



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Акселератор Модель E-1

The Viking Corporation, 210 N Industrial Park Road, Hastings MI 49058
Телефон: 269-945-9501 Технический Отдел 877-384-5464 Факс: 2699454495 Email: techsvcs@vikingcorp.com

1. ОПИСАНИЕ ИЗДЕЛИЯ

Акселератор фирмы Viking модели E-1 является быстрооткрывающимся устройством. При установке с необходимым внешним антизатопительным устройством, комплект применяется для повышения скорости срабатывания Воздушных клапанов фирмы Viking модели F. Акселератор (быстрооткрывающееся устройство) рекомендуется для установки на всех дифференциальных воздушных клапанах и на воздушных системах определенных объемов. Обратитесь к Стандартам по Установке и Уполномоченным Органам. Акселератор фирмы Viking модели E-1 может также использоваться (без внешнего антизатопительного устройства) для ускорения реакции пневматической пусковой системы на затопительных системах, системах контроля потока или предварительного срабатывания.

Особенности:

- Автоматически возвращается в исходное положение
- Внешний Антизатопительный Комплект
- Перечислен в UL для использования на системах с максимально разрешенным объемом
- Испытан в заводских условиях



2. ПЕРЕЧИСЛЕНИЯ И СЕРТИФИКАЦИЯ

Перечислен в UL – VJPZ (необходимо Антизатопительное Устройство Модели B-1)

Перечислен в ULC (необходимо Антизатопительное Устройство Модели B-1)

Одобен FM – Акселераторы и Эксгаустеры (необходимо Антизатопительное Устройство Модели B-1)

Одобен VdS – G4960044, G4960045, G4960046, G4960047 (необходимо Антизатопительное Устройство Модели B-2)

Одобен Нью-Йоркским Департаментом Строительства – MEA 89-92-E

3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Спецификация:

Вес: Комплект Акселератора: 5,4 кг

Стандарты материалов:

См. Рисунок 1

Информация по заказу:

Выпускается с 1993

Артикулы:

Акселератор Модели E-1 – 08055

Антизатопительное Устройство Модели B-1 – 08061

Антизатопительное Устройство Модели B-2 – 09391 (одобрен VdS)

Акселератор и Комплект Антизатопительного Устройства – артикул 08116 включая Акселератор модели E-1 и Антизатопительное Устройство Модели B-1

Аксессуары:

Комплект Обвязки (из гальванической стали) Акселератора Модели E-1 для установки на Воздушных Клапанах Модели F фирмы Viking (все размеры). Включает в себя один воздушный манометр. Артикул фирмы Viking 08264.

Техническая информация Viking также доступна на корпоративном сайте <http://www.vikinggroupinc.com>. На сайте может присутствовать обновленная информация по этим техническим данным

4. УСТАНОВКА

А. На Обвязке Воздушного Клапана:

Убедитесь, что трубопровод водоснабжения хорошо прочищен, для избежания возможного засорения спринклерного трубопровода и/или отдельных компонентов обвязки инородными материалами.

Установите Акселератор Модели E-1 на трубопроводе обвязки Воздушного Клапана в соответствии со Схемой Обвязки Акселератора Модели E-1, поставляемой с акселератором.

При установке Акселератора Модели E-1 на воздушный клапан необходимо Антизатопительное Устройство фирмы Viking. Антизатопительное Устройство Модели B-1 нужно для применения с обвязкой воздушного клапана, одобренной UL, ULC или FM. Антизатопительное Устройство Модели B-2 нужно для применения с обвязкой воздушного клапана, одобренной VdS. Подача воздуха в воздушную систему должна быть подсоединена как указано на схеме обвязки.

В. На Пневматических Пусковых Системах:

Подсоедините Акселератор Модели E-1 к ½” (15 мм) NPT входу воздушного ниппеля, соединенного с трубопроводом Пневматической Пусковой Системы в месте, указанном на схемах Технического Каталога используемой системы.

Внешнее Антизатопительное Устройство не требуется, если Акселератор Модели E-1 установлен на Пневматической Пусковой Системе.

Шаровой Кран ½” (15 мм) NPT должен быть установлен между акселератором и местом подсоединения к Пневматической Пусковой Системе, чтобы сделать возможным удаление акселератора без отключения Пневматической Пусковой Системы. Шаровой Кран ½” (15 мм) NPT обычно должен быть зафиксирован в открытом положении.

Следуйте правилам установки в Параграфе 4.C. “Основные Правила Установки”.

Form № F_071692

С. Основные Правила Установки:

Воздухоснабжение должно идти от автоматического, управляемого и ограниченного источника, с подачей чистого, сухого, безмасляного воздуха (или азота). Используемое оборудование должно быть обязательно одобрено для такой работы. Рекомендуется использовать Устройство Поддержания Воздушного Давления и дегидратор подходящего размера. При наличии коррозионной атмосферы и/или подаче загрязненной воды, владелец обязан убедиться, что они не влияют на Акселератор Модели E-1 и прилегающее оборудование.

1. Удалите всю пластиковые втулки с резьбы отверстий акселератора.
2. Нанесите небольшое количество соединительного материала или ленты на внешнюю резьбу всех соединений трубопровода. Следите, чтобы смазка, лента или инородные материалы не попали внутрь ниппелей или отверстий акселератора или обвязки.
3. Каждый из двух отверстий с резьбой ½” (15 мм) NPT, расположенных на противоположных сторонах корпуса акселератора, может использоваться для подсоединения акселератора к трубопроводу обвязки. В неиспользуемом отверстии должна быть установлена заглушка ½” (15 мм) NPT.
4. Акселератор Модели E-1 должен быть установлен в положении «вверх» (с отверстием для воздушного манометра наверху) как показано на схеме обвязки.
5. Не закрывайте отверстие внизу акселератора. Оно должно быть открыто для вентиляции. Не пытайтесь заглушить отверстие внизу акселератора.
6. Установите воздушный манометр с 0-80 PSI (0-5.5 bar) к отверстию ¼” (8 мм) NPT сверху акселератора.
7. НЕ ПОДВЕРГАЙТЕ акселератор гидростатическим испытаниям.

