

METHODE DE TEST 1145



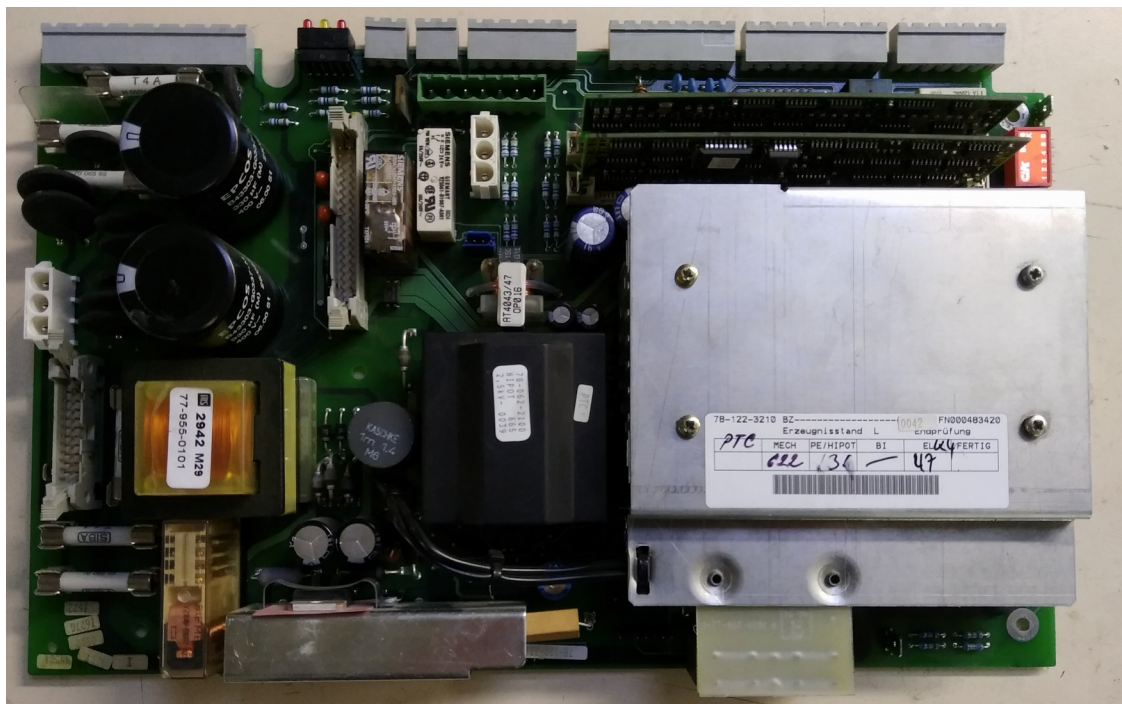
I. Pré-devis :

