

سرویس و نگهداری تأسیسات ساختمان

شامل:
تجهیزات تهویه مطبوع
دمپرها
پمپ‌های سانتریفوژ
بادبزن‌ها
مشعل‌ها
دیگ بخار
سیستم آتش نشانی ساختمان
واژه نامه



ترجمه و تألیف:
مهندس سید مجتبی طباطبایی

سرویس و نگهداری

تأسیسات ساختمان

شامل :

تجهيزات تهویه مطبوع

دمپرها

پمپهای سانتریفوژ

بادزنها

مشعلها

دیگ بخار

سیستم آتش نشانی ساختمان

واژه نامه

ترجمه و تألیف :

ویراستار: سید وحید حسینی (طبا طبیبی)

گنجینه علمی

سندج - کتابخانه پاسداران

«تعمیرات و نگهداری از سیستم‌ها»

طبقه اول، واحد ۲۰۲

۳۵۳۳۳۳ - ۸۷۱



طباطبائی، مجتبی، گردآورنده و مترجم.
سرویس و نگهداری تأسیسات ساختمان شامل: تجهیزات تهویه مطبوع، دمپرها... /
ترجمه و تألیف مجتبی طباطبائی. - تهران: روزبهان، ۱۳۷۷.
[۲۴۹] ص.: مصور، جدول، نمودار.

ISBN: 964-5529-37-9

فهرست نویسی بر اساس اطلاعات فیبا.
واژه نامه.
کتابنامه: ص. [۲۴۹].

۱. تأسیسات - نگهداری و تعمیر. ۲. تأسیسات
الف. عنوان.

۶۹۶/۰۲۸۸

TH ۶.۱۳/ ط ۴

۱۳۷۸

م ۷۷-۳۲۱۶

کتابخانه ملی ایران

سرویس و نگهداری تأسیسات ساختمان سید مجتبی طباطبائی

چاپ اول: ۱۳۷۷
چاپ پنجم: پاییز ۱۳۸۸
طراح جلد: شیده وزیری
حروف نگار: صدیقه السادات حکیمی
چاپ: چاپخانه گلشن
حق چاپ محفوظ است.



www.roozbahan.com
info@roozbahan.com

۲۰۰۰ نسخه، ۳۳۰۰ تومان

تهران، خیابان انقلاب، روبروی دانشگاه تهران، شماره ۱۳۴۲ - تلفن ۶۶۴۰۸۶۶۷ - نمابر: ۶۶۴۹۲۲۵۳

بسمه تعالی

مقدمه

کارکرد بی‌عیب و نقص تأسیسات ساختمان، هر قدر هم که درست طراحی شده باشد، بدون سرویس و نگهداری صحیح و برنامه‌ریزی شده متصور نیست. فقدان برنامه راهبری و نگهداری علاوه بر اینکه تأسیسات را به تدریج ناکارا و پرهزینه می‌کند، آن را بر خلاف فلسفه وجودی‌اش به عامل ناراحتی ساکنین ساختمان یا وارد آمدن خسارت به فرایندهای تولیدی تبدیل می‌سازد. هم از اینروست که قبل از راه‌اندازی تأسیسات ساختمان باید برای سرویس و نگهداری منظم آن برنامه مشخصی تهیه گردیده و متخصصینی در نظر گرفته شوند که بر حسب نوع تأسیسات به طور دائم یا ادواری این کار را انجام دهند.

در کتاب حاضر اصول سرویس و نگهداری و مواردی از عیب‌یابی و رفع عیب تأسیسات متداول ساختمانها، در هفت فصل ارائه شده است. در اینجا نیز به همان دلیلی که در مقدمه کتاب "محاسبات تأسیسات ساختمان" (تألیف اینجانب) ذکر شد، از ترجمه توضیحات داخل شکلها خودداری شده است تا خواننده کتاب به اصطلاحات انگلیسی تأسیسات که به هر حال ناگزیر به فراگیری آنهاست، عادت کند. البته با وجود واژه‌نامه انتهای کتاب، خواننده در یافتن معادل فارسی لغات انگلیسی مشکلی نداشته و از مراجعه به فرهنگ لغات انگلیسی تقریباً بی‌نیاز خواهد بود.

امید است این کتاب نیز همچون کتاب محاسبات تأسیسات ساختمان، مورد استفاده متخصصین امر قرار گرفته و به سهم خود در بهره‌برداری بهتر از تأسیسات ساختمانها مؤثر افتد.

مهندس سید مجتبی طباطبایی

زمستان ۷۶

فهرست مندرجات

صفحه

عنوان
فصل اول

۳	تجهیزات تعمیریه و مطالبه
۳	نصب
۳	مسئولیت
۳	نگهداری پیشگیرانه
۴	جداول کار دستگاه
۴	قطعات یدکی
۶	آموزش
۷	نیازهای اساسی
۷	تعمیر و نگهداری دستگاهها
۱۰	□ چیلر جذبی
۱۰	نشت ناپذیری
۱۰	واحدهای تخلیه گاز
۱۱	پمپها
۱۲	شیرهای سرویس
۱۲	وسایل ایمنی
۱۲	آزمایش نشت
۱۳	سایر موارد مربوط به نگهداری

۱۴	هواشوی (ایرواشر)	۱۴
۱۵	نظافت و تمیزکاری	۱۵
۱۵	بادزن	۱۵
۱۵	روانکاری	۱۵
۱۶	کمپرسورهای سانتریفوژ	۱۶
۱۶	روانکاری	۱۶
۱۷	یاتاقانها	۱۷
۱۷	گرمکن روغن	۱۷
۱۸	وسایل ایمنی	۱۸
۱۸	آزمایش نشت	۱۸
۱۸	واحد تخلیه گاز	۱۸
۱۹	مبزد	۱۹
۱۹	خاموشی طولانی دستگاه	۱۹
۲۰	کویلها	۲۰
۲۰	نگهداری	۲۰
۲۰	نداشتن منفذ	۲۰
۲۰	جلوگیری از یخزدگی	۲۰
۲۲	نظافت و تمیزکاری	۲۲
۲۳	تخلیه کننده های چگالیده	۲۳
۲۵	کندانسورها	۲۵
۲۵	کندانسور هوایی (هوا-خنک)	۲۵
۲۶	بازرسی	۲۶
۲۶	نظافت و تمیزکاری	۲۶
۲۶	روغنکاری	۲۶

۲۷	□ کندانسور تبخیری
۲۷	نظافت و تمیزکاری
۲۹	قسمت بادزن
۲۹	روانکاری
۳۰	اتصالات لوله کشی
۳۰	جلوگیری از یخ زدگی
۳۱	□ کندانسور آبی (آب-خنک)
۳۱	نظافت و تمیزکاری
۳۳	تصفیه آب
۳۴	اتصالات لوله کشی میرد
۳۴	جلوگیری از یخ زدگی
۳۵	■ کنترلها
۳۶	حساسیت وسایل و کالیبراسیون
۳۶	انتخاب و محل نصب
۳۷	موتورهای کنترل
۳۷	تبدیل
۳۷	توصیه
۳۸	■ سردکننده‌ها
۳۸	عایقکاری
۳۸	نظافت و تمیزکاری داخل پوسته
۳۹	اتصالات لوله کشی میرد
۳۹	محفظه شناور میرد
۳۹	کنترل
۳۹	برگشت روغن

۴۰	□ برج خنک‌کن
۴۲	محل نصب
۴۳	لوله‌کشی
۴۴	کنترل ظرفیت
۴۴	کار زمستانی برج خنک‌کن
۴۶	صدا
۴۶	رانش ذرات آب به بیرون برج توسط هوای جریانی
۴۶	مه
۴۷	مراقبت و نگهداری از برج خنک‌کن
۴۸	بادزنها
۴۸	تراز کردن و روانکاری
۴۸	پخش آب
۴۸	قطره‌گیرها
۴۸	جلبک
۴۹	نظافت و تمیزکاری
۴۹	سطح آب
۴۹	حفاظت در زمستان
۵۲	□ محرکها؛ تسمه‌ای و اتصال مستقیم
۵۲	تراز بودن
۵۲	کشش تسمه
۵۲	پولی‌های قابل تنظیم
۵۳	تعویض
۵۳	کوبلینگها در محرکهای اتصال مستقیم
۵۵	□ صرفه‌گرها

۵۷	فیلترها
۵۷	انواع فیلتر
۵۹	موقع تمیز کردن
۵۹	روش تمیز کردن
۶۲	فیلترهای روغن و آب
۶۳	گر مکنها
۶۳	کویل‌های گرمایی
۶۴	نگهداری کویل
۶۵	آبگرمکنها
۶۶	پمپ‌های گرما
۶۹	رطوبت‌زن‌ها و رطوبت‌گیرها
۶۹	نظافت و تمیزکاری
۷۳	روانکاری
۷۳	نگهداری کلی
۷۴	واحدهای پشت‌بامی
۷۴	بازرسی
۷۵	نظافت و تمیزکاری
۷۶	روانکاری
۷۷	واحدهای تهویه مطبوع اتاقی (کولرگازی)
۷۷	گونه‌ها
۷۷	کاربرد
۷۹	نگهداری
۷۹	دستورالعمل دربارهٔ جزئیات
۸۰	دستگاه‌های خودکفا
۸۰	کاربرد

نصب	۸۲
نگهداری	۸۲
■ حفاظت در برابر یخ زدگی	۸۳
صدمه ناشی از یخ زدن	۸۳
جلوگیری از یخ زدگی	۸۳
مواردی که باید مورد دقت و توجه قرار گیرند	۸۳
حفاظت کویل‌های آب	۸۴
کویل‌های پیش‌گرمکن	۸۴
خطوط لوله آب واقع در هوای آزاد	۸۴
تشت زیرین کندانسور تبخیری	۸۴
کندانسور دستگاه چیلر، منابع انبساط و غیره	۸۵
پمپ‌های چاه و مخلوط آب	۸۵
خطوط هوای فشرده و موتورهای بادی	۸۵
قسمت سردکننده دستگاه چیلر	۸۵
■ آزمایش نشت	۸۷
دستورالعمل جزئیات	۹۰
■ تصفیه آب	۹۱
مشکل	۹۱
تعاریف	۹۱
■ رفع عیب سیستم‌های سرمایش	۹۴

فصل دوم

دوچرخه‌ها	۱۰۷
تعاریف	۱۰۷

انتخاب دمپر	۱۰۹
انواع دمپر	۱۰۹
نمونه ساختمان دمپر	۱۱۴
اطلاعات عملکرد	۱۱۵
خوردگی	۱۱۶
آشفتگی	۱۱۷
محرکهای و میله‌های رابط	۱۱۸
روشهای نصب محرک	۱۱۹
محرکهای چندگانه	۱۱۹
محورهای بالابر	۱۲۰
کاربرد انواع دمپر	۱۲۰
دمپرهاي کنترل حجم	۱۲۰
دمپرهاي کنترل دما	۱۲۵
دمپرهاي کنترل فشار	۱۲۷
محل نصب دمپر	۱۲۷
تعیین اندازه دمپر	۱۲۸
مشخصه‌های عملکرد بهتر	۱۲۸
مشخصه نصب	۱۲۸
تعیین اندازه دمپر	۱۲۹
سایر ملاحظات در انتخاب دمپر	۱۳۲
کنترل دو وضعیتی	۱۳۲
کنترل تعادل	۱۳۲
مشخصه‌های دمپر بزرگتر از اندازه لازم	۱۳۲
عملکرد دمپر	۱۳۲
حساسیت سیستم کنترل	۱۳۳

۱۳۴	□ افت فشار دمپر
۱۳۴	□ کنترل هوای مخلوط
۱۳۵	□ کاربرد دمپرها
۱۳۷	□ کنترل جریان کنارگذر و جریان عبوری از روی کویل
۱۳۸	□ کنترل خفقان (کاهش شدید فشار)
۱۳۸	□ نگهداری دمپرها
۱۳۸	نگهداری دمپهای خودکار
۱۴۰	نگهداری دمپهای رهاکننده
۱۴۱	نگهداری دمپهای آتش
۱۴۱	دمپهای جداکننده و دستی

فصل سوم

۱۴۵	پمپهای سیالینتی (شیمی)
۱۴۵	کاربرد
۱۴۵	نصب
۱۴۶	تراز کردن
۱۴۶	اتصال لوله‌ها
۱۴۷	لوله‌کشی خط دهش
۱۴۸	لوله‌کشی خط مکش
۱۴۸	بررسی نهایی تراز بودن
۱۴۹	جهت چرخش پروانه
۱۴۹	راه‌اندازی پمپ
۱۴۹	متوقف کردن پمپ
۱۵۰	تسمه محرک

۱۵۰	رینگهای سایشی
۱۵۱	حفاظت کاسه نمد و واشر
۱۵۲	حفاظت پمپ در برابر خشک‌گردی
۱۵۲	بوش محور
۱۵۳	واشر
۱۵۳	درزگیرهای مکانیکی
۱۵۳	عیب‌یابی و رفع عیب

فصل چهارم

۱۶۳	بادزن‌ها
۱۶۵	بادزنهای سانتریفوژ
۱۶۶	□ کاربرد بادزنهای سانتریفوژ
۱۶۷	بادزنهای جریان محوری
۱۶۹	برطرف کردن مشکل صدای بادزن
۱۷۰	وسایل کنترل دبی حجمی بادزن
۱۷۱	نصب بادزن
۱۷۱	حمل و نقل و انبار کردن
۱۷۲	فونداسیون و استقرار بادزن روی آن
۱۷۳	بررسی قبل از روشن کردن بادزن
۱۷۳	چرخ بادزن
۱۷۴	محرك تسمه‌ای
۱۷۴	تراز کردن
۱۷۴	جهت چرخش
۱۷۴	تنظیم چرخ در پوسته

۱۷۴	..... دمپرها و پره‌های متغیر ورودی
۱۷۵	..... راه‌اندازی
۱۷۵	..... □ وسایل ایمنی و حفاظتی
۱۷۵	..... توریه‌های محافظ
۱۷۶	..... حفاظهای کوبینگ
۱۷۶	..... حفاظهای تسمه
۱۷۶	..... کلیدهای قطع‌کننده
۱۷۶	..... وسایل حفاظت
۱۷۶	..... □ بازرسی ادواری
۱۷۶	..... نگهداری موارد ثبت شده
۱۷۷	..... کلیات
۱۷۷	..... نظافت و تمیزکاری
۱۷۷	..... یاتاقانها
۱۷۸	..... کوبینگها
۱۷۹	..... محرکهای تسمه‌ای
۱۷۹	..... لنگرگیری
۱۸۱	..... روانکاری
۱۸۲	..... دمپرها و گردابی
۱۸۲	..... □ اشکالات بادزن

فصل پنجم

۱۸۷	..... ^{مشکلها}
۱۸۷	..... مشعل گازی
۱۸۸	..... تمیز کردن بادزن

۱۸۸	رگولاتور گاز و شیرها
۱۸۸	بررسی اتصالات
۱۸۸	نکات قابل توجه
۱۸۸	عیب یابی و رفع عیب
۱۸۸	□ مشعل گازوئیلی
۱۸۸	نگهداری و سرویس
۱۹۰	عیب یابی و رفع عیب
۱۹۱	□ مشعل مازوت سوز
۱۹۱	عیب یابی و رفع عیب

فصل ششم

۲۰۳	دریگ بخار
۲۰۴	بازرسیهای منظم
۲۰۵	قرارداد نگهداری
۲۰۶	قسمتهایی که باید در قرارداد منظور شوند
۲۰۶	نگهداری برنامه ریزی شده
۲۰۶	انتخاب پیمانکار تعمیر و نگهداری

فصل هفتم

۲۱۳	سیستم آتشی فضائی سادگتیه بان
۲۱۳	سیستم لوله مرطوب
۲۱۳	سیستم لوله خشک
۲۱۵	تجهیزات فضای باز

۲۱۷	.....	مخازن آب
۲۱۸	.....	پمپهای آتش نشانی
۲۱۹	.....	در صورت یخ زدن سیستم چه باید کرد؟
۲۲۳	.....	واژه‌فناومه
۲۴۹	.....	منابع و مراجع

تجهيزات

تهوية

مطبوع



تجهیزات تهویه مطبوع

عملکرد صحیح تأسیسات مکانیکی در گرو چند چیز است؛ انتخاب درست دستگاهها بر اساس محاسبات دقیق و جزئیات مندرج در کاتالوگ آنها، نصب صحیح در محل مناسب و سرویس به موقع. در غیر این صورت سیستم درست کار نخواهد کرد و مسئولیتی هم متوجه سازندگان دستگاهها نیست.

این فصل ناظر بر اصول نگهداری و سرویس دستگاههای تهویه مطبوع است.

● نصب

هنگام نصب تأسیسات، مهندس نگهدار سیستم باید در کوران این موارد قرار گیرد: انتخاب نوع و اندازه صحیح دستگاهها به جهت ضروریات کنترل؛ نصب دستگاهها در جای صحیح و روی فونداسیون مناسب برای پرهیز از انتقال ارتعاشات یا صدا به محل سکونت؛ وسعت مناسب موتورخانه و وجود فضای کافی برای سرویس یا تعمیر دستگاهها؛ نصب تأسیسات به گونه ای که کثافات و اجرام ناخواسته به داخل سیستم وارد نشوند؛ (در مورد دستگاههای تبرید) کاملاً کیپ و غیر قابل نفوذ بودن سیستم؛ خشک کردن کامل سمت مبرد (فشار ضعیف) چیلر با وسایل مکانیکی یا شیمیایی قبل از گازدهی به دستگاه؛ واریسی دقیق تمامی وسایل و ادوات ایمنی سیستم هنگام راه اندازی.

● مسئولیت

مهندس نگهدار، مسئول کیفیت کار و نگهداری دستگاهها و تجهیزات سیستم تهویه مطبوع است تا با کمترین هزینه، آسایش مورد نظر تأمین شود. باید برنامه خاصی برای کار سیستم تهیه شود تا با حداقل ساعات کار دستگاهها، شرایط آسایش در ساختمان برقرار گردد.

کارکرد مقتصدانه سیستم سرمایه منوط به درک و بهره گیری از این چیزهاست :

* تأثیر ضریب اختلاف (Diversity Factor) و ضریب ذخیره (Storage Factor)؛

* تثبیت مقدار هوای خارج ورودی به ساختمان در حداقل ممکن؛

* کنترل صحیح دمای آب کندانسور؛

* عملکرد سیستم چند چیلری به نحوی که هر یک از چیلرها حداکثر بازدهی را داشته باشند.

● نگهداری پیشگیرانه

به جای اینکه نقطه هنگام خرابی دستگاهها در صدد رفع نقص و تعمیر آنها برآییم، باید یک برنامه

سرویس و نگهداری پیشگیرانه را تنظیم کنیم، چه از قدیم گفته‌اند "پیشگیری بهتر از درمان است". سرویس و نگهداری پیشگیرانه، مخارج عملیاتی سیستم و مدت زمان بطلت آن (جهت انجام تعمیرات) را به شدت کاهش می‌دهد. باید توجه داشت که هزینه تعمیر دستگاه و تعویض قطعات گاه ممکن است بسیار زیاد باشد. "نگهداری پیشگیرانه" موجب افزایش طول عمر دستگاهها نیز خواهد شد. جهت اجرای مؤثر برنامه "نگهداری پیشگیرانه" لازم است معلوم گردد که چه کارهایی باید انجام گیرند؛ اطمینان حاصل شود که این کارها حتماً انجام گرفته‌اند؛ تأثیر اجرای این برنامه در مدت زمانهای معین مورد ارزیابی قرار گرفته و تغییرات مقتضی جهت بهبود کار اعمال گردند. باید برای تمام دستگاهها و تجهیزات "برگه بازرسی" و جدول تناوب کارکرد با توجه به دستورالعملهای کارخانجات سازنده دستگاهها، تهیه شود. نمونه‌ای از این برگه‌های بازرسی که برای یک چیلر سانتریفوژ (گریزاز مرکزی) تهیه شده است در شکل ۱-۱ ملاحظه می‌شود. گزارش انجام بررسیهای لازم و تعویض قطعات در زمانهای مقتضی، باید توسط مهندس یا تکنیسین نگهدار سیستم در برگه‌های مخصوص درج شود.

برخی شرکتهای سازنده چیلر برنامه کامل "نگهداری پیشگیرانه" را در یک کتابچه راهنما در اختیار خریدار دستگاه قرار می‌دهند و معمولاً "مسئولیت این کار را نیز متخصصین همان شرکت عهده‌دار می‌شوند.

● جداول کار دستگاه (Operating Logs)

لازم است که مسئول راهبری سیستم، این جداول را در کنار چیلر و دیگ شوفاژ داشته باشد. اطلاعات مندرج در این جداول شامل دماها و فشارها، سطوح روغن و مبرد، آمپراژ و وضعیت کنترل موتور است. این اطلاعات در ارزیابی نحوه کار دستگاه و نیز رفع عیوب آن مفیدند. برای مثال، در یک چیلر سانتریفوژ اختلاف دمای تقطیر و دمای آب خروجی از کندانسور در یک شرایط بار معین، به شناخت بازده کار دستگاه و تأثیر منفی عواملی مثل رسوب گرفتن یا کثیف شدن لوله‌های کندانسور در بازده دستگاه، کمک می‌کند. شکل ۱-۲ نمونه‌ای از جداول کار یک چیلر سانتریفوژ را نشان می‌دهد.

● قطعات یدکی

باید فهرستی از قطعاتی که بیشترین موارد تعویض را دارند تهیه شده و با توجه به دوره زمانی تعویض آنها به تعداد کافی خریداری و انبار شوند. البته در این مورد بهتر است با کارخانه سازنده دستگاه مشورت شود.

برگه بازرسی

محل استقرار

مدل چیلر

شماره سریال

سالانه	شش ماهه	هفتگی	
		×	بازبینی جدول نحوه کارکرد دستگاه
		×	بررسی سطح روغن، فشار و دما
		×	بررسی وضعیت تخلیه گاز (Purge)
		×	الف: شدت تخلیه هوا
		×	ب: شدت تجمع آب
		×	تنظیم شارژ مبرد ^۱
		×	تنظیم شیرهای تخلیه گاز ^۱
		×	تنظیم کنترل کننده های کار دستگاه ^۱
	×		بررسی صحت کنترل کننده ها
	×		الف: قطع آب سرد دما-پایین
	×		ب : قطع مبرد دما-پایین
	×		ج : قطع روغن دما پایین و فشار-پایین
	×		د : فلوسوییچ آب سرد
	×		بررسی کنترل کننده های تخلیه گاز
	×		بازرسی راه اندازها (Starters)
	×		بسته بودن کویلینگهای قابل انعطاف
			بازرسی کمپرسور
			الف: یاتاقان سر محور ^۲
			ب : یاتاقان کف گرد ^۲

برگه بازرسی

محل استقرار

مدل چیلر

شماره سریال

سالانه	شش ماهه	هفتگی	
			ج : سر محور (که در یاتاقان می چرخد) ^۲
			د : پمپ روغن ^۲
			ه : گرمکن روغن ^۲
×			تعویض روغن و فیلتر روغن
×			بازرسی سردکن و کندانسور
×			الف: لوله های و صفحه لوله ها
×			ب : صفحات جداکننده و کاسه نمدها
×			ج : فلوسوئیچ ها
×			د : تمیز کردن لوله ها ^۱
×			بازرسی و تمیز کردن واحد تخلیه گاز
×			بررسی کنترل کننده های تخلیه گاز
×			بررسی کنترل کننده های الکترونیک
×			الف: تعویض لوله های خلاء
×			آزمایش نشت

۱- طبق آنچه در جدول نحوه کارکرد ذکر شده است.

۲- طبق دستورالعمل کارخانه سازنده

شکل ۱-۱: چک لیست برای بازرسی یک چیلر سانتریفوژ (گریز از مرکزی) - ادامه

● آموزش

برای تربیت متخصصین راهبری و تعمیر و نگهداری باید یک برنامه آموزشی تدوین و اجرا شود، به طوری که این افراد کاملاً با خصوصیات سیستم و اجزاء مکانیکی آن و همچنین مسئولیتی که قرار است به عهده گیرند، آشنا شوند.

● نیازهای اساسی

نیازهای اساسی در تعمیر و نگهداری سیستم عبارتند از: نظافت و تمیزی؛ کپ و غیر قابل نفوذ بودن؛ روانکاری به موقع؛ و وجود وسایل ایمنی.

○ نظافت و تمیزی باید شامل کل سیستم تهویه مطبوع، اعم از داخل دستگاهها و محل نصب آنها باشد. تمیزی سیستم نشانه‌ای از توان مدیریتی مسئولین راهبری و نگهداری سیستم است. وجود کثافت و رسوب در دستگاهها روی میزان انتقال حرارت، جریان سیالات، و روغن تأثیر منفی گذاشته و موجب ناکارایی و خرابی زود هنگام اجزاء سیستم می‌شود.

○ کپ و غیر قابل نفوذ بودن چیلر به جهت اجتناب از اتلاف روغن و مبرد و جلوگیری از ورود آب، هوا و سایر مواد غیر قابل تقطیر به دستگاه، واجد اهمیت است. هوا و آب می‌توانند مشخصات شیمیایی مبرد را تغییر داده و از این طریق موجبات خوردگی اجزاء دستگاه و کاهش بازده سیکل تبرید را فراهم کنند.

○ موتورها، دمپرها و غیره باید منظم‌اً روانکاری شده و سیستم روغنکاری چیلر نیز باید همواره در وضعیت خوب نگهداشته شود. قصور در این کار سبب تخریب نابهنگام یا تاقتانها شده و می‌تواند خسارات عمده‌ای را به سیستم وارد سازد.

○ تمامی وسایل ایمنی باید همواره سالم و فعال نگهداشته شوند. این وسایل از بروز اشکالات کوچکی که می‌توانند سبب خسارات بزرگ شوند جلوگیری می‌کنند و بدین لحاظ هرگز نباید آنها را از سیستم در حال کار جدا کرد.

● تعمیر و نگهداری دستگاهها

در این مبحث اطلاعاتی در مورد دستگاههای مورد استفاده در سیستمهای تهویه مطبوع ارائه می‌شود که شامل توصیف اجمالی هر کدام و توصیه‌هایی درباره کار و نگهداری آنهاست. به دلیل تعدد مدلها و تفاوت‌های هر نوع از این دستگاهها که توسط کارخانجات مختلف ساخته شده‌اند، این اطلاعات ممکن است همیشه کاربرد نداشته باشند. اما چیزی که باید به یاد سپرده شود این است که همواره دستورالعمل کارخانه سازنده بر هر توصیه دیگری مقدم است.

اطلاعات در اینجا شامل دو بخش است؛ اول آنچه به دستگاهها مربوط می‌شود و دوم موضوعات کلی که اختصاص به یک نوع دستگاه نداشته و جنبه عام دارند.

شکل ١-٢: نمونه جداول کار چیلر سانتریفوژ با کمپرسور

PLANT _____		MACHINE SERIAL NO. _____		MACHINE SIZE _____			
COOLER		CONDENSER		COMPRESSOR		DEHYDRATOR	
1	Time	GPM _____		GPM _____		OIL _____	
2	Pressure	Water Temperature		Water Temperature		Refrigerant Level	
3	Shut-down Refrigerant Level	IN		IN		Condenser Pressure	
4	IN	OUT		OUT		Operator's Initials	
5	OUT	Pressure		Level		18	
6	Pressure	IN		Temperature		19	
7	IN	OUT		Pressure			
8	OUT	Seal Drain Reservoir Level		Meter Amps or Vane Position			
9	Pressure	Level		Refrigerant Level			
10	Level	Temperature		Condenser Pressure			
11	Temperature	Pressure		Operator's Initials			
12	Temperature	Seal Drain Reservoir Level		18			
13	Pressure	Meter Amps or Vane Position		19			
14	Seal Drain Reservoir Level	Refrigerant Level					
15	Meter Amps or Vane Position	Condenser Pressure					
16	Refrigerant Level	Operator's Initials					
17	Condenser Pressure	18					
18	Operator's Initials	19					
19	18						
20	19						

○ اطلاعات مربوط به دستگاهها، شامل :

چیلر جذبی (Absorption Machine) - هواشوی (Air Washer) - کمپرسورهای سانتریفوژ (Centrifugal Compressors) - کویلها (Coils) - تخلیه‌کننده‌های چگالیده (Condensate Drains) (آب حاصل از تقطیر رطوبت هوا) - کندانسورها (Condensers) - کنترلها (Controls) - سردکننده‌ها (Coolers) - برج خنک‌کن (Cooling Tower) - محرکها (Drives) - صرفه‌گرها (Economizers) - فیلترها (Filters) - گرمکنها (Heaters) - پمپهای گرما (Heat Pumps) - رطوبت‌زنها (Humidifiers) و رطوبت‌گیرها (Dehumidifiers) - واحدهای پشت بامی (Rooftop Units) - واحدهای تهویه مطبوع اتاقی (Room Air Conditioners) - واحدهای تهویه مطبوع خودکفا (Self-Contained Units).

○ موضوعات کلی، شامل :

حفاظت در برابر یخزدگی - آزمایش نشت - شرایط آب

■ چیلر جذبی

بعضی از چیلرهای جذبی، بویژه چیلرهای ۵ تا ۲۵ تن، از سیکل آمونیاک-آب استفاده می‌کنند که در آن آمونیاک نقش مبرد را دارد و آب، ماده جاذب است. اما در اینجا بحث فقط به چیلرهای با ظرفیت ۱۰۰ تا ۱۶۰۰ تن (شکل ۳-۱) محدود می‌شود که از سیکل لیتیوم بروماید-آب استفاده می‌کنند (شکل ۴-۱). در این چیلر، آب نقش مبرد را داشته و محلول لیتیوم بروماید، ماده جاذب است.

اثر تبرید با برقراری خلاء در قسمت اوپراتور، ایجاد می‌شود. میزان این خلاء $0/2$ تا $0/25$ اینچ جیوه (فشار مطلق) است. در این فشار پایین، ماده مبرد (آب) در دمای 35°F تا 40°F (2°C تا 4°C) به جوش می‌آید. گرمای لازم برای جوشش آب مبرد نیز از آبی که قرار است سرد شود، گرفته می‌شود.

جهت برقراری خلاء زیاد در اوپراتور به منظور تداوم سیکل تبرید، آب بخار شده در اوپراتور توسط محلول لیتیوم بروماید موجود در بخش جذب‌کننده چیلر، جذب می‌شود. چون اضافه شدن این آب، محلول لیتیوم بروماید را رقیق کرده و قدرت جذب آن را کاهش می‌دهد، محلول رقیق شده یا به عبارت دیگر محلول ضعیف با پمپ به ژنراتور ارسال می‌شود که در آنجا حرارت دیده آب آن دوباره به جوش آمده و تبخیر می‌شود. حرارت لازم در ژنراتور ممکن است توسط بخار (از یک دیگ بخار)، آب داغ و یا سوختن مستقیم گاز یا نفت و غیره حاصل شود. سپس محلول قوی لیتیوم بروماید (که آب آن در ژنراتور جدا شده است) به قسمت جذب‌کننده برمی‌گردد و بخار آب نیز به کندانسور می‌رود تا پس از تقطیر به اوپراتور برگردد.

مدارهای آب در هر دو بخش جذب‌کننده و کندانسور، گرمای تولید شده در سیکل را به بیرون انتقال می‌دهند.

● نشت‌ناپذیری

به دلیل خلاء زیاد موجود در بخش جذب‌کننده-اوپراتور، خیلی مهم است که دستگاه کاملاً نشت‌ناپذیر نگهداشته شود. حتی یک نشت کوچک موجب ورود هوا و سایر گازهای غیر قابل تقطیر به دستگاه شده سیکل تبرید آب-لیتیوم بروماید را مختل می‌کند. معمولاً با تجزیه و تحلیل موارد ثبت شده در جدول کار می‌توان به تأثیر سوء ورود گازهای غیر قابل تقطیر به دستگاه پی برد.