D. ВВОД АКСЕЛЕРАТОРА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ**I. На Обвязке Воздушного Клапана**

Когда Воздушная Система готова к запуску, убедитесь, что все оборудование хорошо отапливается и защищено от замерзания и повреждения.

1. При ЗАКРЫТОМ основном клапане водоснабжения, спустите всю воду из воздушной системы. Если система работала, откройте все низкоуровневые дренажи и клапан проверки потока. Дайте достаточно времени, чтобы система полностью слилась.
2. Убедитесь, что в промежуточной камере воздушного клапана нет воды. При нажатии плунжера из клапана проверки утечек не должна капать вода.
3. Верните воздушный клапан в исходное положение. (См. технические данные для воздушного клапана.)
4. Закройте все низкоуровневые дренажи, клапан проверки потока и клапан проверки уровня воды в обвязке воздушного клапана.
5. Закройте ½” (15 мм) NPT кран перекрытия антизатопителя **.
6. Осмотрите манометр воздушного давления наверху акселератора. Манометр должен показывать «ноль» перед автоматическим приведением акселератора в исходное положение. На данном этапе, даже если при подаче воздуха манометр показывает «ноль», для освобождения воздушного давления из верхней камеры, возможно, понадобится ослабить, удалить или переустановить воздушный манометр акселератора (используйте соответствующий ключ).
7. Создайте давление в системе, в соответствии с рекомендуемыми правилами установки. См. Технические Данные для используемой воздушной системы. Не превышайте 60 PSI (4.1 bar).
8. Когда давление воздушного манометра акселератора будет равно заданному давлению системы, откройте и зафиксируйте ½” (15 мм) NPT кран перекрытия антизатопителя **.
9. Когда давление воздушного манометра акселератора будет равно заданному давлению системы, проведите испытания Уровня Воды Воздушного Клапана, описанного в параграфе 6.В.1, чтобы убедиться, что в обвязке воздушного клапана выше Уровня Испытательного Клапана воды нет. Данное испытание очень важно, т.к. любое скопление воды (выше Уровня Испытательного Клапана) может замедлить или помешать тарелке воздушного клапана открыться при срабатывании воздушной системы. Заливная вода НЕ ТРЕБУЕТСЯ для Воздушных Клапанов фирмы Viking. Наличие воды выше Уровня Испытательного Клапана может указать на то, что система недостаточно просохла. Чтобы убедиться, что система хорошо просохла, повторите вышеуказанные пункты с 1 по 8.

ПРИМЕЧАНИЕ: ДАННЫЙ ПУНКТ (ПУНКТ 9) НЕОБХОДИМ ВСЕГДА, КОГДА ВОДА ПОПАЛА В СПРИНКЛЕРНЫЙ ТРУБОПРОВОД. ЕСЛИ ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЯ УРОВНЯ ВОДЫ В СИСТЕМУ ВОДА НЕ ПОПАДАЛА, ЭТОТ ПУНКТ МОЖНО УПУСТИТЬ.

10. Откройте основной дренажный вентиль (расположенный на входе воздушного клапана).
11. Медленно откройте основной клапан водоснабжения.
12. При наличии потока из основного дренажа, перекройте основной дренажный вентиль.
13. Полностью откройте и зафиксируйте основной клапан водоснабжения, подсоединенного к воздушному клапану.
14. Убедитесь, что ½” (15 мм) NPT кран перекрытия антизатопителя ** открыт и зафиксирован.
15. Зафиксируйте все краны в нормальном рабочем положении.
16. Сообщите уполномоченным органам и тем, кто находится в зоне проведения работ, что система введена в эксплуатацию.

** Системы, одобренные VdS, оборудованные Антизатопительным Устройством Модели В-2, не имеют крана перекрытия антизатопителя. Перейдите к следующему пункту.

The Viking Corporation, 210 N Industrial Park Road, Hastings MI 49058
Телефон: 269-945-9501 Технический Отдел 877-384-5464 Факс: 2699454495 Email: techsvcs@vikingcorp.com

II. На Пневматической Пусковой Системе

Когда Пневматическая Пусковая Система готова к запуску, убедитесь, что все оборудование хорошо отапливается и защищено от замерзания и повреждения.

1. Осмотрите воздушный манометр наверху акселератора. Манометр должен показывать «ноль» перед автоматическим приведением акселератора в исходное положение. (Возможно, понадобится ослабить воздушный манометр акселератора, чтобы выпустить давление воздуха из верхней камеры.)
2. Создайте давление в системе, в соответствии с рекомендуемыми правилами установки. См. Технические Данные для используемой системы.
3. Откройте Шаровой Кран ½” (15 мм) NPT (если имеется), расположенный между акселератором и местом подсоединения к пневматической пусковой системе.
4. Когда давление воздушного манометра акселератора будет равно заданному давлению системы, приступите к вводу системы в эксплуатацию. См. Технические Данные для используемой системы.
5. Убедитесь, что основной клапан водоснабжения открыт и зафиксирован, дренажные вентили перекрыты и все другие краны зафиксированы в их нормальном рабочем положении.
6. Сообщите уполномоченным органам и тем, кто находится в зоне проведения работ, что система введена в эксплуатацию.

5. ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ (См. Рисунок 1)

Акселератор Модели E-1 фирмы Viking срабатывает по принципу несбалансированного давления. При подаче давления в акселератор, воздух попадает во впускную камеру, проходит через фильтр (7) в среднюю камеру и через отверстие попадает в нижнюю камеру. Из средней камеры воздух медленно попадает в верхнюю камеру через фильтрующее ограничительное отверстие в верхней диафрагме (13).

В РАБОЧЕМ состоянии, во всех камерах давление воздуха одинаково.

При срабатывании спринклерной или пусковой системы, давление в средней и нижней камерах как и давление системы. Ограничительное отверстие в верхней диафрагме (13) ограничивает поток воздуха из верхней камеры, временно обеспечивая в ней большее давление. Более высокое давление прижимает верхнюю диафрагму (13) и рычаг активатора (10) вниз. Это действие выпускает давление из нижней камеры в выходное отверстие, позволяя оставшемуся давлению входной камеры прижать диафрагму крышки (3). После открытия диафрагмы крышки (3), любое оставшееся во входной камере и прилегающем трубопроводе давление выходит в атмосферу.

A. При установке на Воздушный Клапан

При правильной установке и обслуживании, во время работы акселератора из его нижнего отверстия выпускается только воздух. Обратный Клапан с пружиной * ½” (15 мм) установлен в трубопроводе воздухообеспечения между Акселератором Модели E-1 и входом воздуха в воздушный клапан. Этот обратный клапан, вместе с внешним антизатопительным устройством, предотвращает попадание воды в акселератор после его срабатывания.

* Обратный Клапан с пружиной ½” (15 мм) включен в комплект Воздушного Клапана Модели F.

6. ОСМОТРЫ, ИСПЫТАНИЯ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

Перед проведением любых работ в системе, в которой установлен Акселератор Модели E-1, обратитесь к Техническим Данным для используемой системы и оборудования.

ПРИМЕЧАНИЕ: ВЛАДЕЛЕЦ ОТВЕТСТВЕНЕН ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СИСТЕМЫ И СОХРАНЕНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ В НАДЛЕЖАЩЕМ РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ.

Акселератор Модели E-1 должен содержаться вдали от инородных тел, замерзания, коррозионной атмосферы, загрязненной воды, и любых других факторов, которые могут повлиять на работу или повредить устройство.

Важно, чтобы осмотры и испытания системы проводились регулярно. Частота осмотров может варьироваться в зависимости от загрязненности или коррозионности водоснабжения, коррозионной атмосферы, также как и состояние воздухообеспечения системы. Минимальные требования по осмотрам и обслуживанию см. в NFPA 25. В дополнение, уполномоченные органы могут ввести дополнительные требования по испытанию, обслуживанию и осмотру, которым необходимо следовать.

ВНИМАНИЕ: ЛЮБОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СИСТЕМЫ, ВКЛЮЧАЮЩЕЕ В СЕБЯ ОТКЛЮЧЕНИЕ КОНТРОЛЬНОГО КЛАПАНА ИЛИ СИСТЕМЫ ОБНАРУЖЕНИЯ, МОЖЕТ ОТМЕНИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ СИСТЕМЫ. ПРЕДУПРЕДИТЕ УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ОРГАНЫ ПЕРЕД НАЧАЛОМ ОБСЛУЖИВАНИЯ. В ЗОНЕ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ НЕОБХОДИМО ПРИСУТСТВИЕ ПОЖАРНОЙ БРИГАДЫ.

A. ОСМОТР

I. После каждого срабатывания и после каждого попадания воды в систему:

1. Перед созданием давления в системе, удалите заглушку ½” (15 мм) NPT внизу акселератора.
2. Осмотрите внутренние части акселератора на наличие воды. Влажность или конденсат могут быть признаками того, что воздух недостаточно сухой. Скопление воды во внутренней камере акселератора и в прилегающем трубопроводе показывает, что обратный клапан (расположенный между акселератором и входом в воздушный клапан) засорился, позволяя воде при срабатывании воздушного клапана протекать через седло и заполнять систему водой.

Если вода попала в промежуточную и /или верхнюю камеры акселератора, она может засорить отверстия акселератора и может помешать его правильной работе. Также при срабатывании системы, если вода попала во внутреннюю камеру акселератора, поток будет течь через открытое отверстие внизу акселератора до тех пор, пока водоснабжение воздушного клапана не будет перекрыто.

3. При наличии влажности, примите необходимые меры, чтобы подаваемый воздух был сухим.
4. При наличии конденсации воды во внутренней камере акселератора и в прилегающем трубопроводе обвязки, проведите внутренний осмотр пружинного обратного клапана. При необходимости прочистите седло или тарелку.
5. По окончании осмотра, поставьте на место заглушку ½” NPT (15 мм), удаленную в пункте 1 выше.

II. Акселераторы, установленные на воздушных системах или пневматических пусковых системах:

Рекомендуется проводить еженедельные осмотры. Если система оборудована сигнализацией низкого давления (или азота), осмотры можно проводить ежемесячно.

1. Проверьте воздушный манометр, расположенный наверху акселератора. Давление воздуха в верхней камере акселератора должно быть равным установленному давлению воздуха в системе, где он установлен. Разница в давлении большая, чем допустимое колебание давления на манометре, может указывать на: неисправность манометра, засоры отверстий акселератора и/или фильтров, или необходимость проведения обслуживания. См. параграф Обслуживание 6.С.П-IV.

ПРИМЕЧАНИЕ: СТАНДАРТНО ДОПУСТИМАЯ КОЛИБРОВКА ВОЗДУШНОГО МАНОМЕТРА МОЖЕТ ОТРАЗИТЬСЯ НА НЕБОЛЬШОМ ОТКЛОНЕНИИ ПРИ СОПОСТАВЛЕНИИ ПОКАЗАНИЙ ДАВЛЕНИЯ 2-Х МАНОМЕТРОВ.

