

COMPR. 62VS-67VS-80VS

COMPR. 62VS-67VS-80VS

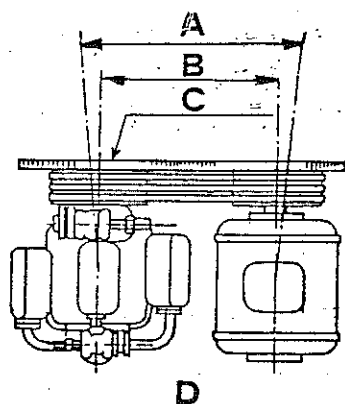
1. INSTALLAZIONE

1.1 Il compressore ruota normalmente e preferibilmente nel senso delle lancette dell'orologio guardandolo dalla parte del volano o giunto, ma può ruotare anche in senso inverso, che a richiesta può essere fornito anche con rotazione ambisenso.

1.2 Nel montare il volano o il giunto elastico, lavare bene con alcool o benzina sia l'albero che l'interno del cono del volano o giunto, e asciugarli bene. Quindi serrare molto forte la vite di bloccaggio volano con coppia di Mkg. 28 - 29 per 62VS ÷ 80VS

1.3 Controllare l'allineamento puleggia-motore con il volano del compressore e la giusta tensione delle cinghie. Perché le cinghie facciano buona aderenza sulle gole, è consigliabile montare il motore alla sinistra del compressore, guardando questo dalla parte del volano. Ciò considerando che il compressore giri nel senso orario.

La puleggia del motore deve essere equilibrata dinamicamente perché non trasmetta vibrazioni al gruppo frigorifero.



1.4 Nel caso di accoppiamento diretto va controllato, oltre al perfetto allineamento dei due assi, che il giunto non provochi spinte assiali al compressore sia in un senso che nell'altro. Questo è parti-

1. INSTALLATION

1.1 The compressor rotates normally and preferably in the direction of the clock hands looking at it from the direction of the flywheel or joint, but it can also rotate in the opposite direction which upon request may also be provided with a clockwise or anticlockwise rotation.

1.2 On assembling the flywheel or elastic joint, wash well with alcohol or gasoline both the shaft and the interior of the cone of the flywheel or joint, and dry well. Then screw tightly the flywheel locking screw with a torque of Mkg. 28 - 29 for 62VS ÷ 80VS

1.3 Check the pulley-motor alignment with the compressor flywheel and the right tension of the belts. So that the belts adhere well to the grooves, it is advisable to assemble the motor to the left of the compressor, looking at it from the direction of the flywheel. This considering that the compressor turns in a clockwise direction.

The pulley of the motor must be dynamically balanced so that it does not transmit vibrations to the refrigerating unit.

- A. Disallineamento angolare
Angular misalignment
- B. Albero parallelo
Parallel shaft
- C. Riga dritta
Straight line
- D. Allineamento corretto delle cinghie
Correct alignment of belts

1.4 In the event of direct coupling, one must also check the perfect alignment of the two axes and that the joint does not cause axial thrust to the compressor in one direction or the other. This is particularly



colarmente importante nel caso che il giunto sia del tipo a bloccaggio dei due mezzi giunti, mentre non è importante per i giunti del tipo a denti scorrevoli e neppure per quelli che hanno la parte del giunto lato motore, che sia scorrevole sull'asse del motore stesso.

1.5 Non usare il compressore per fare il vuoto nello impianto, ma usare un'apposita pompa a vuoto.

1.6 E' buona regola applicare sempre il riscaldatore dell'olio nel carter perchè vi è sempre possibilità che il fluido frigorifero si accumuli nel carter stesso. Questo fatto può avvenire principalmente se il compressore rimane fermo per uno, due o più giorni. La resistenza può essere inserita nella guaina predisposta sul carter e viene fornita su richiesta.

