим управления, если заводская конфигурация ПЧ не подходит для применения, например: 3- или 2-проводное управление по изменению состояния, 2-проводное по состоянию, 2-проводное по состоянию с приоритетом направления вращения или локальное управление для серии ATV31●●●A.



Необходимо убедиться, что запрограммированные функции совместимы с используемой схемой включения ПЧ.

## 9 - Настройте в меню SEt-:

- параметры ACC (ускорение) и dEC (замедление);
- параметры LSP (нижняя скорость при нулевом задании) и HSP (верхняя - при максимальном задании);
- параметр tHn (тепловая защита двигателя).

## 10 - Запустите ПЧ

### Практические советы

- **Возврат к заводским настройкам** всегда возможен с помощью параметра FCS (назначьте FCS = InI) в меню drC- (стр. 15) или I-O- (стр. 16).
- Для получения оптимальных характеристик привода с точки зрения точности и быстродействия необходимо:
  - ввести значения параметров, считанных с заводской таблички двигателя в меню Привода drC-;
  - осуществить автоподстройку холодного двигателя с помощью параметра tUn в меню drC- стр. 14;
  - настроить параметры FLG и StA в настроенном меню SEt- стр. 12.

## Заводская конфигурация

ПЧ Altivar 31 имеет заводские настройки, соответствующие наиболее частым применениям:

- Отображение на дисплее: ПЧ готов (rdY) при остановленном двигателе и заданная частота двигателя при работе.
- Частота напряжения питания двигателя (bFr): 50 Гц.
- Применение с постоянным моментом, векторное управление потоком без датчика о.с. (Uft = n).
- Способ нормальной остановки с заданным темпом замедления (Stt = rMP).
- Способ остановки при неисправности: остановка на выбеге.
- Время разгона/торможения (ACC, dEC): 3 с.
- Нижняя скорость (LSP): 0 Гц.
- Верхняя скорость (HSP): 50 Гц.
- Тепловой ток двигателя (Ith) равен номинальному току двигателя (в соответствии с типом ПЧ).
- Ток динамического торможения (SdC1) равен 0,7 номинального тока преобразователя в течение 0,5 с.
- Автоматическая адаптация темпа в случае перенапряжения при торможении.
- Без автоматического повторного пуска при возникновении неисправности.
- Частота коммутации 4 кГц.
- Дискретные входы:
  - L11, L12 (2 направления вращения): 2-проводное управление по изменению состояния, L11 = вращение вперед, L12 = вращение назад, не активизированы для серии ATV 31●●●●●●A.
  - L13, L14: 4 заданные скорости (скорость 1 = задание скорости или LSP, скорость 2 = 10 Гц, скорость 3 = 15 Гц, скорость 4 = 20 Гц).
  - L15 - L16: не активизированы (не назначены).
- Аналоговые входы:
  - AI1: задание скорости 0-10 В, не активизирован (не назначен) для серии ATV 31●●●●●●A.
  - AI2: суммируемый вход по скорости 0±10 В.
  - AI3: 4-20 мА не активизирован (не назначен).
- Реле R1: контакт размыкается при неисправности (или при отсутствии питания ПЧ).
- Реле R2: не активизировано (не назначено).
- Аналоговый выход AOC: 0-20 мА, не активизирован (не назначен).

## Серия ATV 31●●●●●●A

Преобразователи ATV 31●●●●●●A поставляются с завода с активизированной функцией местного управления: клавиши RUN, STOP и задающий потенциометр активизированы. Дискретные входы L11 и L12, а также аналоговый вход AI1 не активизированы (не назначены).

Если приведенные выше настройки совместимы с применением, то преобразователь может использоваться без их изменения.

## Замена ATV 28 на ATV 31

В таблице приведено соответствие клемм управления двух типов преобразователей.

Клеммы управления ATV 28	Функция при зав. настройке	Клеммы управления ATV 31	Функция при зав. настройке
R1A - R1B - R1C	Реле неисправности	R1A - R1B - R1C	Реле неисправности
R2A - R2C	Зад. скорости достигнуто	R2A - R2C	Не назначено
COM	0 В	COM	0 В
A11 (0 - 10 V)	Задание скорости	A11 (0 - 10 V)	Задание скорости
+ 10 V	+ 10 В	10 V	+ 10 В
A12 (0 - 10 V)	Суммируемое зад. скорости	A12 (0 - ± 10 V)	Суммируемое зад. скорости
A1C (X - Y mA)	Не назначен	A13 (X - Y mA)	Не назначен
AO	Частота двигателя	AOC / AOV	Не назначен
L11 - L12	Вращение вперед/назад	L11 - L12	Вращение вперед/назад
L13 - L14	Заданные скорости	L13 - L14	Заданные скорости
+ 24 V	+ 24 В	24 V	+ 24 В

# Совершенствование программного обеспечения

С начала коммерциализации преобразователь Altivar ATV 31 получил дополнительные функциональные возможности. Вместо версии ПО V1.2 разработана новая версия V1.7, описание которой приведено в данном руководстве.

Версия ПО приведена на заводской табличке, прикрепленной на боковой поверхности преобразователя.

## Различие между версиями ПО V1.7 и V1.2

### Новые параметры

#### Меню Управление приводом

- **CFG** : выбор источника конфигурации для функции заводской настройки. Этот параметр также доступен в меню I-O- , CtL- и FUn- .