2. Проверьте положение шарового крана ½” NPT (15 мм).
 - a. При установке Акселераторов Модели E-1 на воздушных клапанах, убедитесь, что кран перекрытия антизапотителя ½” NPT (15 мм) ОТКРЫТ и зафиксирован **.
 - b. При установке Акселераторов Модели E-1 на пневматических пусковых системах, убедитесь, что шаровой кран ½” NPT (15 мм) (если имеется), расположенный между акселератором и местом подсоединения к пневматической пусковой системе, ОТКРЫТ и зафиксирован.
3. Убедитесь, что все краны обвязки находятся в нормальном рабочем положении.
4. Проверьте наличие механических повреждений и/или коррозии. При обнаружении, проведите необходимое обслуживание или при необходимости замените устройство.
5. Убедитесь, что акселератор и обвязка хорошо отапливаются и защищены от замерзания и механических повреждений.

** Одобренные VdS системы, оснащенные Антизапотительным Устройством Модели В-2, не имеют кранов перекрытия. Перейдите к следующему пункту.

V. ИСПЫТАНИЯ

I. Испытание Уровня Воды в Заливной Камере Воздушного Клапана и Испытание Сигнала Пониженного Давления Воздуха.

Рекомендуется ежеквартально проводить испытание Уровня Воды в Заливной Камере Воздушного Клапана, и каждый раз после запуска системы при попадании в нее воды. Также, можно повторить испытание Уровня Воды в Заливной Камере Воздушного Клапана через неделю, каждый раз после запуска системы при попадании в нее воды. Испытание необходимо, чтобы убедиться, что после дренажа система хорошо просохла и что над краном испытания уровня заливной камеры нет воды. Любое скопление воды (над краном испытания уровня заливной камеры) может замедлить или даже помешать Тарелке Воздушного Клапана открыться при срабатывании воздушной системы.

Рекомендуется ежеквартально проводить испытания Сигнала Пониженного Давления Воздуха.

Рекомендуется проводить полугодовые испытания акселератора. Проведите Бесточное Испытание, когда не требуется проведение испытаний Частичного или Полного Потока (см. параграф 6.В.Ш под названием Испытание Потока в Воздушных Клапанах).

1. Предупредите уполномоченные органы и тех, кто находится в зоне проведения работ, об испытаниях.
2. Перекройте клапан основного водоснабжения системы.
3. Откройте основной дренаж (расположенный на входе воздушного клапана).

ПРИМЕЧАНИЕ: ВЫПОЛНЕНИЕ ПУНКТОВ 4 И 5 ДАННОГО ИСПЫТАНИЯ ПРИВЕДЕТ АКСЕЛЕРАТОР К СРАБАТЫВАНИЮ. ВЫХЛОП ВОЗДУХА ВНИЗУ АКСЕЛЕРАТОРА ПОКАЖЕТ, ЧТО АКСЕЛЕРАТОР НАЧАЛ РАБОТУ. ОДНАКО, ПРИ ЗАКРЫТОМ КЛАПАНЕ ОСНОВНОГО ВОДОСНАБЖЕНИЯ, И ОТКРЫТОМ ВЕНТЕЛЕ ОСНОВНОГО ДРЕНАЖА, СРАБАТЫВАНИЕ АКСЕЛЕРАТОРА НЕ ДОЛЖНО ПРИВЕСТИ В ДЕЙСТВИЕ ВОЗДУШНЫЙ КЛАПАН.

4. Испытание Уровня Воды в Заливной Камере Воздушного Клапана:

Убедитесь, что клапан основного водоснабжения закрыт, а основной дренаж открыт.

Перекройте подачу воздуха.

- a. Полностью откройте кран испытания уровня заливной камеры в обвязке воздушного клапана, чтобы проверить наличие в нем воды. Если вода обнаружена, значит, система недостаточно просохла. Повторите пункты с 1 по 9 параграфа 4.D.I – Ввод Акселератора в Эксплуатацию.
 - b. По окончании испытания; если/когда вода не обнаружена, откройте подачу воздуха и продолжите с пункта 6.
5. Испытание Сигнала Пониженного Давления Воздуха и Бесточное Испытание Акселератора:
 - a. Убедитесь, что клапан основного водоснабжения закрыт, а основной дренаж открыт.
 - b. Постепенно откройте кран испытания уровня заливной камеры в обвязке воздушного клапана для имитации работы воздушной системы

The Viking Corporation, 210 N Industrial Park Road, Hastings MI 49058

Телефон: 269-945-9501 Технический Отдел 877-384-5464 Факс: 2699454495 Email: techsvcs@vikingcorp.com

- i. Понаблюдайте и запишите показания давления при котором срабатывает сигнал пониженного давления воздуха.
- ii. Понаблюдайте за отверстием внизу акселератора. Выхлоп воздуха внизу акселератора покажет, что он сработал. Из отверстия не должна идти вода. Струя воды из отверстия может указать на то, что воздух был недостаточно сухой или что пружинный обратный клапан (расположенный между акселератором и входом воздуха в воздушный клапан) подтекает. Проведите необходимый ремонт или замените, если понадобится, оборудование. (Также, см. раздел 6.C)

c. По окончании испытания, перейдите к пункту 6.

6. Закройте Кран Испытания Уровня Заливной Камеры.

7. Закройте кран перекрытия антизапотителя ½” NPT (15 мм)**.

ПРИМЕЧАНИЕ: ВОЗДУХ БУДЕТ ПРОДОЛЖАТЬ ПОСПУПАТЬ ИЗ АКСЕЛЕРАТОРА ПОСЛЕ ТОГО, КАК ОН СРАБОТАЕТ ДО ТЕХ ПОР, ПОКА НЕ БУДЕ ВЫПОЛНЕН ПУНКТ 8.