2. CONTROLLO LIVELLO OLIO

Dopo qualche ora che il compressore è in funzione, fermarlo e controllare che l'olio sia circa a metà livello. Tale controllo va fatto almeno una volta al mese, sempre fermando un momento il compressore e dopo che è in funzione da almeno un'ora.

Nel caso che l'olio rimanesse molto al di sotto del centro vetro, aggiungerne fino a riportare il livello a 3-4 mm. sopra il centro vetro (vedi istruzioni). Nel caso in cui il livello oltrepassasse tutto il vetro, scaricare l'olio eccedente dal tappo che trovasi in basso sotto il mozzo posteriore.

2.2 Quando il compressore è stato fermo per molte ore o per qualche giorno, è bene avviarlo a piccoli impulsi di corrente in modo che il compressore faccia solo qualche giro. E' possibile che ai primi giri si sentano dei battiti delle valvole. Rimettere allora in moto qualche altro secondo, fino a che non si sentano più i suddetti battiti. Allora il compressore si può lasciare in moto, perchè vuol dire che il liquido che si era accumulato nella condotta d'aspirazione è già assorbito tutto e ora il compressore aspira solo vapore.

2.3 Per evitare che possano verificarsi travasi di liquido nel compressore, va inserito un separatore di liquido del tipo verticale sulla tubazione di aspirazione e più vicino possibile al compressore. Questo apparecchio è sempre comunque consigliabile, onde evitare il pericolo di rottura delle valvole. Occor-

rent important if it is a locking joint of the two joined means, whereas it is not important for sliding tooth joints nor for those that have the joint on the motor side, whether they be sliding on the axis of the motor itself.

1.5 Do not use the compressor to create the vacuum in the system, but use a special air pump.

1.6 It is always a good idea to apply the oil heater in the crankcase because there is always the possibility that the cooling fluid accumulates in the crankcase itself. This is more likely to happen if the compressor is not used for one, two or more days. The resistance can be inserted in the sheath prearranged on the crankcase and is supplied upon request.

2. CHECKING OIL LEVEL

Once the compressor has been working for a couple of hours, stop it and check that the oil is at about the half level. This check must be done at least once in a month, always stopping the compressor for a moment and after it has been running for at least an hour. In the event of the oil being far below the centre of the glass, add more oil to bring the level back to 3-4 mm. above the centre of the glass (see instructions). In the event of the level exceeding the glass, remove the excess by means of the plug situated in the lower part, under the rear hub.

2.2 When the compressor has not been used for many hours or several days, start it with small current pulses so that the compressor only turns a couple of times. One is likely to hear the valve beats during the initial revolutions. In that case start it running for a couple of seconds or more, until one no longer hears the above-mentioned beats. One can then leave the compressor running because it means that the liquid which had accumulated in the suction duct has all been absorbed and the compressor now takes in only steam.

2.3 To avoid transfers of liquid in the compressor, insert a vertical liquid separator on the suction duct and as close as possible to the compressor. This device is always recommended to stop the valves from breaking.



re osservare che il rubinetto di aspirazione non abbia segni di brinatura, perchè ciò vuol dire che lo impianto non è ben regolato e vi è un eccesso di ritorno di liquido frigorifero.

2.4 Per le applicazioni a bassa temperatura, (-30°/-50°C) si consiglia di usare teste raffreddate ad acqua, in mancanza di questa di applicare un apposito ventilatore che raffreddi il compressore.

3. CONTROLLO FILTRO ASPIRAZIONE

ATTENZIONE! I compressori vengono spediti con un elemento filtrante supplementare che si trova all'interno del filtro di rete in acciaio inox collocato sotto la flangia del rubinetto d'aspirazione. Tale elemento filtrante VA TOLTO dopo uno-due giorni che il compressore è in moto, mentre va ovviamente lasciato in via permanente il filtro d'acciaio.

Check that the suction valve has no signs of hoar frost because this means that the plant is not well regulated and that there is a return excess of cooling liquid.