#### Меню Прикладные функции FUn-

- **Inr**: приращение темпа (см. CD-ROM)

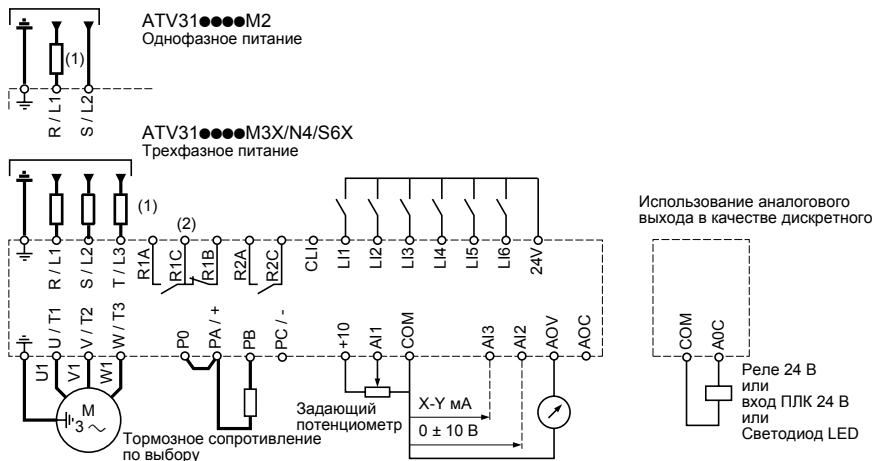
#### Меню Неисправности FLt-

- **LEt**: конфигурирование контроля внешней неисправности (см. CD-ROM)

### Новые назначения для реле R1 и R2

- Реле R1 и R2 могут быть назначены на LI1 - LI6. В этом случае они повторяют состояние выбранного дискретного входа.

# Схема подключения для заводской настройки



- (1) Сетевой дроссель по выбору (одно- или трехфазный)
- (2) Контакты реле неисправности для дистанционного контроля состояния преобразователя

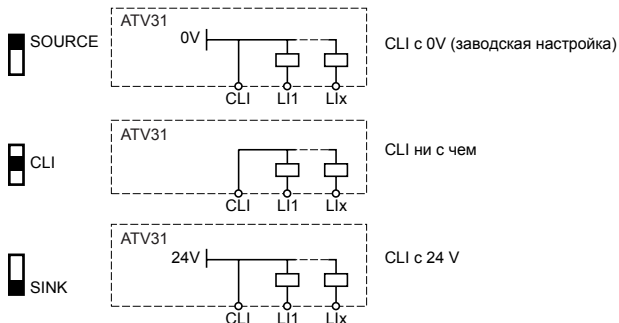
**Примечание:** установите помехоподавляющие цепочки на всех индуктивных цепях вблизи ПЧ или включенных в ту же сеть (реле, контакторы, электромагнитные клапаны, люминесцентные лампы и т.д.)

## Выбор комплектующих изделий:

См. Каталог ATV31

## Переключатель дискретных входов

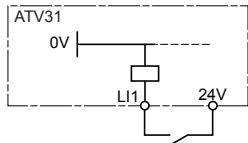
Этот переключатель назначает соединение общего вывода дискретных входов с 0 В, 24 В или ни с чем:



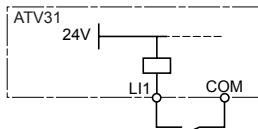
# Примеры рекомендуемых схем

## Использование сухих контактов

- Переключатель в положении "Source" (заводская настройка ATV31 отличается от ATV31●●●●A)



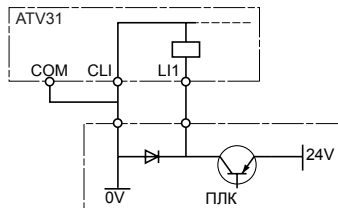
- Переключатель в положении "SINK" (заводская настройка ATV31●●●●A)



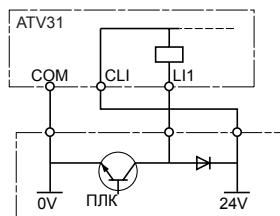
В этом случае общая клемма никогда не должна соединяться с корпусом или землей, т.к. существует опасность несанкционированного запуска при пробое изоляции.

## Использование транзисторных выходов ПЛК

- Переключатель в положении CLI



- Переключатель в положении CLI



## Рекомендации по монтажу

### Силовые цепи

Преобразователь должен быть заземлен в соответствии с рекомендациями по большим токам утечки (больше 3,5 мА).

Если по нормативам требуется использовать на входе устройство дифференциальной защиты, то необходимо применять устройство типа А для ПЧ с однофазным питанием и типа В для трехфазных ПЧ. Выберите адаптированную модель, включающую:

- фильтрацию высокочастотных токов;
- выдержку времени, исключающую любое отключение, вызванное нагрузкой паразитных емкостей при включении напряжения питания. Выдержка времени невозможна для аппаратов на 30 мА. В этом случае используйте устройства, устойчивые к случайным отключениям, например, типа DDR с увеличенной устойчивостью s.i (марки Merlin Gerin).

Если установка содержит несколько преобразователей, то используйте одно устройство дифференциальной защиты для каждого ПЧ.

Отделите силовые кабели от слаботочных цепей (датчики, ПЛК, измерительная аппаратура, телевизоры, телефоны и т.д.).

Если длина соединительного кабеля между ПЧ и двигателем > 50 м, то используйте выходные фильтры (см. каталог ATV 31).

### Цепи управления

Отделите цепи управления от силовых кабелей. Рекомендуется использовать для цепей управления экранированные кабели с шагом скрутки от 25 до 50 мм, заземляя экран с обоих концов.

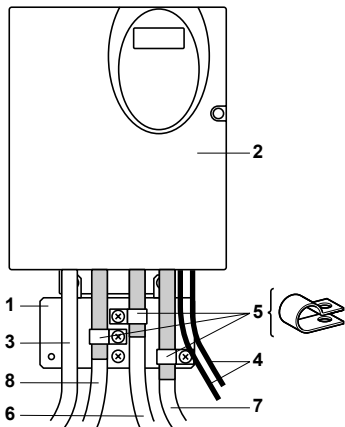


# Электромагнитная совместимость

## Принцип

- Заземление между ПЧ, двигателем и экранирующей оболочкой кабеля должно иметь высокочастотную эквипотенциальность.
- Используйте экранированные кабели, заземленные по всему диаметру с обоих концов, для подключения двигателя **6**, тормозного сопротивления по выбору **8** и цепей управления **7**. Экранирование может быть выполнено на части кабеля с помощью металлических труб или каналов при условии отсутствия разрыва по всей длине экранируемого участка.
- Кабель питания (сетевой) должен располагаться как можно дальше от кабеля двигателя.