8. Ослабьте (соответствующим ключом) и удалите воздушный манометр акселератора, чтобы спустить давление из верхней камеры акселератора, позволяя ему вернуться в исходное положение.

9. Переустановите и затяните воздушный манометр акселератора (используйте соответствующий ключ).

10. Дайте давлению установиться в воздушной системе и акселераторе.

11. Когда давление воздуха воздушного манометра акселератора будет равно давлению, установленному в системе, убедитесь, что в промежуточной камере воздушного клапана нет воды. При нажатии плунжера из клапана проверки утечек не должна идти вода.

12. Откройте и зафиксируйте кран перекрытия антизапотителя ½” NPT (15 мм)**.

13. По окончании испытания верните испытываемую систему в исходное рабочее положение. Выполните пункты с 10 по 16 раздела Ввод Акселератора в Эксплуатацию параграфа 4.D.I.

II. Бесточное Испытание Акселератора на Пневматических Пусковых Системах:

Каждые пол года рекомендуется проводить испытания акселераторов. Проведите Бесточное Испытание, когда не требуется Испытание с Полным Потокком.

1. Предупредите уполномоченные органы и тех, кто находится в зоне, об испытаниях.

2. Перекройте клапан основного водоснабжения для избежания нежелательного срабатывания системы.

3. Откройте необходимый дренажный вентиль, чтобы спустить давление из первичной камеры клапана, контролируемой пневматической пусковой системой.

4. Приведите в действие детектор или откройте кран проверки, чтобы спустить давление из пневматической пусковой системы, (для имитации работы системы обнаружения) во время наблюдения за отверстием внизу акселератора.

Выхлоп воздуха внизу акселератора покажет, что он сработал. Из отверстия не должна идти вода.

Струя воды из отверстия может указать на то, что воздух был недостаточно сухой.

5. По окончании испытания выполните пункты с 1 по 6 раздела Ввод Акселератора в Эксплуатацию параграфа 4.D.II.

III. Испытание потока на Воздушных Клапанах:

Испытания Частичного Потокка проводятся с частично открытым клапаном основного водоснабжения (подпитывающего испытываемый воздушный клапан) для уменьшения количества воды, поступающей в систему во время проведения испытания. Сразу после срабатывания воздушного клапана, клапан основного водоснабжения перекрывается, чтобы вода не попала в трубопровод системы. Проведением Испытания с Неполным Потокком можно только проверить работу оборудования и отдельных устройств, но испытание не имитирует работу системы в условиях пожара.

Испытания с Полным Потокком проводятся с полностью открытым клапаном основного водоснабжения. Воздушный клапан срабатывает при открытии Крана Проверки системы для имитации открытия спринклера в условиях пожара.

Испытания Частичного Потокка проводятся в теплую погоду минимум раз в год. Испытания Частичного Потокка проводятся в теплую погоду минимум раз в три года. Уполномоченные органы могут потребовать проведение более частых испытаний:

1. Предупредите уполномоченные органы и тех, кто находится в зоне, об испытаниях.

ВНИМАНИЕ: ВЫПОЛНЕНИЕ ПУНКТА 2 ДАННОГО ИСПЫТАНИЯ ЗАСТАВИТ ВОЗДУШНЫЙ КЛАПАН ОТКРЫТЬСЯ. АКСЕЛЕРАТОР СРАБОТАЕТ, ВОЗДУШНЫЙ КЛАПАН ОТКРОЕТСЯ, И ВОДА ПОСТУПИТ В СТРИНКЛЕРНЫЙ ТРУБОПРОВОД СИСТЕМЫ.

2. Приведите акселератор в действие, выполнив пункты, обозначенные ниже, для нужной процедуры

a. Для Испытания с Полным Потокком:

i. Откройте основной клапан водоснабжения и полностью откройте основной дренажный вентиль. Дайте достаточно времени, чтобы поток воды промыл из трубопровода водоснабжения все инородные материалы.

ii. Перекройте Основной Дренаж.

iii. Откройте Кран Проверки для имитации работы спринклера.

iv. По окончании испытания, после срабатывания акселератора перекройте основной клапан водоснабжения. Перейдите к пункту 3.

b. Для Испытания с Частичным Потокком:

i. Откройте основной клапан водоснабжения и полностью откройте Основной Дренаж. Дайте достаточно времени, чтобы поток воды промыл из трубопровода водоснабжения все инородные материалы.

- ii. С полностью открытым Основным Дренажем, медленно перекройте основной клапан водоснабжения до тех пор пока поддерживаемый полный поток из Основного Дренажа не уменьшится.
- iii. Перекройте Основной Дренаж.
- iv. Полностью откройте Кран Испытания Уровня Заливной Камеры для имитации срабатывания спринклера.
- v. Перекройте основной клапан водоснабжения СРАЗУ после срабатывания акселератора и открытия воздушного клапана.

3. Запишите время срабатывания по требованию уполномоченных органов.
4. По окончании времени испытания срабатывания, приведите испытываемую систему в рабочее состояние. Выполните пункты с 1 по 16 раздела Ввод Акселератора в Эксплуатацию в параграфе 4.D.I и в Технической Документации по воздушным клапанам и используемому оборудованию.

IV. Испытание потока на Пневматических Пусковых Системах:

1. Предупредите уполномоченные органы и тех, кто находится в зоне, об испытаниях.
2. Проведите ПЕРИОДИЧЕСКОЕ БЕСТОЧНОЕ ИСПЫТАНИЕ, чтобы убедиться в правильной работе Акселератора. См. параграф 6.B.II.