2.4. For low temperature applications (-30°/-50°), it is advisable to use water cooled heads or a special fan that cools the compressor.

3. CHECKOUT OF SUCTION FILTER

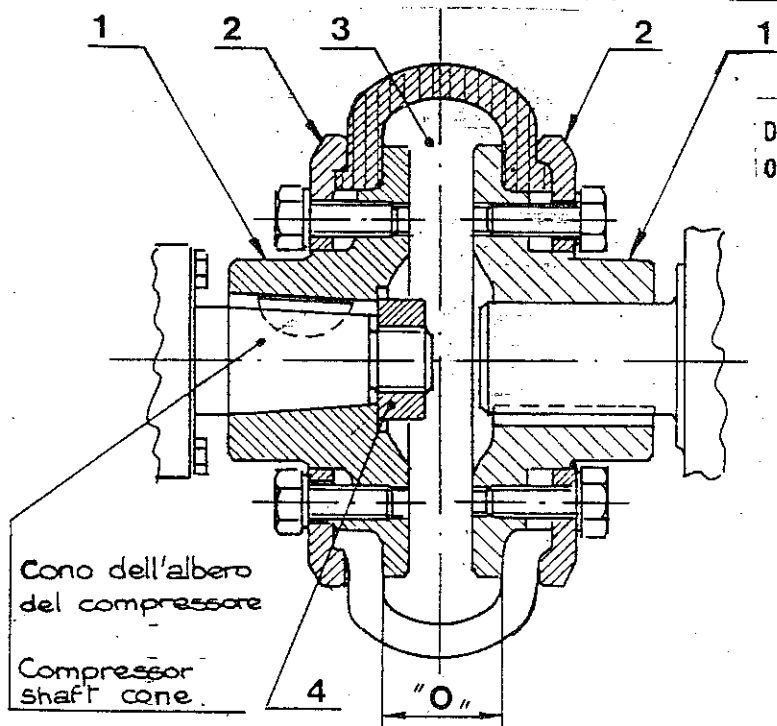
WARNING! The compressors come with a supplementary filtering element to be found inside the stainless steel network filter under the suction valve flange. This filtering element **MUST BE REMOVED** after the compressor has been running for one or two days, whereas the steel filter must remain a permanent fixture.

MONTAGGIO GIUNTI DIRETTI

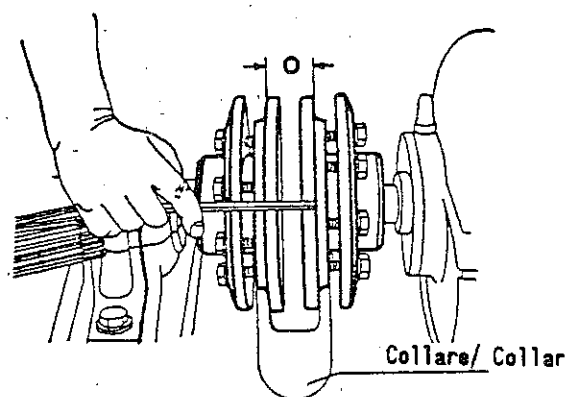
ASSEMBLY OF DIRECT COUPLINGS

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO DEI GIUNTI "PERIFLEX"
SUI COMPRESSORI FRIGORIFERI AD ACCOPPIAMENTO DIRETTO

INSTRUCTIONS FOR THE ASSEMBLY OF "PERIFLEX" FLEXIBLE
TYPE COUPLINGS FOR DIRECT DRIVEN COMPRESSORS



DISTANZA "0" E COPPIA SERRAGGIO VITI
0 mm. AND TORQUE SECURING SCREWS



- 1) Per primo pulire bene il cono dell'albero del compressore ed asciugarlo da ogni residuo di umidità.
- 2) Calattare i due semigiunti (1) insieme ai dischi di serraggio (2) sui due alberi da collegare. Infilare le viti di serraggio dei dischi e avvitarle leggermente.
- 3) Serrare molto forte il dado (4) di bloccaggio del semigiunto (1) lato compressore con coppia non inferiore ai valori della tabella n°2.
- 4) Avvicinare i semigiunti (1) fino alla distanza "0" riportata nella tabella n°1 e prescritta per ogni tipo di giunto.
- 5) Allineare gli alberi da accoppiare riferendosi alle flange esterne dei semigiunti. Dopo questa operazione la misura "0" deve essere per quanto possibile la medesima per tutta la periferia del giunto.
Nella maggior parte dei casi l'allineamento non richiede strumenti di misura molto precisi, per

