



# Maintenance et service

# Instructions de mise en service

**OLD 1305**

## Informations générales

### Pression de prégonflage

La pression de prégonflage est déterminante pour le fonctionnement approprié et la longévité de l'amortisseur. Généralement la pression de prégonflage P0 est déterminée et calculée par OLAER. En règle générale, la pression de prégonflage est  $\leq 80\%$  de la pression de service minimale P1, mais au moins 20% de la pression de service maximale P2.

### Indication importante!

La pression de prégonflage varie selon la température. Il est toujours nécessaire d'effectuer les vérifications dans des conditions de température identiques.

### Attention!

Avant toute vérification de la pression de prégonflage, c'est-à-dire du remplissage ou d'un complément, l'amortisseur doit être déchargé côté liquide. Les amortisseurs sont remplis d'azote pour prévenir tout danger d'explosion. Avec de l'eau, l'air peut aussi être utilisé. L'utilisation d'oxygène est interdite!

## Installation

### Emplacement de montage

Pour atteindre une efficacité optimale, l'amortisseur doit être monté le plus près possible de la cause du coup de bélier. Un espace de 200 mm au-dessus de la valve de gonflage doit être prévu afin de permettre le montage du vérificateur-gonfleur.

### Positionnement

Les amortisseurs OLAER sans pieds doivent être positionnés verticalement (valve de gonflage positionné vers le haut) jusqu'à une position horizontale. Les grands amortisseurs avec pieds sont disponibles en exécution horizontale ou verticale.

### Fixation

Au moyen de colliers, consoles ou étant exécuté sur des pieds.

**Aucune fixation ne doit être soudée sur l'amortisseur.**

### Installation

Nous recommandons l'installation d'une vanne d'arrêt et d'un robinet de vidange, afin de pouvoir séparer l'amortisseur du réseau et le vidanger.

## Mise en service

**Avant la mise en service des amortisseurs OLAER, les contrôles suivants sont à exécuter:**

1. Contrôler si la pression de prégonflage correspond à la pression mentionné sur la plaque firme et, si besoin, remplir avec de l'azote ou de l'air (voir OLD 1160/1165).
2. Remplir **lentement** l'amortisseur côté liquide et le mettre sous pression. Pendant le remplissage, la conduite d'amenée à l'amortisseur doit être purgé de son air.
3. Vérifier l'étanchéité de l'amortisseur côté gaz à l'aide d'un spray Mille-Bulles.

**Lors d'exécutions muni d'un indicateur de niveau, procéder comme indiqué:**

1. Fermer les vannes d'arrêts côté gaz et eau.
2. Contrôler si la pression de prégonflage correspond à la pression mentionné sur la plaque firme et, si besoin, remplir avec de l'azote ou de l'air (voir OLD 1160/1165).
3. Remplir **lentement** l'amortisseur côté liquide et le mettre sous pression. Pendant le remplissage, la conduite d'amenée à l'amortisseur doit être purgé de son air.
4. Vérifier l'étanchéité de l'amortisseur côté gaz à l'aide d'un spray Mille-Bulles.
5. Ouvrir la vanne d'arrêt côté gaz.
6. Examiner l'étanchéité de l'indicateur de niveau.
7. Ouvrir la vanne d'arrêt côté eau.
8. Marquer le niveau (gaz/eau) à la pression statique respectivement dynamique.
9. Fermer les vannes d'arrêts côté gaz et eau.

Sur les modèles avec contact magnétique pour le contrôle continu de niveau, les vannes d'arrêts restent toujours ouvertes!

## Fonctionnement

Les amortisseurs de coup de bélier OLAER travaillent sans entretien, hormis le contrôle régulier de la pression de prégonflage. Il faut veiller à ce que l'amortisseur n'est soumis à aucune contrainte mécanique extérieure.

## Contrôles

Après l'installation des amortisseurs OLAER, vérifier la pression de prégonflage comme suit:

- Au moins une fois au cours de la première semaine, afin de pouvoir détecter et éliminer les pertes d'azote importantes immédiatement.
- Si lors du premier examen aucune perte n'a été constatée, un second contrôle doit avoir lieu après 3 mois environ.
- Si lors du deuxième examen aucune perte de gaz notable n'est détectée, il est possible de procéder à un contrôle annuel en fonction du mode d'utilisation.

## Examen de la pression de prégonflage

1. Isoler l'amortisseur du réseau et vidanger côté liquide. Laisser le robinet de vidange ouvert!  
Attention: Avec des amortisseurs munis d'indicateurs de niveau, fermer les vannes d'arrêts côté gaz et eau pour que le prégonflage ne s'échappe pas par l'indicateur de niveau!
2. La pression de prégonflage est effectué à l'aide du vérificateur-gonfleur VGU (voir OLD 1160) ou, par l'ouverture du frein de manomètre, en lisant les indications du manomètre installé sur l'amortisseur.
3. Comparer si la pression de prégonflage correspond à la pression mentionné sur la plaque firme, et, si besoin, remplir avec de l'azote ou de l'air.
4. Remise en marche de l'amortisseur voir **Mise en service**.

## Indication importante!

Lors d'une décharge de la conduite sous pression, par exemple lors de travaux d'entretien dans la station de pompage, pour les amortisseurs munis d'indicateurs de niveau, il faut fermer les vannes d'arrêts côté gaz et eau pour que le prégonflage ne s'échappe pas par l'indicateur de niveau!

L'amortisseur ne peut pas rester trop longtemps sous pression de prégonflage sans contre-pression (à sec)! C'est pourquoi nous recommandons la décharge du prégonflage **après une période maxi de 7 jours!**

OLD 1305 - 25.11.2010 ml