

РАЗЯСНЕНИЕ № 6



На основание чл.33, ал.2 от ЗОП Ви предоставяме допълнително разяснение по т.18 към Разяснение № 2, по обществена поръчка обявена чрез открита процедура с предмет: “Пълна рехабилитация на багери от типа SRs 2000” – реф.№203/2017г.

ОПИСАНИЕ НА СИСТЕМА ЗА ПОСЛЕДОВАТЕЛНО РАЗВЪРТАНЕ НА ТРИ ЛЕНТОВИ ТРАНСПОРТЪОРА С ЕДИН ЧЕСТОТЕН РЕГУЛАТОР

В схемата са включени :

1. Честотен регулатор тип PF 755 с мощност равна на мощността на двата двигателя на роторна лента.
2. Програмируем контролер със съответен брой входове и изходи .
3. Контактори - байпасен и пусков за всеки двигател.
4. Помощни релета (контактори)
5. Термични защиты за всеки двигател и честотен регулатор.
6. Главен прекъсвач с вградени предпазители.
7. Двигатели за задвижване на лентите на 500V.

РАБОТА В АВТОМАТИЧЕН РЕЖИМ

Контролера комуникира с регулатора по Ethernet/IP. Сигналите от помощните контакти на байпасен и пусков контактор, както и на термичните защиты се следи от контролера. Чрез него се реализират и всички блокировки от релета за скорост и др. Команда за Пуск и стоп на транспортъорите идва от главния контролер. Реда на запускане на лентите е според технологичния план: разтоварна ,междинна , роторна.

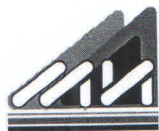
Описанието на една лента се отнася и за другите две:

След подаване на команда СТАРТ, ако липсват възпиращи условия от системата блокировки се включва пусков контактор, който свързва изходните шини на инвертора към товара. Във всеки един момент към инвертора трябва да има свързан само един двигател от една и съща функционална група. Двата двигателя на роторна лента се подразбират като общ товар.

Контролерът подава команда старт на инвертора и съответния двигател се развърта по зададената рампа. След достигане на зададената скорост от двигателя следва СТОП на инвертора и изключване на пусков контактор. Състоянието за изпълнена командата се проверява от контролера и веднага включва байпасния контактор. Изхода на ЧР е сфазирани с правилната последователност на фазите на входното захранване. Контролера проверява състоянието на блокировъчните сигнали и подготвя развъртането на следващия транспортъор. Всички контактори имат хардуерна защита от едновременно включване на повече от един транспортъор.

