

ZAWÓR PIERWSZEŃSTWA Z REGULATOREM CIŚNIENIA ZP

(IMHSP2M_RP2M / HMRP2M_SP2M)

**ZP-G****ZP-K**

Zawór pierwszeństwa ZP - Zawór podtrzymujący i redukujący ciśnienie ma za zadanie utrzymanie ciśnienia przed zaworem na poziomie ustawionym (lub wyższym) na pilocie sterującym. W przypadku spadku ciśnienia przed zaworem do poziomu ustawionego na pilocie sterującym zawór zacznie się zamykać. Jeśli ciśnienie spadnie do poziomu ustalonego na pilocie sterującym zawór zamknie się całkowicie i pozostanie zamknięty. Kiedy ciśnienie przed zaworem podniesie się, po osiągnięciu ciśnienia ustawionego na pilocie sterującym, zawór zacznie się otwierać. Pozostanie otwarty do czasu aż ciśnienie przed zaworem będzie większe niż ciśnienie ustalone pilotem sterującym.

Zawór pierwszeństwa ma zastosowanie w ochronie pomp przed nadmiernym przepływem, utrzymaniu ciśnienia w strefie wyższej, pomimo poboru wody w strefie niższej także w instalacjach przeciwpożarowych w celu automatycznego odcięcia instalacji socjalno-bytowej w przypadku spadku ciśnienia wody w instalacji p-poż.

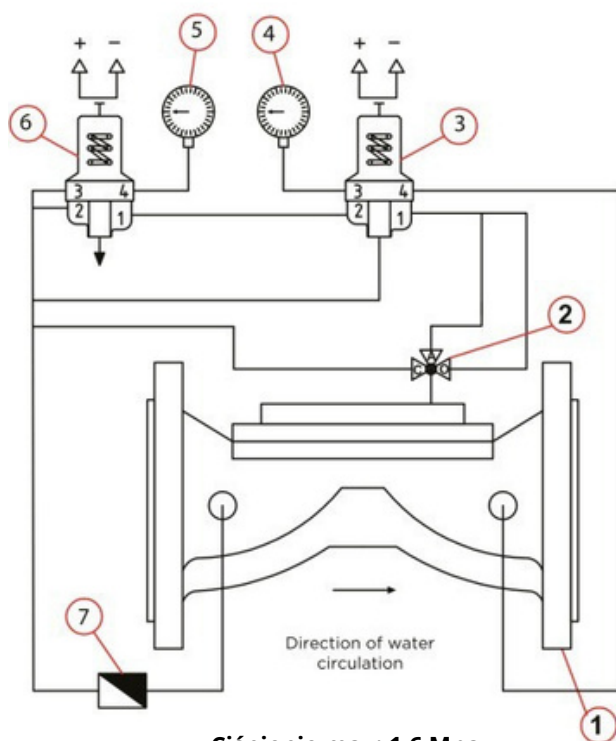
Zawór dodatkowo posiada pilot redukcji ciśnienia w celu ochrony instalacji wodociągowej (bytowo-gospodarczej) przed nadmiernym ciśnieniem.

Najważniejsze zalety zaworów pierwszeństwa ZP:

- ✓ Montaż w każdej pozycji - pion, poziom, pozycje pośrednie
- ✓ Wbudowany reduktor ciśnienia dla instalacji wodociągowej
- ✓ Układ sterowania ON/OFF/AUTO - możliwość ręcznego sterowania zaworem
- ✓ Konstrukcja niewymagająca odwadniania układu ani odpływu do kanalizacji
- ✓ Wysoki przepływ KV oraz niskie straty ciśnienia
- ✓ Wąska zabudowa i lekki ciężar ułatwiający montaż
- ✓ Brak potrzeby demontażu instalacji podczas serwisu
- ✓ Specjalna konstrukcja zaworu eliminująca uderzenia hydrauliczne

- ZAWORY PIERWSZEŃSTWA
- ZAWORY ELEKTROMAGNETYCZNE
- REDUKTORY CIŚNIENIA
- KOMPENSATORY
- ARMATURA PRZEMYSŁOWA I WODOCIĄGOWA

SCHEMAT OBWODU ZAWORU



Ciśnienie max: 1,6 Mpa
Zalecane ciśnienie min: 0,3 Mpa
Temperatura pracy: max 80°C

Zakresy regulacji

Redukcja ciśnienia XR

Min 1 bar max 16 bar
Maksymalna redukcja ciśnienia — 1/3 wejściowego
Dokładność ustawienia +/- 0,3 bara