## Схема установки (пример)



- 1 Металлическая пластина, поставляемая вместе с ПЧ и монтируемая на нем (плоскость заземления)
- 2 Altivar 31
- 3 Незэкранированные провода питания
- 4 Незэкранированные кабели для выходных контактов реле
- 5 Экранирующая оболочка кабелей **6**, **7** et **8** крепится и заземляется как можно ближе к преобразователю:
  - необходимо зачистить оболочку;
  - необходимо подобрать хомуты из нержавеющей стали нужного размера для крепления зачищенных участков экранирующей оболочки к монтажной пластине **1**.Экранирующая оболочка должна быть прикреплена к металлической пластине достаточно плотно, чтобы обеспечить надежный контакт
- 6 Экранированный кабель для подключения двигателя. Для ПЧ мощностью от 0,18 до 1,5 кВт при частоте коммутации больше 12 кГц необходимо использовать кабели с низкой емкостью: 130 пФ на метр
- 7 Экранированный кабель для сигналов управления и контроля  
В тех случаях, когда требуется несколько проводников, должны использоваться провода малого сечения (0,5 мм<sup>2</sup>)
- 8 Экранированный кабель для подключения тормозного сопротивления по выбору

## Примечание:

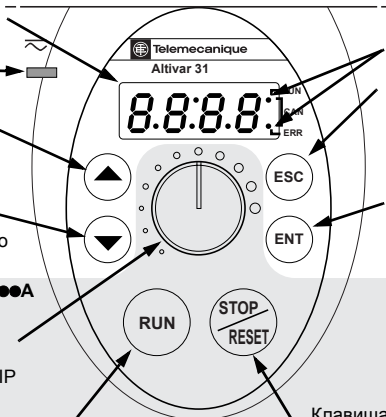
- Если используется дополнительный входной фильтр, он должен быть установлен под ПЧ и подсоединен к сети незэкранированным кабелем. Подсоединение **3** осуществляется кабелем фильтра.
- Эквипотенциальное высокочастотное заземление масс между фильтром, преобразователем частоты, двигателем и экранирующей оболочкой кабелей не снимает необходимости подключения защитных заземляющих проводников PE (желто-зеленых) к соответствующим зажимам на каждом из устройств.

## Функции дисплея и клавиш

- 4 семисегментных индикатора
- Красный светодиод "звено постоянного тока под напряжением"
- Переход к меню или предыдущему параметру, увеличение отображаемого значения
- Переход к меню или следующему параметру, уменьшение отображаемого значения
- 2 светодиода состояния CANopen
- Выход из меню или параметра, переход от отображаемого значения к предыдущему сохраненному значению
- Вход в меню или в параметр, регистрация параметра или сохраненного значения

### Только для ПЧ ATV 31 ●●●●●●●●

- Задающий потенциометр: активизирован, если Fr1 меню CtL остается сконфигурированным на AIP
- Клавиша RUN: управляет включением двигателя вперед, если параметр tCC меню I-O остается сконфигурированным на LOC



### Клавиша STOP/RESET:

- позволяет сбросить неисправность;
- может всегда управлять остановкой двигателя.
  - если tCC (меню I-O) не сконфигурирована на LOC, то происходит остановка на выбеге;
  - если tCC (меню I-O) остается сконфигурированным на LOC, то происходит остановка с заданным темпом, но если действует динамическое торможение, то осуществляется остановка на выбеге



- Нажатие на ▲ или ▼ не сохраняет выбора.
- Длительное нажатие (>2 с) на ▲ или ▼ убыстряет просмотр.

Сохранение, регистрация отображаемого выбора: ENT

Запись сопровождается миганием индикации.

### Нормальное отображение при отсутствии неисправности и не при вводе в эксплуатацию:

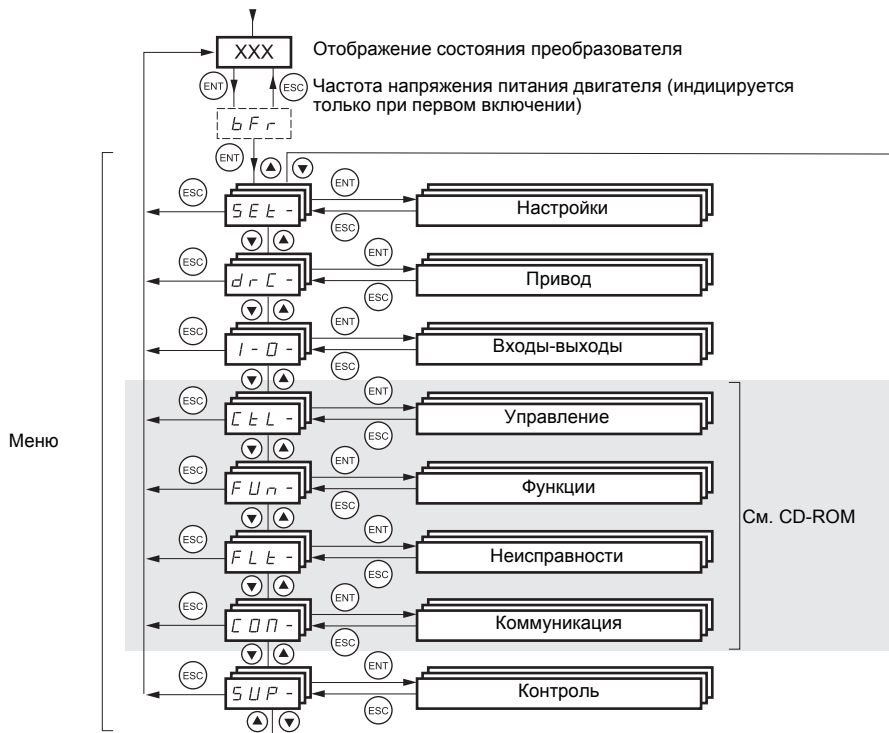
- 43.0: отображение выбранного параметра в меню SUP (по умолчанию: заданная частота), в случае ограничения тока отображение мигает;
- init: инициализация ПЧ;
- rdY: преобразователь частоты готов;
- dcb: режим динамического торможения;
- nSt: остановка на выбеге;
- fSt: быстрая остановка;
- tUn: режим автоподстройки.