ВНИМАНИЕ: ВЫПОЛНЕНИЕ ПУНКТА 3 ДАННОГО ИСПЫТАНИЯ ЗАСТАВИТ КЛАПАН, КОНТРОЛИРУЕМЫЙ ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ ПУСКОВОЙ СИСТЕМОЙ, ОТКРЫТЬСЯ. ВОДА ПОСТУПИТ В ТРУБОПРОВОД СИСТЕМЫ.

3. Приведите в действие детектор или откройте Кран Проверки для выпуска давления из Пневматической Пусковой Системы (имитируя работу системы обнаружения).
4. По окончании испытания срабатывания, приведите испытываемую систему в рабочее состояние. См. Технические Данные по используемой системе.
Перекройте основной Клапан Водоснабжения.
Откройте все Основные и Дополнительные Дренажи. Дайте достаточно времени, чтобы система полностью слилась.
Закройте все дренажи, открытые в пункте b выше.
Закройте детектор или Кран Проверки, открытый в пункте 3 выше.
Выполните пункты с 1 по 6 раздела Ввод Акселератора в Эксплуатацию в параграфе 4.D.II.

C. ОБСЛУЖИВАНИЕ

ПРИМЕЧАНИЕ: ИНФОРМАЦИЮ ПО АНТИЗАТОПИТЕЛЬНОМУ УСТРОЙСТВУ СМ. В ТЕХНИЧЕСКИХ ДАННЫХ ПО ИСПОЛЬЗУЕМОМУ АНТИЗАТОПИТЕЛЬНОМУ УСТРОЙСТВУ.

I. На Воздушных Клапанах:

Чтобы снять Акселератор E-1 из обвязки воздушного клапана для осмотра и/или обслуживания:

1. Перекройте основной клапан водоснабжения и откройте Основной Дренаж (расположенный на входе воздушного клапана), тем самым, выведя систему из рабочего состояния.
2. Для систем, одобренных UL, ULC, FM и оснащенных внешним Антисопопитательным Устройством Модели В-1, перейдите к пункту 3.
3. Перекройте кран перекрытия акселератора ½” NPT.
4. ПЕРЕКРОЙТЕ подачу воздуха к акселератору. Спустите давление из трубопровода, в который установлен акселератор с помощью:
 - a. Временного ослабления муфты между акселератором и Обратным Клапаном с пружиной, расположенным внизу акселератора, или,
 - b. Временного открытия Крана Испытания Уровня Заливной Камеры в обвязке Воздушного Клапана (до срабатывания акселератора).
5. Ослабьте воздушный манометр акселератора для выпуска сжатого воздуха из верхней камеры.
6. Удалите акселератор и, при необходимости, Антисопопитательное Устройство из системы. См. Схему Обвязки используемого акселератора и воздушного клапана.
7. См. раздел Демонтаж Акселератора в параграфе 6.C.III.

ПРИМЕЧАНИЕ: ВОЗДУХОСНАБЖЕНИЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВОССТАНОВЛЕНО ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СИСТЕМЫ В ИСХОДНОЕ РАБОЧЕЕ СОСТОЯНИЕ БЕЗ ПОМОЩИ АКСЕЛЕРАТОРА. ЗАГЛУШИТЕ ИЛИ НАДЕНЬТЕ КОЛПАЧКИ НА ОТВЕРСТИЯ В ОБВЯЗКЕ, ОСТАВШИЕСЯ ОТ АКСЕЛЕРАТОРА. ПРЕДУПРЕДИТЕ ВСЕ УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ОРГАНЫ О ТОМ, ЧТО ВОЗДУШНАЯ СИСТЕМА НА ВРЕМЯ ПРИВЕДЕНА В ДЕЙСТВИЕ БЕЗ АКСЕЛЕРАТОРА. ЧТОБЫ ПРИВЕСТИ ВОЗДУШНУЮ СИСТЕМУ В ДЕЙСТВИЕ БЕЗ АКСЕЛЕРАТОРА, СМ. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО ИСПОЛЬЗУЕМОМУ ВОЗДУШНОМУ КЛАПАНАУ.

II. На Пневматических Пусковых Системах:

Для установок с шаровым краном ½” NPT (15 мм) между акселератором и местом подсоединения к Пневматической Пусковой Системе:

Акселератор можно удалить без отключения Пневматической Пусковой Системы.

1. Перекройте шаровой кран ½” NPT (15 мм), расположенный между акселератором и местом подсоединения к пневматической пусковой системе.
2. Ослабьте воздушный манометр акселератора, чтобы спустить сжатый воздух из акселератора.
3. Удалите заглушку ½” NPT (15 мм) с отверстия внизу акселератора.
4. Выполните пункты с 5 по 7 ниже.

Для установок без шарового крана ½” NPT (15 мм) между акселератором и местом подсоединения к Пневматической Пусковой Системе:

The Viking Corporation, 210 N Industrial Park Road, Hastings MI 49058

Телефон: 269-945-9501 Технический Отдел 877-384-5464 Факс: 2699454495 Email: techsvcs@vikingcorp.com

Чтобы удалить акселератор для осмотра и/или обслуживания, Пневматическая Пусковая Система должна быть отключена и давление спущено из системы обнаружения.

1. Перекройте основной клапан водоснабжения, подпитывающего Воздушный Клапан, контролируемого Пневматической Пусковой Системой, тем самым, выведя систему из рабочего состояния.
2. Перекройте подачу воздуха к акселератору.
3. Спустите давление из трубопровода, к которому установлен акселератор.
4. Ослабьте воздушный манометр акселератора, чтобы выпустить сжатый воздух из верхней камеры.
5. Удалите акселератор из системы.
6. Заглушите или наденьте колпачок на отверстие от акселератора.
7. См. раздел Демонтаж Акселератора в параграфе 6.С.Ш.