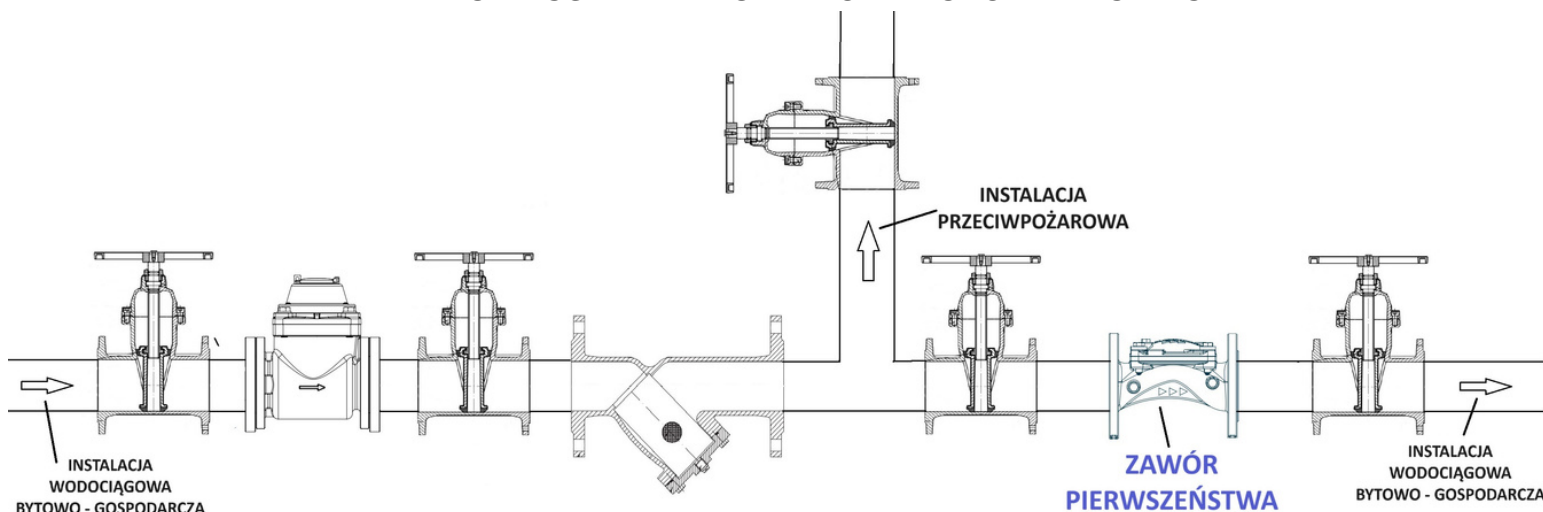
Podtrzymanie ciśnienia XP

Od 1 bar do 6,5 bar
Dokładność ustawienia +/- 0,3 bar

Obwód hydrauliczny

- 1-korpus zaworu
- 2-zawór kulowy trójdrożny
- 3-pilot redukcji XR
- 4-manometr (ciśnienie wyjściowe)
- 5-manometr (ciśnienie wejściowe)
- 6-pilot podtrzymania XS
- 7-filtr

PRZYKŁADOWY SCHEMAT MONTAŻU ZAWORU PIERWSZEŃSTWA



INSTALACJA

- Przygotuj rurociąg pozostawiając odpowiedni dystans od kolan lub gwintowanych połączeń.
- Zapewnij prosty odcinek rury przed regulatorem, co najmniej o długości 3 średnic zaworu oraz za regulatorem, co najmniej o długości 5 średnic nominalnych zaworu.
- Wyczyść rurociąg, aby uniknąć dostania się odpadków do wnętrza zaworu.
- Zamontuj zawór zgodnie z kierunkiem przepływu.
- Przed zaworem pierwszeństwa należy zamontować filtr siatkowego.
- Zabrania się spawania w pobliżu zamontowanego zaworu by uniknąć uszkodzenia membrany.

INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA

Uwaga:

zawory fabrycznie ustawione są na wartości:

- Ciśnienie podtrzymania: **2,0 bary**
- Ciśnienie redukcji za zaworem: **4,0-4,5 bara**

Jeśli w/w wartości odpowiadają wymaganiom instalacji -regulacja nie powinna być potrzebna. Regulacji podtrzymania i redukcji ciśnienia dokonuje się przy aktywnym rozbiórce instalacji wodociągowej (na płynącej wodzie).

