

TECHNISCHE BESCHREIBUNG **ABSPERRPOLLER TYP ASP-H**

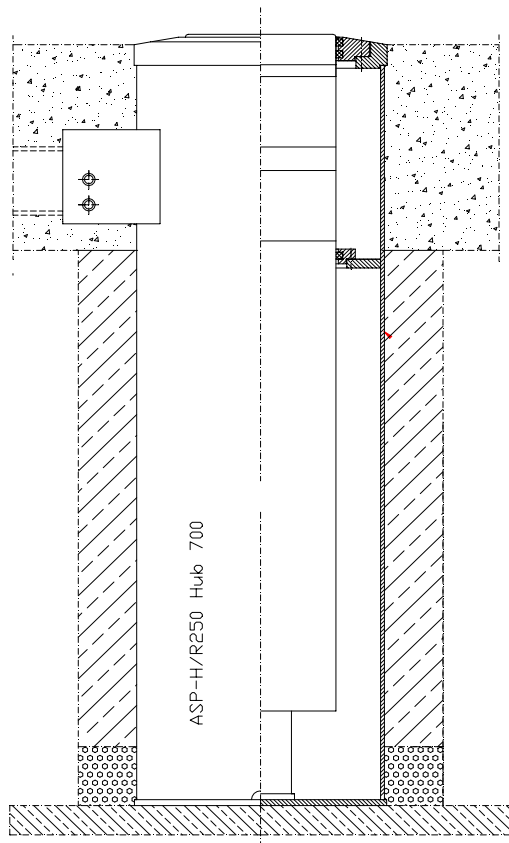
ALLGEMEINES

Der nachfolgend beschriebene HEDA- Absperrpoller dient zur Begrenzung/Absperrung von Straßen-, Einfahrt-, Park- und Ladezonen etc. gegenüber widerrechtlichen Benutzern durch Fremdfahrzeuge.

Die Pollereinheit ist in Kompaktbauweise aufgebaut und wird in den bauseitig vorbereiteten Erdaushub eingesetzt, ausgerichtet und mittels Magerbeton vergossen.

Die elektrische und hydraulische Verbindung des Hubzylinders, der Steuereinheit sowie des Funkempfängers (Sonderausstattung) erfolgt über bauseitig vorbereitete Kabelkanäle. Die Installation wird oberflächenwasserdicht ausgeführt. Die Pollerköpfe werden untereinander mit Edelstahlrundstahlketten verbunden. Beim Fahren der Poller werden die Edelstahlketten mit in die Endlagen gefahren.

Abmaße:	0,70 – 0,85	m	Ausfahrhub
	1,30 – 1,60	m	Einbautiefe
	0,15 – 0,50	m	Pollerdurchmesser
	30 – 1000	KN	Anprallkraft



KONSTRUKTIONSAUFBAU

Der kompakte Absperrpoller gliedert sich in folgende Baueinheiten:

AUSSENROHR

Das Außenrohr ist eine stabile, mechanisch bearbeitete Stahlschweißkonstruktion und dient zur Aufnahme der Führungsbuchsen, Distanzbuchsen, Abstreifringe und Lagerstellen des eigentlichen Pollerrohres.

Das Außenrohr enthält im unteren Teil wasserdichte Kabelverschraubungen zur Anschlußmöglichkeit eines bauseitig zu installierenden Dränagerohres. Im Fußbereich ist das Außenrohr mittels eines Deckels dicht verschweißt. Im oberen Teil befindet sich ein Stahlflansch zur Installation eines Edelstahlabschlußringes. Der Stahlflansch ist mit dem Außenrohr verschweißt. Das Außenrohr selbst ist durch eine Verzinkung vor Korrosion geschützt.

Im Führungsrohr sind alle Führungs- Abstreifringe, Distanzbuchsen und Lagerstellen des Pollerrohres integriert. Alle Führungs- und Distanzbuchsen sind aus wartungsfreien Gleitlagerwerkstoffen bzw. Edelstahl hergestellt. Die Abstreifringe sind aus hochfesten, dauerelastischen Kunststoffen hergestellt.

POLLERROHR

Das mechanisch bearbeitet Pollerrohr besteht aus Leichtmetall oder Edelstahl (Werkstoff-Nr. 1.4571 / Mehrkosten) und ist zusätzlich geschliffen. Im oberen Teil des Pollerrohres ist ein abschraubbarer

Deckel vorgesehen. Die Konstruktion ist so ausgelegt, daß zu Wartungszwecken das komplette Pollerrohr einschließlich des Hydraulikzylinders, sowie alle Führungsbuchsen vor Ort ausgebaut bzw. ausgetauscht werden können. Dies ist nur durch Spezialwerkzeug möglich.

Auftretende Anfahrlasten (Rangiergeschwindigkeit) an den einzelnen Pollern werden über die Pollerrohre in den Beton weitergeleitet.

HYDRAULIK-ZYLINDER

Der Hydro-Zylinder ist über Gelenklager im Kopfbereich mit dem Pollerrohr, im Fußbereich mit dem Führungsrohr verbunden. Der Zylinder ist mit Endlagendämpfung und Regelventilen zur Hubgeschwindigkeitseinstellungen ausgestattet. Die Ausfahrgeschwindigkeit beträgt ca. 100-250 mm/sek., d.h. bei einem Hub von 800 mm fährt der Poller in ca. 3-8 sek. in seine Endstellung (Sperrstellung bzw. Durchfahrtstellung). Auf Wunsch ist eine schnellere Hubgeschwindigkeit möglich.

E-STEUERUNG

Die Steuerung der Pollereinheit ist in einem separaten Schaltschrank untergebracht. Die Steuerung ist als Relaissteuerung oder SPS-Steuerung aufgebaut. Die Netzeinspeisung 400/240V~ ist bauseits zu installieren.

Alle notwendigen Steuerkabel (z.B. Ansteuerungssignale, E-Zylinder, Endschalter) werden diesem Schrank zugeführt.

Die Elektrosteuerung besteht im Wesentlichen aus folgenden Baugruppen:

- Schaltschrank Edelstahl gegen Mehrpreis
- (wahlweise, je nach Standort innen oder außen ?)
- Netzteil
- Relais
- Klemmleisten
- Notaus
- Hauptschalter
- Handsteuerung

HYDRAULIK-STEUERUNG

Die Hydrauliksteuerung ist in dem Elektrosteuerschrank integriert Die Steuerung besteht im Wesentlichen aus folgenden Baugruppen:

- Hochleistungspumpe/Sicherheitseinrichtungen
- Ölbehälter
- Sicherheitsventile
- Wegeventile
- Durchflußmengenregler
- Druckschalter
- Speichereinheit
- Druckregelung bei Ausfahrt (eingeschränkter Personenschutz)

Die Zylinder der Pollereinheiten werden mittels Hydro-Schläuchen mit der Hydraulikeinheit in dem Schaltschrank verbunden. Das zu verwendende Öl ist biologisch abbaubar, sodaß ein Ölabscheider entfallen kann.

Bei Ausfall aller Energieeinheiten kann der Poller mittels Handkraft in die Durchfahrtstellung geschoben werden (Feuerwehrezufahrten). Eine Betätigung der Poller ist mittels Handventilen jederzeit möglich.

Die Hubbegrenzung wird mittels Induktivschalter am Poller vorgenommen.

KORROSIONSSCHUTZ

Alle Stahlteile (außer Edelstahlqualitäten) sind nach SA 2,5 gestrahlt und verzinkt. Befestigungsteile (Schrauben, Bolzen , Federinge) sind in Edelstahlausführung.