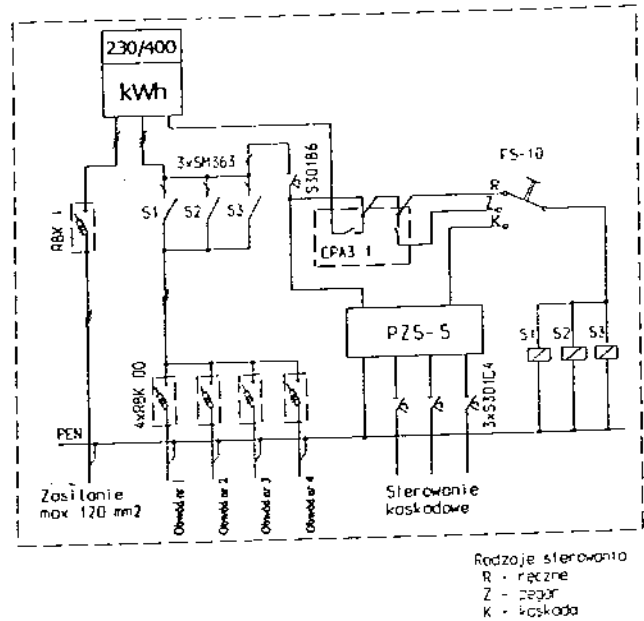
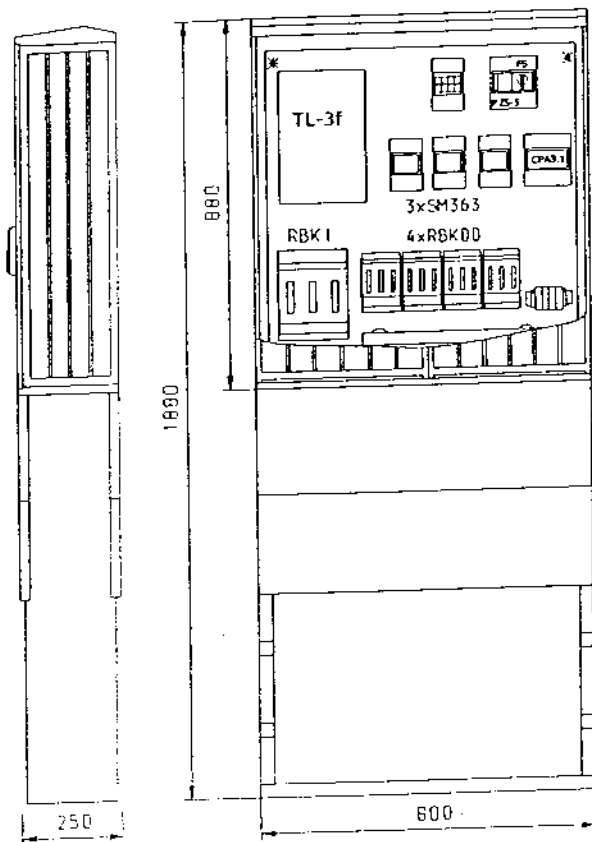


Inwestor:	GMINA CZERWONAK ul. Źródłana 39, 62-004 Czerwonak				
Przedsięwzięcie:	PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY budowy oświetlenia drogi gminnej w m-ści TRZASKOWO gm. Czerwonak, działki nr 449 i 450, 433,				
Nazwa rysunku:	Szafka oświetleniowa S0				
Autorzy	Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Skala	Nr rys.
Projektant:	inż. Witold Szulc	383/83/Pw 79/Pw/94		XX	E/3

7.2.7. Szafa oświetleniowa kablowa SOU-4



Czteroobwodowa dla oświetlenia całodobowego.

Zastosowanie:

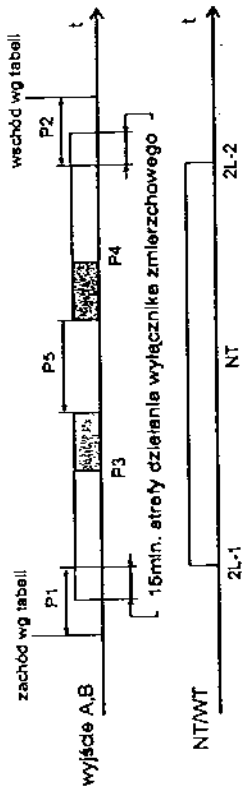
Szafa oświetleniowa przeznaczona jest do montowania w sieciach kablowych oświetlenia ulicznego z układem sterowania kaskadowego. Zegar sterujący montowany na życzenie Zamawiającego.