● واحدهای تخلیه گاز (Purge Unites)

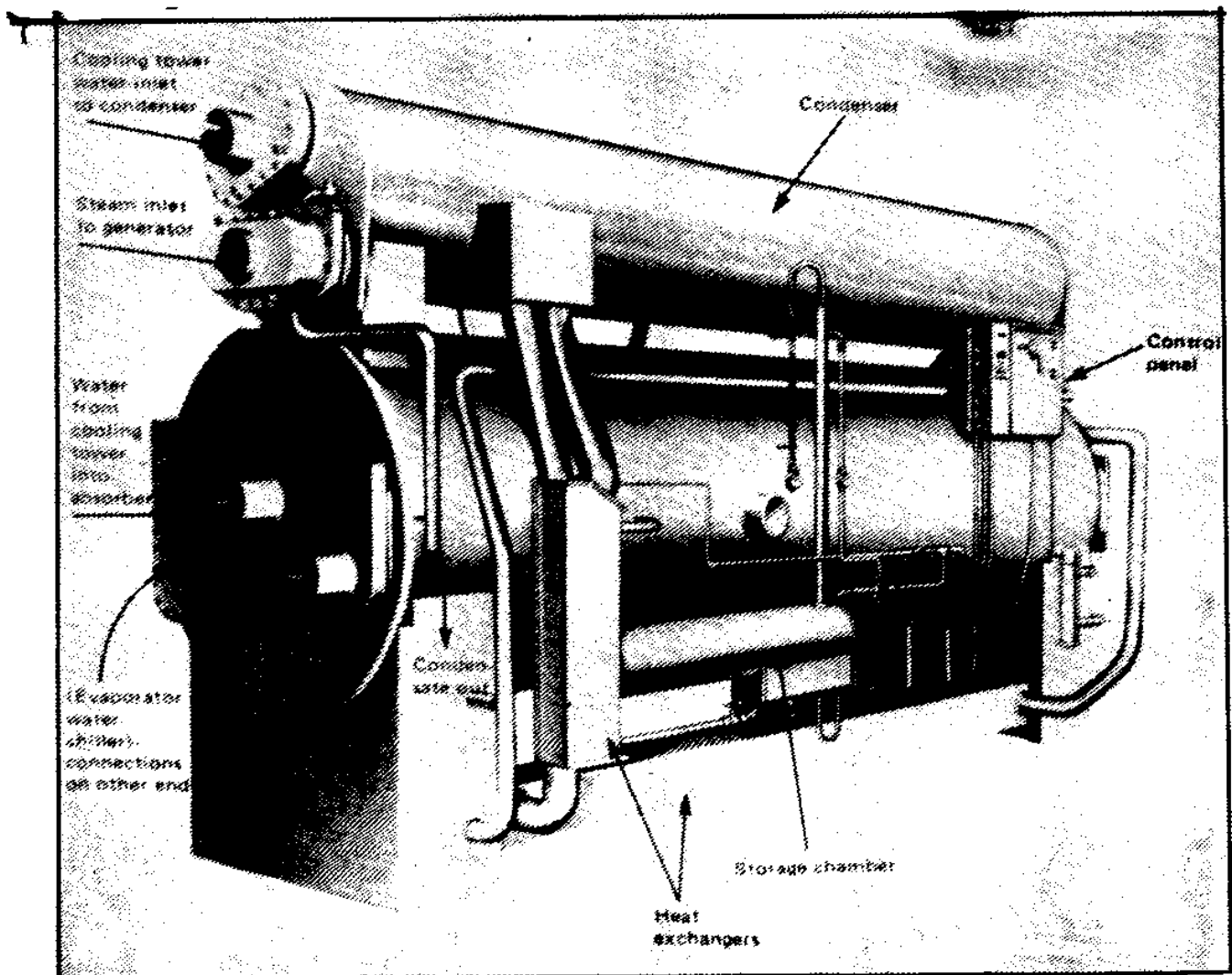
این واحدها برای تخلیه هوا و سایر گازهای غیر قابل تقطیر از دستگاه تعبیه می‌شوند تا در صورت وجود نشت نیز (به شرطی که میزان آن بسیار کم باشد) چیلر بتواند به کار ادامه دهد. واحدهای تخلیه گاز و

روشهای تخلیه بر حسب طرح چیلرها متفاوتند و لذا برای پی بردن به چگونگی کار و تعمیر آنها باید به دستورالعمل کارخانه سازند چیلر مراجعه نمود.

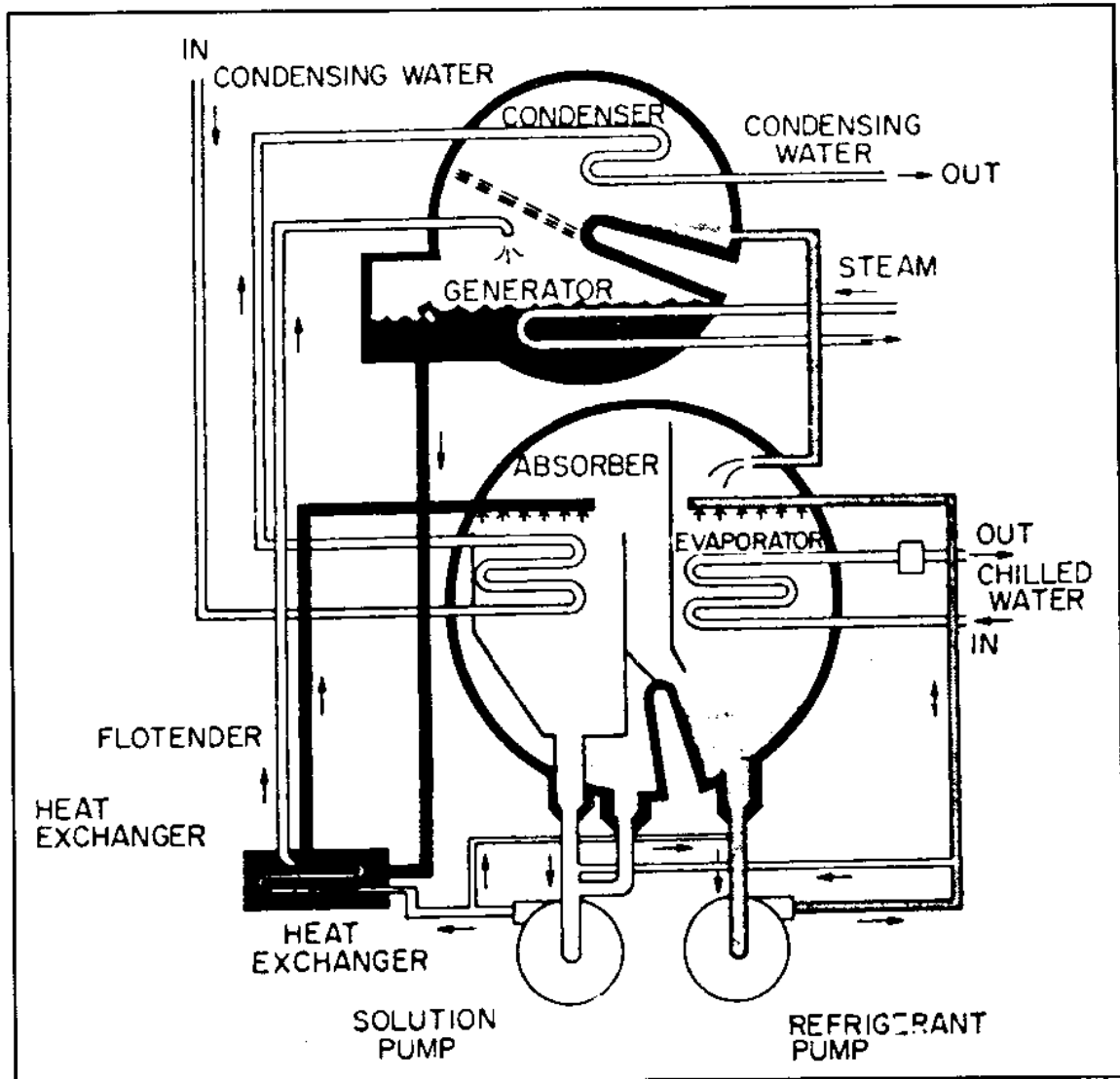
● پمپها

پمپها برای گردش دادن محلولهای مبرد و لیتیوم بروماید در داخل چیلر به کار می روند. مدل‌های اولیه چیلر جذبی دارای پمپهای نوع باز (Open Type) بودند و برای جلوگیری از نشت گازهای غیر قابل تقطیر، آب و لیتیوم بروماید، از کاسه نمدهای مکانیکی استفاده می شد. این کاسه نمدها باید هر دو سال یکبار عوض شوند.

مدلهای اخیر چیلر جذبی دارای موتور پمپهای نوع بسته (Hermetic Type) می باشند. یاتاقانها، موتورها و سایر اجزاء داخلی باید تقریباً هر ۴ تا ۷ سال یکبار، بر حسب شرایط کار، بازرسی شوند.



شکل ۱-۳: چیلر جذبی که در ژنراتورش از گرمای بخار استفاده می شود.



شکل ۴-۱: سیکل تبرید جذبی

● شیرهای سرویس

دیفراگم شیرهای سرویس دستگاه باید هر ۲ یا ۳ سال تعویض شود.

● وسایل ایمنی

وسایل مختلف کنترل مثل قطع دما-پایین (Low-Temperature Cutouts) و فلوسوییچهای آب سرد و آب خنک‌کننده‌کنندانسور، باید هر شش ماه از نظر صحت کارکرد مورد بازرسی قرار گیرند.

● آزمایش نشت

در این آزمایش باید خلاء چیلر با گاز نیتروژن شکسته شده و داخل آن با استفاده از ترکیب مبرد R-12 و نیتروژن تحت فشار قرار گیرد. در این مورد هرگز نباید از هوا استفاده شود. بررسی وجود یا عدم نشت نیز باید توسط یک دستگاه نشت یاب الکترونیک بسیار دقیق انجام گیرد. در این مورد ممکن است کارخانه سازنده روش خاصی را توصیه کند که حتماً باید مراعات گردد.

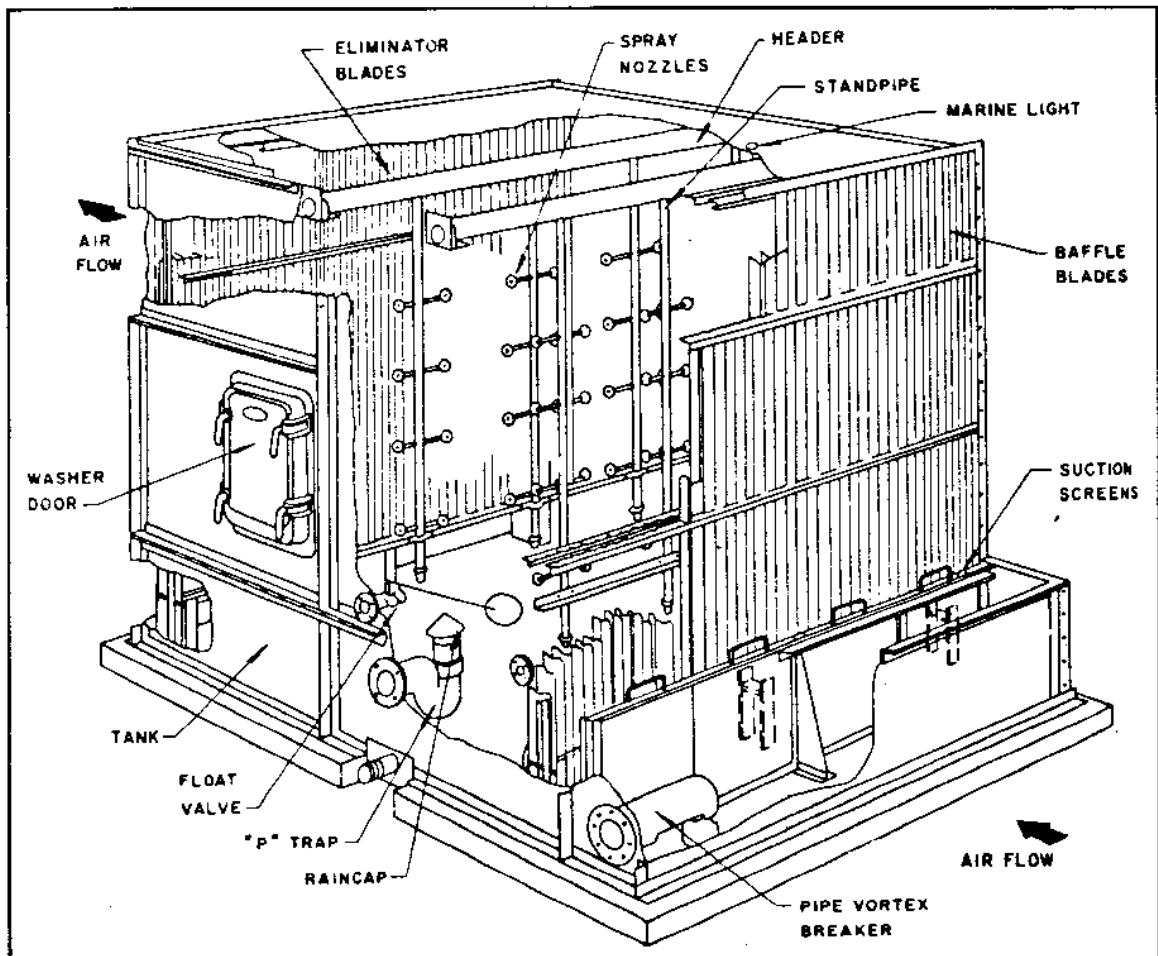
● سایر موارد مربوط به نگهداری

در تنظیم برنامه "نگهداری پیشگیرانه" مربوط به سایر اجزاء دستگاه، باید به دستورالعمل کارخانه سازنده کاملاً توجه نمود، که بر حسب طرح دستگاه ممکن است شامل این موارد باشد: اصلاح محلول لیتیوم بروماید؛ اضافه کردن اکتایل الکل؛ اجرای آزمایش نشت حین کار؛ بازرسی سیستمهای آب بندی در پمپهای باز؛ روغنکاری موتورهای کنترل ظرفیت و اتصالات مربوطه؛ بازرسی و تمیز کردن سرهای افشاندۀ محلول؛ تجزیه و تحلیل محلول لیتیوم بروماید در دورههای زمانی معین و غیره.

■ هواشوی (ایرواشر)

دستگاه هواشوی غبار، ذرات و سایر آلودگیها را از هوایی که به آن وارد می شود زدوده و هوای تمیز را بیرون می دهد. هوا توسط بادزن دستگاه به داخل مکیده شده و با عبور از دیفیوزر به سمت آبفشان می رسد که در آنجا ذرات معلق و آلودگیها توسط بارانی از پودر آب شسته شده و هوای تمیز به سمت محل مورد تهویه می وزد. آبی که برای شستشوی هوا به کار می رود باید قبل از گردش مجدد در دستگاه هواشوی تمیز شود. برای این کار آب از یک صافی عبور کرده و اجرام و ذرات از آن گرفته می شوند (شکل ۵-۱). در هوای خیلی سرد که امکان یخ زدن آب پاششی وجود دارد، برای جلوگیری از این امر از یک کویل گرمکن آب استفاده می شود.

دستگاه هواشوی مضاف بر زدودن گردوغبار و آلودگیها از هوا، سه کار مهم دیگر را نیز انجام می دهد: رطوبت زنی، رطوبت گیری و خنک کردن هوا به روش تبخیری. از اینرو در هوای گرم و خشک به عنوان یک



شکل ۵-۱: ساختمان هواشوی (ایرواشر)

دستگاه خنک‌کننده توانا مورد استفاده قرار می‌گیرد.

نگهداری دستگاه هواشوی باید شامل موارد زیر باشد:

● نظافت و تمیزکاری:

لازم است قسمت‌ها و اجزاء زیر در فواصل زمانی معین، مرتباً از اجرام و کثافات پاک شوند:

○ تیغه‌های دمپر و میله‌های رابط آنها (در صورتی که دستگاه دمپر داشته باشد) - در این مورد باید

زنگ را نیز از روی تیغه‌ها زدود.

○ بادزن و موتور بادزن

○ کل قسمت آبخشان شامل لوله‌های اصلی (Headers)، لوله‌های قائم (Standpipes) و نازلها (سرهای

آبخشان Spray Nozzles) - هر گونه گرفتگی نازلها می‌تواند روی فشار، مقدار و کیفیت بارش آب تأثیر منفی

بگذارد.

○ تشت زیرین دستگاه (که آب پس از شستن هوا در آن جمع می‌شود) و شناور فلوسوئیچ

○ تیغه‌های قطره‌گیر (Eliminator Blades)

○ صافی (Strainer) - اگر صافی از نوع خود پاک‌شو (Self-cleaning) نیست، باید هر هفته تمیز شود.

○ واشر لاستیکی و کلیه درزبندها

○ سینی تجمع لجن (Sludge collection Pan)

● بادزن

زوایای تیغه‌ها و فواصل آنها باید منظم‌اً بازرسی و در صورت لزوم تنظیم شوند. در فواصل زمانی معین

باید موتور بادزن طبق دستورالعمل کارخانه سازنده پیاده شده و مورد بازرسی قرار گیرد.

● روانکاری

لازم است یاتاقانهای بادزن هر ۴ ماه بازرسی و گریسکاری شوند (با گریس مقاوم در برابر آب).

یاتاقانهای محور اصلی صافی خودکار (در صورت وجود این نوع صافی در هواشوی) باید بازرسی

شوند. اگر یاتاقانها مداوماً زیر آب کار می‌کنند، باید سالی یک بار روانکاری شوند و چنانچه بیرون از آب

کار می‌کنند فواصل روانکاری هر ۳ ماه یک بار است.

□ کمپرسورهای ساتریفوژ

کمپرسورهای ساتریفوژ (گریز از مرکزی) (شکل ۶-۱) در سیستمهای بزرگ تبرید مورد استفاده قرار می‌گیرند و ظرفیت هر یک از آنها از ۱۰۰ تا ۱۰۰۰۰۰ تن تبرید است. بر حسب نوع و ظرفیت کمپرسور، مبردهای مورد استفاده در چیلر، R-11، R-22، R-113، R-114 و R-500 بوده‌اند. البته در سالهای اخیر به دنبال آشکار شدن اثر مخرب CFCها بر لایه ازن جو زمین و ممنوعیت استفاده از آنها، مبردهای بی‌زیان برای لایه ازن به تدریج جانشین R-11، R-12 و R-22 می‌شوند که از جمله آنها می‌توان به R-134a اشاره کرد.

کمپرسورهای ساتریفوژ از یک یا تعدادی پره تشکیل می‌شوند که روی محوری که با سرعت در یک محفظه می‌چرخد، سوار شده‌اند. مبرد که به چشم پره (Eye of Impeller) وارد شده است با نیروی گریز از مرکز در سرعتی زیاد، به نوک پره رانده می‌شود. از اینجا گاز مبرد به یک دیفیوزر وارد شده و فشار سرعتی آن به فشار استاتیک تبدیل می‌شود. سپس به کندانسور ارسال می‌شود تا تقطیر شده و به قسمت سردکننده چیلر باز گردد (شکل ۷-۱).

● روانکاری

در کمپرسورهای ساتریفوژ، طبق دستورالعمل کارخانجات سازنده، فقط باید از روغن با درجه بالا (روغن سنگین) استفاده کرد. سطح روغن باید در تمام قسمت‌های سیستم روانکاری مورد بررسی قرار گیرد تا حد صحیح آن همیشه برقرار باشد.

سطح روغن باید به عنوان مرجع روی شیشه رؤیت (سایت گلاس: Sight Glass) علامتگذاری شود و لازم است که حین کار و هنگام خاموشی سیستم مورد بازرسی قرار گیرد.

سایر کارهایی که باید انجام گیرند بدین قرارند:

○ بازرسی منظم فشار و دمای روغن هنگام کار دستگاه و عنداللزوم تنظیم آنها تا جایی که با دستورالعمل کارخانه سازنده مطابقت کنند.

○ بازرسی دما و فشار روغن هنگام خاموشی دستگاه هر ۶ ماه یکبار؛

○ برقرار کردن دمای مخزن روغن طبق توصیه کارخانه سازنده کمپرسور هنگام خاموشی دستگاه، جهت به حداقل رساندن جذب مبرد توسط روغن. راه‌اندازی دستگاه با روغنی که مبرد زیادی در خود جذب کرده سبب کف کردن بیش از حد و اتلاف روغن شده و ممکن است به یاتاقانها صدمه بزند.

○ تعویض روغن در صورتی که هنگام کار دستگاه، به هر دلیل کثیف شده باشد هنگام تعویض روغن باید دقت کرد که هوا به دستگاه وارد نشود.

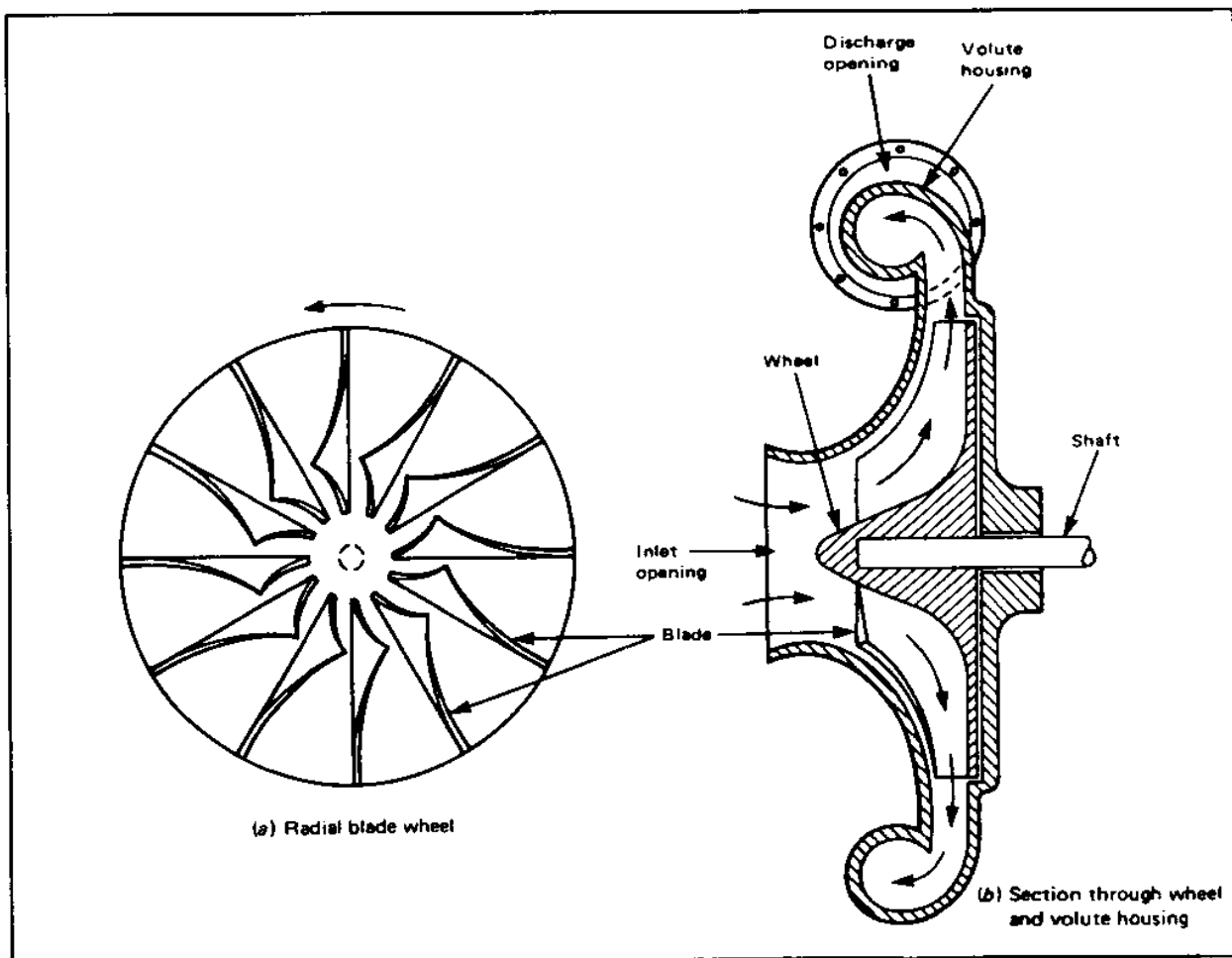
● یاتاقانها

نگهداری یاتاقانها اساساً شامل تمیز نگهداشتن روغن در سیستم روغنکاری است. کارهایی که در خصوص نگهداری یاتاقانها باید انجام گیرند بدین قرارند:

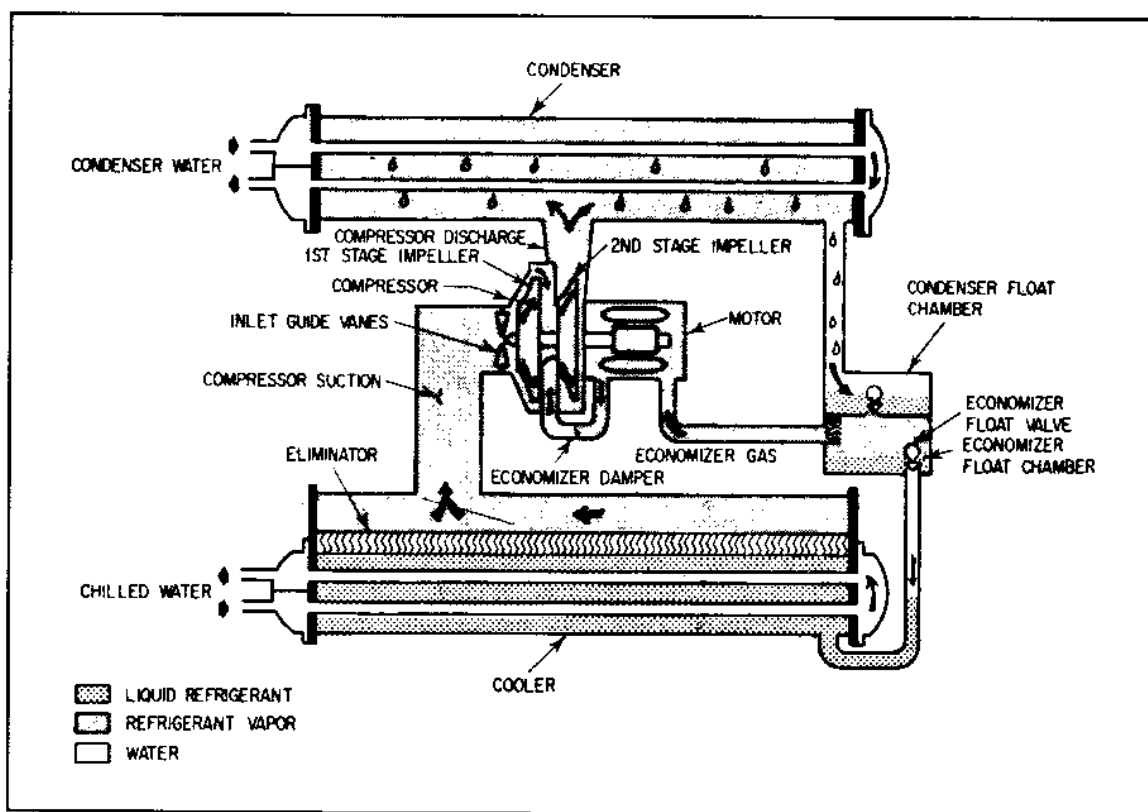
- تعویض فیلترهای روغن حداقل سالی یک بار؛
- بازرسی سیستم خنک‌کننده روغن و کیفیت ارسال روغن به یاتاقانها، در صورتی که دمای یاتاقان از حد طبیعی بالاتر رود؛
- بازرسی همه سائۀ یاتاقانها و عنداللزوم تعویض آنها

● گرمکن روغن

گرمکن روغن باید در مدت خاموشی دستگاه، روشن باشد. در این خصوص باید به دستورالعمل کارخانه سازنده مراجعه نمود.



شکل ۱-۶ جزئیات کمپرسور سانتریفوژ



شکل ۷-۱: سیکل تبرید سانتریفوژ (گریزاز مرکزی)

● وسایل ایمنی

کنترل‌کننده‌های ایمنی باید تقریباً هر ۶ ماه یک بار بازرسی شوند. این امر شامل کنترل قطع دما-پایین آب سرد و مبرد، کنترل قطع فشار-بالای کندانسور، کنترل قطع فشار-پایین روغن، و فلوسوئیچهای آب سرد و آب کندانسور است.

● آزمایش نشت

تمام اتصالات کمپرسور باید منظم‌اً از نظر نشت مبرد بازرسی شوند. واحد تخلیه گاز نیز باید از جهت نشت هوا و آب معاینه شود.

● واحد تخلیه گاز (Purge Unit)

کیفیت کار واحد تخلیه گاز و کنترل‌های آن باید مرتباً بازرسی شود. تمام قسمت‌های واحد تخلیه گاز باید به طور منظم از نظر خوردگی و فرسودگی معاینه شده و در صورت لزوم تعویض شوند. در صورتی که واحد تخلیه گاز متناوباً هوا بیرون دهد، بدین معنی است که هوا از جایی وارد دستگاه می‌شود، و چنانچه مداوماً آب بیرون دهد نشانه این است که آب به دستگاه نشت می‌کند. در این صورت باید محل یا منبع ورود هوا یا آب هر چه زودتر شناسایی شده و قبل از اینکه به دستگاه خسارت عمده‌ای وارد شود، نسبت به رفع عیب اقدام شود. شیشه رؤیت (سایت گلاس) واحد تخلیه گاز باید همیشه تمیز بوده و

سطح آب منظمأ مورد بازبینی قرار گیرد.

● مبرد

هر دو سال یک بار باید از مبرد نمونه‌گیری شده و در یک آزمایشگاه مجهز مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. چنانچه مبرد آلوده شده باشد باید از کارخانه سازنده کمپرسور یا مبرد کسب تکلیف شود.

● خاموشی طولانی دستگاه

اگر گرمکن روغن درست کار کند، جذب مبرد توسط روغن را می‌توان به حداقل رساند. اگر دستگاه در محلی با آب و هوای خیلی سرد نصب شده است، باید آب سیستم خنک‌کننده روغن را خالی کرد. البته خالی کردن روغن نیز ممکن است مطلوب باشد. اما در صورتی که روغن دستگاه تخلیه نشود، گرمکن روغن را نباید خاموش کرد.

کویلها

● نگهداری

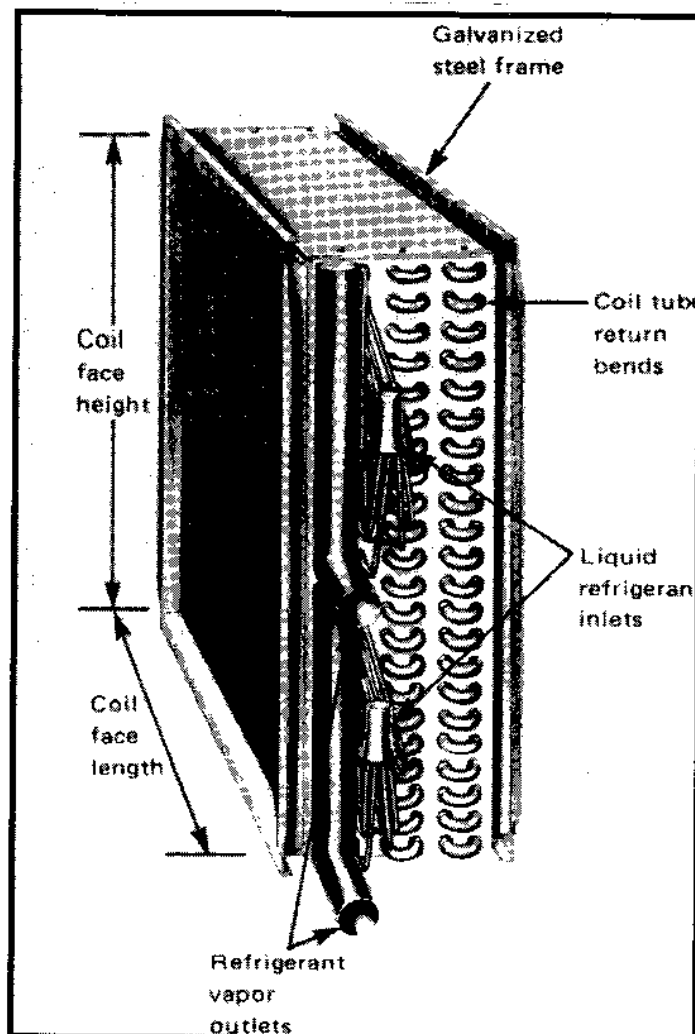
کویل‌های سرمایی و کویل‌های گرمایی از لوله ساده یا پرده‌دار (فین‌دار) ساخته می‌شوند. در هر دو مورد کویلها محتاج نگهداری بوده و باید بدون منفذ و تمیز باشند.

● نداشتن منفذ

در صورتی که برای سرمایش مستقیم، درون کویلها مبرد جریان داشته باشد (شکل ۸-۱)، باید تمام اتصالات لوله‌ها و خمها از نظر نداشتن منفذ و نشت، در هر فصل مورد بازرسی قرار گرفته و هرگونه نشتی بلافاصله ترمیم شود.