При возникновении неисправности ее код отображается мигающей индикацией.

Дополнительный выносной терминал  
См. CD-ROM.

# Доступ к меню

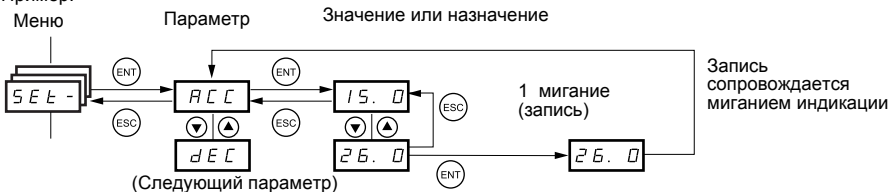
Включение напряжения



**Коды меню и подменю отличаются от кодов параметров наличием справа от них тире.**  
 Например: меню Fun-, параметр ACC.

**Сохранение, регистрация отображаемого выхода:** (ENT)

Пример:



# Конфигурирование параметра bFr

Этот параметр можно изменять только при остановленном двигателе и при отсутствии команды пуска.


Код	Описание	Диапазон настройки	Заводская настройка
bFr	<b>Частота напряжения питания двигателя</b> Данный параметр появляется только при первом включении напряжения питания. Он всегда доступен для перенастройки в меню drC-. 50 Гц: МЭК 60 Гц: NEMA Этот параметр изменяет предварительную настройку параметров: HSP стр. 11, Ftd стр. 13, FrS стр. 13 и tFr стр. 14		50

## Настроечное меню SEt-


Настроечные параметры можно менять на ходу и при остановке



Убедитесь, что изменения в процессе работы не представляют опасности. Лучше это делать при остановленном двигателе.

Код	Описание	Диапазон настройки	Заводская настройка
ACC dEC	<b>Время разгона-торможения (темп ускорения-замедления)</b> Определяет время для разгона от 0 до номинальной скорости FrS (параметр меню drC-). Убедитесь, что значение dEC не слишком мало по отношению к останавливаемой нагрузке	0,1 - 999,9 с 0,1 - 999,9 с	3 с 3 с
LSP	<b>Нижняя скорость</b> (Скорость двигателя при нулевом задании)	0 - HSP	0 Гц
HSP	<b>Верхняя скорость</b> (Скорость двигателя при максимальном задании). Убедитесь, что данная настройка подходит для двигателя и применения	LSP - tFr	bFr
ItH	<b>Тепловая защита двигателя - максимальный тепловой ток</b> Настройте ItH на номинальный ток двигателя, считанный с заводской таблички. Для отключения тепловой защиты см. CD-ROM	0 - 1,5 In (1)	В соответствии с типом ПЧ
UFr	<b>IR-компенсация / Поддержка напряжения (Boost)</b> Оптимизация момента на очень низкой скорости (увеличьте UFr, если момент недостаточен). Убедитесь, что UFr не слишком велико для нагретого двигателя (опасность неустойчивой работы).  При изменении UFr (стр. 14) UFr превосходит значение заводской натройки (20 %)	0 - 100 %	20 %

(1) In соответствует номинальному току преобразователя, приведенному в Каталоге и на заводской табличке.

Код	Описание	Диапазон настройки	Заводская настройка
FLG	<b>Коэффициент усиления контура частоты</b>	1 - 100 %	20
	Параметр доступный только при U Ft (стр. 11) = n или nLd. Параметр FLG служит для настройки переходного процесса по скорости в зависимости от момента инерции механизма. Слишком маленький коэффициент может привести к затягиванию переходного процесса. Слишком большой коэффициент может привести к неустойчивой работе		
StA	<b>Устойчивость контура частоты</b>	1 - 100 %	20
	Параметр доступный только при U Ft (стр. 11) = n или nLd. Слишком маленький коэффициент может привести к переугулированию по скорости и неустойчивости. Слишком большой коэффициент может привести к затягиванию переходного процесса		
SLP	<b>Компенсация скольжения</b>	0 - 150%	100
	Параметр доступный только при U Ft (стр. 11) = n или nLd. Позволяет настроить компенсацию скольжения около номинального значения скольжения двигателя. Приводимые на заводской табличке значения скорости не всегда точны. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Если настроенное значение скольжения &lt; реального значения: двигатель не вращается с нужной скоростью в установленном режиме.</li> <li>• Если настроенное значение скольжения &gt; реального значения: двигатель перенасыщен и скорость не стабильна</li> </ul>		
tdC1	<b>Время автоматического динамического торможения при остановке</b>	0,1 - 30 с	0,5 с
SdC1	<b>Ток авт. динамического торможения при остановке</b>	0 - 1,2 ln (1)	0,7 ln (1)
	 Убедитесь, что двигатель не перегреется при этом токе		
tdC2	<b>Второе время авт. динамического торможения при остановке.</b> См. CD-ROM	0 - 30 с	0 с
SdC2	<b>Второй ток авт. динамического торможения при остановке.</b> См. CD-ROM	0 - 1,2 ln (1)	0,5 ln (1)
JPF	<b>Пропуск частотного окна</b>	0 - 500	0 Гц
	Запрещает длительную работу в частотном диапазоне $\pm 1$ Гц около частоты JPF. Данная функция позволяет исключить возникновение резонансных колебаний механизма при работе на критических скоростях. Настройка на 0 делает эту функцию деактивизированной		
JF2	<b>Второе частотное окно</b>	0 - 500	0 Гц
	Запрещает длительную работу в частотном диапазоне $\pm 1$ Гц около частоты JF2. Данная функция позволяет исключить возникновение резонансных колебаний механизма при работе на критических скоростях. Настройка на 0 делает эту функцию деактивизированной		
SP2	<b>2-я заданная скорость</b>	0,0 - 500,0 Гц	10 Гц
SP3	<b>3-я заданная скорость</b>	0,0 - 500,0 Гц	15 Гц
SP4	<b>4-я заданная скорость</b>	0,0 - 500,0 Гц	20 Гц
CLI	<b>Ограничение тока</b>	0,25 - 1,5 ln (1)	1,5 ln (1)
	Позволяет ограничить момент и нагрев двигателя		

(1) ln соответствует ном. току преобразователя, приведенному в Каталоге и на заводской табличке.