- 1) Thoroughly clean and dry the tapered end of the compressor shaft, removing all traces of grease and oil.
- 2) Key the two half-couplings (1), together with the tightening discs (2), on the two shafts. Insert the securing screws of the discs and tighten them slightly.
- 3) Mount the compressor half-coupling (1) on to the tapered shaft with key and tighten very firmly lock nut (4) with spanner torque not less than specified in table 2.
- 4) Mount the motor shaft half-coupling (1) and bring both half-couplings together at a distance "0", as specified in table 1 for each type of coupling.
- 5) Align the two shafts using as reference the outer flanges of each half-coupling. Measurement "0" must be as far as possible constant around the whole periphery of the joint.

Usually for aligning the two shafts it is not necessary to use very precise measuring instruments, as



che l'elasticità della gomma compensa facilmente le imprecisioni di montaggio.

- 6) Montare il collare di gomma sui due semigiunti, lasciando una fenditura tra le superfici ove la gomma è sezionata, da 2 a 5 mm., a seconda della grandezza del giunto.
- 7) Stringere le viti di serraggio seguendo l'ordine diametralmente opposto.
- 8) Stringere definitivamente le viti di serraggio, sino a che il profilo della gomma viene compresso riducendosi ai due terzi del suo spessore normale, o meglio applicando la coppia di serraggio indicata in tabella n°1.

rubber, being elastic, can easily adjust inaccurate assembly.

- 6) Fit the rubber collar (3) around the half-coupling, leaving a gap between the two faces where the rubber is sectioned, of between 2 mm to 3 mm, according to the size of the coupling.
- 7) Partially tighten the screws securing the rubber collar between outer ring (2) working in diametrically opposite sequence.
- 8) Fully tighten the securing screws until the rubber profile is compressed to 2/3 of its normal thickness, or better still apply spanner torques as given in table 1.

TABELLA 1- DISTANZA "Ø" DI MONTAGGIO E COPPIA SERRAGGIO VITI DEI DISCHI(2)

TABLE 1- DIMENSION "Ø" AND SPANNER TORQUES FOR SECURING RINGS(2)

GIUNTO TIPO JOINT TYPE	PX 10	PX 14	PX 18	PX 22	PX 25
DISTANZA "Ø" "Ø" mm.	35	38	44	42	46
COPPIA (kgm) TORQUE (kgm)	1.5	2.5	1.8	3.5	5.5

TABELLA 2 - COPPIA SERRAGGIO DADO DEL SEMIGIUNTO LATO COMPRESSORE(4)

TABLE 2- SPANNER TORQUES FOR COMPRESSOR END HALF COUPLING(4)