● جلوگیری از یخ‌زدگی

○ کویل‌هایی که در آنها آب جریان دارد (شکل ۹-۱) لازم است به طور منظم هر چند وقت مورد بازرسی

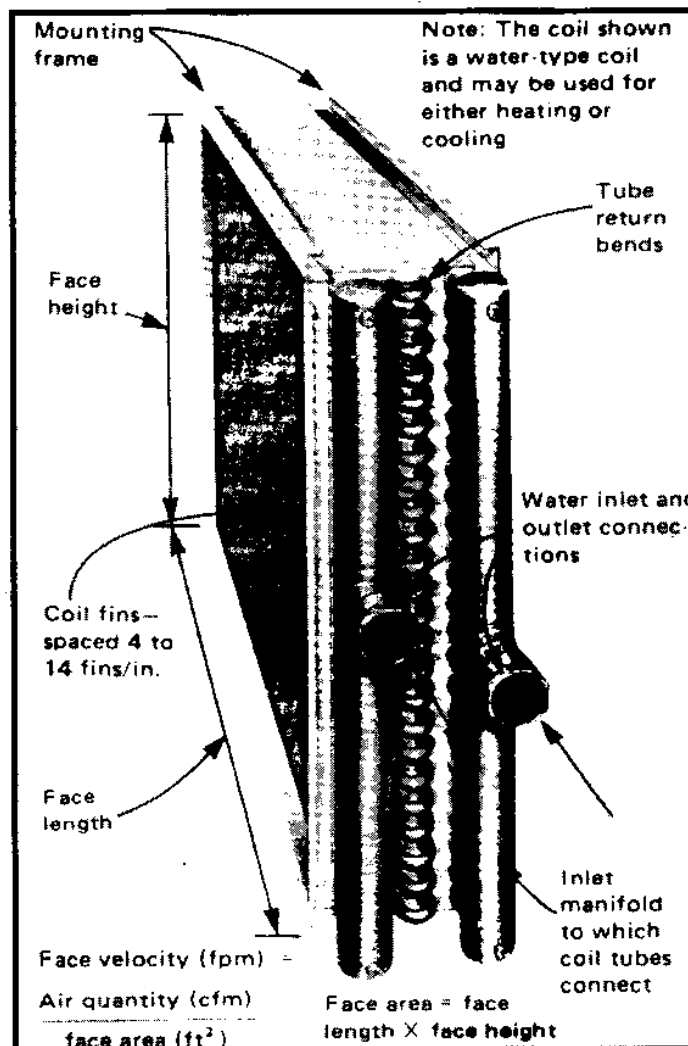


شکل ۸-۱: کویل انبساط مستقیم (DX: Direct Expansion)

قرار گیرند که نشت نداشته باشند.

○ باید از یخ زدن آب درون کویلها در فصل سرد جلوگیری شود. عمل حفاظتی مثبتی که در مورد کویلهای آب در معرض جریان هوا می‌توان انجام داد، تخلیه کامل آب از کویلها یا استفاده از محلول ضد یخ است. وابستگی به پیش‌گرمکن برای افزایش دمای جریان هوا به بالاتر از نقطه انجماد، اطمینان بخش نیست. عوامل زیادی موجب دشواری تخلیه آب درون کویلها می‌شوند؛ کویلها با لوله‌های قطور بازدهی بالایی ندارند و لوله‌های با قطر کوچک نیز در صورتی که تراز باشند کاملاً تخلیه نمی‌شوند. کویلها را نمی‌توان طوری طراحی کرد که تمامی لوله‌هایشان به سمت نقطه معین شیب داشته باشند.

آب را فقط با دمیدن هوای کافی می‌توان به طور کامل از کویل تخلیه کرد؛ ۱۵۰ cfm هوا در فشار $\frac{1}{4}$ اتمسفر، آب را به نحو رضایت بخشی از سه کویل به طول ۱۰ فوت (حدود ۳ متر) تخلیه می‌کند، البته در صورتی که قطر دهانه اتصال دمنده هوا به همان اندازه لوله رساننده آب به کویلها بوده و دمش هوا حداقل نیم



شکل ۹-۱: کویل سرمایی با جریان آب سرد

ساعت ادامه داشته باشد.

ضد یخ استاندارد دی که طبق دستورالعمل کارخانه سازنده به آب اضافه می شود را می توان پس از تخلیه کویل در ظرف مخصوصی با رعایت اصول ایمنی، برای کویل دیگر یا فصل سرد دیگر ذخیره کرد. این کار را می توان تا وقتی که ضد یخ بیش از حد رقیق نشده باشد، ادامه داد. معمولاً برای این مورد از اتیلن گلیکول به عنوان ضد یخ استفاده می شود.

● نظافت و تمیزکاری

روشهای تمیز کردن کویلها بر حسب شرایط و نیاز، متفاوتند. سطح کویلهایی که در معرض جریان هوا قرار دارند و عمدتاً انواع کرک و الیاف مختلف روی آنها می نشینند، اغلب باید با استفاده از جاروی برقی از سمت ورودی کویلها تمیز شود. برنامه زمانی این تمیزکاری نیز ممکن است توسط هر یک از ساکنین ساختمان یا افراد نگهدار سیستم بر حسب میزان آلودگی هوای محل تنظیم شود، که مثلاً می تواند هفتگی باشد.

○ در بعضی موارد کویلهای چند ردیفه را نمی شود با برس زدن، مکش یا دَمش هوا کاملاً تمیز کرد و باید از تمیزکننده های شیمیایی استفاده نمود.

○ در خیلی از جاها سطوح کویلهایی که آب روی آنها بخار می شود، با لایه هایی از مواد شیمیایی موجود در آب پوشیده می شوند. بویژه کویلهای کندانسور تبخیری در معرض این مشکل هستند. کندن این رسوبات بسیار دشوار بوده و فقط با بیرون آوردن کویل از جایگاهش و قرار دادن آن در وانی پُر از یک ماده شیمیایی مناسب، امکان پذیر است. در کندانسور تبخیری استفاده مداوم از مقدار کمی ماده شیمیایی مناسب جهت جلوگیری از چسبیدن مواد شیمیایی موجود در آب و تشکیل لایه های رسوبی، توصیه می شود.

○ جداره داخلی کویلهایی که در آنها مبرد جاری است نیازی به تمیزکاری ندارد، مگر اینکه در معرض شرایط غیر طبیعی قرار داشته باشند.

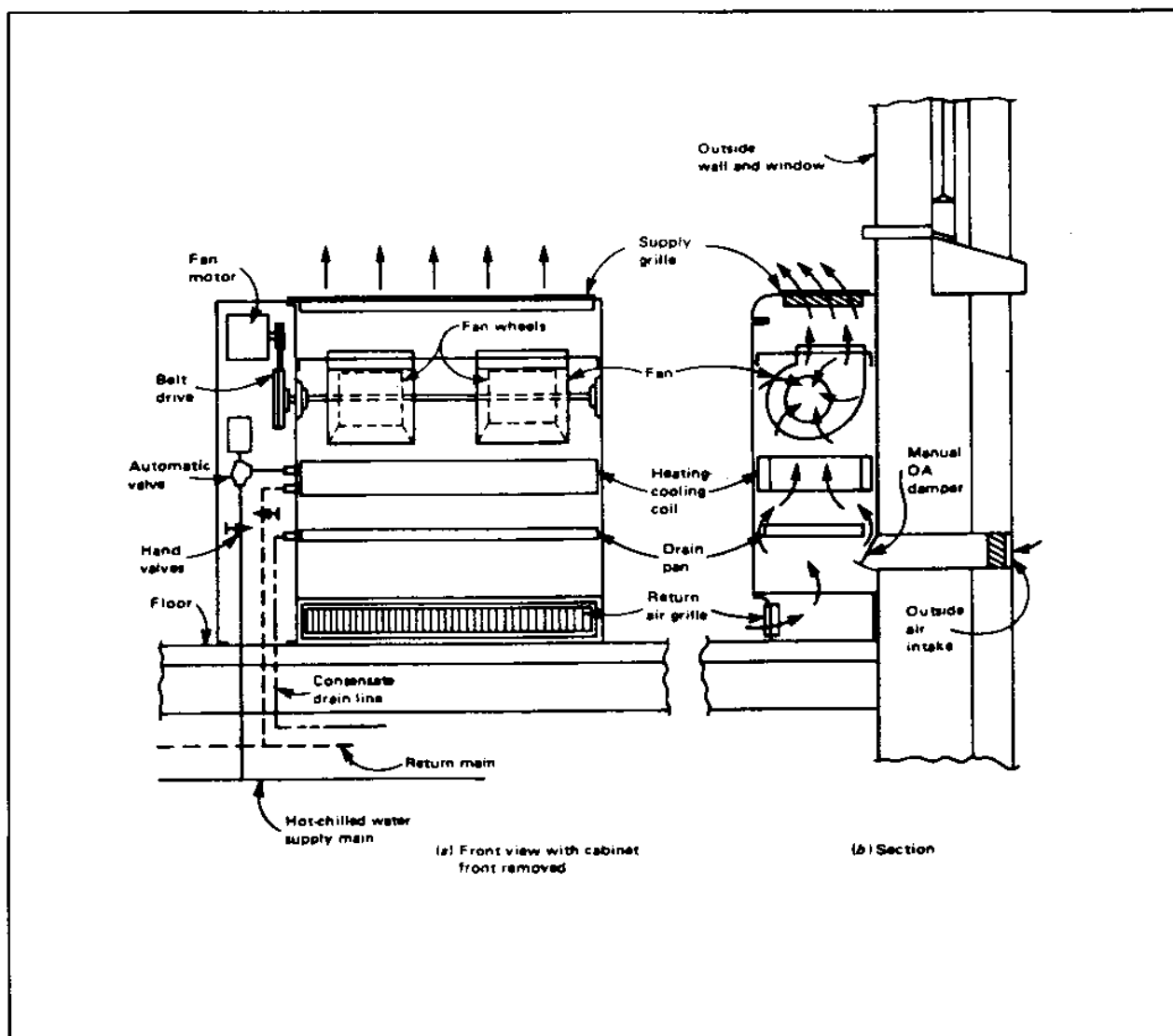
○ در سیستمهای بسته، جداره داخلی کویلهایی که در آنها آب سرد جاری است نیازی به تمیزکاری ندارد، مشروط بر آنکه از یک ماده مناسب تصفیه آب استفاده شده باشد.

○ تمیزکاری و پاکسازی جداره داخلی هر سیستم لوله کشی یا کویل را می توان با استفاده از یک ماده شیمیایی مناسب انجام داد. اما اینگونه تمیزکاری تمام منافذ و نشیهای پنهان را آشکار می کند و لذا هنگام تصمیم گیری و گزینش روش تمیزکاری باید این موضوع را مد نظر داشت.

تخلیه‌کننده‌های چگالیده

اگر تخلیه‌کننده‌های چگالیده (آب حاصل از تقطیر رطوبت هوا) درست طراحی و نگهداری نشوند، ممکن است چگالیده به ساختمان صدمه بزند.

لوله‌های حامل چگالیده، آب حاصل از تقطیر رطوبت هوا روی کویل‌های سرمایی را تخلیه می‌کنند. بعضی سیستمها به دو خط تخلیه اولیه و ثانویه مجهزند که لوله ثانویه از نقطه‌ای بلند روی سینی چگالیده (به آن سینی آبچکه نیز گفته می‌شود: Drain Pan) اولیه یا از سینی چگالیده ثانویه واقع در زیر واحد فن‌کویل لوله‌کشی می‌شود (شکل ۱-۱۰). هر گونه جریان آبی از خط ثانویه حاکی از گرفتگی خط چگالیده اولیه یا سرریز آب از سینی چگالیده اولیه است.



شکل ۱-۱۰: جزئیات لوله‌کشی خط تخلیه‌کننده چگالیده یک واحد فن‌کویل

○ خطوط تخلیه چگالیده به یک سیفون (Trap) مجهزند که از راهیابی جریان هوای خط تخلیه به فضایی که واحد تهویه مطبوع در آن نصب شده است جلوگیری می‌کند؛ یعنی همان وظیفه‌ای که سیفون در سیستم فاضلاب دارد. عمق آب‌بند این سیفون باید از فشار مثبت یا منفی (بر حسب ارتفاع ستون آب) در نقطه اتصال آن به واحد تهویه مطبوع بیشتر باشد. یک سیفون تحت فشار مثبت از اتلاف هوای مطبوع فضای مورد تهویه جلوگیری می‌کند. در حالی که سیفون تحت فشار منفی وظیفه مهم‌تری به عهده دارد. جریان یافتن هوا از خط تخلیه به واحد تهویه مطبوع تحت فشار منفی می‌تواند مانع ورود چگالیده به خط تخلیه گردیده موجب سرریزش آب از سینی چگالیده شود.

○ اگر سیفون خشک باشد (در زمان راه‌اندازی سیستم یا بعد از خاموشی طولانی آن)، سیفون را باید با اضافه کردن آب به طور دستی یا به نحو دیگر پُر کرد.

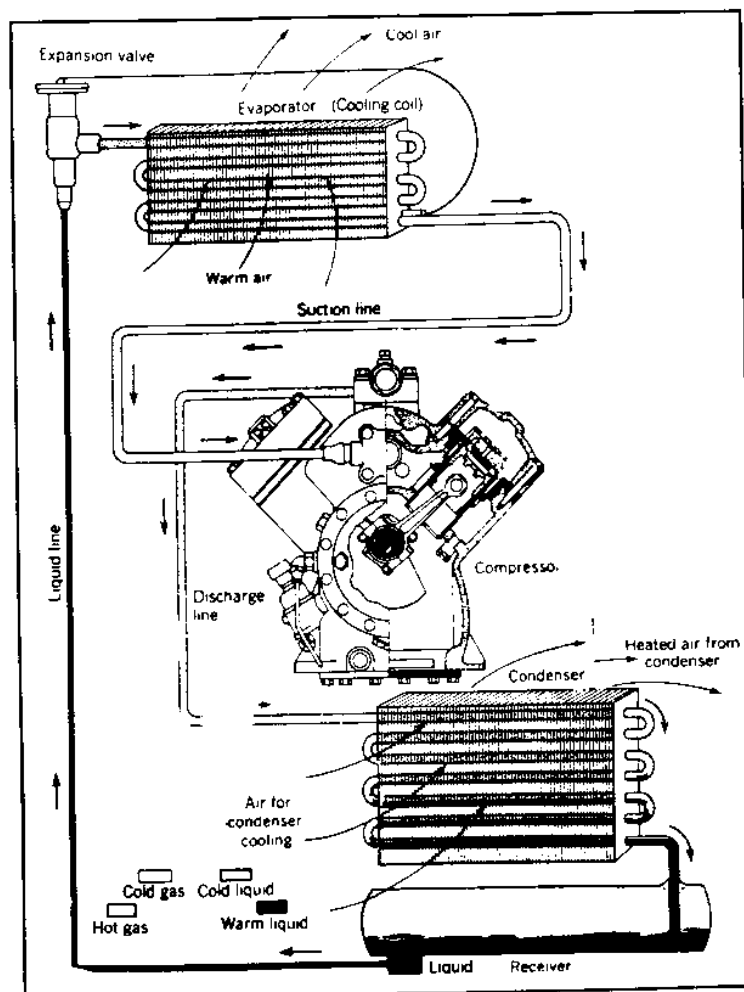
○ همچون سیستم فاضلاب، در اینجا نیز جهت جلوگیری از مکش و تخلیه آب‌بند سیفون باید لوله قائم آبریز، در بالاترین نقطه با هوای آزاد مرتبط گردد تا از ایجاد خلاء و مکش در این لوله ممانعت شود.

○ خطوط تخلیه چگالیده (خط تخلیه ثانویه در صورت وجود) باید منظم‌اً تحت بازبینی و مراقبت قرار گیرند که اشکالی در آنها ایجاد نشده باشد.

■ کندانسورها

□ کندانسور هوایی (هوا-خنک) (Air-Cooled Condenser)

هوای جریانی از روی لوله‌های پره‌دار (فین‌دار) یک کندانسور هوایی، گرما را از سیستم تبرید دفع می‌کند (شکل ۱-۱۱). کندانسورها ممکن است با جریان طبیعی یا جریان اجباری هوا خنک شوند. جریان هوا در کندانسورهای هوایی ممکن است کششی (Draw-Through) یا وزشی (Blow-Through) باشد که برای این منظور از بادزنهای پره‌ای یا سانتریفوژ استفاده می‌شود. در صورت استفاده از چند بادزن، می‌توان جهت تأمین بار لازم، کار بادزنها را طبق نیاز کنترل کرد. سرعت موتور بادزن نیز روش خوبی است، به شرطی که طرح موتور امکان این را بدهد. کار نگهداری باید شامل موارد زیر باشد:



شکل ۱-۱۱: سیستم تهویه مطبوع با کندانسور هوایی

● بازرسی

- کندانسور هر چند وقت یکبار منظمأً بازرسی شود. اینکه فواصل زمانی بازرسیها چقدر باشد، به چگونگی استفاده و محل نصب کندانسور بستگی دارد.
- کویل کندانسور از نظر صدمات فیزیکی و سهولت جریان هوا از روی آن، بازرسی شود.
- بادزن از نظر سالم و میزان بودن تسمه محرک (در صورتی که محرک آن تسمه‌ای باشد) و رواداریهای مجاز بازرسی شود.
- موتور و کنترل‌های مربوطه از نظر صحت سیمها و اتصالات و نیز عدم خرابی عایقها بازرسی شده و با استفاده از آمیتر (Ammeter) و اهم‌متر (Ohmmeter)، مدارهای الکتریکی مورد بررسی قرار گیرند.
- لرزه‌گیرها و پایه‌های موتور در فواصل زمانی معین مورد بازرسی قرار گیرند.
- یاتاقانهای بادزن با گوش دادن به صدای چرخش آن و یا چرخاندن پره با دست (هنگام خاموشی بادزن) از نظر صحت مورد بررسی قرار گیرند.

● نظافت و تمیزکاری

- کندانسور باید در شروع هر فصل کار (آغاز فصل گرم) و نیز در فواصل زمانی معین در طول فصل، تمیزکاری شود. طول این فواصل زمانی بستگی به نحوه استفاده و شرایط محل نصب دارد.
- آلودگیهای مربوط به هوا و گرد و غبار باید از روی شبکه ورودی هوا، سطح کویل و بادزن، با استفاده از برس، جارو برقی یا پاشش آب کم فشار، زدوده شوند. می‌توان از هوای پر فشار نیز برای این منظور استفاده کرد. البته سابقاً گاز مبرد در شستشو و تمیزکاری کندانسور به کار می‌رفت که اخیراً با توجه به موضوع تزیایل لایه ازن و پیمانتهای جهانی، این کار توصیه نمی‌شود.
- تمیزکاری کویل‌های خشک و غیر چرب بهتر است با وزش هوای پر فشار به سمت خروجی و مکش هوا از سمت ورودی کویل صورت گیرد. در جایی که روی کویل با لایه‌ای از روغن یا گریس چرب شده باشد، می‌توان از محلول ضعیف یک ماده پاک‌کننده حل شده در آب داغ برای تمیز کردن کویل استفاده کرد.
- سطح موتور باید از هر گونه آلودگی پاک شده و سوراخهای هواگیری با وزش هوای پر فشار یا با مکش هوا، تمیز شوند. اگر برای تمیز کردن کویل از آب استفاده می‌شود، باید دقت نمود که به سوراخهای هواگیری پاشیده نشود. برای تمیزکاری موتورهای باز (open-type) نباید از آب استفاده کرد.
- کثافات و آلودگیها باید از سینی زیر کندانسور زدوده شده و سوراخهای تخلیه آن کاملاً تمیز شوند.

● روغنکاری

روغنکاری باید طبق دستورالعمل کارخانه سازنده انجام گیرد.

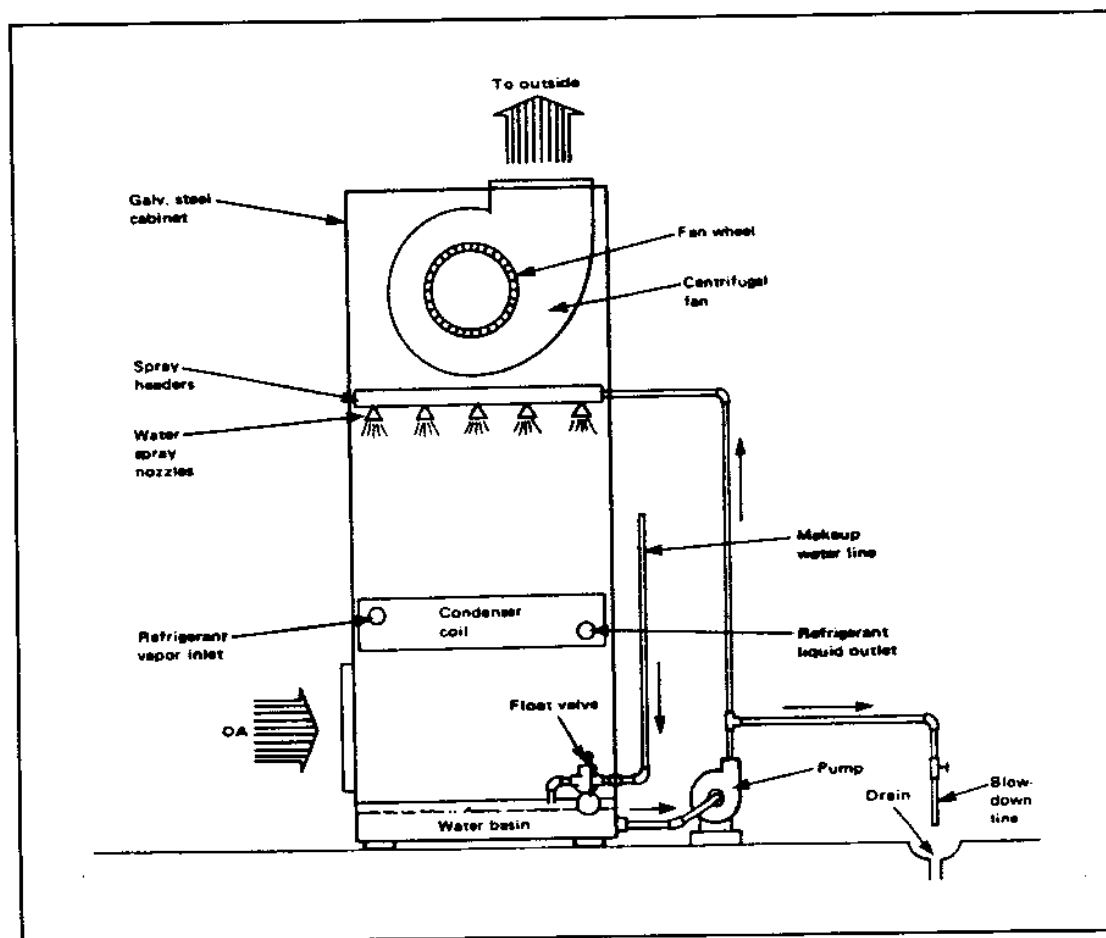
□ کندانسور تبخیری (Evaporative Condenser)

در یک کندانسور تبخیری، گرما از کویل توسط آب در حال تبخیر جذب می‌شود. آب از تشت (Basin) زیر دستگاه پمپ شده و از طریق یک سری افشانک (Nozzle)، روی کویل پاشیده می‌شود. در همین زمان هوا نیز از پایین دستگاه وارد شده و به سمت بالا جریان می‌یابد و در این مسیر با کویل و آب پاشیده شده برخورد کرده و آن را خنک می‌کند و نهایتاً پس از گذر از قطره‌گیرها (Eliminators) به بادزن رسیده و از آنجا به بیرون رانده می‌شود (شکل ۱۲-۱).

روش نگهداری زیر می‌تواند هزینه تعمیرات کندانسور تبخیری را کاهش داده و بازده آن را افزایش دهد:

● نظافت و تمیزکاری

دستگاه را باید هنگام خاموشی سیستم نظافت کرد. سیستمهایی که در تمام طول سال کار می‌کنند باید حداقل سالی یک بار تمیز شوند. آلودگیهایی که منشأ آنها هوای جریانی در دستگاه است، باید توسط آب یا



شکل ۱۲-۱: کندانسور تبخیری

بخار پر فشار از سطح کویلها شسته شوند (شکل ۱۳-۱).

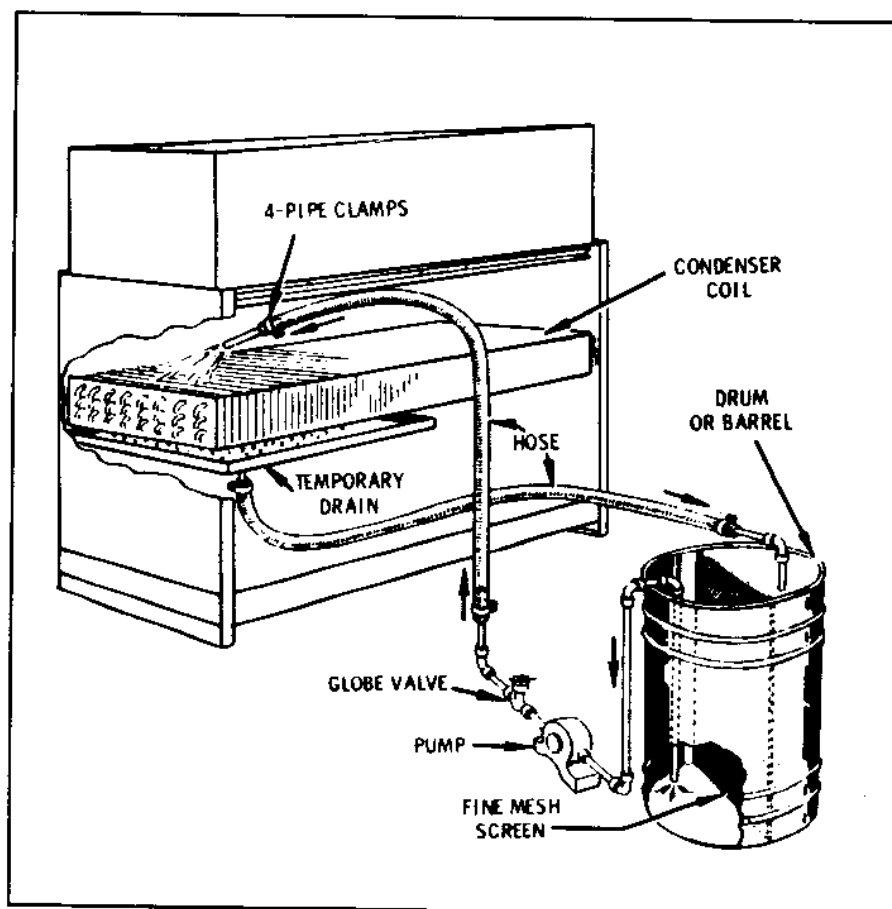
* احتیاط: چنانچه از بخار برای شستشوی کویل استفاده می‌شود، اول باید کویل تخلیه گردد.

سپس باید کثافات را توسط یک برس نایلونی از سطح بیرونی کویل پاک کرد. داخل کویل نیز با استفاده از برس لوله پاک‌کن و آب پر فشار تمیز می‌شود.

○ اگر میزان رسوبات روی کویل کم باشد، نیازی به آب پر فشار نیست و می‌توان با دست یا محلول اسید رقیق به روش نشان داده شده در شکل ۱۴-۱ کویل را تمیز کرد.

○ کندانسورهای تبخیری بویژه در معرض رسوب مواد شیمیایی موجود در آب مصرفی هستند. لذا باید برای تصفیه این آب به منظور محافظت کویل از رسوب، بر حسب امکان چاره‌ای اندیشید. کویل را باید منظم‌اً جهت کشف علائم رسوب مورد بازرسی قرار داد. اگر کویل دارای رسوب کربناتی باشد باید تمیز کردن کویل را به شرکت معتبری که در این مورد تخصص دارد واگذار نمود.

○ سطح کویل باید منظم‌اً جهت کشف هر گونه علائم زنگ‌زدگی بازرسی شده و تمام نقاطی که در آنها زنگ‌زدگی مشاهده می‌شود با یک برس سیمی تمیز و سپس با یک رنگ ضد زنگ، رنگ شوند.



شکل ۱۳-۱: تمیز کردن کویل کندانسور تبخیری با آب پر فشار

شبکه یا کرکره دهانه ورود هوا، تشت آبگیر دستگاه و صافی پمپ باید در فواصل زمانی معین مورد بازرینی و عنداللزوم نظافت قرار گیرند.

● قسمت بادزن

در مورد بادزن کندانسور تبخیری باید این کارها انجام گیرند :

○ جریان برق ورودی به موتور بادزن در فواصل زمانی معین بررسی شود.

○ تسمه محرک بادزن حداقل سالی دو بار بازرینی شود.

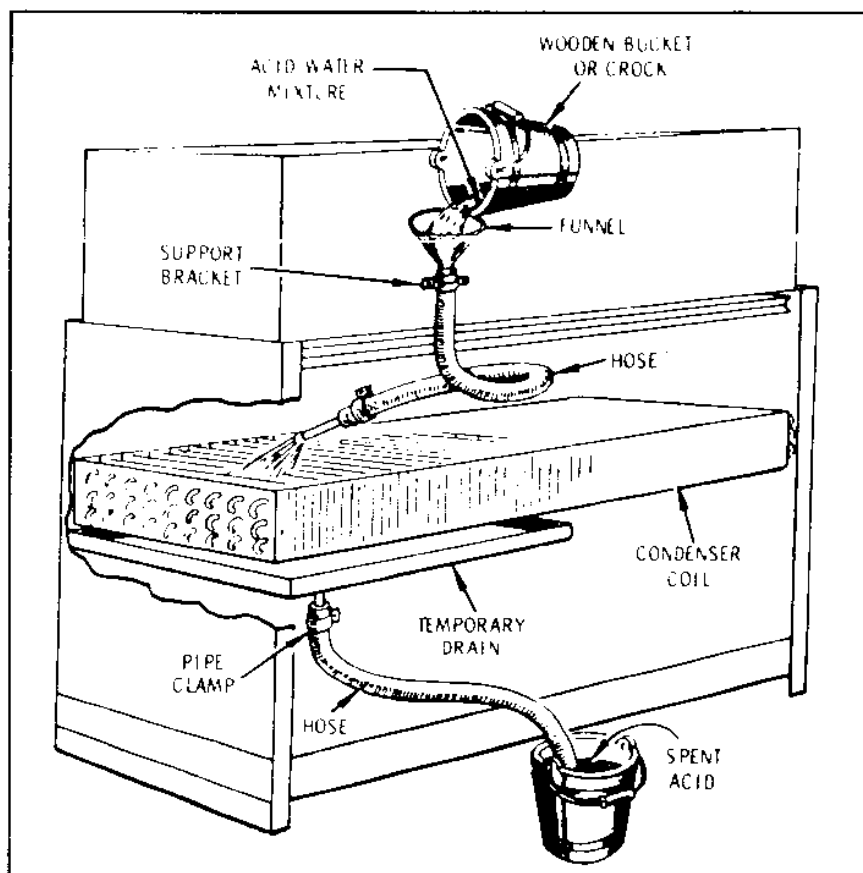
○ یاتاقانها و محور بادزن بازرینی شود.

● روانکاری

○ اگر موتور پمپ دارای وصاله‌ها یا درپوشهای گریسخور است، یاتاقانها باید حداقل سالی دو بار

بازرینی و عنداللزوم گریسکاری شوند.

○ یاتاقانهای بادزن حداقل سالی دو بار روغنکاری شوند.



شکل ۱۴-۱: تمیز کردن کویل کندانسور تبخیری با جریان ثقیلی آب به صورت دستی

● اتصالات لوله کشی مبرّد

○ اتصالات لوله‌هایی که مبرّد در آنها جریان دارد و لوله‌های کندانسور باید منظم‌اً بازبینی شده و در صورت مشاهده هر گونه نشتی، بلافاصله به ترمیم آن اقدام شود.

● جلوگیری از یخ‌زدگی

○ کندانسورهای تبخیری نباید در هوای زیر صفر درجه سانتی‌گراد با کویل مرطوب عمل کنند. اگر دستگاه در معرض دماهای زیر صفر است، باید جهت جلوگیری از آسیب دیدن پمپ، تشت آپگیر، لوله کشی آب در گردش و لوله کشی تأمین آب (Supply Water Piping) دستگاه، احتیاط‌های لازم به عمل آیند.

○ وقتی دستگاه خاموش است، تمام آب پمپ باید تخلیه شود.

○ لوله تأمین آب (یعنی لوله‌ای که آب شهر را به دستگاه می‌رساند) باید در نقطه‌ای مسدود شود که در معرض یخ‌زدگی نباشد و تخلیه لوله تأمین آب و کویل باید از جایی دورتر از این نقطه انجام گیرد.

○ برای اطمینان از اینکه حفاظت به طور کامل انجام گرفته است، باید لوله‌های آب و کویل با هوای پر فشار کاملاً تخلیه شده یا ماده ضد یخ به آنها اضافه شود.

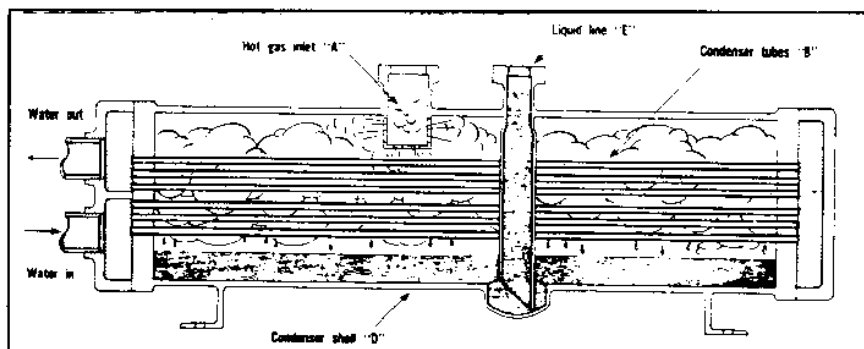
□ کندانسور آبی (آب-خنک) (Water-cooled Condenser)

نگهداری صحیح این دستگاه (شکل ۱۵-۱) می‌تواند هزینه‌های تعمیرات را کاهش و بازده آن را افزایش دهد. ورود هوا یا کثافات به دستگاه و رسوب بستن لوله‌ها معمولاً سبب افزایش فشار یا دمای تقطیر می‌شود.