On dispose de deux parties : une partie alim et une partie variateur

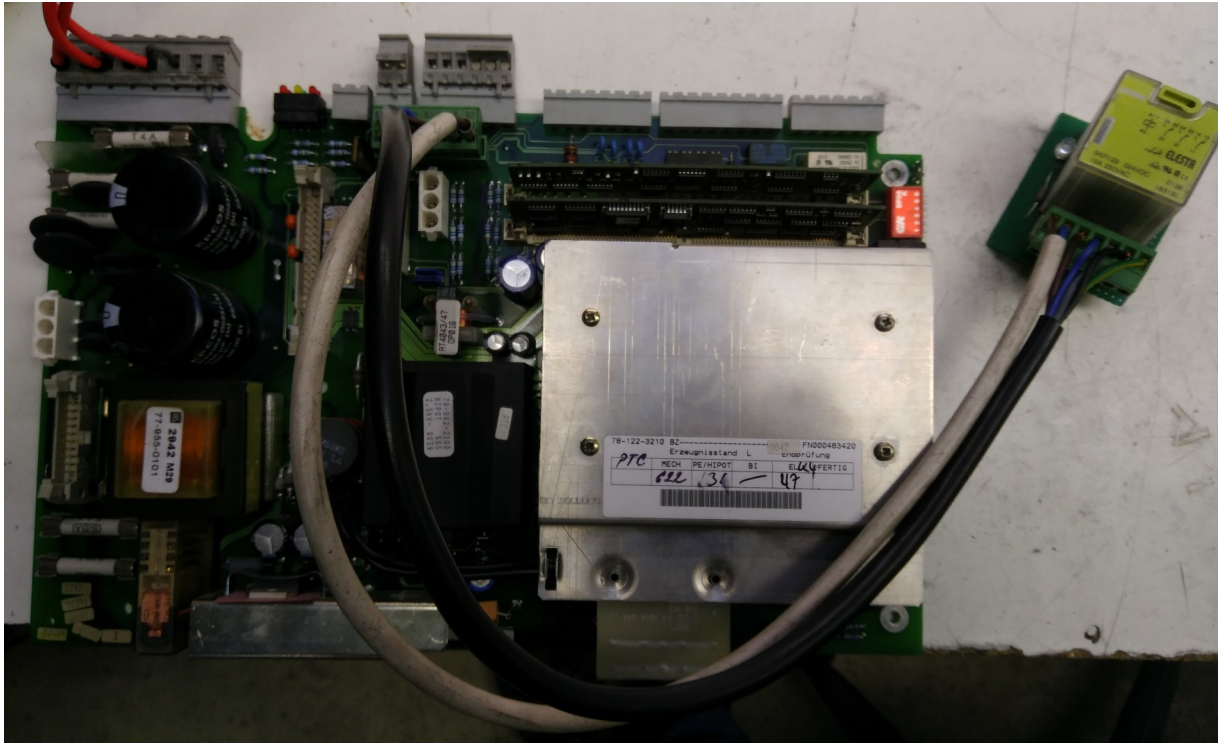
1) *Variateur :*

Cette partie se teste comme un 1123 classique avec la boîte, et dépend de la puissance (test des IGBT au testeur ou non par exemple)

2) *Alim :*



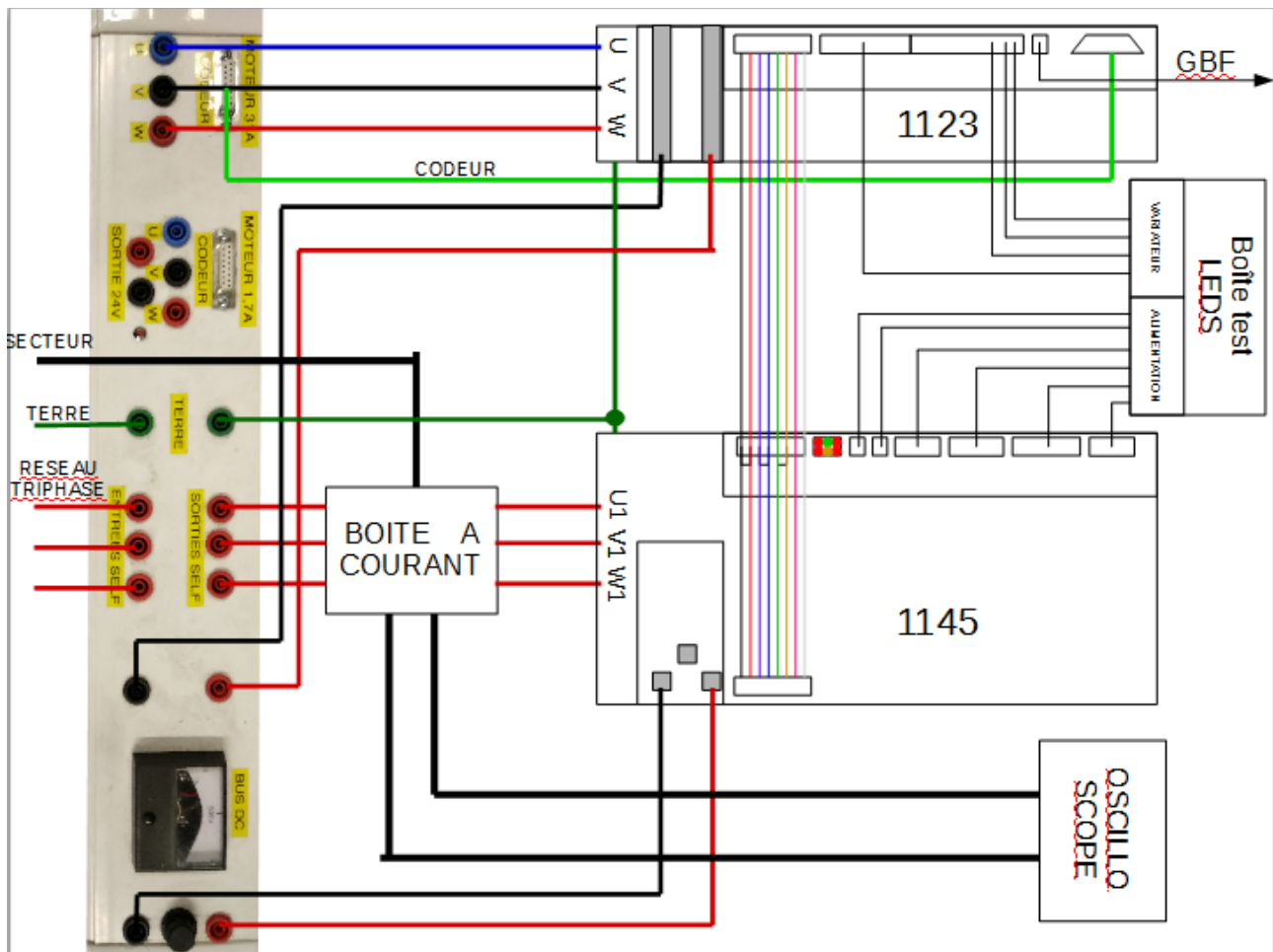
- mettre 380V via connecteur X181 (led verte s'allume) et contacteur de test
- avec shunt X161 (9;112;48) → relais colle
- avec shunt X171 (NS1;NS2) → led jaune allumée (précharge) et contacteur essaye de coller



