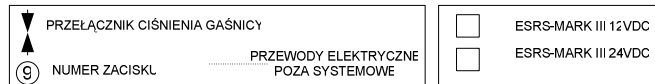
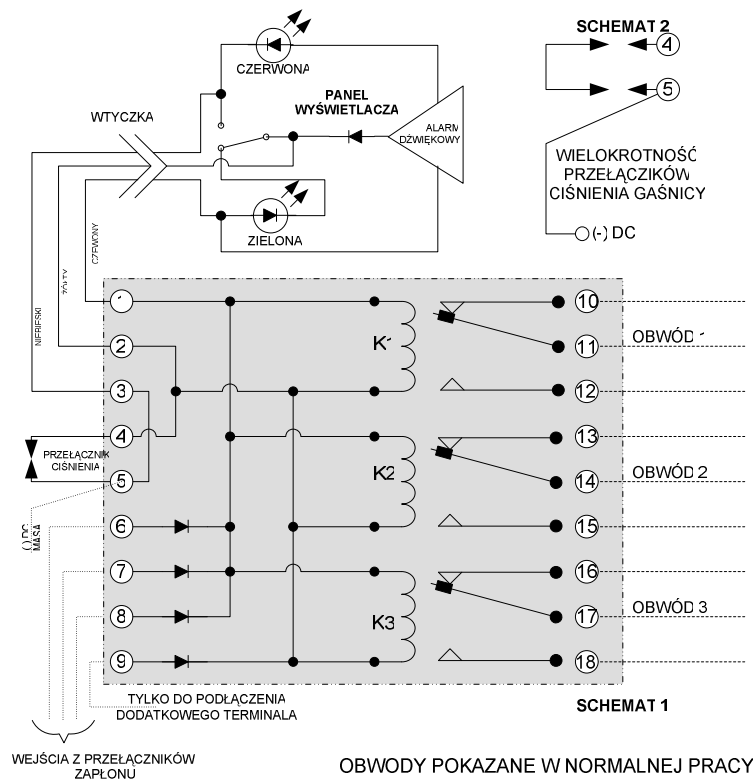


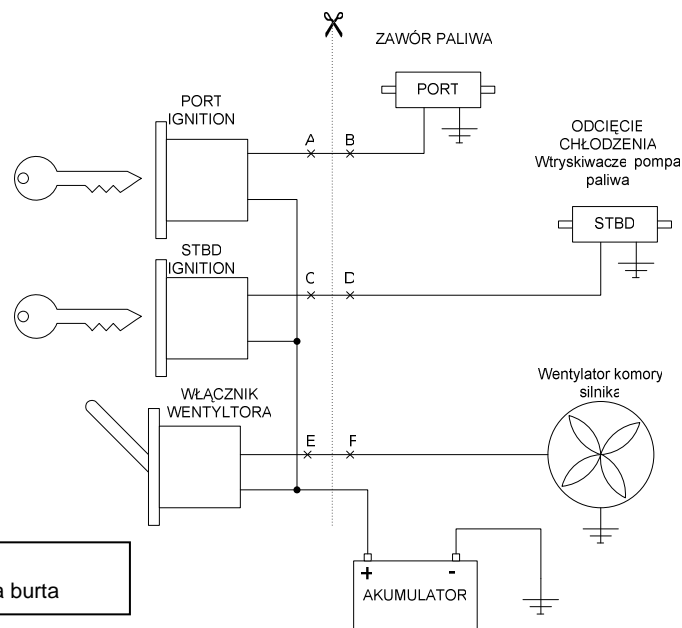
STANDARDOWE PODŁĄCZENIA ESRS III

SEA-FIRE (przykład)

W związku z powtarzającymi się pytaniami klientów rozbudowałem dokumentację systemu o poniższe przykłady i opisy działania.