Код	Описание	Диапазон настройки	Заводская настройка
<b>tLS</b>	<b>Время работы на нижней скорости</b> Т.к. работа на нижней скорости LSP продолжается в течение определенного времени, остановка двигателя происходит автоматически. Двигатель перезапускается, если заданная частота > LSP и команда пуска остается активизированной. Внимание: значение 0 соответствует неограниченному времени	0 - 999,9 с	0
<b>Ftd</b>	Не используется, см. CD-ROM		
<b>ttd</b>	Не используется, см. CD-ROM		
<b>Ctd</b>	Не используется, см. CD-ROM		
<b>SdS</b>	Не используется, см. CD-ROM		
<b>SFr</b>	<b>Частота коммутации</b> Этот параметр также доступен в меню drC-	2,0 - 16 кГц	4 кГц

## Меню привода drC-


Параметры настраиваются только при остановленном двигателе и отсутствии команды пуска, кроме параметра tUn, который может привести к подаче напряжения на двигатель.

Оптимизация характеристик привода достигается:



- введением в меню Привода значений с заводской таблички;
- включением автоподстройки (для стандартного асинхронного двигателя).

Код	Описание	Диапазон настройки	Заводская настройка
<b>bFr</b>	<b>Стандартная частота напряжения питания двигателя</b> 50 Гц; МЭК 60 Гц; NEMA Этот параметр изменяет заводскую настройку параметров: HSP стр. 11, Ftd стр. 13, FrS стр. 13 и tFr стр. 14		50
<b>UnS</b>	<b>Номинальное напряжение двигателя, приведенное на заводской табличке</b>	В соответствии с типом ПЧ	В соответствии с типом ПЧ
<b>FrS</b>	<b>Номинальная частота напряжения питания двигателя, приведенная на заводской табличке</b> Заводская настройка на 50 Гц заменяется на 60 Гц, если bFr назначен на 60 Гц	10 - 500 Гц	50 Гц
<b>nCr</b>	<b>Номинальный ток двигателя, приведенный на заводской табличке</b>	0,25 - 1,5 In (1)	В соответствии с типом ПЧ
<b>nSP</b>	<b>Номинальная частота вращения двигателя, приведенная на заводской табличке</b> 0 - 9999 об/мин, далее (10.00 - 32.76)х1000 об/мин Если на заводской табличке не приведена скорость двигателя, то см. CD-ROM	0 - 32760 об/мин	В соответствии с типом ПЧ
<b>COS</b>	<b>Cos φ двигателя, приведенный на заводской табличке</b>	0,5 - 1	В соответствии с типом ПЧ
<b>rSC</b>	Назначьте на nO или см. CD-ROM		nO

(1) In соответствует номинальному току преобразователя, приведенному в Каталоге и на заводской табличке.

Код	Описание	Диапазон настройки	Заводская настройка
tUn	<p><b>Автоподстройка</b></p> <p>Важно, чтобы до проведения автоподстройки все параметры двигателя (UnS, FrS, nCr, nSP, COS) были правильно сконфигурированы.  <b>nO</b>: автоподстройка не выполнена  <b>YES</b>: автоподстройка выполняется сразу же и параметр автоматически переключается на dOnE или nO в случае неисправности (отображение неисправности tnF)  <b>dOnE</b>: использование значений полученных при предыдущей автоподстройке  <b>rUn</b>: автоподстройка выполняется при каждой команде пуска  <b>POn</b>: автоподстройка выполняется при каждой подаче напряжения на ПЧ  <b>L1 - L16</b>: автоподстройка выполняется при переводе дискретного входа, назначенного на эту функцию, в положение 1.  <b>Внимание:</b>  Автоподстройка возможна только при отсутствии команд управления.  Автоподстройка длится 1 - 2 с. Не прерывайте ее и дождитесь пока не отобразится на экране dOnE или nO.</p>  Во время автоподстройки по обмоткам двигателя протекает номинальный ток		nO
tUS	<p><b>Состояние автоподстройки</b> (информация не параметрируется)</p> <p><b>tAb</b>: для управления двигателем по умолчанию используется табличное значение сопротивления статорной обмотки  <b>PEnd</b>: автоподстройка запущена, но не осуществлена  <b>PrOG</b>: автоподстройка проводится  <b>FAIL</b>: автоподстройка не прошла  <b>dOnE</b>: для управления двигателем используется измеренное автоподстройкой значение сопротивления статорной обмотки</p>		tAb
Uft	<p><b>Выбор типа закона управления "напряжение/частота"</b></p> <p><b>L</b>: постоянный момент нагрузки: параллельно включенные или специальные двигатели)  <b>P</b>: переменный момент нагрузки: электроприводы насосов и вентиляторов  <b>n</b>: векторное управление потоком без датчика для применений с постоянным моментом  <b>nL</b>: энергосбережение для применений с переменным моментом нагрузки на валу, не требующих хороших динамических характеристик (поведение, близкое к закону <b>P</b> при работе на холостом ходу и к закону <b>n</b> при нагрузке)</p>		n
nrd	<p><b>Случайная частота коммутации</b></p> <p><b>YES</b>: случайная частота коммутации  <b>nO</b>: фиксированная частота коммутации  Модулирование случайным образом частоты коммутации позволяет избежать резонансных шумов, которые могут возникнуть на фиксированной частоте</p>		YES
SFr	<p><b>Частота коммутации (1)</b></p> <p>Частота коммутации настраивается с целью уменьшения шума двигателя.  Если частота выше 4 кГц, то в случае перегрева двигателя ПЧ автоматически ее уменьшает и возвращает к прежнему значению, когда температура двигателя становится нормальной</p>	2,0 - 16 кГц	4 кГц
tFr	<p><b>Максимальная выходная частота</b></p> <p>Заводская настройка 60 Гц заменяется на 72 Гц, если параметр bFg назначен на 60 Гц</p>	10 - 500 Гц	60 Гц
SrF	<p><b>Исключение фильтра контура регулирования скорости</b></p> <p><b>nO</b>: фильтр остается активизированным (исключает перерегулирование по скорости)  <b>YES</b>: фильтр контура скорости отключен (уменьшение времени нарастания переходного процесса с возможным перерегулированием для применений с позиционированием)</p>		nO

(1) Параметр также доступен в настройечном меню Set-.