1. Sprawdź, czy obwód jest zgodny z przedstawionym na schemacie w niniejszej instrukcji.
 2. Po poluzowaniu śruby zabezpieczającej pilot XS podtrzymania dokręć śrubę pilota tak, by w pełni napiąć sprężynę. (Pilot jest maksymalnie zamknięty).
 3. Zawór kulowy ustaw w pozycji AUTO.
 4. Zaworem odcinającym na instalacji przed rozgałęzieniem instalacji wodociągowej z instalacją p.poż. należy zdławić ciśnienie do potrzebnej wartości(ok 2,0 bary)
 5. Kręć śrubą pilota XS podtrzymania w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, dopóki nie usłyszysz płynącej wody.
 6. Sprawdź ciśnienie przed zaworem, następnie wyreguluj śrubą pilota żądane ciśnienie.
 7. Poczekaj aż zawór się ustabilizuje.
 8. W fazie rozruchu obecność powietrza w komorze może wpłynąć na właściwe działanie zaworu.
W takim wypadku należy odpowietrzyć zawór poniższym sposobem:
- Zawór kulowy trójdrożny 2 ustaw w poz. CLOSE.
 - Poczekaj aż zawór się w pełni zamknie.
 - Zawór kulowy trójdrożny 2 ustaw w poz. OPEN.
 - Odkręć korek, poczekaj na pełne otwarcie zaworu (zapewnij odpływ—może wypłynąć ok pół szklanki wody).
 - Zakręć korek i ustaw zawór trójdrożny 2 w poz. AUTO.
 - Jeśli zawór jest nadal zapowietrzony powtórz opisane czynności.

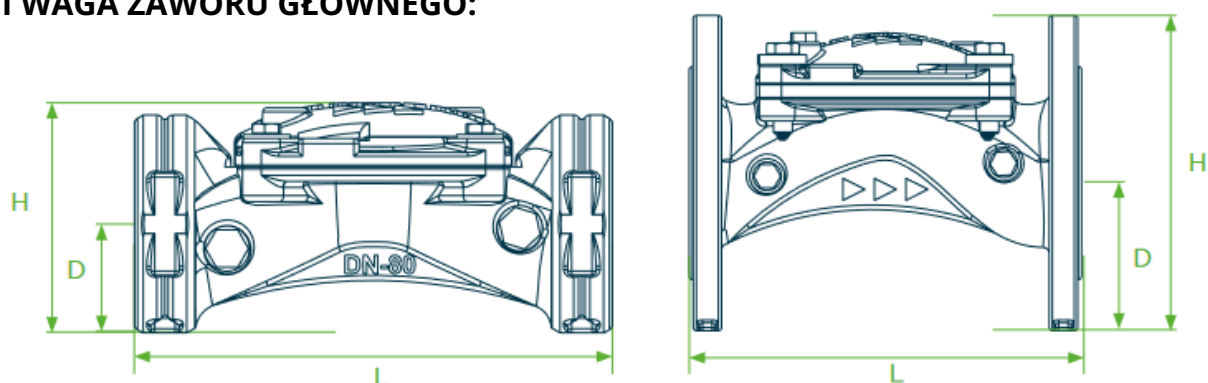
REGULACJA CIŚNIENIA PODTRZYMANIA:

1. Obracaj śrubą regulacji pilota podtrzymania XS zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara, aby zwiększyć ciśnienie zamknięcia zaworu .
2. Obracaj śrubą regulacji pilota w przeciwnym kierunku, aby zmniejszyć ciśnienie zamknięcia zaworu.
3. Po ustawieniu pilota obserwuj manometry i poczekaj chwilę aż zawór się ustabilizuje.
4. Jeśli zachodzi potrzeba dokonaj dalszej regulacji śrubą pilota następnie zabezpiecz śrubę regulacyjną dokręcając nakrętkę.

REGULACJA CIŚNIENIA WYJŚCIOWEGO:

1. Obracaj śrubą regulacji pilota redukcji XR zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara, aby zwiększyć ciśnienie wyjściowe.
2. Obracaj śrubą regulacji pilota XR w przeciwnym kierunku aby zmniejszyć ciśnienie wyjściowe.
3. Po ustawieniu pilota obserwuj manometry i poczekaj chwilę aż zawór się ustabilizuje
4. jeśli zachodzi potrzeba dokonaj dalszej regulacji śrubą pilota następnie zabezpiecz śrubę regulacyjną dokręcając nakrętkę.