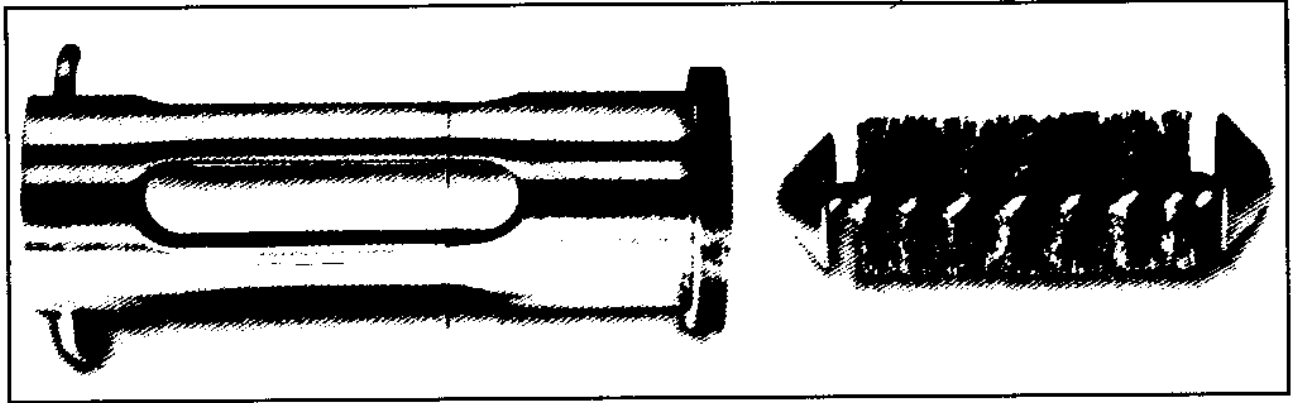
● نظافت و تمیزکاری

○ نظافت لوله‌های کندانسورهایی که به طور فصلی (نه در تمام طول سال) مورد استفاده قرار می‌گیرند، مثل کندانسور سیستم تهویه مطبوع، باید هنگام خاموشی دستگاه انجام گرفته و برای فصل کار آماده شوند. ○ کندانسور سیستمهایی که در تمام طول سال کار می‌کنند باید حداقل سالی یک بار نظافت شود. البته ممکن است شرایط محلی فواصل زمانی کوتاه‌تری را برای نظافت ایجاب نماید، اما تحت هیچ شرایطی این فاصله زمانی نباید از یک سال تجاوز کند.

○ نظافت لوله‌های مستقیم (Straight tubes) را می‌توان به صورت فیزیکی یا شیمیایی انجام داد. ساده‌ترین روش، استفاده از لوله پاک‌کن (سنبه) با یک برس مناسب و بعد شستشو با آب پر فشار است. در این شیوه باید از بررسی استفاده کرد که برای زدودن رسوب داخل لوله به اندازه کافی قطور و زبر باشد، اما نه آنقدر سخت که به خود لوله آسیب وارد سازد. برای محافظت در برابر خوردگی، قاعده کلی این است که سطح لوله‌ها با یک ماده بسیار مقاوم در برابر خوردگی پوشش داده شود. حال زدودن این پوشش از سطح لوله موجب شروع فرایند خوردگی می‌گردد که تا زمانی که برای پوشاندن مجدد سطح لوله با ماده ضد خوردگی اقدام نشود، این فرایند ادامه خواهد داشت. بنابراین انتخاب برس مناسب بسیار حائز اهمیت است. استفاده از بررسی که تارهای فلزی دارد یا سایر وسایلی که می‌توانند سطح لوله را زخمی کنند، برای لوله‌های غیر فلزی مجاز نیست.



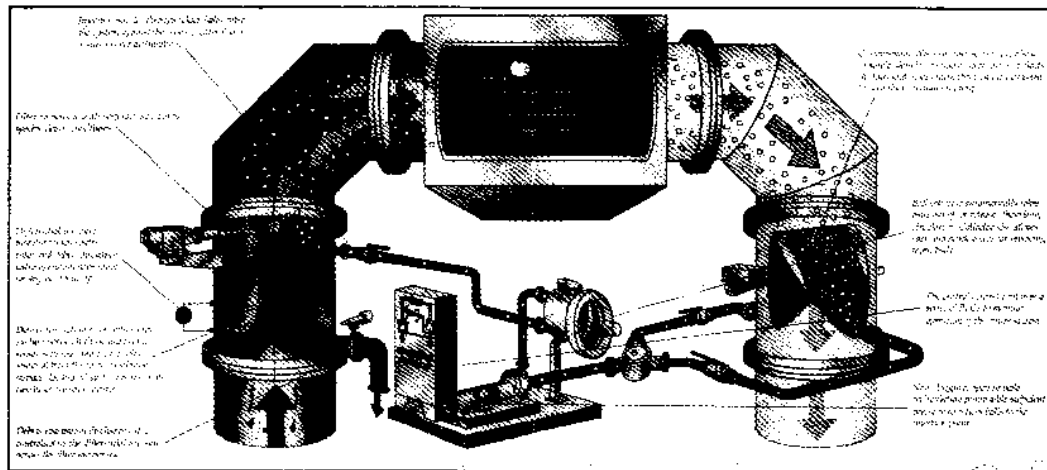
شکل ۱۵-۱: یک نوع کندانسور آبی



شکل ۱۶-۱: برس تمیزکننده لوله‌های کندانسور

روش دیگر که بسیار هم مؤثر است، استفاده از یک تفنگ آبی برای پیش راندن یک برس کوچک با تارهای غیر فلزی (شکل ۱۶-۱)، یا یک گوی اسفنجی در داخل لوله‌هاست که فقط چند ساعت به طول می‌انجامد. در این شیوه، لوله‌ها از طریق حرکت رفت و برگشتی یک برس و طبق زمان‌بندی از قبل تعیین شده تمیز می‌شوند. گویهای اسفنجی نیز دارای قطری به طور نامحسوس بیش از قطر لوله‌ها بوده و نرم و انعطاف پذیرند. این گویها به کمک جریان آب طول لوله‌های کندانسور را طی کرده و سپس توسط بخش صافی که در دهانه خروج آب خنک‌کننده نصب شده است جمع‌آوری می‌شوند (شکل ۱۷-۱).

○ تمیزکاری لوله‌ها با مواد شیمیایی مستلزم گردش دادن یک محلول اسید مناسب در لوله‌ها و سپس شستشو با آب پر فشار، گردش دادن یک محلول مهارکننده (Inhibitor) و باز هم شستشو با آب پر فشار است. در این روش مدت زمان تمیز کردن عامل مهمی بوده و به مقتضای هر مورد، متفاوت است. این مدت در مورد رسوبات ضخیم تا ۲۴ ساعت نیز می‌رسد. تمیزکاری با مواد شیمیایی این مزیت را دارد که برای



شکل ۱۷-۱: تمیز کردن لوله‌های کندانسور با گوی اسفنجی

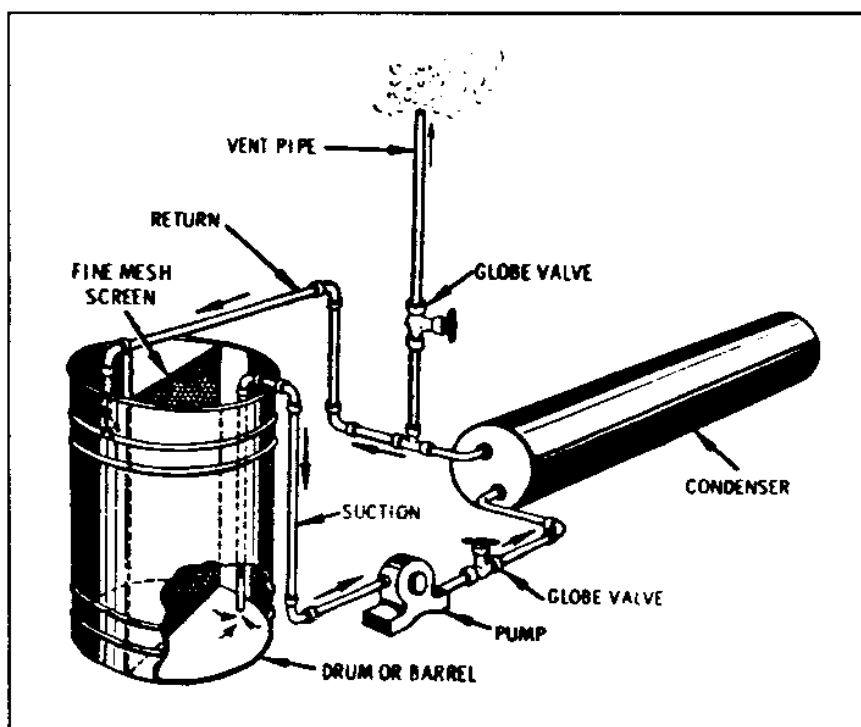
لوله‌های مستقیم، لوله‌های خم‌دار و پوسته (Shell) قابل استفاده بوده و تنها روش مؤثر برای کندن و پاک کردن رسوبات سخت است.

شکل ۱-۱۸ چگونگی تمیز کردن کندانسور با گردش دادن محلول اسید را نشان می‌دهد. به طوری که ملاحظه می‌شود یک پمپ با فشار کافی، محلول تمیزکننده را بین کندانسور و یک بشکه فلزی به مدت مقتضی گردش می‌دهد. در این بشکه یک توری سیمی تعبیه شده است که به عنوان یک صافی از ورود رسوبات کهنه شده به داخل پمپ جلوگیری می‌کند. یک لوله تهویه (Vent Pipe) با یک شیر گلوبی (Globe Valve) در مسیر خروج محلول از کندانسور نصب می‌شود که کارش تخلیه گاز تولید شده هنگام شستشو است.

(۱) اگر میزان رسوبات کم باشد، نیازی به گردش تحت فشار محلول اسید نبوده و می‌توان طبق شکل ۱-۱۹ به صورت دستی محلول را به کندانسور وارد کرد. وسایل لازم برای این کار عبارتند از؛ یک ظرف چوبی یا سفالی برای ریختن و جمع‌آوری محلول اسید، و یک لوله فولادی به قطر یک اینچ (۲۵/۴ میلی‌متر) با طول مناسب. در اینجا نیز یک لوله تهویه در بالاترین نقطه کندانسور نصب می‌شود.

● تصفیه آب

جهت حفاظت از مدار گردش آب در کندانسورهای آبی، چنانچه کیفیت آب محل مناسب نباشد باید آب



شکل ۱-۱۸: چگونگی تمیز کردن کندانسور با جریان تحت فشار

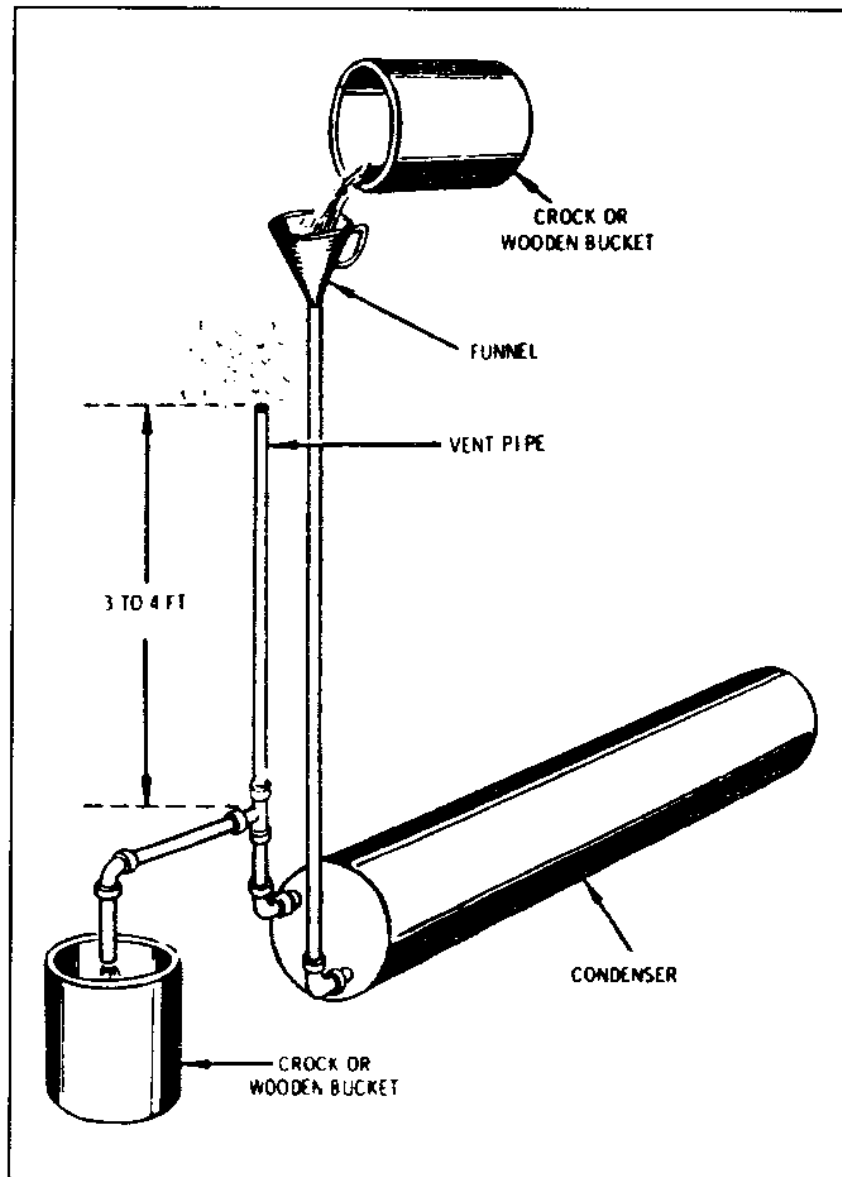
را به نحو مقتضی تصفیه کرد.

● اتصالات لوله کشی مبرد

اتصالات لوله‌هایی که مبرد در آنها جریان دارد و لوله‌های کندانسور باید منظم‌اً بازیابی شده و در صورت مشاهده هر گونه نشتی، بلافاصله به ترمیم آن اقدام شود.

● جلوگیری از یخ‌زدگی

کندانسورهایی که در معرض دماهای زیر صفر قرار دارند باید در برابر یخ‌زدگی آب در زمستان محافظت شوند (به مبحث کویلها مراجعه کنید).



شکل ۱۹-۱: چگونگی تمیز کردن کندانسور با جریان طبیعی

■ کنترلها

سیستم کنترل، در واقع سلسله اعصاب تأسیسات تهویه مطبوع است و باید با آن به دقت و ظرافت رفتار شود.

قوانین کلی برای رسیدگی به وسایل کنترل بدین قرارند:

- در کار وسایل کنترل مداخله نکنید.
- در صورت بروز هر اشکالی در سیستم، بلافاصله کنترلها را مقصر قلمداد نکنید.
- نگذارید نقاط اتصال ادوات الکتریکی یا شیرهای حساس وسایل نیوماتیک به کثافات، روغن، آب و غیره آلوده شوند، و البته آنها را با دقت تمیز کنید.

وسایل کنترل زیاد و متنوعند که عموماً بر حسب نوع حساسیت نامگذاری می‌شوند:

* وسایل حساس به دما: ترموستات (شکل ۲۰-۱)

* وسایل حساس به رطوبت: هیومیدستات (Humidistat/Hygrostat) (شکل ۲۱-۱)

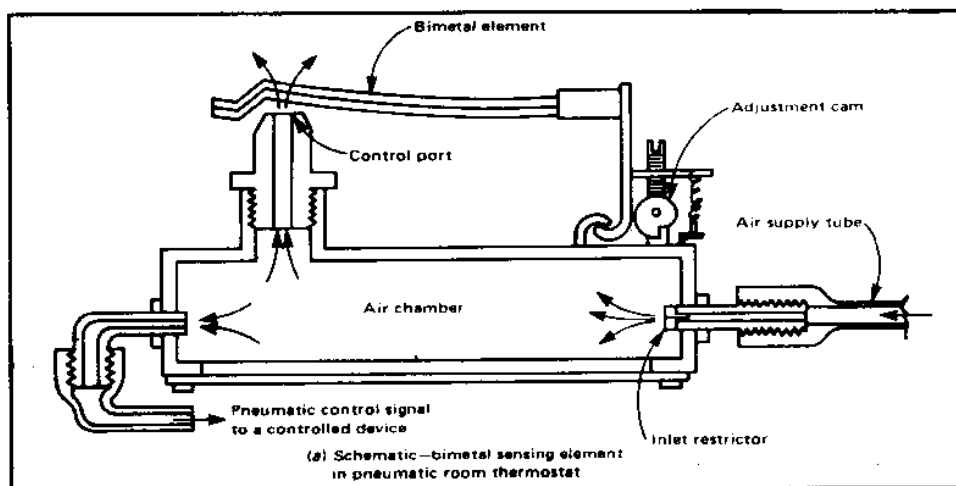
* وسایل حساس به فشار: کلید فشار (Pressure Switch)

* وسایل کنترل تفاضل فشار: پرشرستات (Pressurestat)

* وسایل کنترل سطح مایع: شناور (Float)

همچنین وسایل کنترل دیگری از قبیل؛ وسایل حساس به نور، وسایل زمانی (Time Devices) و

بسیاری از وسایل دیگر نیز در سیستمهای کنترل بر حسب نیاز به کار می‌روند.



شکل ۲۰-۱: جزئیات یک نوع ترموستات اتاقی

به طور کلی کنترلها در سه طبقه جای می‌گیرند که بر اساس طبیعت منبع توان شناخته می‌شوند :

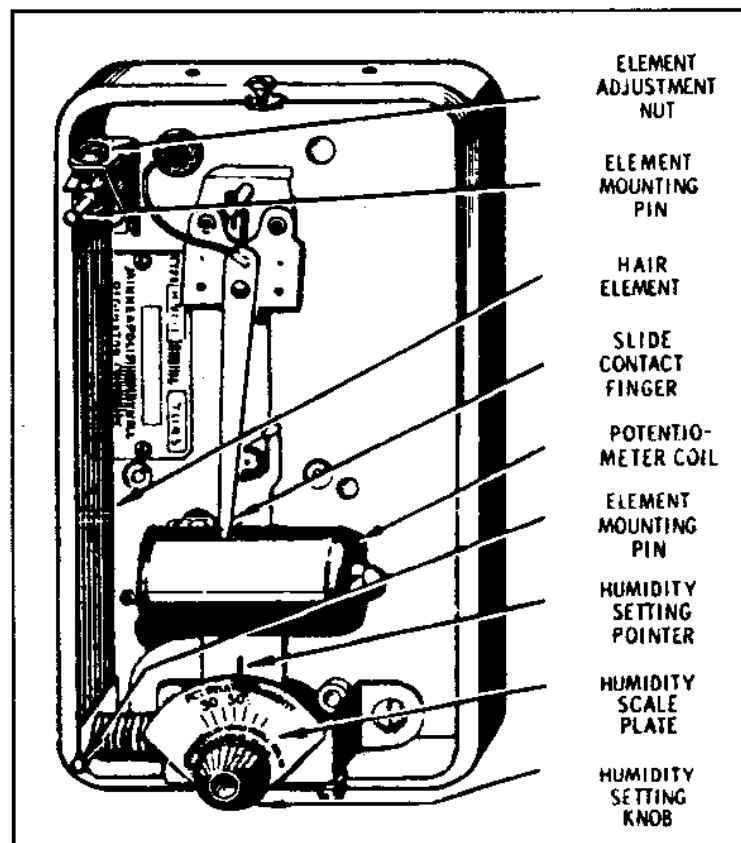
- ۱- سیستم نیوماتیک (Pneumatic) که از هوای فشرده به عنوان توان محرکه استفاده می‌کند.
- ۲- سیستم الکتریک که از جریان برق به عنوان منبع توان استفاده می‌کند.
- ۳- وسایل خودکفا (Self-Contained) که از فشار هوا یا انبساط گاز یا مایع به عنوان عامل محرک استفاده می‌کنند.

● حساسیت وسایل و کالیبراسیون

از هر نوع وسیله کنترل، کیفیتهای مختلفی موجودند. به عنوان مثال ترموستاتهایی با حساسیت نسبت به تغییرات دما تا 1°F وجود دارند. وسایلی هم هستند که دما را در محدوده $\pm 2\text{F}$ نسبت به دمای مورد نظر کنترل می‌کنند. برای کاربردهای خاص جهت کسب بهترین نتایج، بهره‌گیری از تجربه در مورد حساسیتها و کالیبراسیون، ضروری است.

● انتخاب و محل نصب

وسایل کنترل باید برای کاربرد معین به درستی انتخاب شوند تا بتوانند حساسیت مورد نظر را تأمین کنند، البته به همان میزانی که لازم است و نه بیشتر. محل نصبشان نیز باید صحیح باشد که این در کارکرد



شکل ۲۱-۱: ساختار یک نوع هیومیدستات

صحیح آنها نقش تعیین کننده دارد. مثلاً "وسایل کنترلی که روی جداره کانال کار گذاشته می شوند معمولاً" دارای میله‌ای برای عبور از جداره هستند. وسایل کنترلی که قرار است روی یک دیوار نصب گردند، برای همین منظور ساخته می شوند و معمولاً نسبت به وسایلی که داخل دستگاهها کار گذاشته می شوند، ظاهری بهتر و زیباتر دارند.

● موتورهای کنترل

موتور وسایلی مثل دمپرها، شیرها و سایر وسایلی که شرایط چیزی را تغییر می دهند نیز قسمتی از سیستم کنترلند.

● تبدیل

چون ممکن است شرایطی را که دستگاهها در تابستان ایجاد می کنند کاملاً متفاوت با شرایط مطلوب زمستانی باشد، بسیاری از وسایل کنترل دارای قابلیت تبدیل شرایط تابستانی و زمستانی هستند. در دستگاههای نیوماتیک این مقصود با تغییر فشار حاصل می شود و در وسایل الکتریکی با استفاده از یک رله تبدیل کوچک.

● توصیه

تنوع وسایل کنترل آنقدر زیاد و اجزاء متشکله و عملکرد آنها به قدری متفاوت است که مهندس نگهدار و تعمیرکننده سیستم باید از یک کارخانه معتبر سازنده این وسایل در صورت لزوم کمک بگیرد.

■ سردکننده‌ها

سردکننده‌های نوع "پوسته و لوله" (Shell & Tube) (شکل ۲۲-۱) و "پوسته و کویل" (Shell & Coil) (شکل ۲۳-۱) محتاج همان مراقبت‌هایی هستند که در مورد کندانسورها اعمال می‌شود. یک سردکننده ممکن است در یک مدار کاملاً بسته مورد استفاده قرار گیرد که در آن آب تازه فقط برای جبران آب از دست رفته به مدار وارد می‌شود. در این حالت، و با استفاده از یک روش مناسب تصفیه آب، ممکن است تمیز کردن لوله‌های سردکننده به اندازه کندانسورها ضروری نباشد. یک بازرسی سالانه از شرایط لوله‌ها کافی است. معهذ این کار باید بدقت انجام گیرد تا هرگونه ضعف در جداره لوله قبل از تبدیل آن به یک عیب، کشف و ترمیم شود.

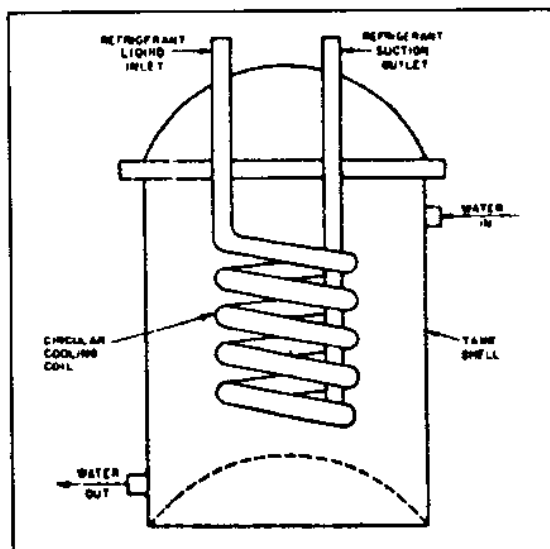
سردکننده‌هایی که آب را به یک افشاننده سیستم باز ارسال می‌کنند، باید تحت مراقبت‌هایی مانند آنچه در مورد کندانسورها ذکر شد، قرار گیرند (مبحث کندانسورها را مطالعه کنید).

● عایقکاری

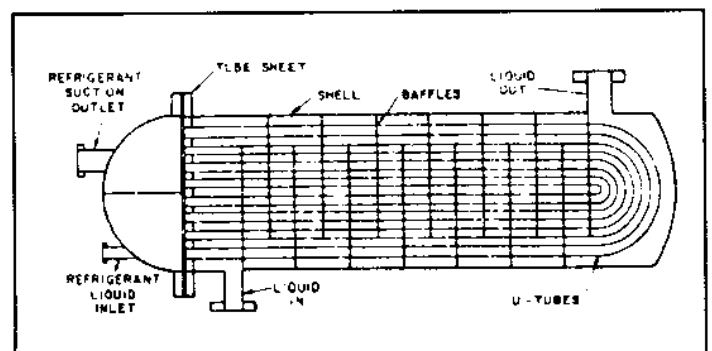
سردکننده‌ها عایقکاری شده‌اند و باید در سالم نگهداشتن آن دقت کافی مبذول شود. چنانچه قسمتهایی از عایق وضعیت خوبی نداشته باشند باید ترمیم شوند.

● نظافت و تمیزکاری داخل پوسته

طرح بعضی از سردکننده‌ها به گونه‌ای است که مبرد در داخل لوله‌ها و آب در پوسته گردش می‌کنند. مدار آب مانند آنچه قبلاً ذکر شد در معرض رسوبگیری است. این نوع سردکننده‌ها به ندرت در یک سیستم افشاننده باز (Open-Spray) مورد استفاده قرار می‌گیرند. وقتی شرایط ایجاب کند، داخل پوسته را می‌توان با



شکل ۲۳-۱: سردکننده نوع پوسته و کویل



شکل ۲۲-۱: سردکننده نوع پوسته و لوله

مواد شیمیایی تمیز کرد. در این مورد می‌توان از شرکتهای معتبر و مجرب در تصفیه آب استفاده نمود.

● اتصالات لوله‌کشی مبرد

اتصالات لوله‌هایی که مبرد در آنها جریان دارد و سردکننده‌ها، باید منظم‌اً بازبینی شده و در صورت مشاهده هر گونه نشتی بلافاصله به ترمیم آن اقدام شود.

● محفظه‌های شناور مبرد

سردکننده‌ها در چیلرهای سانتریفوژ معمولاً "برای کنترل جریان مبرد از کندانسور، دارای شیرهای شناور هستند. محفظه‌های شناور باید سالانه بازرسی شده و شیرهای شناور بررسی گردند تا از عملکرد صحیح شناور اطمینان حاصل شود.

● کنترل

کنترل سردکننده‌های انبساط مستقیمی که از کمپرسور رفت و برگشتی استفاده می‌کنند معمولاً "به وسیله شیر انبساط حرارتی (Thermal-Expansion Valve) صورت می‌گیرد.

یک بار که شیرها برای شرایط خاصی میزان شدند، دیگر نباید تنظیم آنها را به هم زد یا تغییر داد. سردکننده‌های نوع "کوئل انباشته" (Flooded Coil) اغلب توسط یک "شناور بخش فشار قوی" (High-side Float) که در "محفظه تفکیک" (Surge Drum) نصب می‌گردد، کنترل می‌شوند که درست مثل سایر شناورها و شیرهای کروی (ضربه‌ای) (ball cock) عمل نموده و سطح مایع را در ظرف تنظیم می‌کنند.

سردکننده‌های پوسته و لوله‌ای انباشته‌ای که با کمپرسورهای رفت و برگشتی کار می‌کنند، عموماً توسط یک "شناور بخش فشار ضعیف" (Low-side Float) کنترل می‌شوند که اهمیت آن برای سیستم مثل کاربراتور برای اتومبیل است. تنظیم آن خیلی مهم بوده و یکبار که میزان شد دیگر نباید آن را به هم زد یا تغییر داد.

● برگشت روغن

برگشت روغن از سردکننده انباشته به کمپرسور نوع رفت و برگشتی بالاترین اهمیت را دارد. شدت جریان روغن در خط برگشت ممکن است مهم باشد. شیر دستی باید تا نقطه‌ای باز شود که تجمع روغن در سردکننده در سطح پایینی نگهداشته شود (که این با مشاهده رنگ مایع جاری در خط برگشت از محل موسوم به "چشم گاو" (Bull's-Eye) تشخیص داده می‌شود)، و نباید شیر را بیش از مقدار لازم باز کرد.

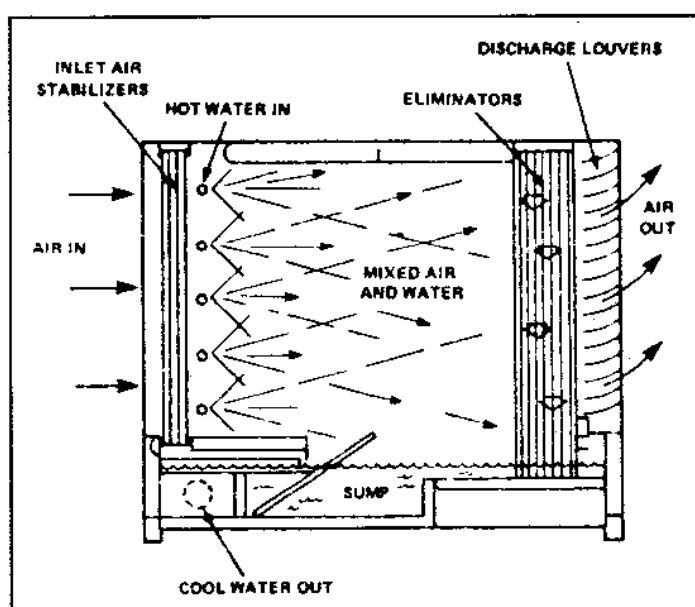
سردکننده‌های چیلرهای سانتریفوژ برای کار تهویه مطبوع، معمولاً دارای لوله‌های مستقیم با جریان آب در لوله‌ها و مبرد در پوسته می‌باشند. روغن تلف شده از کمپرسور ممکن است در سردکننده جمع شده و انتقال حرارت را کاهش دهد، که فقط آن را از طریق تقطیر می‌توان خارج کرد. میزان روغنی را که هر ماه به سیستم اضافه می‌شود باید یادداشت کرد.

□ برج خنک کن

در گزینش صحیح دستگاه خنک کننده آب متناسب با مقتضیات یک پروژه معین باید چند عامل اصلی را ملحوظ قرار داد؛ توانایی خنک کنندگی، مسائل اقتصادی، سرویسهای مورد نیاز و شرایط طبیعی. این عوامل اغلب به یکدیگر بستگی متقابل دارند، اما هر یک باید جداگانه بررسی و ارزیابی شوند. از آنجا که ممکن است انواع زیادی از دستگاهها توانایی تأمین مقصود را داشته باشند عواملی همچون ابعاد دستگاه، مساحت محل نصب، حجم هوای جریانی، میزان مصرف انرژی بادزن و پمپ، مواد به کار رفته در ساخت دستگاه، کیفیت آب و سهولت یافتن دستگاه در بازار، بر انتخاب نهایی تأثیر خواهند گذارد. گزینش مطلوب عمدتاً بعد از ارزیابی اقتصادی صورت می گیرد.

برجهای خنک کن در اندازه های مختلف برای دفع حرارت از یک تا چند هزار تن تبرید ساخته می شوند. برجهای بزرگ برای کاربردهای معین ساخته می شوند و معمولاً از چندین سلول تشکیل می گردند که هر یک اجزاء خاص خود را دارند. برجهای خنک کن معمولاً به سه دسته تقسیم می شوند: برجهای آتمسفریک (Atmospheric) با فشار طبیعی هوا؛ برجهای با جریان هوای فشاری (Forced-Draft)؛ و برجهای با جریان هوای کششی (Induced-Draft).

○ برج خنک کن نوع آتمسفریک فاقد بادزن بوده و معمولاً فقط در اندازه های کوچک ساخته می شوند (شکل ۱-۲۴).