UKŁAD WYŁĄCZAJĄCY SILNIK - ESRS III



Typowa instalacja elektryczna zasilania silnika Diesel

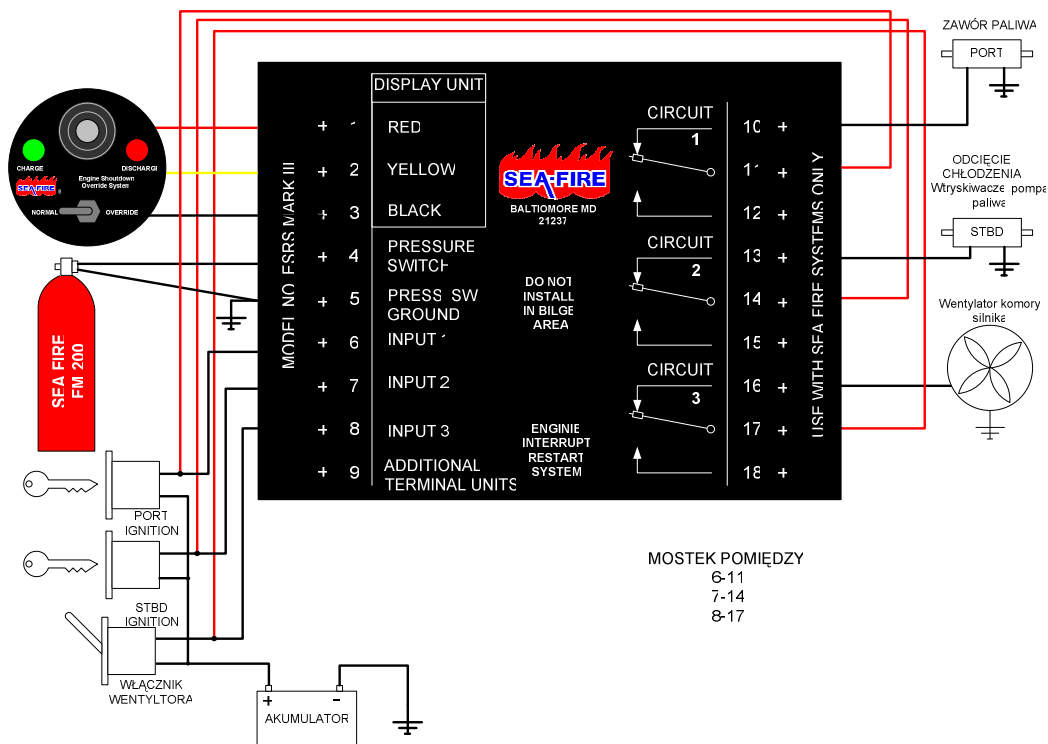
AUTORYZOWANY DYSTRYBUTOR SYSTEMÓW SEA-FIRE®

ABAKUS
europe

ul. Harcerzy 2c, 84-300 Łęborg
tel.: +48 59 863 44 60
fax. +48 59 863 44 61

e-mail: info@abakus-europe.pl
www.abakus-europe.pl

Informacje o systemach:
mariusz@abakus-europe.pl



Sposób podłączenia ESRS w instalację. **(Dla zaworu paliwa normalnie zamkniętego)**. Podanie napięcia otwiera dopływ paliwa.

OPIS DZIAŁANIA

Obwód czujnika ciśnienia w prawidłowym połączeniu stanowi obwód zamknięty. Zworka pomiędzy zaciskami 4 i 5 symuluje poprawną instalację sprawnej gaśnicy.

Plus akumulatora do zasilania układu zwykle podawany jest poprzez: styki stacyjki – włączenia zasilania na silnik, powoduje podanie + poprzez styki wyjściowe ESRS na zawór paliwa powodując jego otwarcie (*zawór normalnie zamknięty*). Z drugim silnikiem analogicznie.

Wentylatory przewietrzające zwykle włączane są przełącznikiem. Czasami równolegle włączany jest w obwód układ z czujnikiem temperatury (*wykorzystuje się wentylatory przewietrzające jako dodatkowy czynnik chłodzący silnik*). W takim przypadku należy pamiętać by układ ESRS podłączyć za układem równoległym (szeregowo z układem równoległym) bezpośrednio przed wentylatorem (*jak na rysunku wyżej*).

Podanie (+) na którekolwiek z wejść (zaciski: 6, 7 i 8) aktywuje system (*zapalą się kontrolki informujące o stanie systemu na wyświetlaczu*). Napięcie z tych zacisków jest związane z podaniem napięcia na cewki przekaźników. Styki przekaźników przełączą się w pozycje jak na rysunku powyżej (*pokazuje stan połączeń podczas normalnej pracy*).

Czerwonymi liniami oznaczone są mostki konieczne do wykonania (*za stacyjkami i przełącznikami*). Takie połączenie daje podwójną pewność przerwania obwodu na dane urządzenie. Teoretycznie wystarczyłoby podać (+) na zaciski: (11, 14 i 17) bezpośrednio z akumulatora, przy czym i tak musi być podane napięcie (+) na jedno z wejść 6, 7 lub 8 by wysterować przekaźniki do normalnej pracy

