

Ajout de fonctionnalités dans le contrôleur ECOBITE PRO V4.60

La mise à jour d'un contrôleur ECOBITE PRO doit être réalisée aux bureaux d'ACE par le service technique. Dépendamment de votre version, des frais peuvent être exigés pour la mise à jour. Vous pouvez vérifier avec un représentant d'ACE à l'aide du numéro de série de votre contrôleur et/ou de la version qui s'affiche lors du démarrage de votre contrôleur (ECOPRO X.XX Y.Y).

Note : pour les contrôleurs numéro A-000001 à A-000100 (années 2010-2011), la mise à jour n'est pas possible.

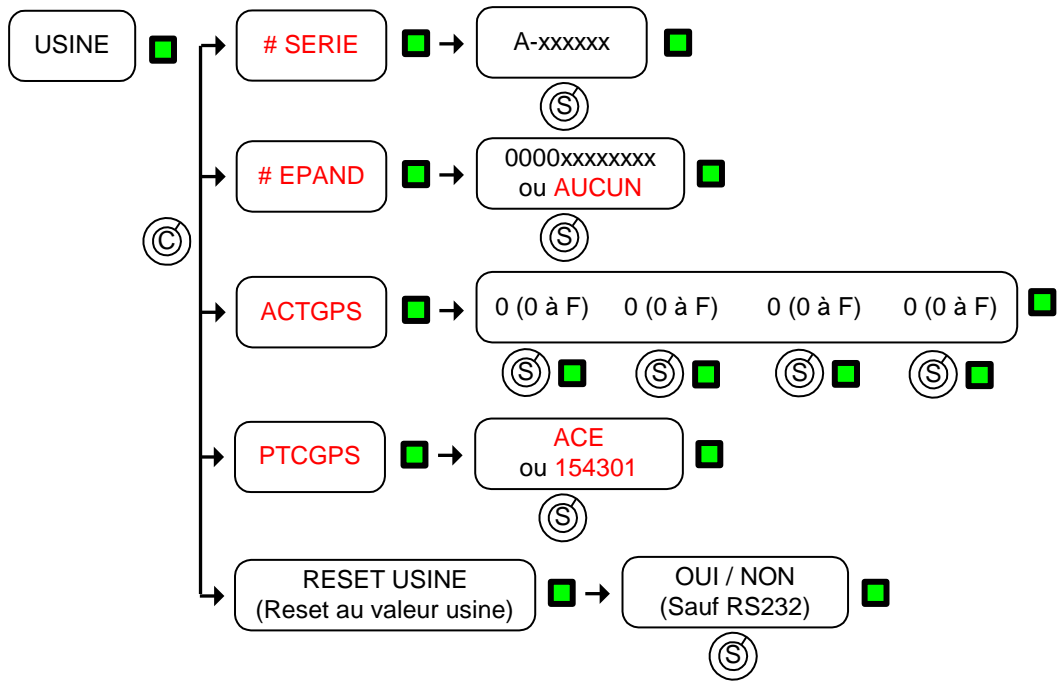
Port GPS disponible avec protocole ACE-NFEN-15430-1

Afin de permettre à plusieurs fournisseurs externes de relier leur GPS au contrôleur ECOBITE PRO, nous avons ajouté un protocole basé sur la norme européenne NFEN-15430-1. Cela permettra aux fournisseurs de GPS de réaliser plus aisément l'intégration du contrôleur ECOBITE PRO à leur solution GPS. Cette norme étant déjà utilisée par plusieurs manufacturiers de contrôleurs européens, pour certains fournisseurs de GPS l'intégration a déjà été réalisée et/ou nécessitera un minimum d'ajustement.

Comme pour les versions précédentes, l'activation du port GPS sur les contrôleurs ACE (ECOBITE PRO et CHLOROBITE) est une option facultative et chargée aux clients qui le demandent. Il est donc possible que vous n'ayez pas encore activé cette option sur votre contrôleur et que des frais vous soient exigés pour l'activation. Pour les versions 4.60 et plus, il est possible d'activer le port à distance en à l'aide d'un code d'activation qui vous sera fourni par le service technique d'ACE. Une fois le port activé, vous pouvez choisir le protocole ACE-NFEN-15430-1 et/ou le protocole ACE.