شکل ۱-۲۴: برج خنک کن نوع آتمسفریک

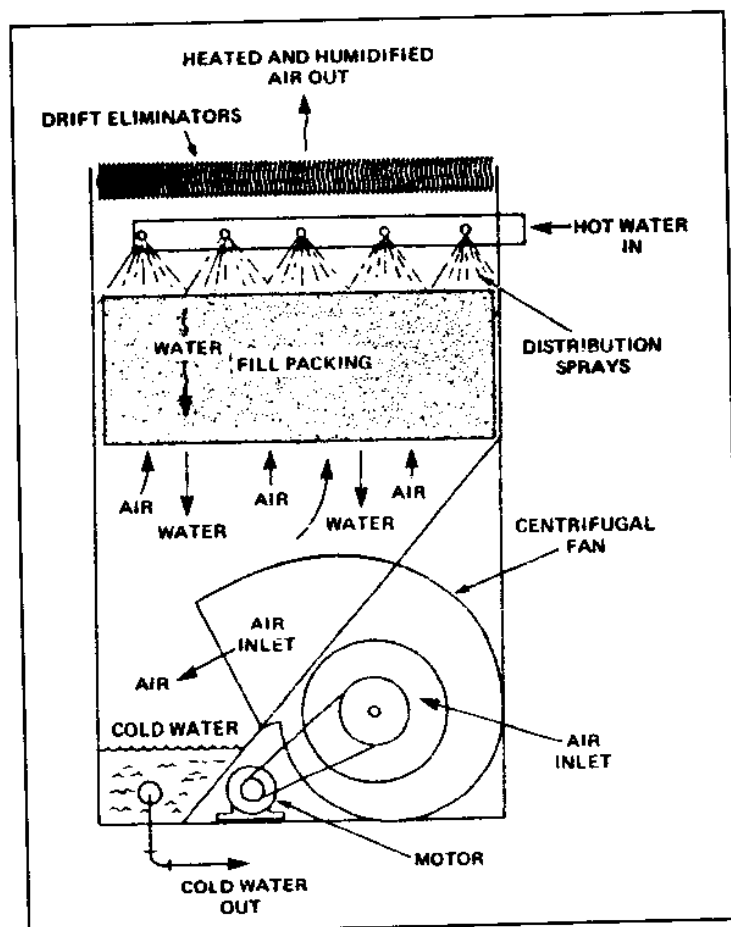
○ برج خنک‌کن با جریان هوای فشاری دارای بادزنی است که هوا را با فشار از میان ذرات آب پودر شده و در حال ریزش، عبور می‌دهد (شکل ۱-۲۵).

○ برج خنک‌کن با جریان هوای کششی دارای بادزنی است که هوا را از میان ذرات آب در حال ریزش به سمت بادزن می‌کشد (شکل ۱-۲۶).

بازده برج خنک‌کن به تأثیر تماس آب و هوا بستگی دارد و هر چه سطح تماس گسترده‌تر باشد، بازده برج بیشتر خواهد بود.

در انتخاب محل نصب برج خنک‌کن باید در نظر داشت که حجم بزرگی از هوا در برج جریان می‌یابد؛ سروصدای دستگاه زیاد بوده و وزن آن هنگام کار قابل توجه است. همچنین باید برای جابه‌جایی حجم بزرگ هوای خارج، فضای لازم در اطراف برج منظور شود.

برج‌های خنک‌کن با جریان هوای فشاری و کششی مجموعه‌ای هستند از اجزاء متعدد شامل بادزن، افشاننده‌ها (Sprays)، موتور بادزن، محرک و راه‌انداز (Starter). بعضی از تأسیسات شامل یک هواشوی (ایرواشر)، بادزن و بدنه‌ای هستند که از هر حیث مانند تجهیزات تهویه مطبوع است.



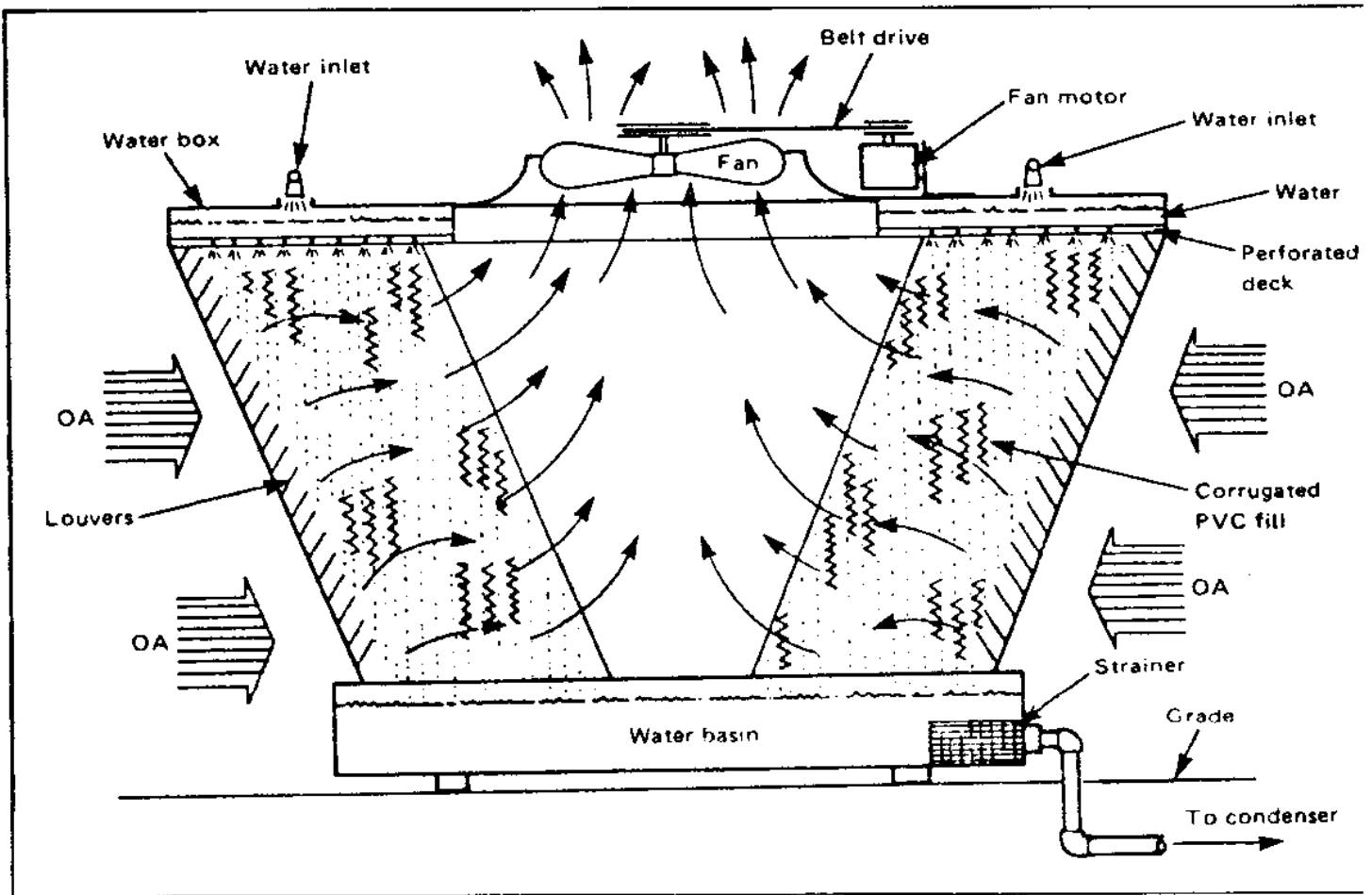
شکل ۱-۲۵: برج خنک‌کن با جریان فشاری

نگهداری این وسایل به شرح زیر است :

● محل نصب

اگر بتوان برج خنک کن را در فضای باز با جریان هوای آزاد قرار داد در حصول یک بازده مناسب از برج مشکلی وجود نخواهد داشت. اما چنانچه قرار باشد برج در داخل ساختمان و محصور بین دیوارها نصب شود، موارد زیر باید مورد توجه قرار گیرند :

- ۱- باید فضای کافی و بدون مانع مزاحم در اطراف برج وجود داشته باشد تا هوای لازم به برج برسد.
- ۲- هوای گرم و مرطوب خروجی از برج باید به گونه‌ای تخلیه شود که امکان بازگشت و گردش مجدد آن در برج وجود نداشته باشد (شکل ۲۷-۱). گردش مجدد چنین هوایی در برج دمای مرطوب هوای ورودی به برج را مداوماً افزایش داده سبب فزونی دمای آب گرم ورودی و آب سرد خروجی از برج می‌شود و چنانچه برج در فصل سرد نیز کار کند، می‌تواند باعث یخ زدن مدخل هوا به برج گردد. امکان گردش مجدد هوا در برج بویژه زمانی باید مورد توجه واقع شود که قرار باشد چندین برج در مجاورت هم قرار



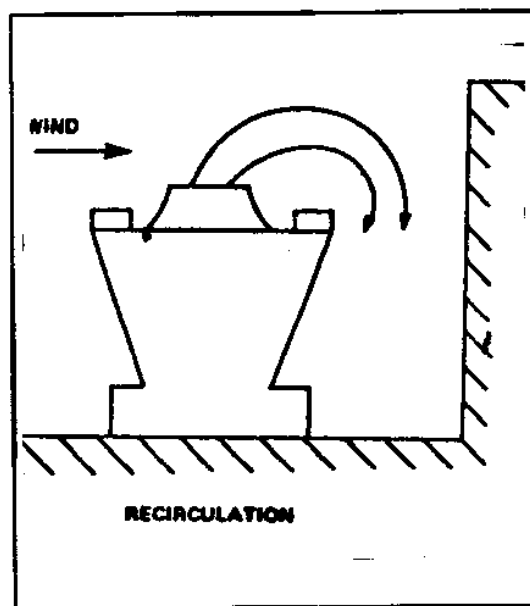
شکل ۲۶-۱: برج خنک کن با جریان هوای کششی

گیرند. تعیین محل نصب برج خنک کن به عوامل دیگری نیز بستگی دارد از قبیل؛ استحکام محل نصب و تجهیزات اضافی برای تقویت آن، مقررات و کدهای محلی، هزینه فراهم کردن تجهیزات جنبی برای برج و مسائل مربوط به معماری ساختمان. ملاحظاتی مثل سطح صدای تولیدی توسط برج، رطوبت هوا و میزان رانش ذرات آب به بیرون توسط هوای جریان یافته نیز در انتخاب صحیح محل نصب برج در مرحله طراحی پروژه دخیل می باشند.

● لوله کشی

سیستم لوله کشی برج خنک کن باید به گونه ای طرح شود که امکان انبساط و انقباض و انعطاف لوله های رابط بین اجزاء سیستم تا حد معینی فراهم باشد. چنانچه برج بیش از یک اتصال ورودی داشته باشد، باید جهت متعادل کردن جریان آب به هر یک از سلولهای برج، شیرهای متعادل کننده نصب شوند. چنانچه لازم آید که یکی از سلولهای برج برای تعمیر از مدار خارج شود باید از شیرهای مسدود کننده استفاده نمود. اگر دو یا چند برج خنک کن با هم موازی شوند، جهت کنترل عدم تعادل احتمالی سیستم لوله کشی (به و از) برج خنک کنها و کنترل تغییرات شدت جریان ناشی از گرفتگی صافیها و اریفیسها، باید یک خط لوله متعادل کننده بین تشتت برجهای نصب گردد.

به منظور ممانعت از سرریز کردن آب از برج هنگام توقف کار و اطمینان از کار رضایتبخش پمپ در زمان شروع فعالیت سیستم، تمامی مبدل های حرارتی (و سیستم لوله کشی برج تا حد امکان) باید پایین تر از سطح آب برج (در هنگام کار) قرار گیرند. اندازه تشتت برج طوری تعیین می شود که حجم درستی از آب را



شکل ۲۷-۱: برگشت هوای خروجی به برج خنک کن

در حین فعالیت سیستم در خود جای دهد چندان که مانع از مکیده شدن هوا توسط خط مکش پمپ گردد. برای تست برج یک حجم اضافی بین سطح عملیاتی آب و سطح سر ریز منظور می‌گردد تا موقع راه‌اندازی سیستم، رایزر و شبکه لوله‌کشی برج را از آب پر نموده و کاستیهای آب برج را تأمین نماید.

● کنترل ظرفیت

بیشتر برجهای خنک‌کن در معرض تغییرات قابل توجه دمای مرطوب هوا و بار در طول فصل گرم می‌باشند. بدین لحاظ ممکن است جهت ابقاء شرایط تجویز شده برای کارکرد مطلوب برج، بعضی از روشهای کنترل ظرفیت به کار گرفته شوند.

ساده‌ترین روش کنترل ظرفیت برجهای خنک‌کن، تغییر سرعت بادزن است که اغلب در مورد برجهای چند سلولی یا تأسیساتی با چندین برج خنک‌کن به کار می‌رود. در آب و هوای غیر سرد که کنترل دقیق دمای آب خروجی از برج ضروری نیست، تغییر سرعت بادزن روش مقصدانه‌ای برای کنترل ظرفیت برج است. اما برای اجتناب از سوختن موتور در اثر تغییر مداوم و بیش از حد سرعت باید دقت خاصی مبذول گردد. با موتورهای دو سرعت می‌توان کنترل ظرفیت برج را در دو مرحله صورت داد که این بویژه در مورد برجهای با یک موتور بادزن کاربرد دارد. با استفاده از موتورهای دو سرعت در مصرف انرژی نیز صرفه‌جویی خواهد شد.

استفاده از دمپ‌های تنظیم‌کننده در دهانه خروجی بادزنهای ساترئیفوژ سابقه‌ای طولانی دارد. در بسیاری از موارد این دمپ همراه با موتورهای دو سرعت به کار می‌رود. وسایل پیشرفته کنترل فرکانس امکان تغییرات چندگانه سرعت موتور را فراهم آورده کنترل محدود ظرفیت و انرژی مصرفی را تضمین می‌کنند، همان کاری که در بادزنهای جدید با تغییر خودکار فواصل پره‌ها صورت می‌گیرد.

تغییر ترتیب پمپاژ آب به برج با استفاده از یک سری پمپ با موتور معمولی یا دو سرعت یکی دیگر از راههای کنترل ظرفیت و صرفه‌جویی در مصرف انرژی است.

بای‌پاس یا میان‌بر کردن آب نیز از دیگر راههای کنترل ظرفیت برج است که تنها با مشورت کارخانه سازنده برج قابل اجراست. این امر بویژه بدان جهت اهمیت دارد که تحت شرایط محیطی پایین، کاهش جریان آب می‌تواند باعث یخ‌زدگی در داخل برج شود.

● کار زمستانی برج خنک‌کن

اگر قرار باشد برج خنک‌کن در دمای زیر صفر کار کند، مراحل طراحی و کار سیستم شامل دقایق و ملاحظات بیشتری خواهد بود. در این ارتباط موارد زیر مورد بحث قرار می‌گیرند:

۱- گردش باز آب در برج خنک‌کن؛

۲- گردش بسته آب در یک سردکننده تبخیری مدار بسته؛

۳- آب تشت در برج خنک کن یا خنک کننده تبخیری مدار بسته

○ گردش باز آب در برج خنک کن

برج خنک کنهایی را که قرار است در دمای زیر صفر کار کنند می توان با استفاده از یک روش مناسب کنترل ظرفیت، با شرایط زمستانی تطبیق داد. این کنترل ظرفیت، دمای آب خروجی از برج را بالاتر از نقطه انجماد نگه می دارد. مضافاً در طی فصل سرد باید منظمأ بازرسی عینی از برج خنک کن صورت گیرد تا از کارکرد صحیح کنترلها اطمینان حاصل شود.

در برج خنک کنهایی که دارای بادزنهاى با پره های القایی-مکشی هستند ممکن است جهت چرخش بادزن متناوباً معکوس شود تا سطوح مدخل هوا به برج، یخ زدایی شوند. برای به حداقل رساندن امکان یخ زدگی در برجهای با بادزن مکشی ساتریفوژ، باید از دمپره های کنترل ظرفیت استفاده شود.

○ گردش بسته آب

در این سیستم باید به حفاظت از مایع داخل مبدل حرارتی در مقابل سرما توجه خاصی مبذول گردد. چنانچه اشکالی از نظر طرح سیستم وجود نداشته باشد، استفاده از مایع ضد یخ بهترین نوع حفاظت است. در صورتی که این ممکن نباشد، باید سیستم را طوری طرح کرد که مبدل حرارتی به نحوی گرم شود. در مورد مقدار این گرمای ورودی به سیستم باید با کارخانه سازنده مشورت شود.

تمام سیستم لوله کشی (به و از) دستگاه خنک کننده باید کاملاً عایقکاری شود. ضمناً باید یک سیستم تخلیه اضطراری برای مواقعی که در سرمای زیر صفر به هر دلیل برق دستگاه قطع می شود، منظور نمود.

○ آب تشت

برای حفاظت آب درون تشت زیرین دستگاه خنک کننده مدار بسته در مقابل سرما راههای مختلفی وجود دارند که یکی از مطلوب ترین آنها استفاده از مخزن آب کمکی نصب شده در یک فضای گرم است. چنانچه این روش عملی نباشد، باید برای جلوگیری از یخ زدن آب تشت از یک گرمکن کمکی استفاده نمود که معمول ترین آن گرمکن الکتریکی و کویل های بخار و آب داغ غوطه ور در آب تشت می باشند. برای اطلاع از میزان دقیق حرارتی که باید به تشت آب در سرمای زیر صفر وارد شود لازم است با کارخانه سازنده دستگاه خنک کننده مشورت شود.

تمام خطوط آبی که در معرض سرمای زیر صفر قرار دارند باید توسط نوار یا کابل الکتریکی و عایق حفاظت شوند. این حفاظت باید در مورد تمام خطوط یا قسمتهایی که در زمان خاموشی سیستم در معرض سرما قرار دارند اعمال شود.

● صدا

سطح صدای تولیدی یکی از مهم‌ترین عوامل در انتخاب و نصب دستگاههایی مثل برج خنک‌کن است که در فضای باز نصب می‌شوند، و در این مورد اغلب مقرراتی وجود دارند. حتی در صورت فقدان مقررات نیز اعتراض کسانی که در جوار این دستگاهها کار یا زندگی می‌کنند، عامل تعیین‌کننده سطح صداست. از آنجا که کاستن از شدت صدای تولیدی توسط برج مخارج اولیه سیستم را افزایش می‌دهد، باید در اولین مراحل طراحی سیستم به این مشکل توجه شود. شدت صدای تولیدی برج اغلب توسط کارخانجات سازنده ارائه می‌شود که از مقایسه آن با معیارهای صوتی تعیین شده، میزان مقبولیت تأسیسات برج خنک‌کن از این نقطه نظر معلوم می‌گردد.

عموماً در مواردی که تأسیسات برج خنک‌کن موجب مشکلات صوتی باشند چند راه حل می‌توان ارائه داد. راههایی مثل؛ دور کردن حتی‌الامکان برج از مناطق حساس به صدا و استفاده از موتور بادزنهای دو سرعته (با شدت صدای اسمی ۱۲ دسی‌بل) در زمان کار سبک برج (مثلاً در شب). اما باید ترتیبی داد که تعداد دفعات تغییر سرعت بادزن حداقل باشد چرا که کم و زیاد شدن صدا معمولاً ناراحت‌کننده‌تر از صدای یکنواخت است. در بسیاری از موارد، راه حل مؤثر شامل استفاده از دیوارهای آکوستیک حائل بین برج و مناطق حساس به صدا و یا ایزولاسیون صوتی خود برج است. مضافاً تخفیف دهنده‌های شدت صدا که مخصوصاً برای برج خنک‌کن طراحی شده‌اند معمولاً در بازار یافت می‌شوند. در مواردی ممکن است استفاده از برج خنک‌کنی بزرگتر با سطح صدای پایین‌تر (به لحاظ کاهش سرعت بادزن) عملی باشد.

● رانش ذرات آب به بیرون برج توسط هوای جریان (Drift)

برج خنک‌کن یک مبدل حرارتی است که در آن دو سیال هوا و آب در تماس مستقیم با یکدیگر قرار دارند و بدین لحاظ همواره مقداری از ذرات آب به رغم وجود قطره‌گیرها (Drift Eliminators) همراه هوای جریانی به بیرون برج رانده می‌شود. مقدار آبی که بدین طریق از دست می‌رود تابعی است از شکل برج، طرح قطره‌گیرها، شدت جریان هوا در برج و حجم آب خنک‌شونده. چنانچه قطره‌گیرها خوب طراحی شده باشند، عموماً می‌توانند تلفات آب را تا میزان ۰/۰۰۲ تا ۰/۲ درصد از کل آب در گردش کاهش دهند.

از آنجا که رطوبت موجود در هوای خروجی از برج خنک‌کن اغلب حاوی مواد معدنی و شیمیایی با غلظت زیاد است، باید از نصب برج در فضای پارکینگ یا در مجاورت مکانهایی با پنجره‌های بزرگ و سطوحی از ساختمان که نسبت به این مواد حساس باشند، اجتناب شود.

● مه (Fog)

هوای گرم خروجی از برج خنک‌کن ضرورتاً اشباع شده است. تحت شرایط معین، هوای اطراف قادر به

جذب تمامی رطوبت موجود در هوای خروجی از برج نبوده و نتیجتاً رطوبت اضافی به صورت مه ظاهر می‌شود. برای کاهش یا رفع مه در هوای اطراف برج روشهای چندی وجود دارند؛ از جمله گرم کردن هوای خروجی از برج با مشعلهای گاز سوز یا کویل‌های بخار، نصب مه‌گیرها و یا پاشیدن مواد شیمیایی مخصوص در هوای خروجی از برج.

در تأسیسات بزرگ که برج خنک‌کن اغلب روی زمین نصب می‌شود، برج خنک‌کن مرکب خشک-مرطوب که آمیزه‌ای از یک بخش تبخیری معمولی و یک بخش مبدل حرارتی از نوع لوله‌های پره‌دار با سطح خشک به طور سری یا موازی است، روش عملی‌تری برای کنترل مه است. در این دستگاهها هوای اشباع خروجی از بخش تبخیر برج با هوای گرم و نسبتاً خشک خروجی از بخش لوله‌های پره‌دار در هم می‌آمیزد و حاصل آن هوایی است که در مرحله‌ی مادون اشباع از برج خارج می‌شود. اما اغلب عملی‌ترین راه برای حل مشکل مه‌زایی برج خنک‌کن، نصب آن در محلی است که مه تولید شده اعتراض کسی را برنمی‌انگیزد. بدین لحاظ هنگام انتخاب محل نصب برج خنک‌کن باید پتانسیل مه‌زایی برج و تأثیر آن بر محیط اطراف ملحوظ نظر قرار گیرد.

● مراقبت و نگهداری از برج خنک‌کن

برج خنک‌کن مانند هر وسیله مکانیکی دیگر، تنها زمانی می‌تواند به نحو مطلوب و با بازده مورد انتظار کار کرده و حداکثر دوام را داشته باشد که طبق برنامه‌ای منظم تحت مراقبت و نگهداری قرار گیرد. معمولاً کارخانجات سازنده برج خنک‌کن دستورالعمل زمان‌بندی شده‌ای را جهت بازرسی و سرویس قسمتهای مختلف برج تولیدیشان ارائه می‌دهند. در صورتی که چنین دستورالعملی در دسترس نباشد می‌توان از جدول راهنمای بازرسی و مراقبت از برج خنک‌کن که توسط انجمن مهندسين گرمایش تهویه مطبوع آمریکا (ASHRAE) پیشنهاد شده است (جدول ۱-۱) استفاده نمود. چنانچه برج خنک‌کن در فصل زمستان نیز فعال باشد، پر واضح است که برای حصول اطمینان از عملکرد صحیح دستگاه و تمامی کنترلها و کشف هرگونه یخ زدگی در مراحل اولیه، باید از برج و متعلقات آن به طور منظم بازرسی عینی صورت گیرد.

بدنه فلزی، تشت زیرین و پایه‌های دستگاه باید منظماً با یک رنگ محافظ مرغوب رنگ‌کاری شوند. در بعضی مکانها جهت محافظت در برابر زنگ‌زدگی و پوسیدگی، لازم است این رنگ‌کاری همه ساله انجام گیرد. باید برای این کار یک برنامه منظم تدوین شود و فواصل زمانی بین رنگ‌کاریها نباید از ۳ سال تجاوز کند.

○ چوب درخت سرخ‌دار (Redwood) بدون رنگ خود به خود مقاوم است و رنگ کردن تمام سطوح آن

از دوامش می‌کاهد. لذا رنگ‌کاری یک برج خنک‌کن از جنس چوب سرخدار، برای زیبایی ظاهری صورت می‌گیرد که باید توجه لازمه در این خصوص مبذول گردد. چوب درختان سرخدار و سرو نباید رنگ شود. ○ پیچ و مهره‌های برجهای چوبی باید سالانه مورد واریسی قرار گرفته و هنگامی که اجزاء برج خشک هستند، با آچار سفت شوند.

● بادزنها

بادزنها باید راحت بچرخند. ظرفیت بادزنهاى جريان محوري پروانه‌ای (Propeller-type Fans) را عموماً می‌توان با میزان کردن زاویه پره‌ها تنظیم کرد. یکسان بودن زاویه همه پره‌ها واجد اهمیت است و در تنظیم باید توجه نمود که قدرت لازمه از حد توان موتور تجاوز نکند.

● تراز کردن و روانکاری

○ همترازی بادزنهاى جعبه دنده‌ای، از موتور گرفته تا چرخ دنده و بادزن، باید سالانه واریسی شود. تراز کردن باید در محدوده کویلینگها، یا طبق معمول بین ۰/۰۰۲ تا ۰/۰۰۳ اینچ (۰/۰۵ تا ۰/۰۷ میلی‌متر) صورت گیرد.

○ سطح روغن جعبه دنده باید هر هفته بازبینی شود. روغن باید هر سال، یا بعد از ۳۰۰۰ ساعت کار بی‌وقفه برج، تعویض شود.

○ محرکهای تسمه‌ای باید هر ماه بازبینی شده و میزان سفتی و تراز آنها به طور صحیح تنظیم گردد. تسمه‌ها نباید آنقدر سفت باشند که بار زائدی را به یاتاقان تحمیل کنند، و نباید به قدری شل باشند که در جای خود سر بخورند.

● پخش آب

پخش آب در برج باید واریسی شده و یکنواخت نگهداشته شود. مجاری آب باید بررسی شوند که گرفتگی نداشته باشند. سیستم پاشش آب و سرهای آبفشان (Nozzles) باید از نظر تمیزی و فشار پاشش آب (چندان که در طرح منظور شده)، واریسی گردند. در بیشتر برجهای خنک‌کن فشار پاشش آب تقریباً ۳Psi می‌باشد.

● قطره گیرها (Eliminators)

قطره گیرها باید عاری از جلبک بوده و به نحو مطلوب نگهداری شوند. قطره گیرهای فلزی را باید همه ساله تمیز و رنگ کرد.

● جلبک (Algae)

جلبک باید از تمام قسمتهای برج خنک‌کن پاک شود. برای جلوگیری از رشد مجدد جلبک و حفاظت

لوله‌ها و تجهیزات برج، باید آب را تصفیه کرد.

● نظافت و تمیزکاری

تشت زیرین برج باید هر هفته تخلیه و شستشو گردد. صافی نیز باید طبق زمان‌بندی معین، منظمأً بازبینی و تمیز شود.

● سطح آب

شیر شناور باید چنان تنظیم گردد که سطح آب در تشت زیرین برج به اندازه کافی بالا باشد تا از ایجاد گرداب در خروجی آب جلوگیری شده و برای جبران آبی که تبخیر یا همراه هوا به بیرون برج رانده می‌شود، آب تازه به میزان لازم به برج وارد گردد.

● حفاظت در زمستان

تشت زیرین برج و کلیه لوله‌ها، شیرها و غیره که در معرض هوای سرد قرار دارند، باید برای فصل سرد که دستگاه خاموش است، تخلیه شوند.

جدول ۱-۱: برنامه پیشنهادی ASHRAE برای بازرسی و مراقبت از برج خنک کن (ادامه)

	بادزن	موتور	چرخ دنده تبدیل	محركهای تسمه ای ۷ شکل	برینگیهای میله محور فن	قطره گیرها	پُرکن	تشت آب سرد	سیستم توزیع آب برج	اجزاء ساختمان برج	بدنه برج	شیر شناور	شدت جریان خروجی	میله محور محرک	شیرهای کنترل جریان	شبکه سیمی دهانه ورود هوا
													م			
۱۱- بررسی جریان آب																
۱۲- بررسی برای یافتن نشست								ش	ش			ش				
۱۳- بازرسی وضعیت کلی				م		س	س	س		ش	س	س		ش	ش	
۱۴- بررسی شل بودن تسمه ها	ش	ش	ش		ش									ش		
۱۵- نظافت	بال	س	بال			بال	بال	ش	بال					بال	بال	
۱۶- رنگ کاری مجدد	بال	بال	بال						بال					بال		
۱۷- کاملاً باز و بسته کردن															ش	
۱۸- حصول اطمینان از باز بودن محلهای تهویه		م														

فصلی = ف ، سالانه = س ، ششماهه = ش ، ماهیانه = م ، هفتگی = ه ، روزانه = ر ، برحسب لزوم = بال

□ محرکها؛ تسمه‌ای و اتصال مستقیم

محرکهای تسمه‌ای V شکل چنانچه درست نگهداری شوند، خوب کار می‌کنند. برای این محرک، دو نوع تنظیم اهمیت بیشتری دارند: همترازی (Alignment) و کشش (Tension).

○ ناهمترازی سبب تسریع پوسیدگی تسمه، تحمیل بار غیر ضروری به موتور و در بسیاری از موارد، سرعت بخشیدن به فرسودگی یاتاقان می‌شود (شکل ۲۸-۱).

○ کشش زیاد تسمه (سفتی بیش از حد) موجب تحمیل بار اضافی به موتور و یاتاقانها است. در حالی که شل بودن تسمه سبب سُر خوردن و تسریع فرسودگی آن می‌شود.

● تراز بودن

○ پس از جابه‌جایی پولی به هر دلیل، باید عمل تراز کردن مجدداً انجام شود.

○ حتی اگر هیچ تغییری صورت نگرفته باشد، همترازی باید سالی یکبار بررسی شود.

○ تراز کردن با تنظیم نسبی پولی صورت می‌گیرد تا خطی که با گچ کشیده شده با هر دو لبه پولی‌ها به طور همزمان تماس حاصل کند.

○ افزایش کشش تسمه موجب می‌شود همه موتورها در وضعیت خارج از خط کار کنند که این وضع باید اصلاح شود.

● کشش تسمه

ذکر یک قانون یا دستورالعمل کلی برای تصحیح میزان کشش تسمه، دشوار است. هدف این است که کشش تسمه به حدی باشد که از سُر خوردن آن روی پولی هنگام راه‌اندازی یا در حین کار، اجتناب شود. یک شیوه این است که تسمه آنقدر شل شود که هنگام راه‌اندازی سُر بخورد (که معمولاً از صدای جیغ تسمه معلوم می‌شود)، سپس آنقدر سفت شود که دیگر سُر نخورد.

● پولی‌های قابل تنظیم

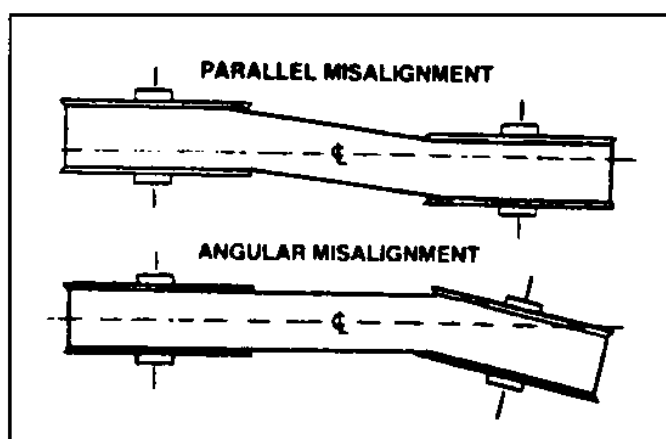
بعضی از پولی‌ها طوری درست شده‌اند که عرض شیار آنها قابل تنظیم است که این موجب تغییر قطر دایره تماس پولی و تسمه شده و سرعت چرخش پولی متحرک (یعنی پولی دوم که توسط پولی محرک به چرخش درمی‌آید) را تغییر می‌دهد. در بعضی پولی‌ها که چند شیار دارند (Multigroove Pulleys)، همسطح نگهداشتن همه شیارها امکان‌پذیر نیست چون همان طور که ذکر شد، عرض شیار تغییر می‌کند. در این مورد باید ناهمترازی تقسیم شود تا اینکه خطوط مرکزی دو پولی دقیقاً همتراز گردند.

● تعویض

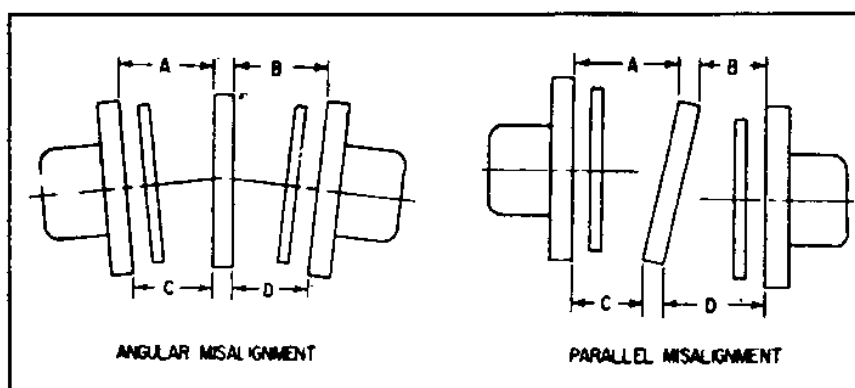
تسمه‌های V شکلی که توسط کارخانجات مختلف ساخته می‌شوند تفاوت چندانی با هم ندارند، در نتیجه برای محرک‌های چند تسمه‌ای می‌توان تسمه‌های متناسب و جور انتخاب کرد. تسمه‌ها بعد از مدتی کشیده می‌شوند، اما میزان کشیدگی برای همه تسمه‌ها یکسان است. نتیجه این امر، در اختیار داشتن تعدادی تسمه کاملاً متناسب و جور برای تمام طول عمر محرک است. چنانچه لازم باشد تسمه‌ای عوض شود، باید همه تسمه‌ها یکجا تعویض گردند.