COMPRESSORE TIPO COMPRESSOR	3LVS	4IVS	5IVS	62VS-67VS	80VS
COPPIA (kgm) TORQUE (kgm)	12-13	24-25	27-28	28-29	28-29

MISURE ESTREMITA' ALBERI

SHAFT AND DIMENSIONS

Fig. N° 1

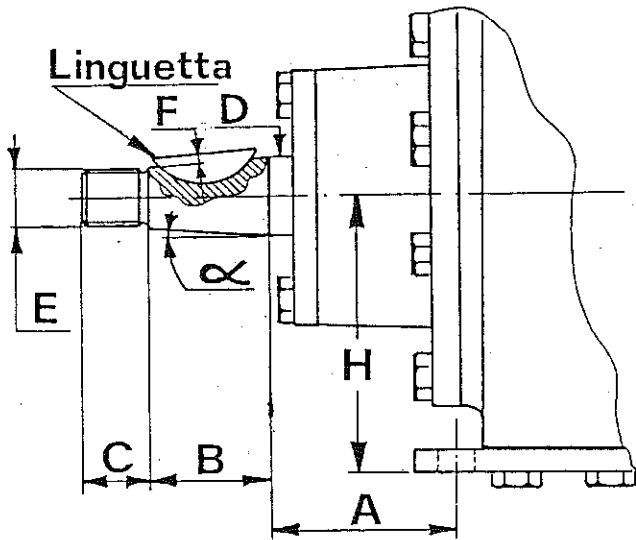
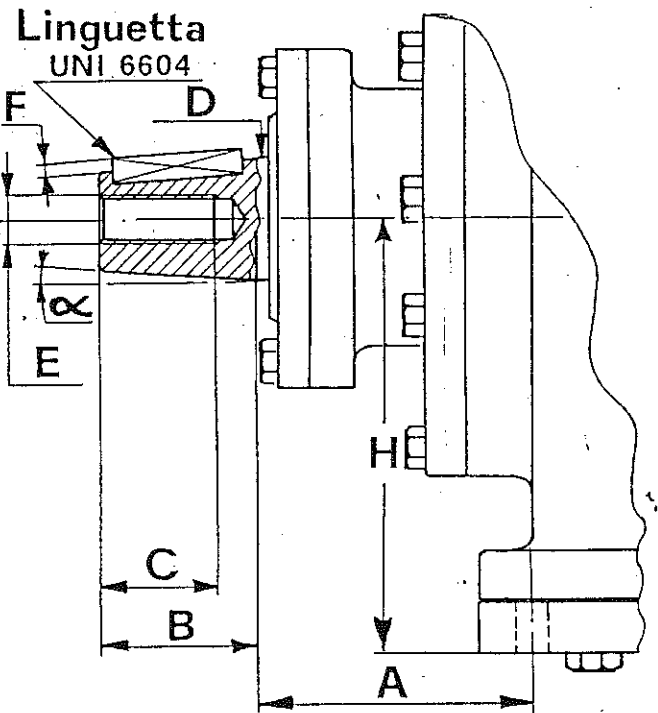


Fig. N° 2



Compress. Tipo Type Model	A	B	C	D	E	F	α	Linguetta	H	Fig.N°
1HVS	32	25	-	22,225	M 8 x1,25	2	7° 7'	$\phi 16 \times 4$	83	1
2GVS	34	25	-	22,225	M 8 x1,25	2	7° 7'	$\phi 16 \times 4$	85	1
3LVS	58	36,5	-	28,57	M 10x1,5	2,5	4° 8'	$\phi 22 \times 6$	86,6	1
41VSR	93,5	40	20	28,57	M 20x2	3,9	4°	$\phi 36 \times 5$	110,5	1
41VSM	93,5	40	20	28,57	M 20x2	3,9	4°	$\phi 36 \times 5$	110,5	1
41VSM/4B	93,5	40	20	28,57	M 20x2	3,9	4°	$\phi 36 \times 5$	110,5	1
51VSR	97,5	52,7	28	34,87	M 24x2	3,7	4°	$\phi 54 \times 5$	129	1
51VSM	97,5	52,7	28	34,87	M 24x2	3,7	4°	$\phi 54 \times 5$	129	1
62VS/4B	107	60	44	47,55	M 20x2,5	4	4°	A14x9x50	170,5	2
62VS/6B	107	60	44	47,55	M 20x2,5	4	4°	A14x9x50	170,5	2
67VS	107	60	44	47,55	M 20x2,5	4	4°	A14x9x50	170,5	2
80VS	104	60	44	47,55	M 20x2,5	4	4°	A14x9x50	170,5	2