Код	Описание	Диапазон настройки	Заводская настройка
SCS	<b>Сохранение конфигурации (1)</b>		nO
	<p><b>nO:</b> функция не активизирована  <b>Str1:</b> осуществляет сохранение текущей конфигурации (кроме результатов автопод-стройки) в памяти EEPROM. SCS автоматически устанавливается на nO после завершения операции. Эта функция позволяет хранить дополнительную конфигурацию наряду с текущей. ПЧ становятся с одинаковыми заводской текущей и сохраненной конфигурациями</p>		
CFG	<b>Источник конфигурации (новый параметр, относящийся к версии ПО V 1.7)</b>		Std
	<p>Выбор источника конфигурации.  <b>StS</b> : конфигурация Пуск/Стоп.  Идентична заводской конфигурации, кроме назначений входов-выходов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• дискретные входы: <ul style="list-style-type: none"> <li>- L11, L12 (2 направления вращения): двухпроводное управление по изменению состояния, L11 = вращение вперед, L12 = вращение назад, не активизированы (не назначены) для серии ATV 31●●●●●A .</li> <li>- L13 - L16: не активизированы (не назначены).</li> </ul> </li> <li>• Аналоговые входы: <ul style="list-style-type: none"> <li>- AI1: задание скорости 0-10 В, не активизированы (не назначены) для серии ATV 31●●●●●A.</li> <li>- AI2, AI3: не активизированы (не назначены).</li> </ul> </li> <li>• Реле R1: контакт размыкается при неисправности (или при отсутствии питания ПЧ)</li> <li>• Реле R2: не активизировано (не назначено).</li> <li>• Аналоговый выход AOC: 0-20 мА, не активизирован (не назначен).  Std : Заводская настройка (см. стр. 4).</li> </ul> <p> Назначение CFG приводит к возврату к выбранной конфигурации.</p>		
FCS	<b>Возврат к заводским настройкам и восстановление конфигурации (1)</b>		nO
	<p><b>nO:</b> функция не активизирована  <b>rECI:</b> текущая конфигурация становится идентичной ранее сохраненной конфигурации при SCS = Str1. rECI появляется после завершения операции сохранения. FCS автоматически устанавливается на nO после завершения операции.  <b>InI:</b> текущая конфигурация становится идентичной <b>заводской настройке</b>.  FCS автоматически устанавливается на nO после завершения операции.</p> <p> Для того, чтобы параметры rECI, InI были учтены, необходимо продолжительное нажатие (2 с) на клавишу ENT</p>		


(1) SCS, CFG и FCS доступны в нескольких меню, но они затрагивают комплект всех меню и параметров.  
(2) Следующие параметры не изменяются с помощью этой функции, они сохраняют свою конфигурацию:

- bFr (стандартная частота напряжения питания двигателя), стр. 11.
- LCC (управление с помощью выносного терминала), (см. CD-ROM).
- COd (код блокировки терминала) стр.18.
- Параметры меню Коммуникации COM-, (см. CD-ROM).
- Параметры меню Контроля SUP-, (см. CD-ROM).



# Меню входов-выходов I-O-

Параметры настраиваются только при остановленном двигателе и при отсутствии команды пуска.

Код	Описание	Заводская настройка
tCC	<b>Двух- и трехпроводное управление (тип управления)</b>	2C ATV31●●●A : LOC
	<p>Конфигурирование типа управления через клеммник:  <b>2C</b> = двухпроводное  <b>3C</b> = трехпроводное  <b>LOC</b> = локальное (местное) с помощью клавиш RUN / STOP / RESET только для модели ATV31●●●A.</p> <p>Двухпроводное управление: открытое или закрытое состояние входов управляет пуском и остановкой привода.  Трехпроводное (импульсное) управление: одного импульса вперед или назад достаточно для управления пуском. Одного импульса Стоп достаточно для управления остановкой. См. CD-ROM.</p> <p>Для ATV31●●●A реконфигурирование tCC = 2C переназначает входы LI1 (вращение вперед) и LI2 (вращение назад). Клавиша RUN ПЧ становится в этом случае не активизированной, а скорость задается с помощью потенциометра. Можно деактивизировать потенциометр и назначить аналоговый вход AI1 для задания скорости, сконфигурировав параметр Fr1 = AI1 в меню Ctl-. См. CD-ROM.</p> <p> Изменение назначения tCC требует продолжительного нажатия (2 с) на клавишу ENT, что приводит к заводским настройкам функций: rrS, tCt и всех функций, назначенных на дискретные входы</p>	
tCt	<b>Тип двухпроводного управления</b> (параметр доступен, если tCC = 2C)	trn
	<p><b>LEL</b>: состояние <b>0</b> или <b>1</b> учитывается для пуска или остановки  <b>trn</b>: необходимо изменение состояния (по переходу или фронту) для подачи команды пуска, во избежание случайного повторного пуска после перерыва питания  <b>PFO</b>: состояние <b>0</b> или <b>1</b> при пуске и остановке, но команда вращения вперед всегда имеет приоритет над командой вращения назад</p>	
rrS	<b>Вращение назад с помощью дискретного входа</b>	если tCC = 2C: LI2 если tCC = 3C: LI3 если tCC = LOC: nO
	<p>Если rrS = nO, вращение назад остается активизированным, например, при отрицательном напряжении на входе AI2.  <b>nO</b>: вход не назначен  <b>LI2</b>: дискретный вход LI2 доступен, если tCC = 2C  <b>LI3</b>: дискретный вход LI3  <b>LI4</b>: дискретный вход LI4  <b>LI5</b>: дискретный вход LI5  <b>LI6</b>: дискретный вход LI6</p>	
CrL3 CrH3 AO1t dO r1 r2	См. CD-ROM	
SCS FCS	Идентично меню drC, см. стр. 15	

# Меню контроля SUP-

Параметры доступны на ходу и при остановке.