● کوپلینگ‌ها در محرک‌های اتصال مستقیم

کلیه کوپلینگ‌های محور مستقیم باید هم‌محور نگهداشته شوند. هم‌محوری تمام تجهیزات اتصال مستقیم باید سالانه به دقت مورد رسیدگی قرار گیرد (شکل ۱-۲۹).



شکل ۱-۲۸: ناهم‌ترازی پولی‌های محرک و متحرک



شکل ۱-۲۹: ناهم‌محوری کوپلینگ‌ها

برای هم‌محوری فقط قواعد کلی می‌توان تعیین کرد چرا که هر یک از تجهیزات مشخصات خاص خود را دارند. اما عموماً همه تجهیزات اتصال مستقیم وقتی در شرایط عادی بار کامل (Full Load) کار می‌کنند، و همچنین پس از کارکرد کافی و رسیدن به دمای عملیاتی، باید دقیقاً هم‌محور باشند.

برای تغییر بار، تغییر ابعاد در اثر انبساط ناشی از افزایش دما، و هر شرایط دیگری که بتواند ارتباط بین تجهیزات محرک و متحرک را تغییر دهد، باید حدود مجازی قائل شد.

کوپلینگهای سخت غیر از ابقاء هم‌محوری، به رسیدگی چندانی نیاز ندارند.

انعطاف بعضی از کوپلینگها به انعطاف‌پذیری یک دیافراگم بستگی دارد و پس از ابقاء هم‌محوری و

محکم کردن مجموعه، نیاز چندانی به رسیدگی ندارند.

کوپلینگهای قابل انعطاف باید چنانکه ذکر گردید هم‌محور نگهداشته شده طبق دستورالعمل کارخانه

سازنده، روانکاری شوند. برخی از این کوپلینگها با روغن روانکاری می‌شوند و بعضی با گریس. در غیاب

دستورالعمل مشخص، باید هنگام تعویض روغن از همان نوع روغنی که از اول به کار رفته بود، استفاده

شود.

□ صرفه‌گرها

این تفکر که در صورت اقتضای شرایط برای سرمایش از هوای بیرون استفاده شود، تازگی ندارد. اما با تاکیدی که اخیراً بر صرفه‌جویی در مصرف انرژی می‌شود، شمار طرفداران این اندیشه رو به فزونی است. اگر ساختمانی صرفنظر از دمای هوای بیرون، نیاز به سرمایش داشته باشد (مثلاً "یک ناحیه مرکزی محاط در فضای مورد تهویه مطبوع)، و اگر دمای خشک هوا و نسبت رطوبت آن در حد قابل قبول باشد، می‌توان برای خنک کردن از هوای بیرون استفاده کرد.

سرمایش با استفاده از قسمت یا محفظه صرفه‌گر که بخشی از واحد فن کویل یا واحد هواساز مرکزی است، انجام می‌گیرد. دمپ‌های هوای خارج و هوای برگشتی به یک دمپ‌های رفت (ارسال هوا از واحد هواساز) مرتبطند. از اختلاط هوای خارج و هوای برگشتی به نسبت‌های معین (که با تنظیم دمپ‌ها حاصل می‌گردد)، هوای ارسالی به فضای مورد نظر تهیه می‌شود. مخلوط کردن هوای برگشت با هوای تازه خارج موجب کاهش قابل ملاحظه بار گرمایی یا سرمایی سیستم می‌شود.

همچنین سیستم باید وسیله‌ای داشته باشد که به منظور کاستن از فشار اضافی هوای داخل، مقداری از هوای خارج ورودی را به بیرون ساختمان دفع کند، و یا به ادواتی مجهز باشد که ورود هوای خارج را به اندازه لازم محدود سازند. این امر به اقتضای طرح سیستم، توسط دمپ‌های "رهاکننده" یا هواکشها صورت می‌گیرد.

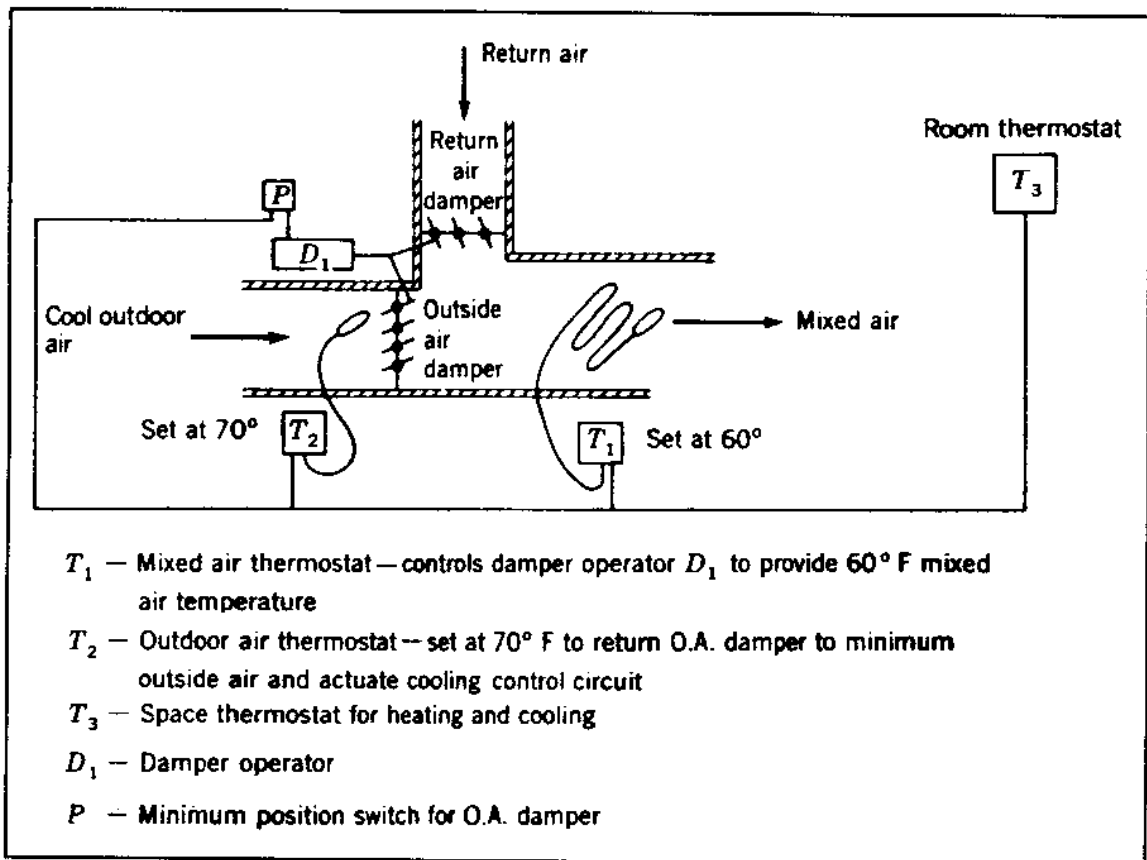
عناصر کنترل صرفه‌گر بدین قرارند :

۱- وسیله‌ای برای تعویض عملکرد سیستم از سرمایش ماشینی (Refrigeration Cooling) به سرمایش صرفه‌گر (Economizer Cooling) و بالعکس. در طرحهای اولیه یک ترموستات ساده هوای خارج به کار می‌رفت که در دمای 55°F (13°C) فرمان تغییر را صادر می‌کرد. اما اخیراً از یک کنترل کننده انتالپی استفاده می‌شود که همزمان دما و نسبت رطوبت هوای خارج را احساس می‌کند. این کنترل کننده وقتی که خصوصیات هوای خارج چنان باشد که بار سرمایی سیستم را کاهش دهد، سیگنال می‌فرستد و تنها زمانی که شرایط اقتضا نماید، فرمان تعویض کامل به سیستم صرفه‌گر (یعنی سرمایش فقط با استفاده از هوای خارج) را صادر می‌کند.

۲- یک ترموستات هوای مخلوط (MAT: Mixed Air Thermostat) دمای هوای رفت را حس کرده و دمپ‌ها را در وضعیتی قرار می‌دهد که در نقطه میزان شده روی ترموستات، تثبیت شوند.

۳- سیگنال ارسالی از ترموستات هوای مخلوط، محور دمپ‌موتور را در یک جهت یا جهت دیگر

می‌چرخاند. وقتی وضعیت جدید دمپر از نظر ترموستات رضایتبخش باشد، دمپر موتور متوقف می‌شود. شکل ۱-۳۰ نمونه‌ای از مدار کنترل صرفه‌گر را نشان می‌دهد. هنگامی که سیستم در وضعیت گرمایش یا سرمایش باشد نیز سیستم کنترل صرفه‌گر، دمپر را در وضعی قرار می‌دهد که هوای خارج به مقدار مورد نیاز جهت تهویه وارد شود. عملکرد یک صرفه‌گر به تنظیم صحیح آن و نگهداری درست انواع وسایل کنترل موجود در سیستم بستگی دارد.



شکل ۱-۳۰: مدار کنترل یک صرفه‌گر که از هوای خارج برای سرمایش استفاده می‌کند.

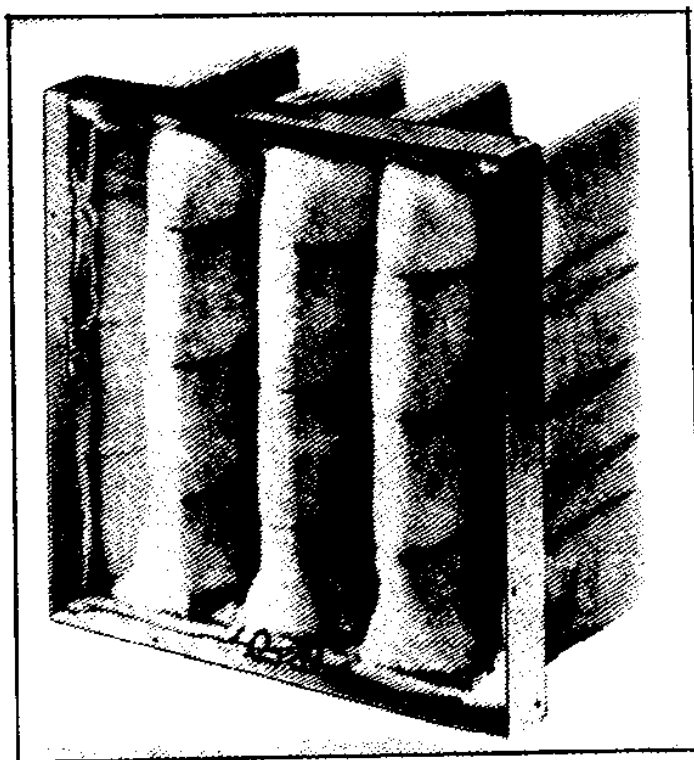
□ فیلترها

فیلتر جسمی است ساخته شده از یک ماده پر منفذ که برای جذب ذرات جامد معلق در جریان سیال در سر راه آن قرار می‌گیرد. فیلترهایی که برای تصفیه هوا در سر راه جریان هوا قرار می‌گیرند به "فیلتر هوا" موسومند؛ برای جریان آب به "فیلتر آب" و غیره. هر چه مقدار بیشتری آلودگی از جریان گرفته شود، بازده فیلتر بیشتر است. فیلترها باید مورد مراقبت قرار گرفته و منظمأ به آنها رسیدگی شود.

● انواع فیلتر

فیلترها به طور کلی بر چهار نوعند :

۱- نوع سلولی که صافی (Filtering Medium) آن پس از کثیف شدن دور انداخته شده و یک صافی تمیز جایگزین آن می‌شود. این صافی به نوع دورانداختنی (Throw-away) یا یکبار مصرف موسوم است. این صافیها از الیاف پنبه، مقوای مخصوص و پشم شیشه ساخته و در قابی کار گذاشته می‌شوند. این قابها خود در یک دستگاه تهویه (مثلاً هواساز) قرار می‌گیرند و با عبور هوا از لابلای الیاف این صافیها ذرات گرد و غبار جذب می‌گردند. وقتی صافی در اثر تجمع این ذرات کثیف شد، مقاومتش در مقابل جریان هوا افزایش یافته و به تدریج از حد قابل قبولی تجاوز می‌کند که در این زمان باید آن را عوض کرد. شکلهای ۱-۳۱ و ۱-۳۲



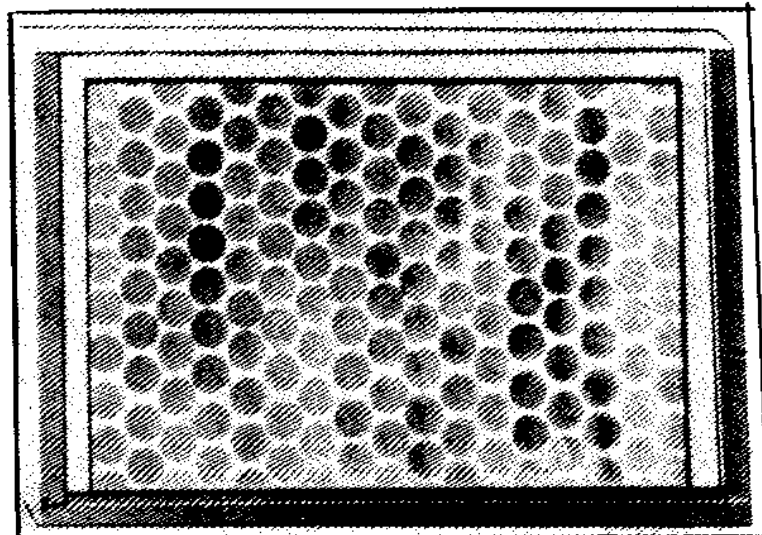
شکل ۱-۳۱: نوعی فیلتر یک بار مصرف با طرح پاکتی

دو نمونه از این نوع فیلتر را نشان می‌دهند. همین فیلتر از جنس کاغذ، پشم فولاد و پشم برنز نیز ساخته می‌شود.

۲- نوع سلولی که صافی آن سلول به سلول قابل تمیز کردن و استفاده مجدد است. این فیلتر در انواع مختلفی ساخته می‌شود. نوع متداول آن یک توری فلزی است که داخل یک قاب فلزی قرار گرفته و وقتی کثیف شد، آن را شسته و در یک روغن مناسب فرو می‌برند تا سطح آن مجدداً چسبندگی خود را برای گرفتن ذرات معلق در هوا، بازیابد. نوعی از فیلتر سلولی نیز وجود دارد که قابل شستشوی با آب است. شکل ۱-۳۳ نمونه‌ای از این فیلترهای قابل تمیز کردن را نشان می‌دهد.

۳- نوعی که مداوماً تمیز شده و توسط وسایل مکانیکی گرد و غبار جمع شده روی صافی آن زدوده می‌شود. از این فیلترها می‌توان نوع نسمه‌ای (Belt-type) روغنی را نام برد (شکل ۱-۳۴). این نوع صافی به صورت نسمه‌ای ساخته شده است که توسط یک محور افقی و موتوری که آن را می‌چرخاند، حرکت کرده و در پایین‌ترین نقطه گردش در حوضچه‌ای از روغن که در زیر دستگاه قرار دارد فرو می‌رود و در نتیجه هم شسته شده و هم به روغن آغشته می‌شود. در ادامه گردش از حوضچه بیرون آمده و مجدداً آماده کار تصفیه هوا می‌شود. این حرکت گردشی ممکن است به وسیله یک موتور مجهز به ساعت زمان‌بندی انجام گیرد که در فاصله زمانی معین موتور را به حرکت درآورده و عمل شستشو و روغنکاری را تجدید می‌کند.

۴- فیلتر الکتروستاتیک که در آن ذرات گرد و غبار توسط جریان الکتریکی باردار شده و به وسیله صفحاتی با بار الکتریکی مخالف جذب می‌شوند. چگونگی فرایند تصفیه هوا و نمونه‌ای از این فیلترها در شکل‌های ۱-۳۵ و ۱-۳۶ نشان داده شده است. صفحات جذب‌کننده ذرات گرد و غبار در فواصل زمانی معین با یک لایه روغن پوشیده می‌شوند تا اطمینان حاصل گردد که ذرات به این صفحات می‌چسبند. تمیز



شکل ۱-۳۲: فیلتر یک بار مصرف نوع کارتریج که در کوره‌ها و دستگاه‌های تهویه مطبوع خانگی به کار می‌رود.

کردن این صفحات نیز در فواصل زمانی معین با استفاده از آب پر فشار انجام می‌گیرد.

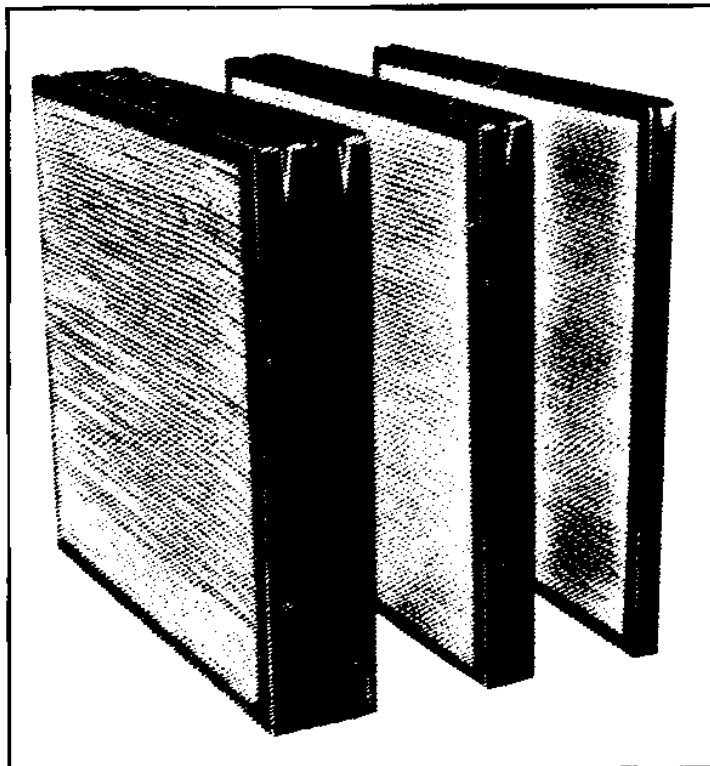
● موقع تمیز کردن

فیلترهای تجاری ظرفیت زیادی برای نگهداری ذرات دارند و برای مدتی طولانی مقدار نسبتاً ثابتی از جریان هوا را عبور می‌دهند. بعد از مدتی که فیلتر کثیف شد، مقاومت در سر راه جریان هوا به سرعت افزایش می‌یابد. با بررسی شرایط کار در فصول مختلف سال، سرعت تجمع ذرات در فیلترها معلوم خواهد شد. با این بررسیها، باید برنامه‌ای منظم برای رسیدگی به فیلترها منظور شود. با یک فشارسنج می‌توان به فرا رسیدن زمان رسیدگی به فیلترها پی برد. فشارسنجها ممکن است به طور دائمی در قبل و بعد از فیلترها نصب شوند و یا به صورت دستی و موقت برای اندازه‌گیری فشار در خروجیها مورد استفاده قرار گیرند.

● روش تمیز کردن

صافی یکبار مصرف در صورت کثیف شدن با صافی جدیدی تعویض می‌شود. از اینرو باید صافی یدکی همواره موجود باشد.

○ در بسیاری از موارد از دوردیف فیلتر یکبار مصرف در سر راه جریان هوا استفاده می‌شود. می‌توان جهت صرفه‌جویی در هزینه، فیلتر خروجی را به جای فیلتر ورودی (که بیشتر کثیف می‌شود) قرار داد و باز هم از آن استفاده کرد، و به جای فیلتر خروجی یک فیلتر تازه گذاشت.



شکل ۳۳-۱: یک فیلتر نوع قابل شستشو

○ در صورت کثیف شدن کاغذ فیلتر یکبار مصرف کاغذی در اثر تجمع گرد و غبار که موجب افزایش مقاومت آن می‌شود، باید آن را تعویض کرد.

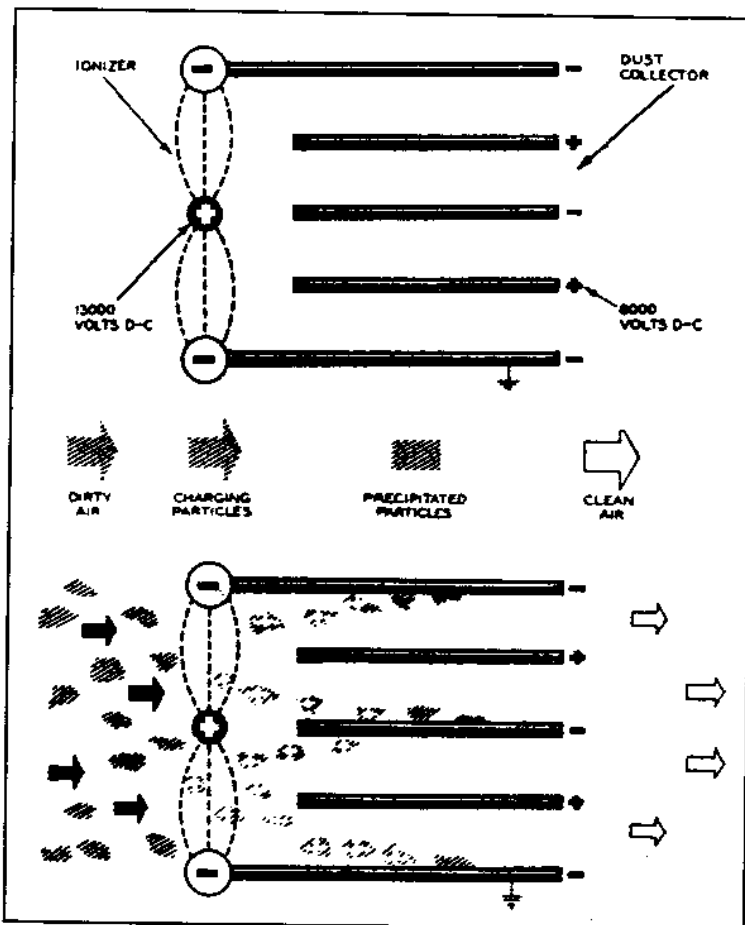
○ در تأسیساتی که از فیلتر روغنی قابل شستشو استفاده می‌شود معمولاً "لوازم یدکی سلولها و حوضچه روغن قبلاً" تهیه شده و در دسترسند.

○ سلولهای کثیف باید کاملاً با یک محلول قلیایی قوی شسته و خشک شوند. بعد در حوضچه روغن غوطه‌ور شده و قبل از استفاده چند ساعت به حال خود گذاشته شوند. روغنی که در این مورد به کار می‌رود از نوع مخصوصی است و باید از خود کارخانه سازنده فیلتر تهیه شود.

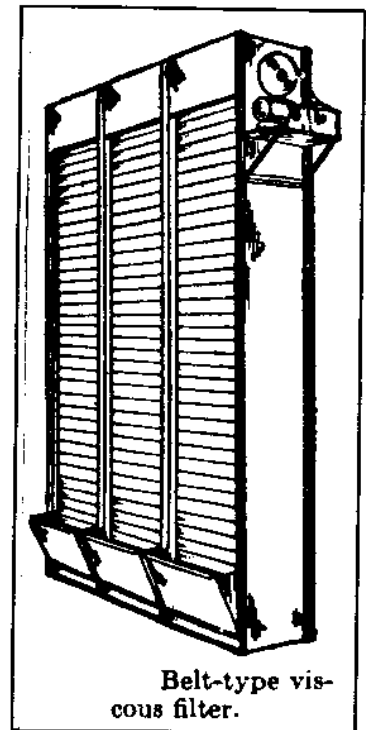
توجه: از هیچ نوع روغن روانکاری برای پوشش دادن فیلترها نباید استفاده شود.

○ فیلترهای قابل شستشو با آب باید کاملاً طبق دستورالعمل کارخانه سازنده نگهداری شوند. حصول نتیجه رضایتبخش بستگی به پیروی از این دستورالعمل دارد.

○ در فیلترهای تسمه‌ای روغنی، باید لجن جمع شده در حوضچه روغن طبق برنامه تخلیه گردد، موتور آن به طور سالانه روغنکاری شده و زنجیر محرک چرخ گردش دهنده فیلتر تا حد معین گریسکاری شود.



شکل ۳۵-۱: فرایند تصفیه هوا در فیلتر الکتروستاتیک



شکل ۳۴-۱: فیلتر تسمه‌ای روغنی

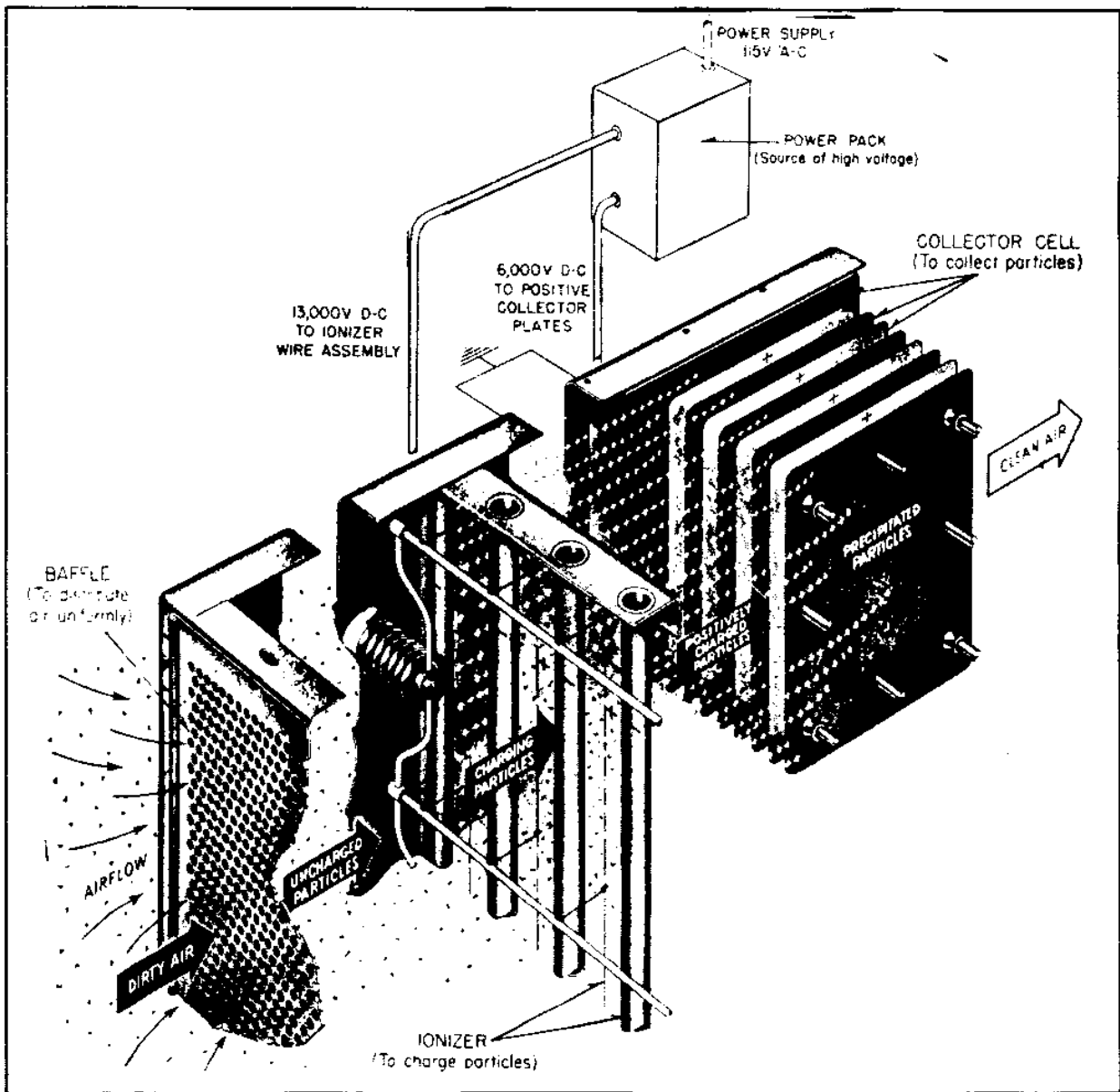
روغن فقط باید به میزان نیاز و تا آنجا که علامت راهنما نشان می‌دهد، اضافه شود. در این مورد فقط باید از روغنی که کارخانه سازنده فیلتر توصیه می‌کند استفاده شود.

توجه: به جای روغن کثیف شده و فرسوده نباید از روغن روانکاری استفاده کرد.

۱) فیلتر تسمه‌ای باید ۱۲ ساعت قبل از روشن شدن بادزن شروع به گردش کند تا فیلتر فرصت کافی برای یکبار غوطه‌وری در حوضچه روغن را داشته باشد.

۲) فیلترهای تسمه‌ای روغنی را نباید در طول شب یا تعطیلات، از گردش بازداشت.

۳) فیلترهای الکتروستاتیک به تنظیم و نگهداری دقیق نیازمندند. دستورالعمل مکتوب کارخانه سازنده



شکل ۳۶-۱: نمونه‌ای از فیلترهای الکتروستاتیک

باید مو به مو اجرا شود.

○ بدون درک کامل مقتضیات نباید به تنظیم فیلتر الکتروستاتیک اقدام شود.

○ به ادوات حفاظتی از قبیل کلیدهای قطع و تنظیم دستی یا اِلِمان زمانی روی وسایل بازگشایی درهای فیلترالکتروستاتیک، نباید دست زد. این وسایل برای حفاظت در برابر برق فشار قوی که فیلتر با آن کار می‌کند، تعبیه شده‌اند.

○ تمیز کردن فیلتر الکتروستاتیک حائز اهمیت است و معمولاً با آب انجام می‌گیرد.

● فیلترهای روغن و آب

در مدارهای گردش روغن یا آب ممکن است از فیلترهای روغن نوع چند صفحه‌ای (Multiplate type) یا نمدی (Felt-on-Wire Frame) استفاده شود.

○ نوع چند صفحه‌ای برای چرخاندن متناوب صفحات و تمیز کردن آنها، دارای یک اهرم است. شرایط هر کار فرق می‌کند و از اینرو تنها از طریق بازدید مستقیم می‌توان تناوب زمانی تمیز کردن این فیلترها را تعیین کرد. برای شروع، فیلترها باید به طور هفتگی بررسی شده و اهرم آنها چند بار چرخانده شود تا کثافات از سطح صفحات پاک و جمع‌آوری شوند. این اهرمها را نباید با ضرب و زور چرخاند، چرا که به این ترتیب صفحات صدمه دیده و فیلتر می‌شکند. تمیز کردن باید در فواصل زمانی مناسب انجام گیرد تا برای چرخاندن اهرم به زور نیاز نباشد. اگر فیلتری آنقدر کثیف شد که برای چرخاندنش به اعمال فشار نیاز باشد، باید آن را پیاده کرده و با دست تمیز نمود.

○ از فیلتر نمدی فشنگی (Felt-Cartridge type)، مانند فیلتر روغن اتومبیل، اغلب در مدار مایعات استفاده می‌شود. باید یک فیلتر یدکی همواره در دسترس بوده و دستورالعملهای کلی درباره تمیزکاری و نگهداری این فیلترها مراعات شوند.

○ اندازه بسیاری از فیلترها برای صاف کردن فقط قسمتی از مایع مدار مناسب است. اما نتیجه امر درست مثل استفاده از یک فیلتر بزرگتر است، زیرا به هر حال همه مایع به تدریج از آن عبور خواهد کرد. معمولاً در چنین مواردی از شیرهای خط اصلی و شیرهای مسیر فرعی (بای پس) در مجموعه استفاده شده و فیلتر در مسیر فرعی نصب می‌گردد. اپراتور باید از محدود کردن بی دلیل جریان خودداری ورزد. اما شیر خط اصلی باید آنقدر بسته شود که همان افت فشار فیلتر را (که در مسیر فرعی قرار دارد) ایجاد کند.

■ گرمکنها

● کویل‌های گرمایی

تقریباً در همه سیستم‌های تهویه مطبوع برای گرم کردن از کویل‌های سبک وزن فن‌دار (پره‌دار) استفاده می‌شود. این کویل‌ها معمولاً در یک قاب فلزی گالوانیزه قرار می‌گیرند که می‌توان آن را در داخل دستگاه یا کانال جای داد. کویل‌ها در اندازه‌های استاندارد و شکلهای بسیار متفاوت ساخته می‌شوند.

برای کاربردهای معین، کویل‌ها باید طوری طراحی شوند که پدیده "لایه شدن هوا" (Stratification) در آنها اتفاق نیفتد. "لایه شدن" بدین معنی است که ممکن است بخشی از هوای عبوری از روی کویل از لایه‌های بالاتر هوا بیشتر گرم شود.

کویل‌هایی که منحصراً برای کار در دماهای بالای نقطه انجماد مورد استفاده قرار می‌گیرند ممکن است از نظر ساختمانی ارزان‌تر از کویل‌های طرح شده برای شرایط انجماد باشند.