РЕЖИМ МЕСТНО УПРАВЛЕНИЕ

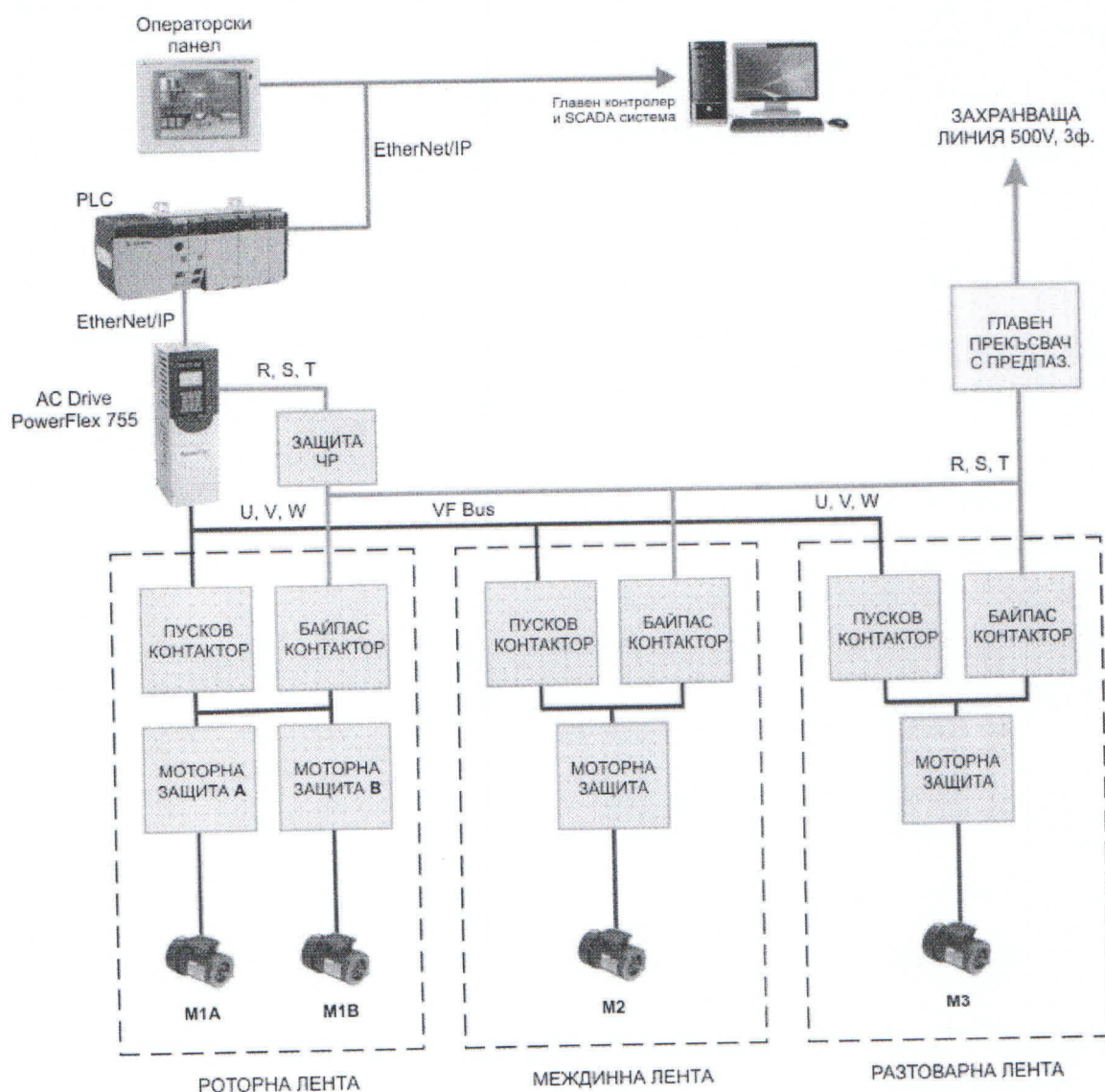


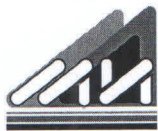


Този режим е предвиден да се използва при ремонтни дейности, функционални тестове и настройки, като дава възможност за избор на транспортър, развъртане на по-ниска /сервизна/ скорост и др.

Прилагаме блок-схема поясняваща гореописаните функции на системата за последователно развъртане на три лентови транспортъра с един честотен регулатор.

Блок-схема на система за последователно развъртане на лентови транспортъри с един честотен регулатор





Във връзка с горното, правим следните уточнения:

- към Разяснение № 3, точка 4 - двигателите задвижващи лентовите транспортъори трябва да бъдат за напрежение което е същото със захранващото напрежение на честотния преобразувател (500 V).

- към Разяснение № 5, точка 1 - само за реализация на ниска скорост в ремонтен режим, с цел спиране на двигателя на роторно колело на 6kV е допустимо, но не задължително техническо решение с връщане на енергия към захранващата мрежа.

- към Разяснение № 5, точка 2 - наличието на автоматичен байпас към честотното управление за пускане на двигателя задвижващ роторно колело е модул, който би повишил функционалните възможности на задвижването, този модул не е задължителен , може да бъде добавен по преценка на участника.

АНДОН АНД

Изпълнителен директор

Заличено по чл.2 на ЗЗЛД