Dane techniczne:

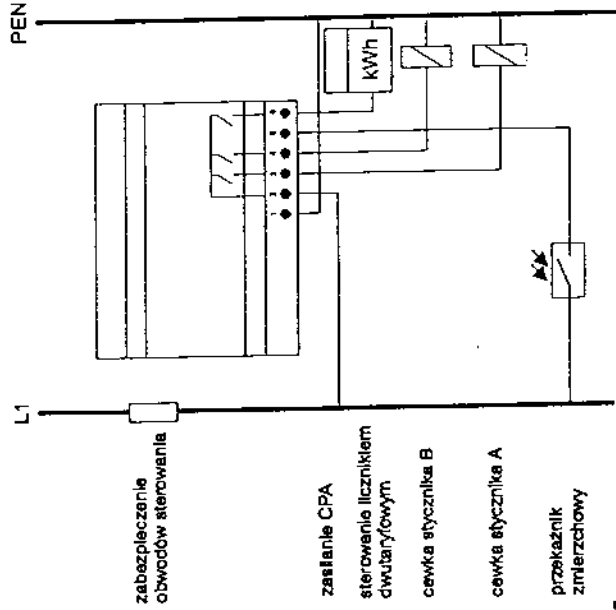
Napięcie znamionowe izolacji	- 500 V
Napięcie znamionowe robocze	- 230/400 V
Prąd znamionowy toru głównego	- 63A
Prąd znamionowy toru odpływowego	- 32 A
Stopień ochrony obudowy	- IP 44
Ilość obwodów oświetleniowych	- 4
Klasa ochronności	- II
Typ obudowy	- ST3/88/1
Typ fundamentu	- FT-3/100

Zgodność z oryginałem

Program pracy sterownika CPA 3.1



- P1 - załączenie po zachodzie słońca wg kalendarza (w min.)
 P2 - wyłączenie przed wschodem słońca wg kalendarza (w min.)
 P3 - początek strefy występowania wyłączzeń nocnych (w godz. i min.)
 P4 - koniec strefy występowania wyłączzeń nocnych (w godz. i min.)
 P5 - średni czas trwania przerwy nocnej (w godz. i min.)
 NT - niska taryfa
 WT - wysoka taryfa
 2L-1 - godzina załączenia NT
 2L-2 - godzina wyłączenia NT



Schemat podłączenia sterownika CPA 3.1

Za zgodność
 oryginalnym

INSTRUKCJA MONTAŻU I OBSŁUGI STEROWNIKA CPA 3.1

Montaż i uruchomienie.

- zbudować sterownik w szafie rozdzielczej,
- wykonać połączenia zgodnie z załączonym schematem,
- złączyć zasilanie,
- sprawdzić zgodność wskaźników ze stanem faktycznym, w razie rozbieżności, skorygować nastawy w sposób podany w dalszej części instrukcji,
- zaprogramować strefy A i B wg własnych potrzeb posługując się instrukcją.

Po wykonaniu wymienionych czynności urządzenie jest gotowe do pracy. Godzina i data jest ustawiana w czasie produkcji.

UWAGA! urządzenie wskazuje czas zimowy, nie przestawiać na czas letni!

Odczyt wskaźników.

Po załączeniu zasilania na wyświetlaczu sterownika ukazuje się aktualna godzina. Fakt ten sygnalizuje paląca się dolna dioda. Stan taki trwa około 5 min. Po tym czasie jasność wyświetlacza nieco spada i urządzenie zaczyna wyświetlać cyklicznie godzinę (dolna dioda zapalona), miesiąc i dzień (środkowa dioda zapalona) oraz rok (górną dioda zapalona). Od tego momentu urządzenie zaczyna sterować siecią oświetlenia.

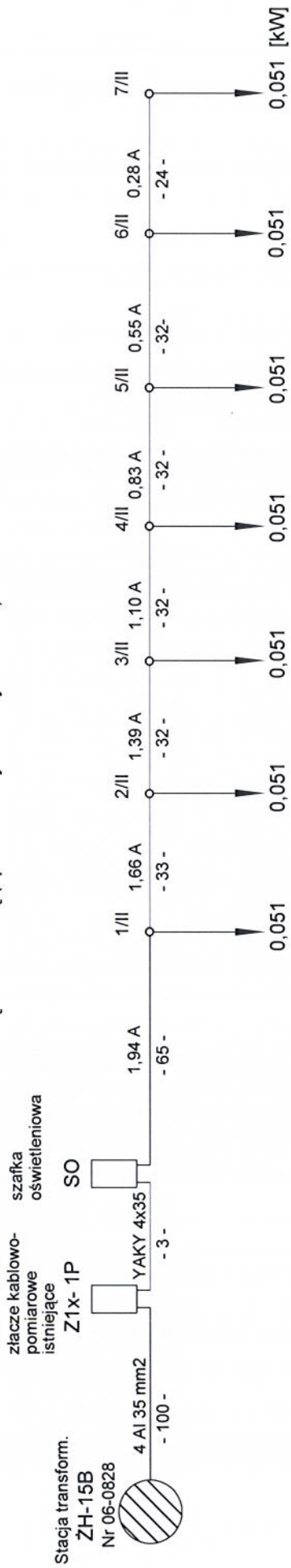
Ustawianie aktualnego czasu.