کویل‌های ضد انجماد (Nonfreeze Coils) تقریباً همیشه در هوای خارج به کار می‌روند. این کویل‌ها طوری ساخته می‌شوند که چگالیده (آب حاصل از تقطیر) قبل از کاهش دما به نقطه انجماد، از کویل خارج شود. همچنین نوع دیگری از کویل‌های ضد انجماد ساخته شده‌اند که از تشکیل یخ روی جدار خارجی کویل جلوگیری می‌کنند (شکل ۳۷-۱). خم U شکل این کویل‌ها (شکل ۳۸-۱) دارای سپری است که تنش اضافی کویل را می‌گیرد. همچنان که فشار یخ بر بدنه کویل افزایش می‌یابد ورق میانی این سپرها پاره می‌شود تا تنش اضافی را رها کند. تعداد ورق‌های میانی که پاره می‌شوند بستگی به شدت فشار یخ دارد.

○ از آنجا که لوله‌کشی صحیح برای انتقال چگالیده به بیرون و اجتناب از هواگرفتن کویل‌ها حائز اهمیت است، باید نسبت به اخراج سریع چگالیده از پیش‌گرمکن توجه خاص مبذول گردد.

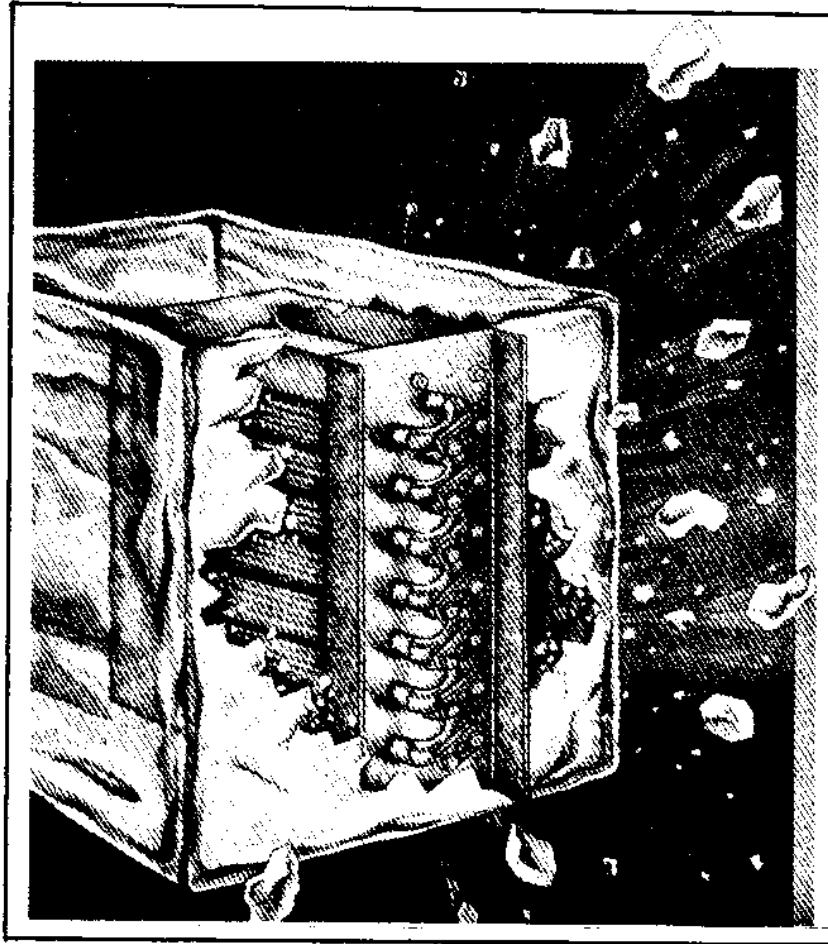
○ جایی که دما به طور خودکار کنترل می‌شود، گرمکنها معمولاً در فشارهای بخار کمتر از ۱۰ پاوند کار می‌کنند. اما گرمکنهای سبک وزن برای بخار فشار قوی ساخته می‌شوند، مخصوصاً برای دستگاه‌های صنعتی که با بخار فشار قوی کار می‌کنند. این امر موجب می‌شود که گرمایش فضا مقصدانه‌تر باشد.

○ برای جلوگیری از ایجاد تنش‌های بیش از حد تحمل کویل‌های جدید باید پیش‌بینی‌های لازم برای پدیده انبساط صورت گیرند، و اهمیت این موضوع با بالا رفتن فشار بخار، بیشتر می‌شود.

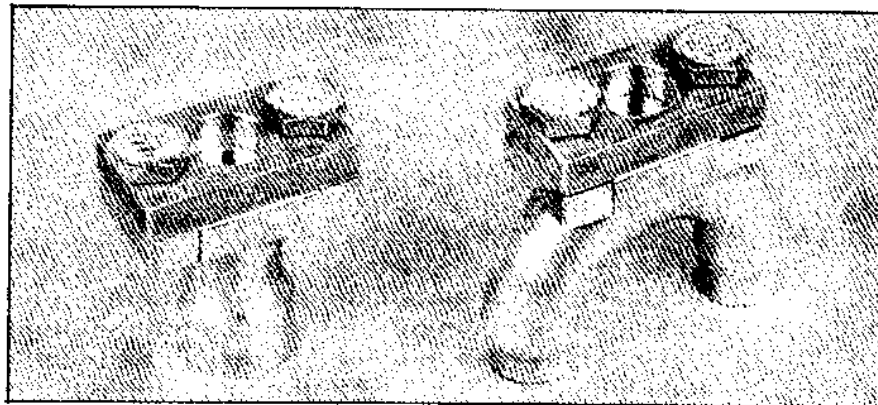
برای گرمکنهایی که در هوای بیرون کار می‌کنند، حتی نوع ضد انجماد، حفظ فشار بخار تحت هر شرایطی واجد اهمیت بسیار است. وقتی هوای زیر صفر بیرون، از میان کویل عبور می‌کند، حتی پنج دقیقه زمان برای پایین آمدن فشار بخار و تقطیر آن کافی است که این موجب ترکیدن لوله‌ها در گرمکن می‌شود.

● نگهداری کویل

به مبحث کویلها مراجعه کنید.



شکل ۳۷-۱: یک نوع کویل ضد انجماد که از تشکیل یخ روی جدار خارجی اش ممانعت می‌شود.



شکل ۳۸-۱: خم لاشکل کویل ضد انجماد

● آبگرمکنها

معمولاً دو نوع آبگرمکن بخاری مورد استفاده قرار می‌گیرند:

۱) یکی نوع پوسته و لوله‌ای است. بخار معمولاً از پوسته و آب از لوله‌ها عبور می‌کند. وقتی این گرمکنها در مدار بسته آب مورد استفاده قرار می‌گیرند و آب تصفیه شده است، توجه اصلی باید معطوف نشت‌یابی و ترمیم آن باشد. وقتی آب گذر کننده از گرمکن در مدار باز مورد استفاده قرار گیرد، پیشنهاد می‌شود که در هر فصل مدار آب در گرمکن تمیز گردد.

کنترل دمای آب خروجی از این نوع گرمکن معمولاً با تنظیم دبی بخار ورودی انجام می‌گیرد. اما در بعضی موارد ممکن است برای کنترل دمای آب، مقداری از آن را بدون ورود به گرمکن، کنارگذر (بای پاس) کنند. به هر حال شاید شرایط کار، شخص اپراتور را در گزینش نوع کنترل مورد نیاز راهنمایی کند.

۲) در نوع دیگر آبگرمکن بخاری، بخار فشار ضعیف مستقیماً با آب تماس می‌یابد. نگهداری این آبگرمکن معمولی است، جز اینکه شیرهای کنترل بخار ورودی باید در شرایط مطلوب نگهداری شوند. وقتی آب در گرمکن جریان ندارد، برای اجتناب از ایجاد مدار باز در خط بخار، باید این خط بسته شود.

۳) گرمکنهای الکتریکی برای گرم کردن هوا یا آب طراحی می‌شوند. در هر دو مورد باید قبل از برقراری جریان برق، جریان آب برقرار شده باشد.

۴) در مورد گرمکنهای هوای لازم است قبل از روشن شدن گرمکن، جریان هوا برقرار شده باشد، که این امر معمولاً با همبند کردن (Interlock) موتور بادزن و مدار برق گرمکن انجام می‌گیرد.

۵) نگهداری شامل تمیز کردن ایمانهای گرمکن، مراقبت از اتصالات و قطعات رله که در وضعیت خوبی باشند، و تعویض ایمانهای سوخته است.

۶) ظرفیت یک گرمکن تابعی از ولتاژ است. ولتاژ بالا موجب سوختن فیوز یا خاموش شدن دستگاه توسط کلید حد دمای بالا می‌شود. ولتاژ پایین ظرفیت دستگاه را کاهش می‌دهد.

۷) آبگرمکنهای الکتریکی معمولاً دارای ایمان مستغرق می‌باشند. گاهی کنترل گرمکن را می‌توان به طور الکتریکی با پمپ گردش آب همبند کرد. در موارد دیگر، ممکن است لازم باشد برای کنترل جریان برق ورودی به گرمکن از کلید مجهز به شناور استفاده شود.

۸) کنترلهای تمام گرمکنها باید هر سه ماه یک بار از نظر نحوه عملکرد و تنظیمات مورد بررسی قرار

گیرند.

□ پمپهای گرما

پمپ گرمایی یک سیستم قابل تبدیل گرمایشی-سرمایشی است. در یک سیکل معمولی تبرید با استفاده از یک شیر چهار راهه (Four-Way Valve) مخصوص، به اقتضای فصل اوپراتور به کندانسور و بالعکس تبدیل می‌شوند (شکل ۳۹-۱). بنابراین روش نگهداری همانی است که قبلاً درباره کمپرسور، کندانسور، و کویلها ذکر شد.

○ بازرسی دوره‌ای و نگهداری صحیح، کارکرد طولانی و بدون اشکال پمپ گرمایی را تضمین می‌کنند. ذیلاً چند توصیه در این مورد ذکر می‌شوند:

۱- مهم‌ترین کار در امر نگهداری، بازرسی منظم کویلی است که در هوای آزاد قرار می‌گیرد. چون رطوبت هوای سردی که از روی کویل عبور می‌کند توسط آن جذب می‌شود، مقدار زیادی برفک روی کویل ایجاد می‌گردد. این برفک با تبدیل منظم مدار سیکل تبرید و عبور گاز داغ می‌برد از کویل، بر طرف می‌شود. باید مراقبت شود که عمل برفک‌زدایی (Defrost) به سرعت و به طور مؤثر انجام گیرد. برفک‌زدایی ضعیف ممکن است ناشی از عیب یا خرابی یکی از این عوامل باشد: تایمر، ترموستات برفک‌زدایی (Thermostat Defrost)، شیر تبدیل سیکل تبرید، رله برفک‌زدایی، یا تأثیر باد.

۲- شیر یکطرفه‌ای (Check Valve) که معمولاً در سیستم پمپ گرمایی مورد استفاده قرار می‌گیرد، وقتی جریان در یک جهت باشد، می‌برد را به زور از شیر انبساط عبور می‌دهد، و زمانی که جریان در جهت مخالف است، می‌برد را از خط کنارگذر (بای پاس) شیر انبساط عبور می‌دهد. یک نشت ناچیز در شیر یکطرفه سبب افت دما در آن می‌شود.

○ چنانچه شیر در حالت باز گیر کند و بسته نشود، می‌برد به کمپرسور باز می‌گردد و نتیجه آن بالا رفتن فشار معکوس است.

○ اگر شیر در حالت بسته گیر کند و باز نشود، موجب باقی ماندن می‌برد در کویل کندانسور می‌شود که نتیجه آن افزایش فشار خروجی و کاهش فشار مکش است.

○ قبل از تعویض شیر یکطرفه باید پمپ گرمایی را تخلیه کرد.

۳- شیر تبدیل (Reversing Valve) یک شیر مغناطیس چهار راهه است که وقتی از کویل مغناطیسی آن برق عبور کند جریان گاز را از کویل‌های واقع در داخل و خارج ساختمان معکوس می‌کند. از شیر در وضعیت "گرم" جریان برق عبور می‌کند و در وضعیت "سرم" برقی قطع است.

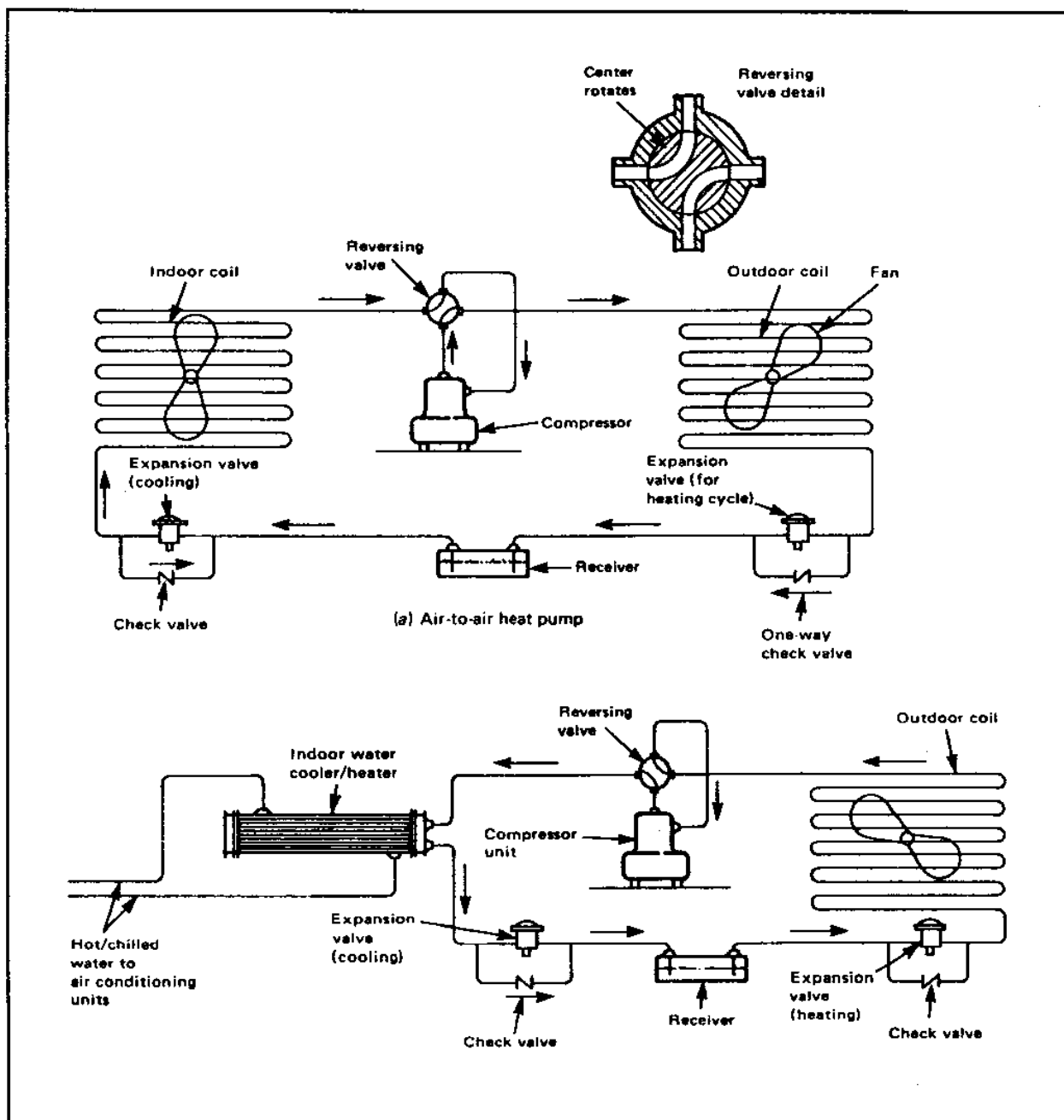
○ یک کویل مغناطیسی معیوب سبب می‌شود که شیر عمل نکند و در وضعیت "سرم" قرار گیرد. شیر

خراب باید عوض شود و قابل تعمیر نیست.

۴- تعویض فیلتر هوا با یک فیلتر نو با همان اندازه، چنانچه حداقل سالی چهار بار صورت بگیرد، حداکثر بازده و گردش هوا را تضمین می‌کند.

○ بازدید فیلترها هر دو ماه یکبار یا در فواصل زمانی لازم باید انجام گیرد.

○ اگر فیلترها زیاد کثیف نشده‌اند می‌توان آنها را با جارو برقی یا تکاندن تمیز کرد. بعد باید فیلترها طوری سر جای خود نصب شوند که سمت کثیف‌تر آنها رو به جریان هوای برگشت باشد. این فیلترها در



شکل ۳۹-۱: شماتیک سیستم پمپ گرما

مسیر هوای برگشت نصب می شوند.

- ۵- سطح کویل‌های داخل و خارج ساختمان باید بازرسی شوند. در صورتی که کثیف باشند می توان کثافات روی سطوح را با برس و کثافات بین فینها را با جارو برقی تمیز کرد.
○ کویل‌های بیرونی را می توان با آب، هوای پر فشار و یا برس زدن تمیز کرد.
- ۶- باید لوله کشی مبرّد برای یافتن نشت بازدید شود.
○ از طریق بازرسی اطمینان حاصل گردد که لوله ها هیچ ارتعاش و لرزشی که موجب سایش سطح آنها می شود، نداشته باشند.
- ۷- لوله تخلیه چگالیده کویل داخل ساختمان بازدید و تمیز شود.
- ۸- تمام سیم کشیها از نظر فساد و همه اتصالات الکتریکی از جهت استحکام و خوردگی بازرسی شوند.
- ۹- تسمه محرک بادزن در قسمت داخلی پمپ گرمایی بررسی شده و سفتی آن به اندازه مناسب تنظیم شود.
- ۱۰- چگونگی نصب قسمتهای داخلی و بیرونی دستگاه بررسی شود.
- ۱۱- ترموستات برفک زدایی از نظر صحت، استحکام و تمیزی اتصال به لوله بررسی شود.
- ۱۲- اتصالات الکتریکی گرمکنهای کارتر روغن (Crankcase) هنگامی که برق در آنها جریان دارد مورد بررسی قرار گیرند.

□ رطوبت‌زن‌ها و رطوبت‌گیرها

رطوبت‌زن‌ها و رطوبت‌گیرها میزان رطوبت هوا را کنترل می‌کنند. این واحدها از نظر شکل ظاهر شبیه هم هستند اما به لحاظ مقدار پاشش آب، سرعت هوا و سایر جزئیات متفاوتند.

انواع زیادی از رطوبت‌زن‌ها موجودند که کار رطوبت‌زنی (و سرمایش تبخیری) را انجام می‌دهند:

- ۱- آیفشان در دستگاه هواساز مرکزی؛
 - ۲- آیفشان در خروجی کانال هوا از طریق سرهای آپاش؛
 - ۳- وسایلی که در فضای مورد تهویه قرار می‌گیرند و آب را به صورت پودر به فضا می‌زنند؛
 - ۴- پاشش بخار؛
 - ۵- تشت‌های آب با کویل بخار یا گرمکن برقی؛
 - ۶- هرگونه دیگری از پاشش آب (یا آیفشان و کویل)
- شکل ۱-۴۰ چند نوع رطوبت‌زن را نشان می‌دهد.

رطوبت‌گیرها نیز در چهار نوع کلی موجودند:

۱- کویل (شکل ۱-۴۱-a)

۲- آیفشان (شکل ۱-۴۱-b)

۳- کویل و آیفشان

۴- شیمیایی

شکل ۱-۴۲ یک نوع رطوبت‌گیر شیمیایی جذبی موسوم به "لانه زنبوری" (Honeycomb) را نشان می‌دهد. چرخ لانه زنبوری از مواد جاذب الرطوبه ساخته شده است.

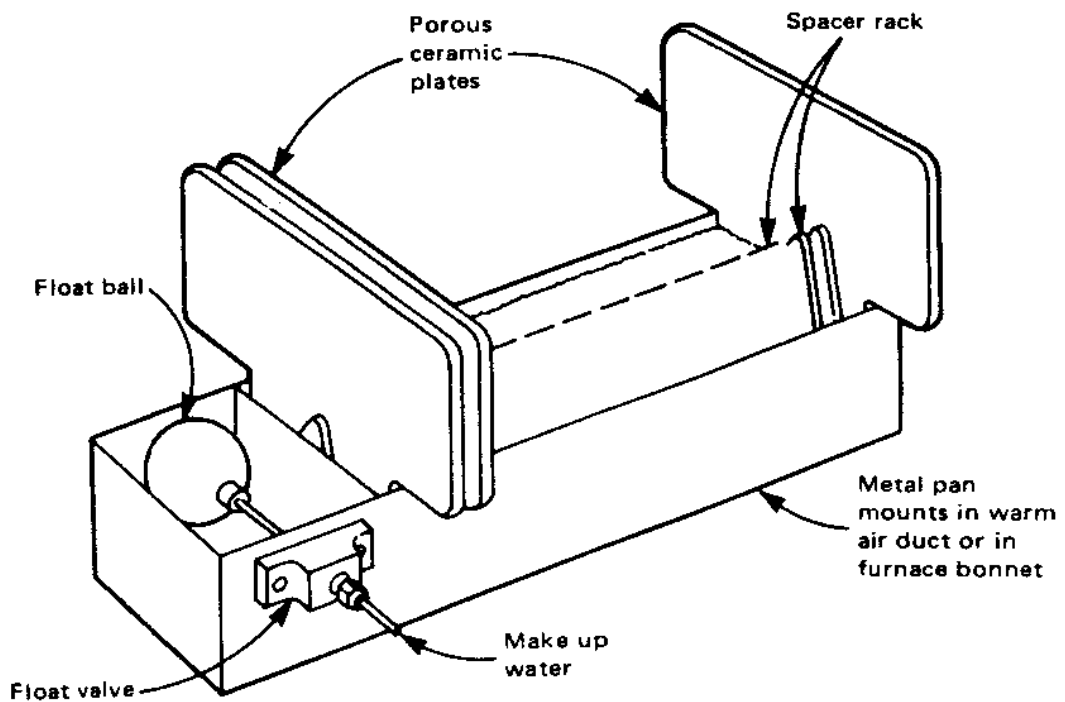
رطوبت‌گیری با سرد کردن هوا تا زیر دمای نقطه شبنم (شکل ۱-۴۲) یا جذب رطوبت هوا توسط مواد شیمیایی صورت می‌گیرد. برای کاهش هزینه‌ها و برقراری حداکثر بازده، باید طبق روش‌های زیر عمل کرد:

● نظافت و تمیزکاری

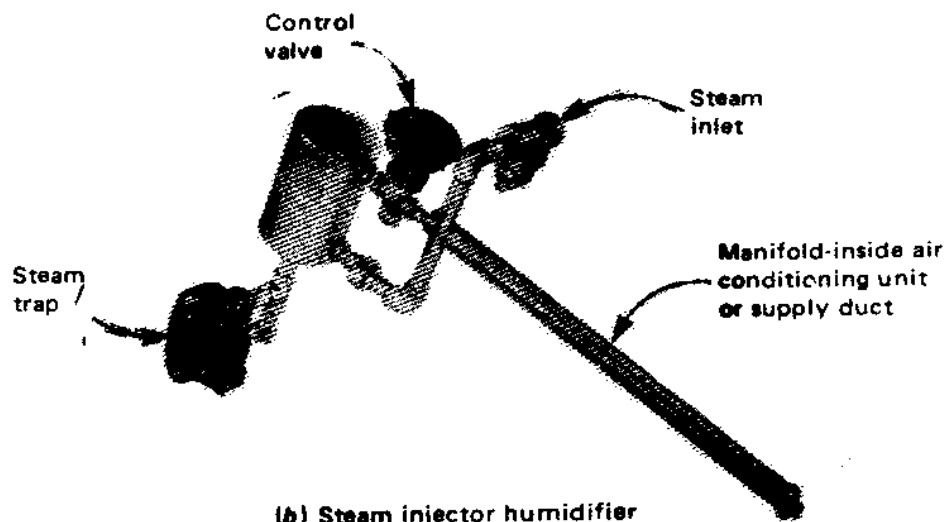
باید گرد و غبار و کثافات مطابق زمان‌بندی معین از روی دمپ‌های هوا، اجزاء بادزن، محفظه پاشش آب و دیفیوزر، کنترل‌ها، صافیها و قطره‌گیرها پاک شوند (شکل ۱-۴۳).

○ قطره‌گیرها با آب یا بخار پر فشار تمیز می‌شوند. می‌توان برای پاک کردن کثافات باقیمانده از برس سیمی استفاده کرد.

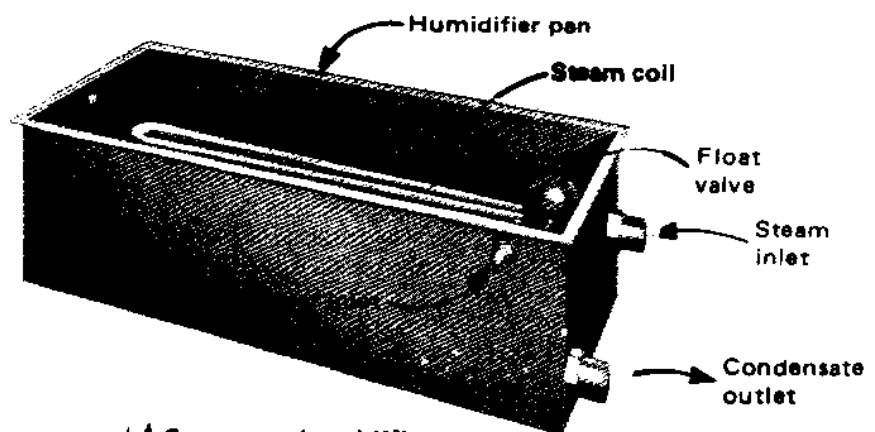
○ تمام اجزاء دستگاه باید از نظر زنگ‌زدگی و خوردگی بازرسی و عنداللزوم تمیز شوند.



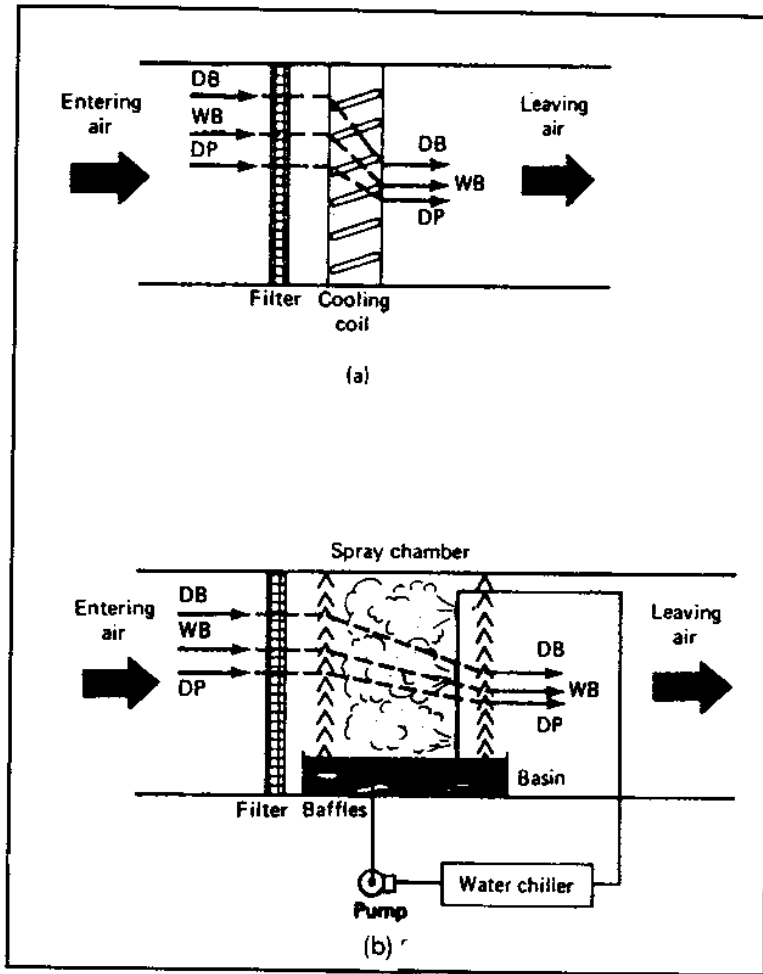
(a) Evaporative surface humidifier



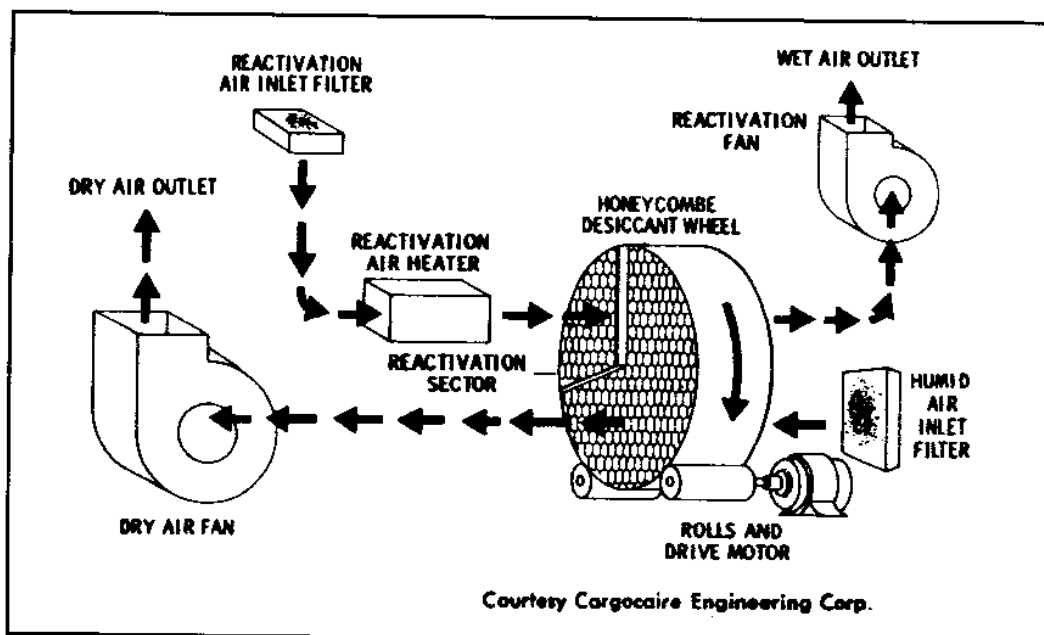
(b) Steam injector humidifier



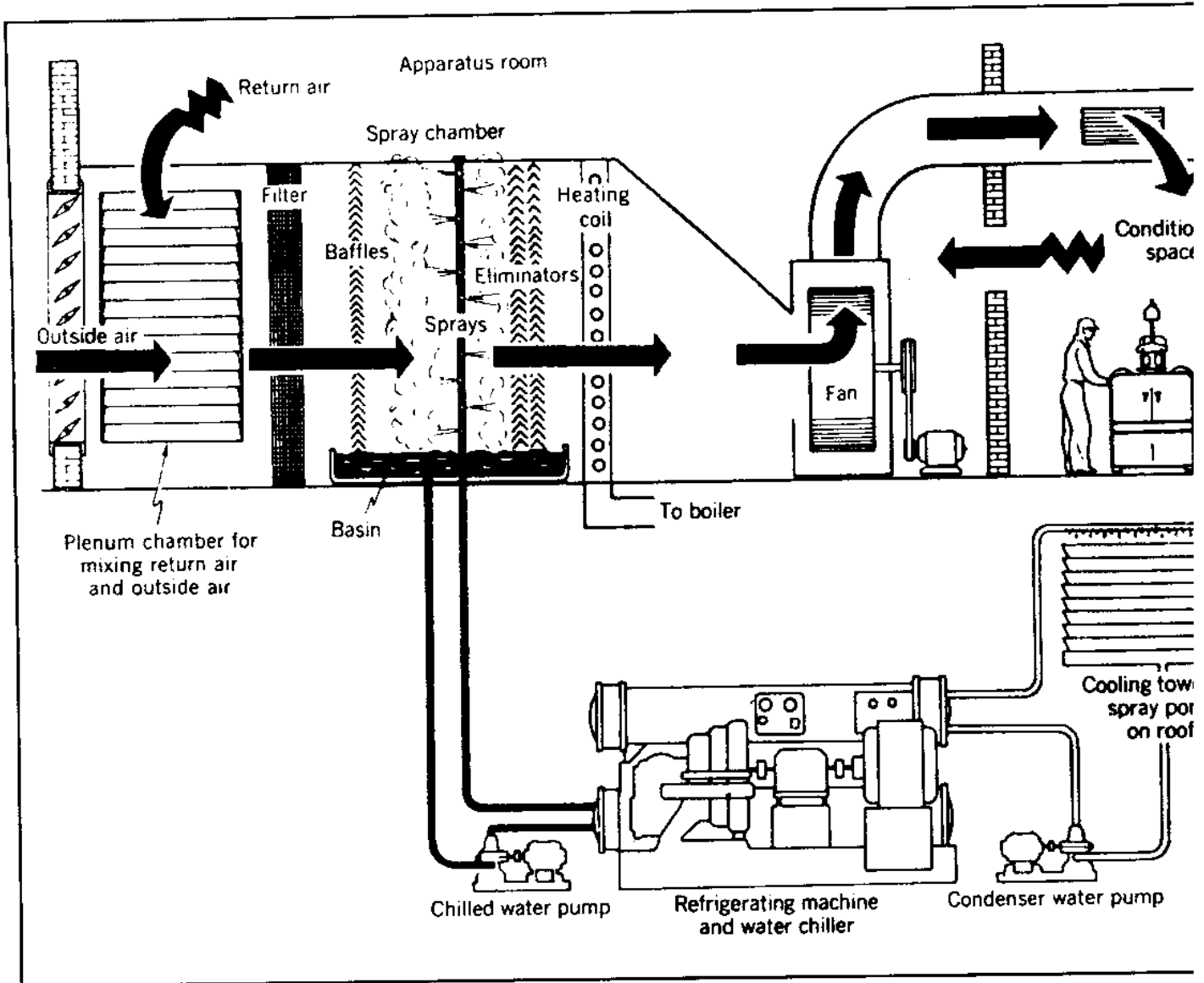
(c) Steam pan humidifier



شکل ۴۱-۱: فرایند رطوبت‌گیری توسط کویل (a) و آبفشان (b)؛ به تغییرات دمای خشک (DB: Dry Bulb)، دمای مرطوب (WB: Wet Bulb) و دمای شبنم هوا (DP: Dew Point) در گذر از کویل و محفظه پاشش توجه کنید.