ПРИМЕЧАНИЕ: ВОЗДУХОСНАБЖЕНИЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВОССТАНОВЛЕНО ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ СИСТЕМЫ В ИСХОДНОЕ РАБОЧЕЕ СОСТОЯНИЕ БЕЗ ПОМОЩИ АКСЕЛЕРАТОРА. ПРЕДУПРЕДИТЕ ВСЕ УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ОРГАНЫ О ТОМ, ЧТО ВОЗДУШНАЯ СИСТЕМА НА ВРЕМЯ ПРИВЕДЕНА В ДЕЙСТВИЕ БЕЗ АКСЕЛЕРАТОРА. ЧТОБЫ ПРИВЕСТИ ВОЗДУШНУЮ СИСТЕМУ В ДЕЙСТВИЕ БЕЗ АКСЕЛЕРАТОРА, СМ. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО ПНЕВМАТИЧЕСКИМ ПУСКОВЫМ СИСТЕМАМ ИСПОЛЬЗУЕМОЙ СИСТЕМЫ.

Ш. Демонтаж (См. Рисунок 1):

1. Чтобы осмотреть и/или удалить Комплект Верхней Диафрагмы (13), или Стержень Активатора (10) с Пружиной (11):
 - a. Выкрутите четыре крестообразных винта (16а) из крышки (15) и удалите крышку (15) с Корпуса (8).
 - b. Удалите Комплект Верхней Диафрагмы (13) для осмотра. Продуйте воздух через фильтры и отверстие. Замените комплект, если он засорен или поврежден. Не пытайтесь промыть или прочистить фильтры или отверстие. Вода может их только засорить, и потребуются новые замены в комплекте.
 - c. Удалите стержень активатора (10) с пружиной (11) для осмотра и очистки. Замените стержень активатора (10) если на нем есть повреждения и следы коррозии.

ПРИМЕЧАНИЕ: ЗАМЕНЯЙТЕ ОБЕ U-ВТУЛКИ (4) КАЖДЫЙ РАЗ ПРИ ЗАМЕНЕ СТЕРЖНЯ АКТИВАТОРА (10). СМ. ПУНКТ 2-С.

2. Для осмотра и/или прочистки седла (2) или осмотра и/или удаления Диафрагмы Тарелки (3):
 - a. Выкрутите четыре крестообразных винта (16b) с основания (1) и снимите Корпус (8) с Основания (1).
 - b. Удалите для осмотра Диафрагму Тарелки (3) и Пружину Корпуса (6).
 - c. Чтобы удалить для осмотра фиксатор Нижней U-втулки (5b) и саму U-втулку (4b), осторожно вытолкните их с места установки с обратной стороны диафрагмы тарелки (3). Удалить фиксатор Верхней U-втулки (5a) и саму U-втулку (4a) можно, вытолкнув их с места установки с обратной стороны Вставки Корпуса (9). Если U-колпачки повреждены, замените их, и каждый раз при замене стержня активатора (10).

ВНИМАНИЕ: ЧТОБЫ ВЫДАВИТЬ U-КОЛПАЧКИ С МЕСТА ИХ УСТАНОВКИ, ИСПОЛЬЗУЙТЕ ТОЛЬКО ТУПОЙ ИНСТРУМЕНТ С ДИАМЕТРОМ НЕ БОЛЕЕ 1/8" (3,2 ММ).

- d. Осмотрите корпус (8) и если потребуется прочистите отверстия. При необходимости, удалите для чистки сетчатый фильтр (7) с корпуса (8). Если сетчатый фильтр (7) засорен или поврежден, замените его.
- e. Осмотрите седло (2). При обнаружении загрязнения, протрите его. Если седло повреждено, выкрутите его из Основания (1) против часовой стрелки. Для этого потребуется торцевой гаечный ключ 7/8".

IV. Сборка (См. Рисунок 1):

1. Для установки седла (2), повторите пункт 2е в разделе ДЕМОНТАЖ.
2. Для установки Диафрагмы Тарелки (3), повторите пункты с 2е по 2с в разделе ДЕМОНТАЖ в обратном порядке. Нанесите на U-втулки и на фиксаторы U-втулок литиевую смазку. Убедитесь, что установочная ось и отверстия сетчатого фильтра хорошо соединены.
3. Для установки Верхней Диафрагмы (13), повторите пункты с 1а по 1с в разделе ДЕМОНТАЖ. При установке Комплекта Верхней Диафрагмы (13) опустите Стержень Активатора (10) вниз так, чтобы Удерживающее Кольцо (12) удерживалось на одном уровне со Вставкой Корпуса (9).
4. При необходимости переустановки акселератора, выполните пункты, описанные в разделе УСТАНОВКА параграфа 4.А и/или 4.В и 4.С.
5. См. раздел ВВОД АКСЕЛЕРАТОРА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ параграфа 4.Д.I и/или 4.Д.II и технические данные по используемой системе.
6. Убедитесь, что основной клапан водоснабжения открыт, и что все остальные краны находятся в нормальном рабочем положении.
7. Проведите испытание потока и/или бессточное испытание (какое требуется), чтобы убедиться в правильной работе акселератора. См. ПЕРИОДИЧНОЕ БЕСТОЧНОЕ ИСПЫТАНИЕ параграфа 11-В.1 и/или ПЕРИОДИЧНОЕ ИСПЫТАНИЕ ПОТОКА 11-В.2.

7. ПОСТАВКА И СЕРВИС

Акселератор модели E-1 фирмы Viking можно приобрести через сеть национальных или международных дистрибьюторов. Для определения ближайшего к Вам дистрибьютора обращайтесь к веб-сайту или свяжитесь с корпорацией Viking.

