

PSICO/Mi. 84-003 le 22 JANVIER 85

CR de la réunion du 9/1/85 sur les boucles CANAC LPT

Présents: G. BARRAUD, S. BATTISTI, D. BLECHSCHMIDT, P. BOBBIO,
G. DAEMS, A. DANIELS, C. DEHAVAY, W. HEINZE, I. KAMBER,
P. SCHEMKELS, CH. SERRE, J.P. THOMI, M. VIGNES, E. SIGAUD

1. But de la réunion

Le but de la réunion était de récolter les arguments permettant de définir les boucles CANAC pour le LPT en tenant compte des desiderata de toutes les parties concernées.

Les points suivants ont été abordés

1. a) Nombre de FEC LPT

Il est clair que le nombre de FEC LPT a une influence prédominante sur l'architecture des boucles.

A priori deux FEC sont envisagés, cependant une étude faite par S. BATTISTI, A. DANIELS et CH. SERRE

va déterminer les besoins réels de la machine LPT. Les résultats de l'étude sont attendus pour le début février 1985.

1. b) Nombre de boucles par FEC

Dans un avenir proche on pense utiliser un décodeur CANAC directement monté sur le bus de FEC, on aimerait limiter à deux le nombre de boucles pour laisser une place libre dans le FEC.

1 c. Utilisation de la boucle CANAC prévue par le HC INTOSH.

La nouvelle trébinette HC INTOSH peut, en principe, contrôler plusieurs chassis cross pour les tests. La liaison entre chassis cross devra être alors une liaison particulière matérialisée à la demande et non la boucle CANAC servie comme au FES.

1 d. Répartition des équipements sur les boucles.

Il semble qu'un accord général se dégage pour mettre les éléments de puissance et le timing indépendants au fonctionnement des machines sur une (ou plusieurs) boucle et l'instrumentation et le vide sur une autre boucle dit "boucle passive", le bus de transfert sur la boucle instrumentation est estimé à 200 mots par seconde. On fait remarquer, cependant, que l'instrumentation doit pouvoir dialoguer avec les alimentations mais ceci n'est pas en contradiction avec les boucles séparées.

1 e. Période de mise au point de l'EPA

Pendant cette période on n'aurait pas perturbé la boucle de puissance du LIL alors en fonctionnement. Cet argument doit être aussi considéré dans la définition des boucles.

1 f. Affectation des N° des chassis cross.

L'équipe J. PHILIPPE - P. BOBBIO définira en détail les boucles cross, ils doivent être consultés pour l'affectation des N° des chassis cross.

2. Conclusion

Par rapport aux critères retenus pour la définition des boucles des autres processus PS, on ne trouve pas d'argument permettant nettement d'adopter une autre philosophie.

Une proposition élaboree bas de la réunion mérite d'être examinée :

- 1 boucle pour les éléments de puissance LIL
- 1 boucle pour les éléments de puissance EPA
- 1 boucle instrumentation et aide LPI

Notamment quelques préventions, les deux boucles des éléments de puissance pourraient ultérieurement être réunies en une seule.

Barrault

Participation :

Personnes présentes :

CCM

J. H. B MADSEM

J. PHILIPPE

22.1.1985

CCM

G. Baribaud
G.P. Benincasa
J. Boillot
R. Cailliau
J. Cupérus
G. Daems
A. Daneels
W. Heinze
P. Heymans
B. Kuiper
F. Perriollat
J.P. Potier
W. Renner
Ch. Serre