Si le contacteur est soudé sur la carte il faut nécessairement tout remonter pour ce test.

II. Réparation :

1) Schéma de câblage :



- Connecter ENTREES SELF sur le réseau triphasé
- Relier SORTIES SELF aux bornes U1, V1 et W1 via une boîte à courant
- Connecter la boîte à courant à l'oscilloscope via des câbles BNC et au secteur, en réglant l'oscilloscope sur XY (menu affichage) avec le même réglage sur les deux voies
- Relier le bornier de consigne 1123 (X321) sur un GBF à basse fréquence (500mHz environ)
- Accrocher la pince croco sur la carcasse de la 1145 afin de relier la terre
- Régler les 6 switches à l'arrière de l'alim sur off (comme l'alim de test)
- Connecter le bus sur les barres de l'alim
- Relier la nappe entre la 1145 et la 1123
- Mettre les borniers de la boîte de test sur l'alim et le bornier d'alim (X181)

2) Méthode de test

On effectuera un premier test sans shunter où on vérifie que le contacteur s'enclenche bien, que l'alim essaye de réinjecter (lampes clignotent et une LED rouge de défaut s'allume sur l'alim) et que le moteur tourne (variateur et câblage ok)

Le second test s'effectue comme suit :

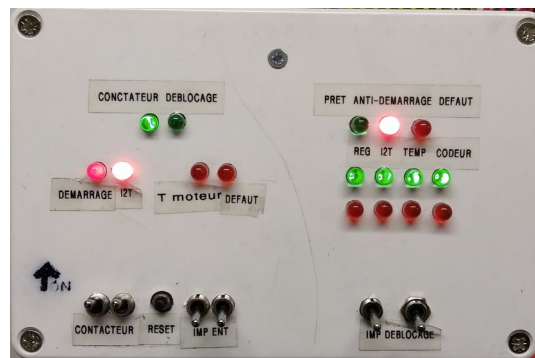
- Shunter et vérifier que les LEDs « I²T », « défaut » et « anti-démarrage » s'allument lorsque tous les inters sont sur off