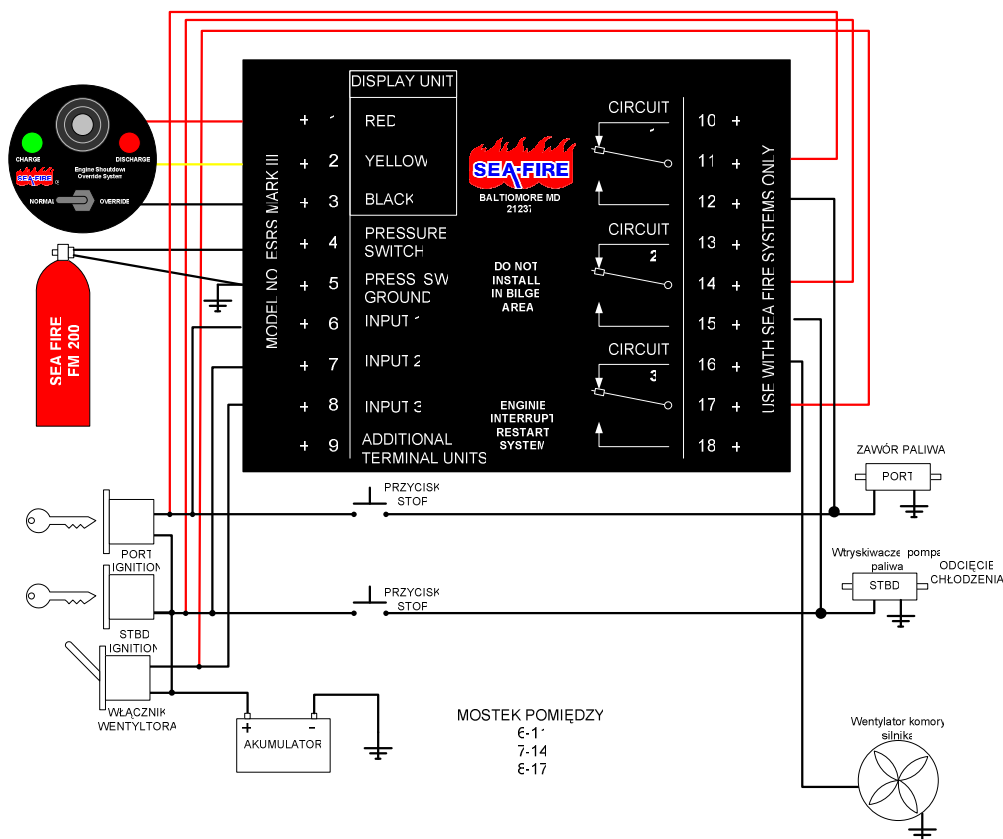
AUTORYZOWANY DYSTRYBUTOR SYSTEMÓW SEA-FIRE®



ul. Harcerzy 2c, 84-300 Łęborg
tel.: +48 59 863 44 60
fax. +48 59 863 44 61

e-mail: info@abakus-europe.pl
www.abakus-europe.pl

Informacje o systemach:
mariusz@abakus-europe.pl



Przykład połączeń dla zaworu normalnie otwartego. By odciąć dopływ paliwa trzeba podać napięcie na cewkę elektrozaworu.

Kwestia mostków (linie czerwone) nie zalecam innego połączenia gdyż wówczas nawet przy wyłączonych silnikach będzie podawane napięcie na zawory – niepotrzebne zużycie energii. Wentylator zwykle jest podłączony odwrotnie niż zawory paliwowe (NO), czyli bez podania napięcia nie pracuje !!!). Podanie (+) za przełącznikiem pozwala nam kontrolować wentylator. W przypadku podania (+) bezpośrednio z akumulatora na zacisk (17), wentylator będzie się włączał gdy zostanie włączona stacyjka bądź przełącznik – w takim układzie nie da się go wyłączyć wyłącznikiem wentylatora !!!

W tym przypadku moduł ESRS automatycznego systemu gaśniczego SEA-FIRE jest włączony w układ równolegle do przycisków STOP. Różnica polega na tym że zawory odcinają dopływ paliwa po wystereowaniu (*podaniu napięcia na cewkę*) a nie jak to jest w przypadku zaworów normalnie zamkniętych.

Po załączeniu stacyjki, wentylatora przekaźniki przełączają się w pozycję normalnej pracy widocznej na powyższym diagramie.

Przygotował:
[Mariusz Tarnowski](mailto:mariusz@abakus-europe.pl)
 ABAKUS-EUROPE

AUTORYZOWANY DYSTRYBUTOR SYSTEMÓW SEA-FIRE®

ABAKUS
 europe

ul. Harcerzy 2c, 84-300 Lębork
 tel.: +48 59 863 44 60
 fax. +48 59 863 44 61

e-mail: info@abakus-europe.pl
www.abakus-europe.pl

Informacje o systemach:
mariusz@abakus-europe.pl