Pour activer le port il faut se rendre dans le (menu USINE) et sélectionner la fonction **ACTGPS**. Ce champ vous permet de saisir le code d'activation du port GPS. Le (menu #EPAND) vous permet de voir si le port est déjà activé. Si le contrôleur affiche **AUCUN** c'est que le port n'est pas activé. Lorsque le port est activé, vous pouvez voir défiler une série de chiffres et de lettres. Le (menu PCTGPS) vous permet, lui de choisir entre le protocole ACE soit **ACE** et le protocole ACE-NFEN-15430-1 soit **154301**.

De la documentation technique et des outils sont disponibles pour les fournisseurs de solution GPS qui voudraient intégrer le protocole ACE-NFEN-15430-1.



PAU DP, passage en mode dépannage avec confirmation via PAUSE

Il est maintenant possible de forcer l'opérateur à appuyer sur le bouton **PAUSE** avant que le contrôleur passe en mode dépannage **DPCONV**. Lorsque cette fonction est activée, le contrôleur effectue une pause avant d'activer le convoyeur en dépannage. Le message **DPCONV** apparaît, le bouton **PAUSE** (vert) oscille, un bip intermittent rapide est maintenu jusqu'à ce que l'opérateur appui sur le bouton **PAUSE**.

Cette fonction permet d'éviter que le contrôleur passe en mode dépannage sans que l'opérateur ne s'en rende compte. Une fois que l'opérateur aura confirmé qu'il accepte de travailler en dépannage en appuyant sur **PAUSE**, le contrôleur opérera dans ce mode jusqu'à ce que le contrôleur soit redémarré. En mode dépannage, le contrôleur affiche **DPCONV** sur l'afficheur après chaque pause et/ou à chaque 10km.

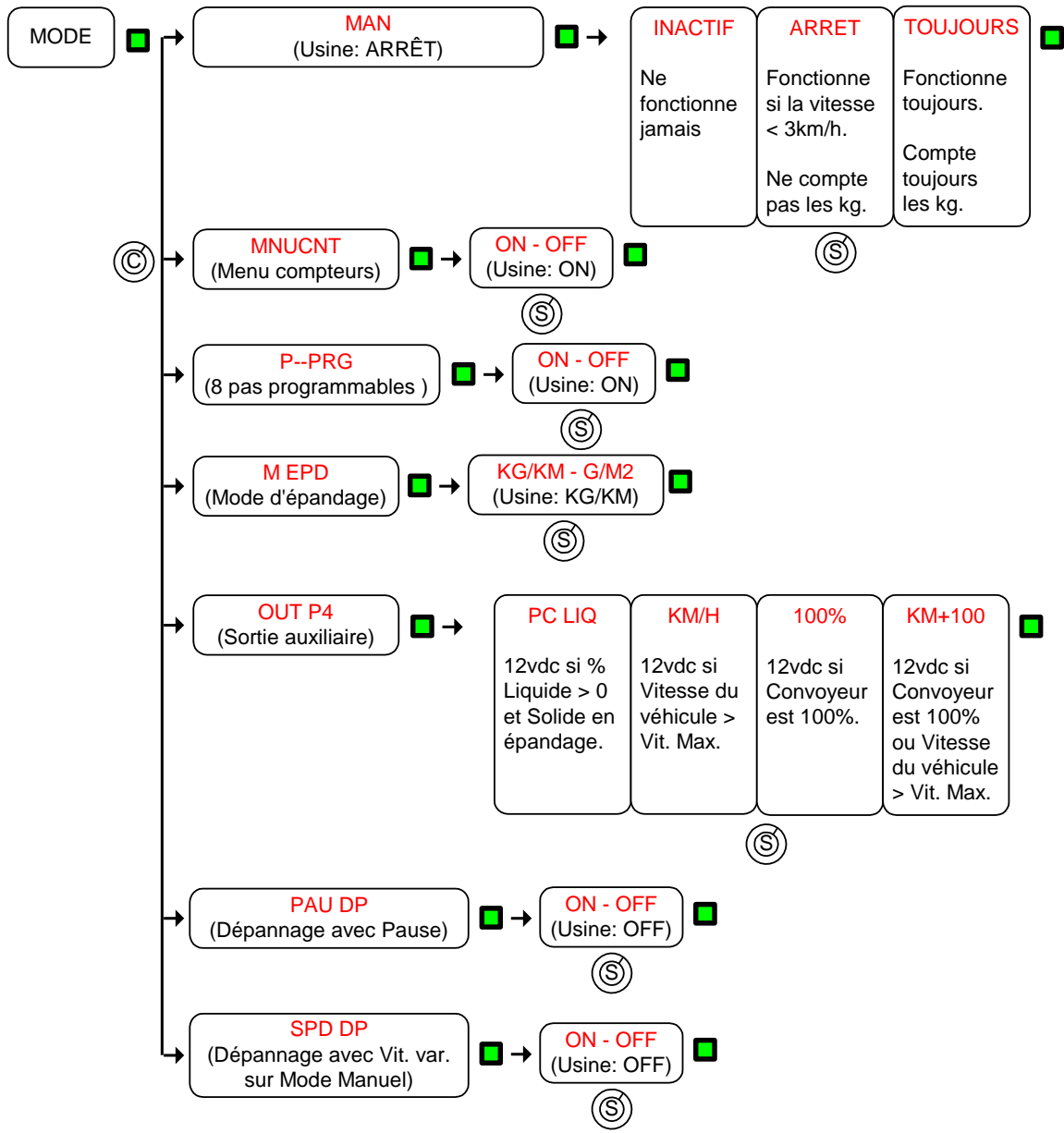
Le passage en mode dépannage peut être dû à la perte du signal du convoyeur et/ou du blocage du convoyeur. Dans le cas de la perte du signal du convoyeur, le dépannage permet de maintenir les travaux d'épandage en attendant la réparation. L'opérateur peut donc finir son parcours même si le taux d'épandage est approximatif (car pas de lecture du convoyeur) et de procéder à la maintenance lors du retour au garage.