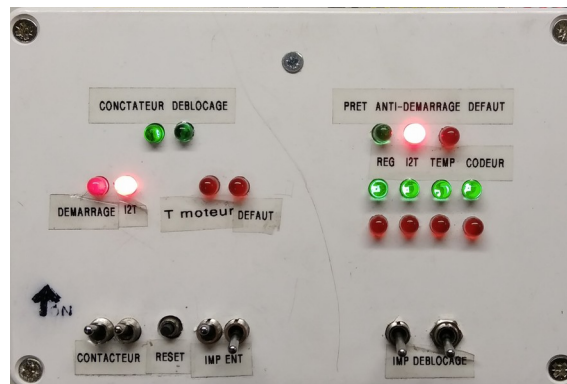
- Le premier inter éteint la LED « défaut » (ferme le contact entre 112/48 et 9, qui ferme un relais sur la carte alim)



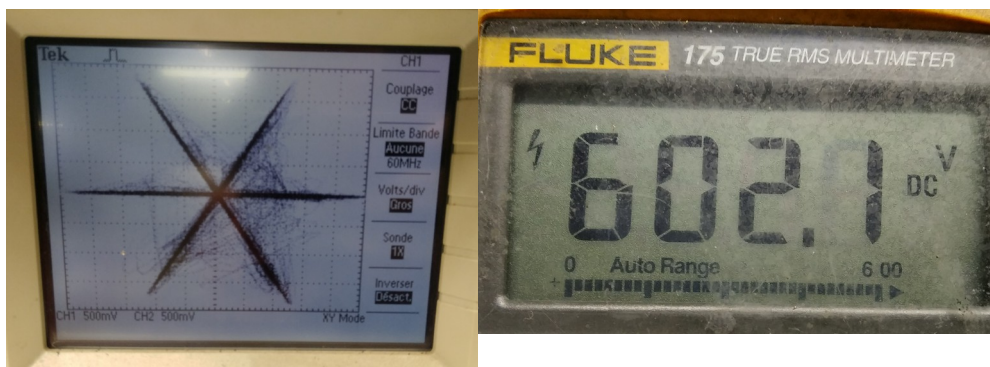
- Le deuxième inter allume la LED « contacteur » (ferme le contact entre AS1 et AS2, ce qui enclenche le contacteur de l'alim) et la LED jaune de la 1145



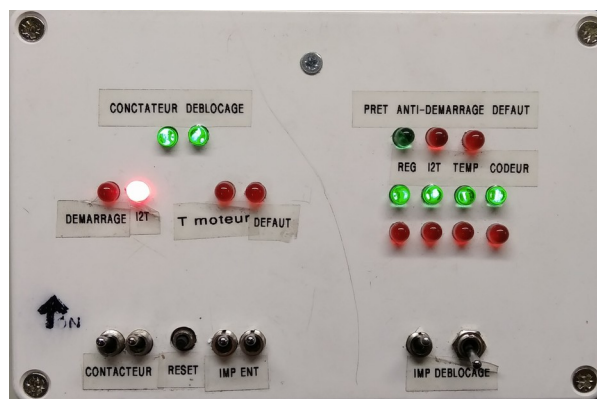
- Le troisième inter ne change pas l'état des LEDs, il ferme le contact entre 64 et 9 (drive enable)
- Le quatrième inter allume la LED « déblocage », ce qui éteint la LED verte de la 1145 (ferme le contact entre 63 et 9, « pulse enable »).



L'alim réinjecte dans les selfs (on les entend « siffler ») et le bus monte à 600V. Sur le scope on doit obtenir une étoile, ce qui montre l'équilibrage de la réinjection sur le réseau.



- Le cinquième inter éteint la LED « anti-démarrage » (ferme le contact entre 663 et 9 de la carte commande sur la 1123, un digit de plus s'allume dessus)



- Le sixième inter libère le moteur (ferme le contact entre 65 et 9 de la carte commande sur la 1123, un autre digit s'allume et le moteur tourne)