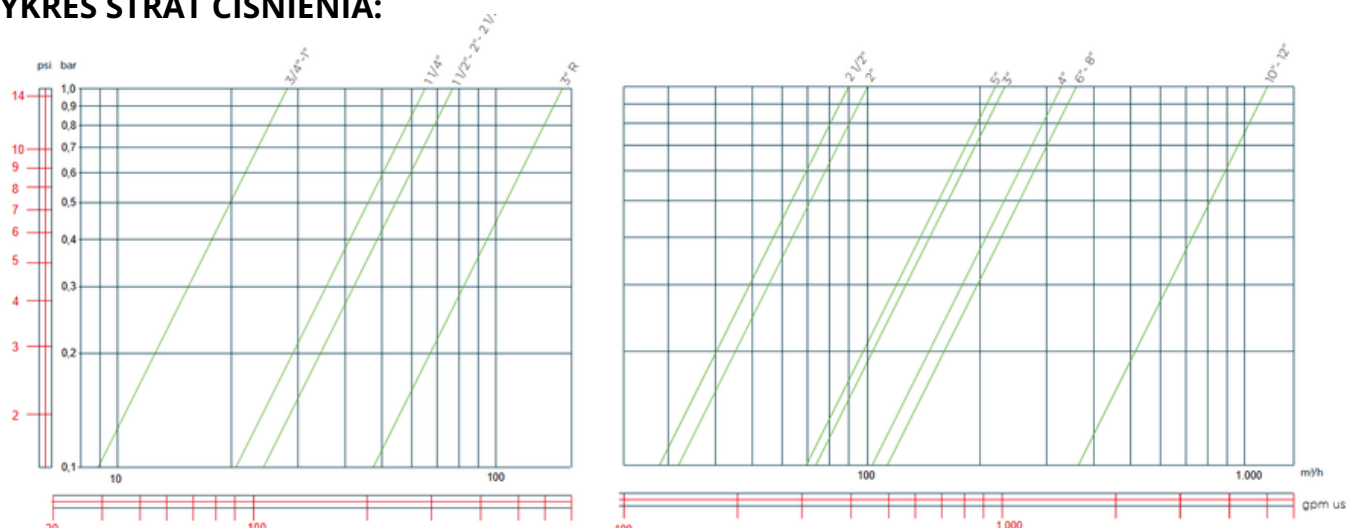
WYMIARY I WAGA ZAWORU GŁÓWNEGO:



DN	L	D	H	WEIGHT	CONNECTIONS
mm	in	mm	kg		
20	3/4"	184	32	94	3,0 Thread
25	1"	184	32	94	2,7 Thread
32	1-1/4"	180	31	94	3,1 Thread
40	1-1/2"	180	31	94	2,8 Thread
50	2"	186	38	100	3,2 Thread
65	2-1/2"	186	46	117	3,8 Thread
80	3"	235	55	113	5,4 Thread
50	2"	189	82	166	6,6 Flange
65	2-1/2"	202	93	186	9,98 Flange
80	3"	250	100	201	10,8 Flange
100	4"	311	110	222	16,2 Flange
125	5"	335	125	250	25,4 Flange
150	6"	410	145	290	51,0 Flange
200	8"	465	170	340	57,0 Flange
250	10"	650	230	460	149,0 Flange
300	12"	650	230	460	135,0 Flange

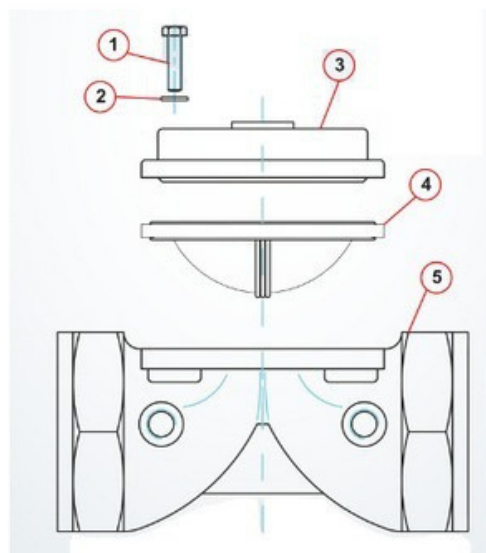


WYKRES STRAT CIŚNIENIA:

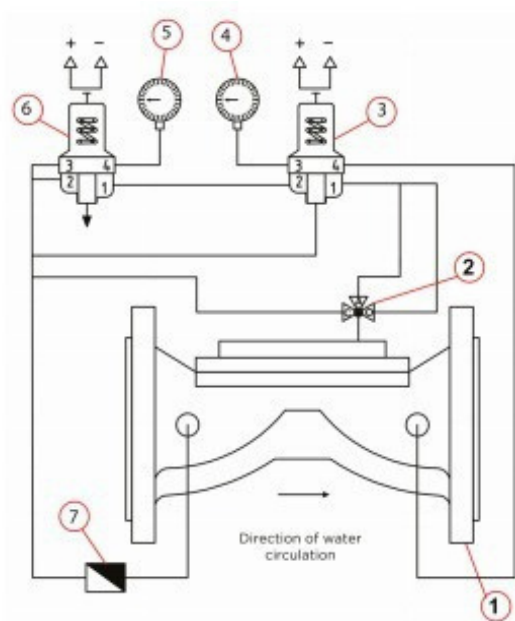


- ZAWORY PIERWSZEŃSTWA
- ZAWORY ELEKTROMAGNETYCZNE
- REDUKTORY CIŚNIENIA
- KOMPENSATORY
- ARMATURA PRZEMYSŁOWA I WODOCIĄGOWA

Specyfikacja materiałowa Material data



Nr N°	OPIS DESCRIPTION	STANDARD STANDARD
1	Śruby Bolts	Stal nierdzewna A2/stal galwanizowana A2 Class Stainless Steel/ galvanized steel
2	Podkładka Washer	Stal nierdzewna A2/stal galwanizowana A2 Class Stainless Steel/ galvanized steel
3	Pokrywa Cover	Żeliwo sferoidalne Ductile iron
4	Membrana Diaphragm	EPDM wzmocniony nylonem EPDM nylon reinforced
5	Korpus Body	Żeliwo szare GG25 Cast Iron GG25



Nr N°	OPIS DESCRIPTION	STANDARD STANDARD
1	Korpus Body	Żeliwo sferoidalne Ductile Iron
2	Zawór kulowy trójdrożny Ball valve 3-way	Stal nierdzewna 316/mosiądz CuZn33Pb2 Stainless Steel 316/ brass CuZn33Pb2
3	Zawór pilotowy redukcji	Mosiądz Brass
4	Manometr Gauge	Przyłącze stop miedzi Connector copper
5	Manometr Gauge	Przyłącze stop miedzi Connector copper
6	Zawór pilotowy redukcji	Mosiądz Brass
7	Filtr Strainer	Stal nierdzewna Stainless steel

INDEKS	ROZMIAR		MINIMALNE CIŚNIENIE ROBOCZE	MAKSYMALNE CIŚNIENIE ROBOCZE	KV	PRZYŁĄCZE
	MM	Cale	Bar	Bar	m3/h	
ZP-G20	20	3/4"	0,75	16	28,1	GWINTOWANE
ZP-G25	25	1"	0,75	16	28,1	
ZP-G32	32	1 1/4"	0,80	16	65,0	
ZP-G40	40	1 1/2"	1,10	16	77,0	
ZP-G50	50	2"	1,20	16	77,0	
ZP-G65	65	2 1/2"	1,50	16	77,0	
ZP-G80	80	3"	2,00	16	159,4	
ZP-K50	50	2"	1,20	16	90,0	KOŁNIERZOWE
ZP-K65	65	2 1/2"	3,0	16	101,0	
ZP-K80	80	3"	2,00	16	185	
ZP-K100	100	4"	2,20	16	215	
ZP-K125	125	5"	2,30	16	220,0	
ZP-K150	150	6"	1,60	16	360,0	
ZP-K200	200	8"	2,10	16	360,0	
ZP-K250	250	9"	0,50	16	1150	
ZP-K300	300	10"	0,80	16	1150	

SERWIS I GWARANCJA



- ✓ SERWIS GWARANCYJNY I POGWARANCYJNY
- ✓ MOŻLIWOŚĆ PRZEDŁUŻENIA GWARANCJI DO 5 LAT
- ✓ DOSTĘPNOŚĆ CZĘŚCI ZAMIENNYCH PRZEZ OKRES MIN. 10 LAT

Nasze produkty objęte są gwarancją 12 miesięcy (jeśli specjalna umowa nie stanowi inaczej). Gwarancja nie obejmuje uszkodzeń spowodowanych normalnym zużyciem w trakcie eksploatacji, powstałych w trakcie transportu, spowodowanych przez stosowanie nieodpowiednich narzędzi i osprzętu, niewłaściwą konserwacją lub jej brakiem, stosowaniem nieoryginalnych części zamiennych, modyfikacjami, zmianami dokonanymi bez upoważnienia producenta.