Некоторые функции включают в себя много параметров. С целью упрощения программирования и во избежание утомительной прокрутки параметров эти функции сгруппированы в подменю.

Подменю, как и меню, отличаются тире справа от кода, например: LIF-.

Во время работы преобразователя на экране отображается значение одного из параметров контроля.

По умолчанию индицируется выходная частота напряжения, приложенного к двигателю (параметр rFr).

При отображении нового желаемого параметра контроля необходимо продолжительное нажатие (2 с) на клавишу ENT для подтверждения изменения параметра и его сохранения. После этого в рабочем режиме будет отображаться значение этого параметра (даже после отключения питания).

Если новый выбор не был подтвержден длительным нажатием на клавишу ENT, то после отключения питания отображение вернется к предыдущему параметру.

**Примечание:** после отключения или обрыва сетевого питания всегда отображается параметр состояния ПЧ (rdY, например). Выбранный параметр будет отображаться после подачи команды пуска.

Код	Описание	Диапазон настройки
LFr	<b>Задание частоты для управления с помощью встроенного или выносного терминала</b>	0 - 500 Гц
rPl	<b>Внутреннее задание ПИ-регулятора</b>	0 - 100%
FrH	<b>Задание частоты до задатчика темпа (абсолютное значение)</b>	0 - 500 Гц
rFr	<b>Частота выходного напряжения, приложенного к двигателю</b> Этот параметр служит также для функции Быстрее-медленнее с помощью клавиш ▲ и ▼ встроенного терминала. Он отображает и разрешает работу. При обрыве сети параметр rFr не сохраняется и необходимо вернуться в меню SUP- и rFr, чтобы переназначить функцию Быстрее-медленнее	- 500 Гц - + 500 Гц
SPd	<b>Выходная частота в пользовательских единицах</b> См. CD-ROM	
LCr	<b>Ток двигателя</b>	
OPr	<b>Мощность двигателя</b> 100 % = номинальная мощность двигателя	
ULn	<b>Напряжение сети (напряжение сети на основе измерений в промежуточном звене постоянного тока в двигательном режиме и при остановке двигателя)</b>	
tHr	<b>Тепловое состояние двигателя</b> 100 % = номинальное тепловое состояние 118 % = пороговое значение OLF (перегрузка двигателя)	
tHd	<b>Тепловое состояние преобразователя</b> 100 % = номинальное тепловое состояние 118 % = пороговое значение OHF (перегрев преобразователя)	
LFt	<b>Отображение последней появившейся неисправности</b> См. неисправности, причины и способы устранения, стр. 18	

Параметры, которые появляются при активизированной функции.

Код	Описание	Диапазон настройки
Otr	<b>Момент двигателя</b>	
	100 % = номинальный момент двигателя	
rtH	<b>Время работы</b>	0 - 65530 часов
	Суммарное время нахождения двигателя под напряжением: от 0 до 9999 (часов), затем от 10,00 до 65,53 (килочасов). Можно установить на ноль с помощью параметра rPr меню FLt (см. CD-ROM)	
COd	<b>Код блокировки преобразователя</b>	
	См. CD-ROM	
tUS	<b>Состояние автоподстройки</b>	
	<b>tAb</b> : для управления двигателем по умолчанию используется табличное значение сопротивления статорной обмотки <b>PEnd</b> : автоподстройка запущена, но не осуществлена <b>PrOG</b> : автоподстройка проводится <b>FAIL</b> : автоподстройка не прошла <b>dOnE</b> : для управления двигателем используется измеренное автоподстройкой значение сопротивления статорной обмотки	
UdP	<b>Отображение версии программного обеспечения ATV31</b>	
	Например: 1102 = V1.1 IE02	
LIA-	<b>Функции дискретных входов</b>	
	См. CD-ROM	
AIA-	<b>Функции аналоговых входов</b>	
	См. CD-ROM	

## Неисправности, причины и способы устранения

### Помощь в обслуживании, отображение неисправностей

В случае неисправности при подключении или работе прежде всего убедитесь, что выполнены рекомендации, касающиеся окружающей среды, монтажа и подключения.

Первая выявленная неисправность вводится в память и отображается на экране до отключения ПЧ от сети. ПЧ блокируется, красный светодиод загорается и контакт реле безопасности (RA - RC) размыкается.

### Невозможность пуска без отображения неисправности

- При отсутствии индикации проверьте, что ПЧ действительно запитан, а также подключение кабелей ко входам AI1 и AI2 и к разъему RJ45
- Другие случаи: см. CD-ROM.

## Сбрасываемые неисправности

Причина неисправности должна быть исключена перед повторным пуском путем отключения и повторного включения питания.