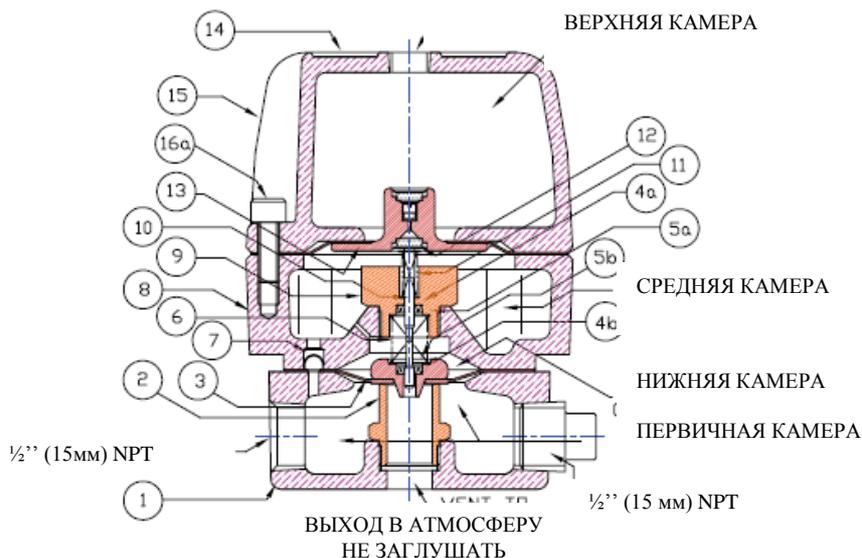
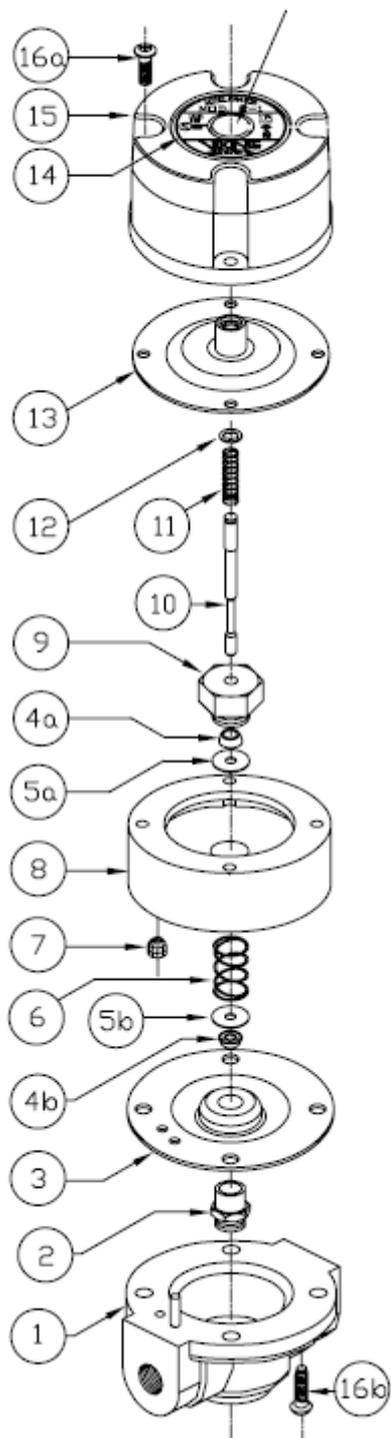
8. ГАРАНТИИ

Подробные условия гарантии см. в действующем преискуранте или свяжитесь с корпорацией Viking напрямую.

The Viking Corporation, 210 N Industrial Park Road, Hastings MI 49058
 Телефон: 269-945-9501 Технический Отдел 877-384-5464 Факс: 2699454495 Email: techsvcs@vikingcorp.com

¼" (8мм) NPT Подсоединение для манометра.

¼" (8мм) NPT Подсоединение для манометра.



№ п/п	АРТИКУЛ	ОПИСАНИЕ	МАТЕРИАЛ	Кол-во
1	--	Основание	Латунь: UNS-C84400	1
2	*	Седло	Латунь: UNS-C36000	1
3	*	Диафрагма тарелки	Полиэфир Сульфид/EPDM	1
4a & 4b	*	U-Втулка	Буна-N ASTM D2000	2
5a & 5b	*	Фиксатор U-Втулки	Нержавеющая Сталь UNS-S30200/S30400	2
6	*	Пружина Корпуса	Нержавеющая Сталь: UNS-S30200	1
7	*	Сетчатый Фильтр	Нержавеющая Сталь: UNS-S30400 40x36 сито	1
8	--	Корпус	Латунь: UNS-C84400	1
9	*	Вставка Корпуса	Латунь: UNS-C36000	1
10	*	Стержень Активатора	Латунь, Покрытая Эмралоном: UNS-C36000	1
11	*	Пружина Стержня Активатора	Нержавеющая Сталь: UNS-S30200	1
12	*	Фиксирующее Кольцо	Нержавеющая Сталь: UNS-S15700	1
13	05480B	Комплект Верхней Диафрагмы	Нитриловая Резина, Укрепленная Даконом/ Полиэфир Сульфид	1
14	--	Этикетка Крышки	0.012 (.30 мм) Алюминий	1
15	--	Крышка	Латунь: UNS-C84400	1
16a & 16b	*	Винт; Полукруглая Головка ¼-20x3/4(19 мм)	Оцинкованная Сталь	8
17	*	Литиевая Смазка	Литиевая Смазка	3/8oz.
18	05472A	Контрольная Ось	Нержавеющая Сталь	1
-- деталь отдельно не поставляется				
* Деталь входит в список вспомогательного узла, см. ниже				
СПИСОК ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ УЗЛОВ				
2-7, 9-12, 16-17	12503	Ремкомплект включает в себя Воздушный Манометр		

Рисунок 1- Запасные Части