Aby skorygować wskazania należy:

- otworzyć przezroczystą osłonę,
- nacisnąć prawy przycisk - spowoduje to rozjaśnienie wyświetlacza i ustanie wyświetlania cyklicznego,
- naciskając prawy przycisk spowodować pojawienie się nastawy, którą chcemy zmienić (patrz spis nastaw),
- naciskając lewy przycisk zmienić wartość wskazywaną przez wyświetlacz na żadaną, jednokrotne krótkie naciśnięcie przycisku spowoduje zmianę stanu wskaźników o jeden w górę,
- przytrzymanie przycisku dłużej spowoduje samoczynną zmianę wskaźników w górę (nie dotyczy roku),
- po zakończeniu ustawiania zamknąć osłonę. W czasie ok 15 sek. od momentu zakończenia ustawiania sterownik samoczynnie przejdzie do stanu pracy.

TRZASKOWO

Rysunek dodatkowy do obliczenia spadku napięcia metodą odcinkową (sprawdzamy dłuższy odcinek)

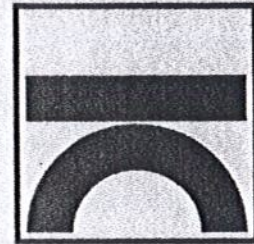


Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Road and Bridge Research Institute

ul. Instytutowa 1, PL 03-302 Warszawa, Polska / Poland

tel. (48 22) 698 06 06, 814 50 25, fax 814 50 28



www.ibdim.edu.pl

Warszawa, 2011.08.12

IDM/NN/6096/1052/2011

wg Rozdzielnika

Instytut Badawczy Dróg i Mostów uprzejmie informuje, że w związku z realizacją Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Gambit”, Komisja Aprobat Technicznych zaleciła wykonywanie testów zderzeniowych dla słupów oświetleniowych produkowanych wg PN-EN 40 „Słupy oświetleniowe”, przeznaczonych do wbudowania w pasach drogowych. W związku z powyższym ulegną zmianie wymagania stawiane producentom wnioskującym o udzielenie aprobaty technicznej IBDiM.

W celu ustanowienia jednakowych zasad traktowania wszystkich producentów słupów oświetleniowych uzyskujących aprobaty techniczne i zapewnienia im niezbędnego czasu na wykonanie testów zderzeniowych wprowadza się okres przejściowy do 31 grudnia 2014 r. W okresie tym dla wszystkich słupów będzie można przyjmować klasę „0” wg PN-EN 12767 „Bierne bezpieczeństwo konstrukcji wsporczych dla urządzeń drogowych Wymagania i metody badań”, dla której nie są wymagane testy zderzeniowe.

Od 1 stycznia 2015 r. wszystkie słupy oświetleniowe przeznaczone do wbudowania na drogach publicznych będą musiały spełnić wymagania bezpieczeństwa biernego przy uderzeniu pojazdu, które podano w załączniku nr 1 do pisma.

Słupy oświetleniowe nie spełniające tych wymagań będzie można nadal stosować na autostradach i drogach ekspresowych oraz pozostałych drogach krajowych, drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych, pod warunkiem zastosowania systemów ograniczających drogę, to jest stałych barier zabezpieczających, spełniających wymagania PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę”. W przypadku usytuowania słupa oświetleniowego za stałą barierą zabezpieczającą, powinno się go ustawić w odległości od bariery nie bliższej niż: $0,5 \text{ m} + W$, gdzie W = szerokość pracująca bariery wg PN-EN 1317-2 „Systemy ograniczające drogę Część 2: Klasy działania, kryteria przyjęcia badań zderzeniowych i metody badań barier ochronnych”.

Załącznik 1: Tablica

Za zgodność
z oryginałem

ZASTĘPCA DYREKTORA

mgr inż. Tomasz Kula

Tablica

Wymagania bezpieczeństwa biernego dla słupów oświetleniowych lokalizowanych w pasach drogowych

L.p.	Kategoria drogi	Wymagane właściwości wg PN-EN 12767 „Bierne bezpieczeństwo konstrukcji wsporczych dla urządzeń drogowych Wymagania i metody badań”		
		Klasa prędkości	Kategoria pochłaniania energii	Poziom bezpieczeństwa użytkowników pojazdu
1	2	3	4	5
1	Autostrady i drogi ekspresowe	100	NE	3
2	Pozostałe krajowe i drogi wojewódzkie (z wyłączeniem l.p. 4)	70	HE, LE, NE	1, 2, 3
3	Powiatowe i gminne (z wyłączeniem l.p. 4)	50	HE, LE, NE	1, 2, 3
4	Krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, usytuowane w granicach obszaru zabudowanego*, gdzie nie wskazano podniesienia dopuszczal- nej prędkości*	Klasa „0”		

*) w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym

Za zgodność
z oryginałem