Dans le cas du blocage du convoyeur (matériau gelé, obstacle à la sortie du convoyeur, bris mécanique...) le passage en mode dépannage peut occasionner un problème de surpression au niveau hydraulique. Lorsque le contrôleur active l'hydraulique du convoyeur et que celui-ci est bloqué, le débit hydraulique passe par la valve de surpression et génère pression et chaleur. C'est pourquoi la validation du fonctionnement du convoyeur lors du passage en mode dépannage par l'opérateur est importante. Au passage en mode dépannage, l'opérateur doit donc, soit continuer l'épandage en mode dépannage (en appuyant une fois sur **PAUSE**) s'il voit que le convoyeur fonctionne ou arrêter l'épandage (en appuyant à nouveau sur **PAUSE** ou en fermant le contrôleur) afin d'éviter une surpression hydraulique, le temps de débloquer le convoyeur.

SPD DP, Dépannage avec vitesse variable en mode manuel

Il est maintenant possible d'opérer l'épandage du contrôleur en mode manuel, en fonction de la vitesse de déplacement du véhicule. Jusqu'à maintenant il était possible de choisir entre **INACTIF**, **ARRÊT** et **TOUJOURS** voir manuel Ecobite II PRO V 4.5 pages 4 et 27 pour le détail des fonctionnements. Dans ces modes, le contrôleur active le convoyeur uniquement en fonction du % du bouton **CONV** indépendamment de la vitesse de déplacement du véhicule.

À partir de la version 4.60, en activant la fonction **SPD DP (SPD DP = ON)**, vous forcez le contrôleur à tenir compte de la vitesse du véhicule en plus de la position du bouton **CONV**. Cette fonction est activée lorsque le contrôleur passe en mode dépannage et que le mode manuel est à **ARRÊT** et/ou à **TOUJOURS**. Elle permet à l'opérateur d'ajuster la quantité d'épandage du matériau manuellement en fonction de la vitesse du véhicule. Contrairement aux modes manuels normaux (lorsque le contrôleur n'est pas en dépannage), la vitesse du convoyeur suivra la vitesse du véhicule.



VITREF, Vitesse de référence du mode manuel avec vitesse variable

Lorsque le contrôleur est en dépannage et que vous avez choisi d'opérer avec la vitesse variable (**SPD DP = ON**), le contrôleur doit avoir une vitesse de référence. Cette vitesse devient la vitesse de référence à laquelle le contrôleur appliquera 100% de l'énergie relié à la position du bouton **CONV** au convoyeur. Si le bouton **CONV** est à la position maximale, ce maximum sera atteint lorsque la vitesse du véhicule sera égale à la vitesse **VITREF**. En réduisant cette valeur, le convoyeur atteint sa vitesse maximale plus rapidement. Si vous augmentez cette valeur, l'inverse se produit. Dans la plupart des cas et pour un fonctionnement optimal, on ajuste notre vitesse de référence à la même valeur que notre vitesse maximale en épandage.