Неисправность	Возможная причина	Процедура проверки
<b>COF</b> Неисправность CANopen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обрыв связи по шине CANopen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте коммуникационную линию</li> <li>Обратитесь к специальной документации</li> </ul>
<b>CrF</b> Зарядная цепь конденсаторов	<ul style="list-style-type: none"> <li>Неисправность управления реле нагрузки или повреждение нагрузочного сопротивления</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Замените преобразователь</li> </ul>
<b>EEF</b> Неисправность EEPROM	<ul style="list-style-type: none"> <li>Неисправность внутренней памяти</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте окружение (электромагнитную совместимость)</li> <li>Замените преобразователь</li> </ul>
<b>InF</b> Внутренняя неисправность	<ul style="list-style-type: none"> <li>К.З. источника 10 В</li> <li>Внутренняя неисправность</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте цепи, подключенные к источнику 10 В</li> <li>Проверьте подключение входов AI1 и AI2 и подключение к разъему RJ45</li> <li>Проверьте окружение (электромагнитную совместимость)</li> <li>Замените преобразователь</li> </ul>
<b>LFF</b> Обрыв сигнала 4-20 мА	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обрыв задания 4-20 мА на входе AI3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте подключение на входе AI3</li> </ul>
<b>ObF</b> Перенапряжение при торможении	<ul style="list-style-type: none"> <li>Слишком быстрое торможение или активная приводная нагрузка</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Увеличьте время торможения</li> <li>Подключите, если это необходимо, тормозной модуль и сопротивление</li> <li>Активизируйте функцию brA, если она совместима с применением</li> </ul>
<b>OCF</b> Перегрузка по току	<ul style="list-style-type: none"> <li>Параметры меню SET- и drC- не корректны</li> <li>Слишком большой момент инерции или приводная нагрузка</li> <li>Механическая блокировка ротора</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте параметры SET- и drC-</li> <li>Проверьте правильность выбора системы <b>ПЧ-двигатель-нагрузка</b></li> <li>Проверьте состояние механизма</li> </ul>
<b>OHF</b> Перегрузка преобразователя	<ul style="list-style-type: none"> <li>Слишком высокая температура преобразователя</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте нагрузку двигателя, вентиляцию ПЧ, его окружение. Дождитесь его охлаждения для перезапуска</li> </ul>
<b>OLF</b> Перегрузка двигателя	<ul style="list-style-type: none"> <li>Срабатывание тепловой защиты из-за длительной перегрузки</li> <li>Ошибочное значение параметра rSC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте настройку tH (стр. 11) тепловой защиты, нагрузку двигателя. Дождитесь его охлаждения для перезапуска</li> <li>Повторите измерение параметра rSC (стр. 13)</li> </ul>
<b>OPF</b> Обрыв фазы двигателя	<ul style="list-style-type: none"> <li>Обрыв фазы на выходе ПЧ</li> <li>Выходной контактор разомкнут</li> <li>Двигатель не подключен или слишком мала мощность</li> <li>Внезапная неустойчивость тока двигателя</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проверьте подключение ПЧ к двигателю</li> <li>В случае использования выходного контактора настройте OPL на OAC (см. CD-ROM, меню FL-)</li> <li>Испытание с двигателем малой мощности или без него: OPL = по (см. CD-ROM, меню FL-)</li> <li>Проверьте и оптимизируйте параметры UFr (стр. 11), UnS и nCr (стр. 13) и сделайте автоподстройку tUn (стр. 14)</li> </ul>

Неисправность	Возможная причина	Процедура проверки
<b>OSF</b> Перенапряжение	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Очень высокое напряжение питания</li> <li>• Сетевые возмущения</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проверьте напряжение сети</li> </ul>
<b>PHF</b> Обрыв фазы сетевого питания	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обрыв фазы</li> <li>• Использование однофазного питания для трехфазного ПЧ ATV31</li> <li>• Несбалансированная нагрузка.</li> </ul> <p>Защита срабатывает только при нагрузке</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проверьте подключение силового питания и предохранители</li> <li>• Используйте трехфазную сеть</li> <li>• Заблокируйте неисправность установкой IPL = nO (см. CD-ROM)</li> </ul>
<b>SCF</b> Короткое замыкание двигателя	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Короткое замыкание или замыкание на землю на выходе ПЧ</li> <li>• Большой ток утечки на землю на выходе ПЧ при параллельном под-ключении нескольких двигателей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проверьте соединительные кабели между ПЧ и двигателем и изоляцию двигателя</li> <li>• Уменьшите частоту коммутации</li> <li>• Добавьте индуктивность, последовательно с двигателем</li> </ul>
<b>SLF</b> Неисправность Modbus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обрыв связи по шине Modbus</li> <li>• назначение выносного терминала (LCC = YES) и отключенный терминал</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проверьте коммуникационную линию</li> <li>• Обрыв связи по шине Modbus</li> <li>• Проверьте связь с выносным терминалом</li> </ul>
<b>SOF</b> Сверхскорость	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Неустойчивость или слишком большая приводная нагрузка</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проверьте параметры двигателя, коэффициенты усиления и устойчивости</li> <li>• Добавьте тормозное сопротивление</li> <li>• Проверьте правильность выбора системы <b>ПЧ-двигатель-нагрузка</b></li> </ul>
<b>tnF</b> Ошибка автоподстройки	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Специальный двигатель или мощность двигателя не соответствует мощности преобразователя</li> <li>• Двигатель не подключен</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Используйте закон L или P (см. UfT, стр. 14)</li> <li>• Проверьте наличие двигателя при автоподстройке</li> <li>• При использовании выходного контактора замкните его при автоподстройке</li> </ul>

## Неисправности, которые сбрасываются самостоятельно при исчезновении причины

Неисправность	Возможная причина	Процедура проверки
<b>CFE</b> Неправильная конфигурация	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Текущая конфигурация не правильна</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Возвратитесь к заводским настройкам или загрузите ранее сохраненную подходящую конфигурацию. См. параметр FCS меню drC-, стр. 15</li> </ul>
<b>CFI</b> Ошибочная конфигурация, загруженная по сети	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ошибочная конфигурация. Загруженная по сети конфигурация не соответствует ПЧ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проверьте ранее загруженную конфигурацию</li> <li>• Загрузите подходящую конфигурацию</li> </ul>
<b>USF</b> Недонапряжение	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Слишком слабая сеть</li> <li>• Кратковременное снижение питания</li> <li>• Неисправность зарядного сопротивления</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проверьте напряжение и параметр напряжения</li> <li>• Замените преобразователь</li> </ul>

**VVDED303043**

**064940**



W9 1624580 01 14 A04

2006-04