شکل ۴۲-۱: اجزاء متشکله رطوبت‌گیر نوع لانه زنبوری



شکل ۲۳-۱: نمودار یک سیستم هواساز با سیستم رطوبت‌گیری از نوع پاششی (Spray)؛ به طوری که ملاحظه می‌شود آب سرد با دمایی پایین‌تر از نقطه شبنم هوای مورد تهویه، توسط دستگاه چیلر تهیه شده و به وسیله پمپ آب سرد (Chilled Water Pump) به محفظه پاشش (Spray Chamber) هواساز ارسال و به هوای جریان افشاندن شده و بدین ترتیب رطوبت اضافی هوا به میزان لازم از آن گرفته می‌شود. وجود قطره‌گیرها (Eliminators) از رانش ذرات آب توسط هوای جریانی جلوگیری می‌کند. چون در این فرایند هوا تا حدودی سرد می‌شود، کوئل گرمایی (Heating Coil) که پس از محفظه پاشش قرار دارد، هوا را تا حد مطلوب گرم می‌کند.

○ سطح کویل‌های باز گرمایش و کانال‌های ارسال هوا باید بازرسی و تمیز شوند.

● روانکاری

یاتاقانهای بادزن و موتور باید طبق دستورالعمل کارخانه سازنده روانکاری شوند.

● نگهداری کلی

○ موتور بادزن باید هر چند وقت یکبار (طبق دستورالعمل کارخانه سازنده) برای بازرسی یاتاقانهای موتور پایین آورده شود.

○ فواصل تیغه‌های بادزن باید تنظیم شوند.

○ سراسر دستگاه باید بازرسی شود تا اگر اتصالی شل شده باشد، محکم شود.

○ دستگاه باید از نظر "رانش ذرات آب به بیرون" (Carry-Over) بررسی شود. محدود کردن رانش ذرات

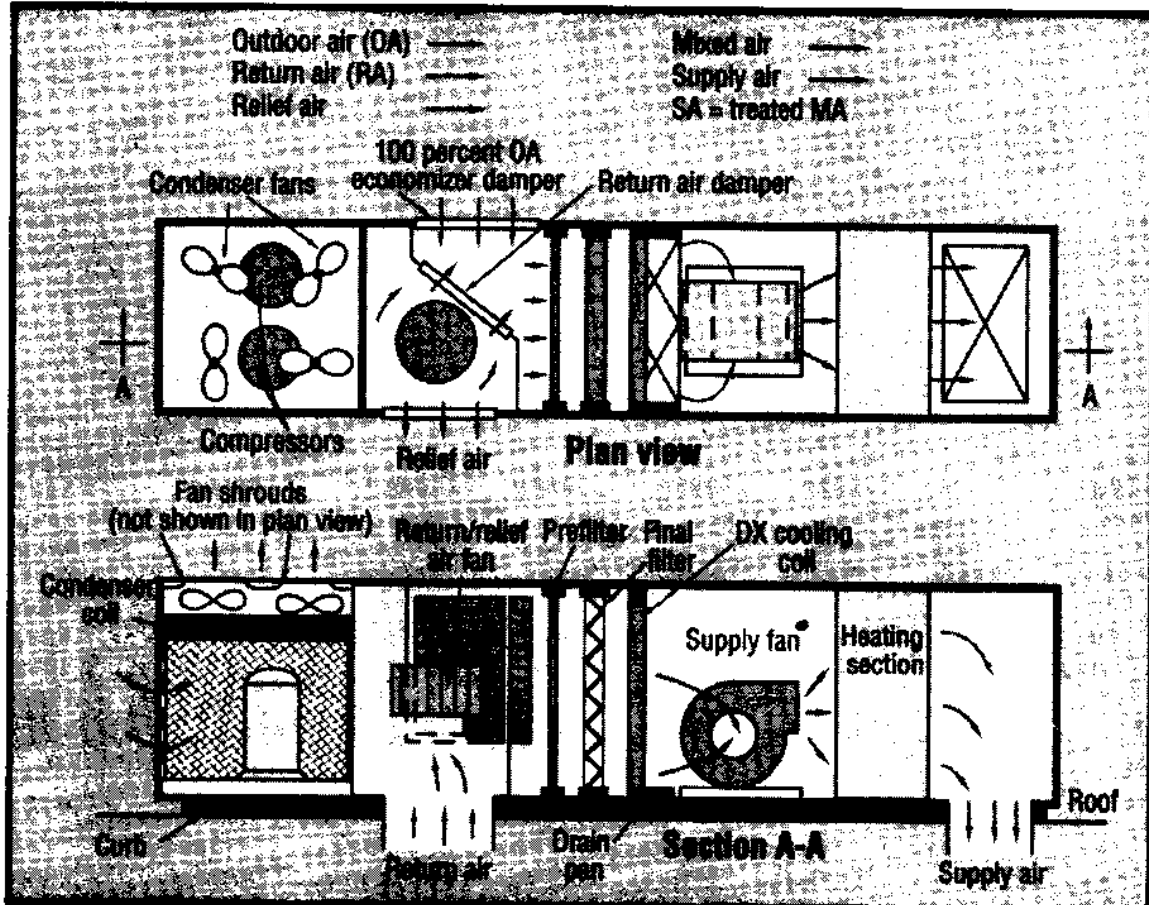
آب توسط جریان هوا را می‌توان با تنظیم فواصل تیغه‌های قطره‌گیر، اصلاح وضعیت دمپر، یا تغییر سرعت هوا انجام داد.

■ واحدهای پشت بامی

واحدهای پشت بامی دستگاههای سرمایش الکتریکی و گرمایش گازی هستند که برای نصب روی پشت بام طراحی شده‌اند (شکل ۱-۴۴) در صورت امکان، بهتر است برای امر بازرسی و تمیزکاری قسمتهای گرمایی و سرمایی آن به دستورالعمل کارخانه سازنده مراجعه شود. کار نگهداری شامل موارد زیر است:

● بازرسی

- قسمتهای گرمایی و سرمایی باید به طور منظم در فواصل زمانی معین واریسی شوند. اینکه فواصل زمانی چقدر باشد بستگی به کاربرد و محل نصب دستگاه دارد.
- ترموستات باید در فواصل زمانی معین امتحان شود.
- کندانسور، اوپراتور و فیلترها باید قبل از شروع فصل گرم بازدید و در فواصل زمانی معین در طول فصل بازرسی شوند. این فواصل زمانی بستگی به شرایط کار دارند.
- کویلها و فیلترها باید از نظر صدمات فیزیکی و چگونگی جریان هوا بازرسی شوند.



شکل ۱-۴۴: یک واحد پکیج پشت بامی هواخنک با سیستم انبساط مستقیم (DX)

○ بادزنهای کندانسور و اوپراتور باید از نظر خمیدگی تیغه‌ها، تراز بودن و فواصل آنها، با وسایل مخصوص بازرسی شوند.

○ تسمه محرک (Belt Drive) (در صورتی که از این نوع محرک استفاده می‌شود) باید از نظر فرسودگی، کشش و تراز بودن پولی بازرسی شود.

○ آزمایش شدت جریان و ولتاژ موتور باید انجام شود.

○ لرزه‌گیر و پایه موتور باید از نظر استحکام و سلامت عایق بازرسی شوند.

○ فرسودگی یا تاقانهای بادزن و موتور ممکن است با آمپرسنجی و گوش دادن به کار دستگاه یا چرخاندن با دست (وقتی دستگاه خاموش است) معلوم گردد.

○ پانلها و شبکه کانال باید از نظر وجود نشت بازرسی شوند.

○ سینی چگالیده (آبچکه) و خط تخلیه چگالیده باید بازرسی شوند که گرفتگی نداشته باشند.

○ شیشه رؤیت (سایت گلاس: Sight Glass) و رطوبت‌نما (Moisture Indicator) باید واریسی شوند.

○ در صورت امکان ادوات سنجش در سمتهای مکش و دهش هنگام کار دستگاه، بازخوانی شده و ارقام قرائت شده با داده‌های کارخانه سازنده مقایسه شوند.

○ انجام بازرسی پیش از فرا رسیدن فصل سرد و در طول این فصل ضروری است. مضاف بر اقلامی که در مورد قسمت‌های سرمایی دستگاه ذکر شد، اجزاء سیستم گرمایی آن نیز باید بازرسی شوند:

○ محفظه احتراق (و بادزن در صورت وجود)، اریفیسها (Orifices)، پیلوت (Pilot)، مشعلهای اصلی، مبدل‌های حرارتی، و دودکشها باید از نظر کثیف بودن، دوده گرفتن، وجود عیب یا خرابی، و تنظیم بودن مورد بازرسی قرار گیرند.

○ عملکرد پیلوت خودکار، شیرهای گاز، رگولاتور فشار، و سایر وسایل کنترل گرمایش (کلید فشار هوا، صددرصد بسته بودن شیرها، کنترل‌های بادزن و کنترل حد و غیره) باید مورد واریسی قرار گیرد.

○ تراز بودن مشعل با دودکشهای مبدل حرارتی باید بررسی شود.

○ چگونگی اشتعال از نظر صحیح بودن مخلوط سوخت و هوا بررسی شود.

● نظافت و تمیزکاری

○ اجزاء دستگاه باید در شروع فصل‌های گرم و سرد و همچنین در طول این فصول در زمانهای معین تمیز شوند تا از کارایی آنها اطمینان حاصل گردد.

○ کویل‌های کندانسور و اوپراتور باید در شروع فصل گرم و در فواصل زمانی معین در طول فصل، تمیز شوند. طول این فواصل زمانی بستگی به کاربرد و محل نصب تأسیسات دارد.

- کویل اوپراتور باید در شروع فصل سرد نیز تمیز شود.
- کثافات گرفته شده از هوا را می توان از توری واقع در ورودی هوا، سطح کویل، و چرخ بادزن و پوسته آن با استفاده از برس یا جارو برقی تمیز کرد. برای این کار ممکن است از هوای پر فشار یا گاز مبرّد استفاده شود.
- موتور کندانسوری که در داخل ساختمان نصب می گردد باید از هر گونه آلودگی سطحی پاک شده و سوراخهای تهویه نیز با هوای پر فشار یا جارو برقی تمیز شوند.
- فیلترهای سرعت بالا که قابل تمیز شدن هستند را باید در شروع فصول گرم و سرد و نیز در طول این فصلها حداقل یکبار از جایشان بیرون آورد و تمیز کرد. بازرسی دوره ای ممکن است بر لزوم افزایش دفعات تمیز کردن دلالت کند.
- کثافات جمع شده در فیلتر را می توان با آب یا بخار پر فشار تمیز کرد.
- چنانچه کثافات به سختی چسبیده باشند، باید فیلتر را در محلول صابون ملایم یا ماده پاک کننده غوطه ور ساخت (در این مورد به دستورالعمل کارخانه سازنده مراجعه شود). پس از خشک کردن فیلتر باید آن را به یک ماده چسبنده قابل انحلال در آب که توسط کارخانه سازنده فیلتر توصیه شده، آغشته کرد. بعد ماده چسبنده اضافی را پاک کرده و فیلتر را مجدداً سر جایش قرار داد.
- فیلترهای یکبار مصرف را هرگز نباید بیش از یکبار تمیز کرد، آن هم با تکاندن آرام یا جارو برقی. بعد فیلتر را باید چنان سر جایش گذاشت که سمت کثیف آن رو به جریان هوا باشد.
- خطوط تخلیه چگالیده و سینی چگالیده (آبچکه) را باید در شروع فصل گرم و بر حسب لزوم در دفعات بیشتری تمیز کرد.
- در فصل سرد باید مراقب بود که خط چگالیده کاملاً تخلیه شده و آبی در آن باقی نماند که یخ بزند. باید خط چگالیده را با خشک کردن کامل یا با استفاده از ضد یخ محافظت کرد.
- باید محفظه احتراق، پیلوت، مشعلهای اصلی، و عنداللزوم دودکش را تمیز کرد. برای تمیز کردن اجزاء قسمت گرمایی دستگاه ترجیحاً به دستورالعمل کارخانه سازنده مراجعه شود.

● روانکاری

موتورها و یاتاقانها را باید بر حسب کاربرد، در فواصل زمانی معین طبق دستورالعمل کارخانه سازنده روانکاری کرد.

■ واحدهای تهویه مطبوع اتاقی (کولر گازی)

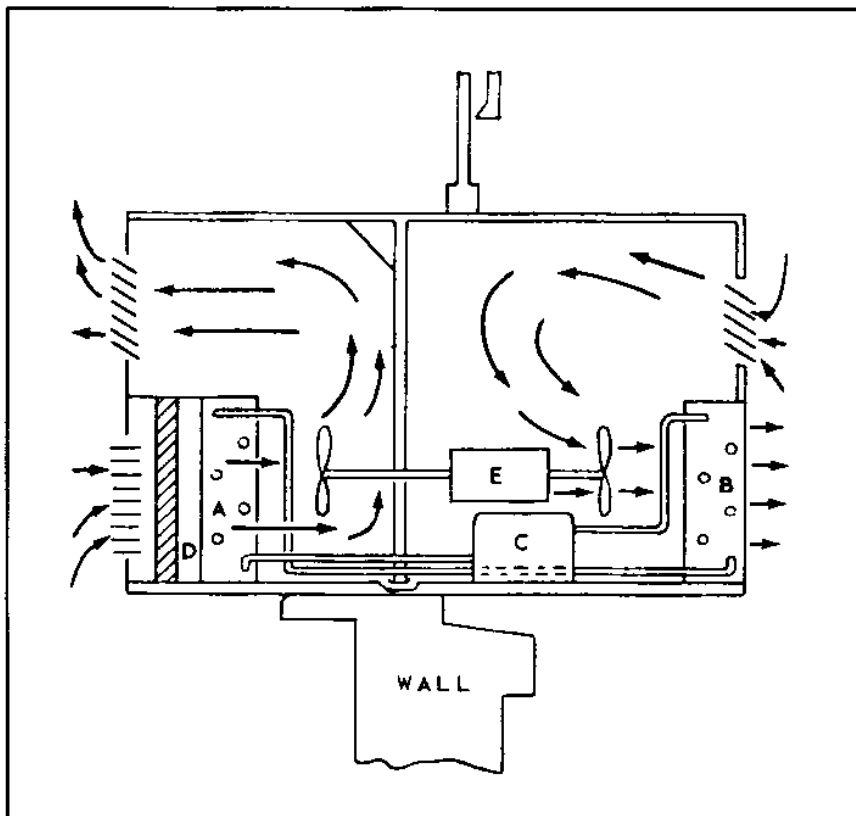
کولر گازی دستگاهی یکپارچه است که مخصوصاً برای اتاق یا جاهای کوچکی مثل آن طراحی شده است. این دستگاه از دو نقطه نظر از سایر دستگاههای تهویه مطبوع متمایز است؛ اولاً در زمره دستگاههای الکتریکی طبقه بندی می شود، و ثانیاً شمار زیادی از کارخانجات آن را تولید و عرضه می کنند (شکلهای ۱-۴۵ و ۱-۴۶).

● گونه ها

عمومی ترین نوع واحدهای تهویه مطبوع اتاقی، گونه ای است که کندانسور هوایی دارد. از آنجا که خنک شدن این کندانسور مستلزم ارتباط آزاد با هواست، معمول ترین محل نصب آن روی کف قرنیز پنجره است. مدل های دیگری هم که روی کف یا کنسول (Console) نصب می شوند، توسط بعضی کارخانجات ساخته شده اند.

● کاربرد

برای انتخاب یک دستگاه تهویه مطبوع اتاقی باید تمام عناصر بار سرمایی تابستانی منظور گردند.



شکل ۱-۴۵: کولر گازی به طور شماتیک: a-اوپراتور، b-کندانسور، c-موتور-کمپرسور d-صافی، e-موتور بادزن

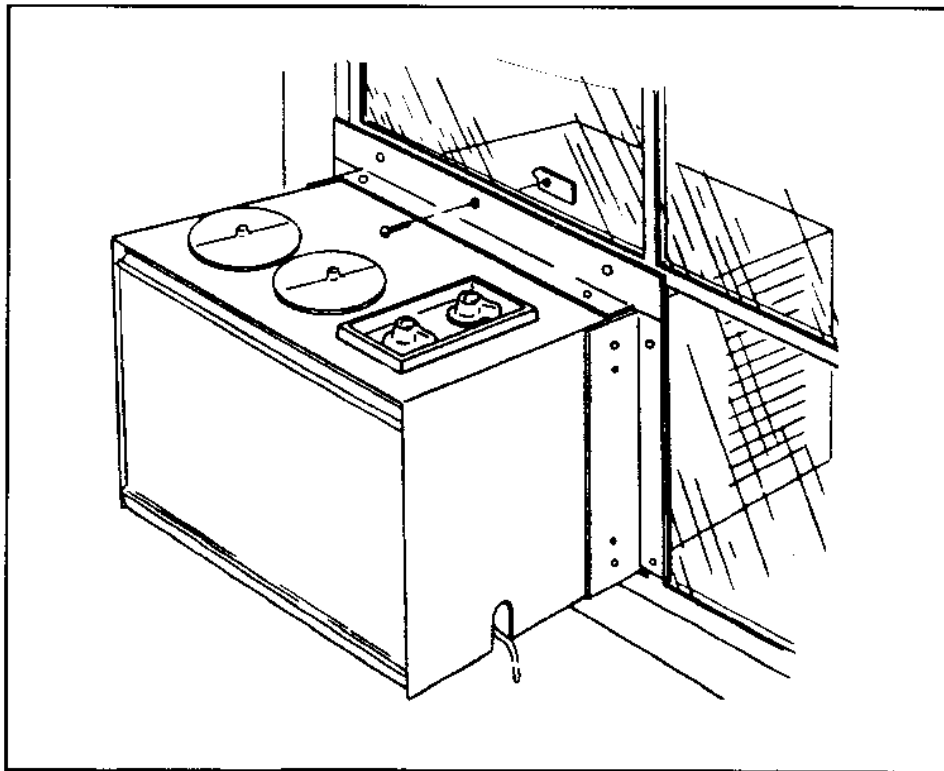
دستگاهی که در یک اتاق بسیار بزرگ یا اتاقی با بار سرمایی بیش از ظرفیت سرمایی دستگاه نصب می‌شود، کاملاً "غیر مؤثر خواهد بود.

این دستگاهها چنان طراحی شده‌اند که در شرایط آسایش معمولی، بین قسمتهای اوپراتور و کندانسور دستگاه، تعادل برقرار باشد.

○ حتی در شرایط هوای معتدل نباید انتظار داشت که دمای اتاق از حد دمای آسایش کمتر شود. همچنین، از آنجا که طراحی این دستگاهها بر اساس شرایطی صورت می‌گیرد که عمومیت بیشتری دارد، باید حداکثر دمای محیط خارج در محاسبات منظور گردد. ضروری است که ولتاژ مورد نیاز دستگاه موجود باشد.

○ تقریباً بدون استثنا سیم‌کشی و امکانات برقی موجود در ساختمانها برای بیش از یک یا دو واحد تهویه مطبوع اتاقی کفایت نمی‌کنند.

○ وجود منفذ در محیط اطراف دستگاه یا هر نقطه دیگری در اتاق، جداً روی بازده آن تأثیر می‌گذارد. بنابراین، باید منافذ اطراف محل نصب دستگاه در دیوار کاملاً و به طور تمیزی گرفته و هوابندی شوند (شکل ۴۷-۱).



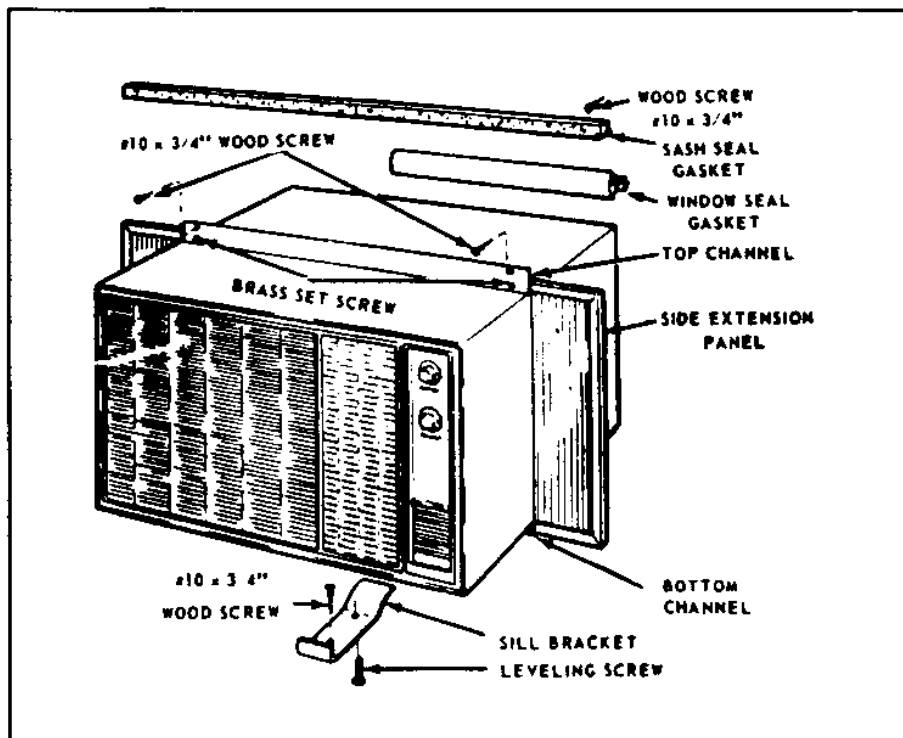
شکل ۴۶-۱: چگونگی نصب کولر گازی روی پنجره

● نگهداری

- جریان هوای آزاد در دستگاه نباید مختل شود.
- در طول فصل کار دستگاه باید فیلترها و کویل‌های آن تمیز نگهداشته شوند.
- شارژ گاز مبرّد به دستگاه اهمیت اساسی دارد.
- در هر فصل باید آزمایش نشت به دقت انجام گیرد.
- سینی چگالیده (آبچکه)، کویلها و تیغه‌های بادزن باید در هر فصل تمیز شوند.
- کابل و اتصالات برق دستگاه باید آزمایش شوند.
- اگر دستگاه به گرمکنهای تسمه‌ای (Strip Heaters) مجهز باشد، باید ولتاژ در محدوده تعیین شده توسط کارخانه سازنده باشد تا دستگاه درست کار کند.

● دستورالعمل درباره جزئیات

- کارخانجات سازنده دفترچه‌هایی را همراه دستگاه به خریدار می‌دهند که حاوی راهنمایی‌هایی درباره جزئیات دستگاه است و باید طبق آن عمل کرد.



شکل ۴۷-۱: کولرگازی و وسایل لازم برای درزبندی محل نصب آن روی پنجره

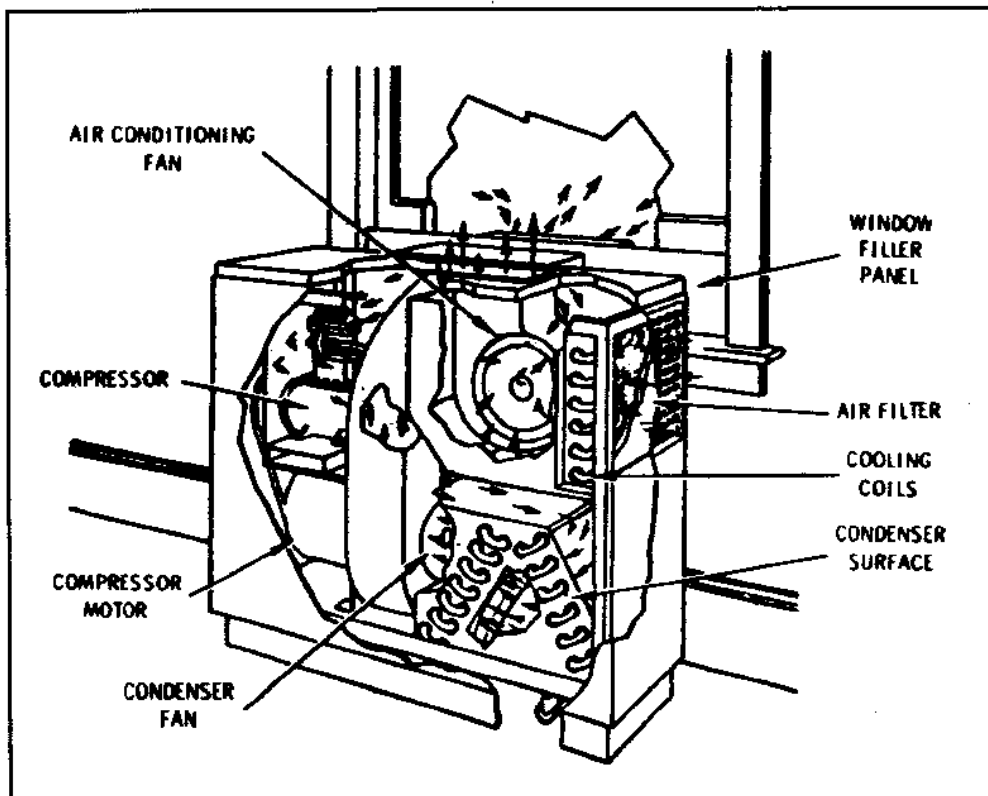
□ دستگاههای خودکفا

دستگاههای خودکفا یا واحدهای پکیج تهویه مطبوع نوعی از دستگاههای یکپارچه هستند. برخی فقط برای سرمایش تابستانی و بعضی برای سرمایش تابستانی و گرمایش زمستانی ساخته شده‌اند، که این نوع اخیر در منازل مسکونی کاربرد وسیعی دارد، اما ممکن است برای دفاتر، مغازه‌ها، انبارها و موارد دیگر نیز مناسب باشد.

این دستگاهها در دو نوع؛ با کندانسور هوایی یا کندانسور آبی ساخته می‌شوند. معمولاً "کندانسورهای هوایی در دستگاههای با ظرفیت بیش از ۶۰ تن تبرید به کار نمی‌روند. اما کندانسورهای آبی در دستگاههای تا ۱۲۰ تن نیز به کار می‌روند. آب خنک‌کننده کندانسورها ممکن است توسط برج خنک‌کن یا منابع دیگری مثل آب شهر تأمین شود.

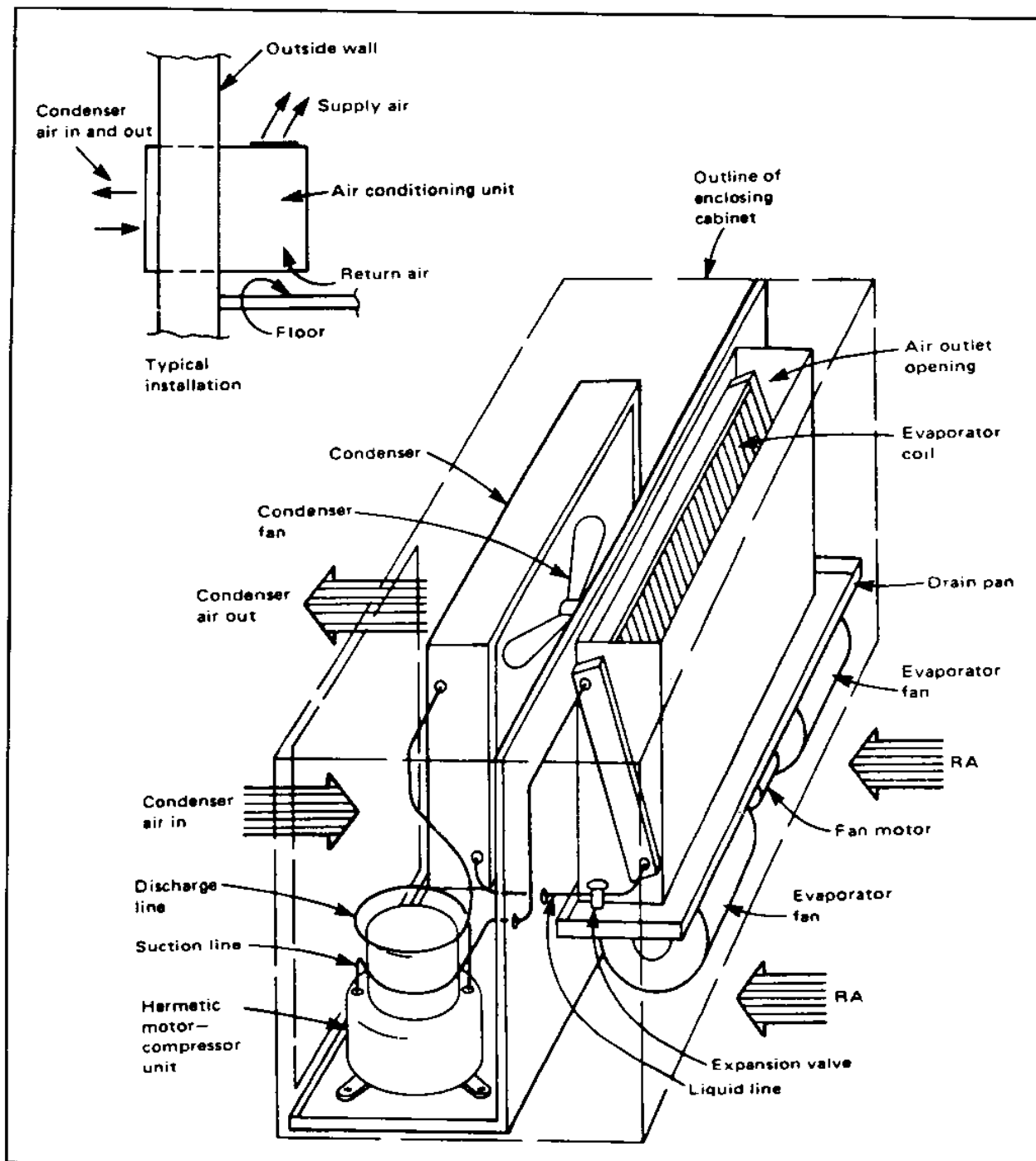
● کاربرد

دستگاههای خودکفا با ظرفیتهای از ۲۵ تا ۳۰ تن با ظاهری بسیار زیبا و دامنه وسیع کاربرد در دو نوع قابل جابه‌جایی (شکل ۴۸-۱) و ثابت (شکل ۴۹-۱)، موجودند. اندازه‌های بزرگتر این دستگاهها معمولاً برای کاربردهای صنعتی که صرفه‌جویی در فضا بیش از زیبایی ظاهری مورد نظر است، کاربرد دارند.



شکل ۴۸-۱: اجزاء داخلی دستگاه خودکفای تهویه مطبوع از نوع قابل جابه‌جایی

مزیت دستگاههای خودکفا، پایین بودن هزینه اولیه، سادگی نصب و کنترل بسیار دقیق است. این دستگاه دارای سیستم سرمایش انبساط مستقیم (Direct expansion) بوده و در آن بر اساس شرایط آسایش، بین قدرت هوادمی و ظرفیت سرمایش هماهنگی لازم وجود دارد. دستگاه باید با لحاظ کردن قیمت دستگاه و هزینه عملیاتی، برای پاسخگویی به بار کامل انتخاب شود.



شکل ۴۹-۱: یک نوع دستگاه خودکفای تهویه مطبوع از نوع ثابت

● نصب

دستگاههای پکیج تهویه مطبوع به لحاظ اینکه در فضای مسکونی نصب می‌شوند، ظاهری زیبا دارند. باز به همین دلیل طوری ساخته می‌شوند که حداقل "سطح صدا" را داشته باشند، عامل "سطح صدا" در تعیین محل استقرار و نصب دستگاه باید به دقت مورد توجه قرار گیرد. برای کار رضایتبخش دستگاه پکیج باید ولتاژ مورد نیاز در حداکثر توان آن تأمین شود. برق ورودی، قطر سیمها و سایر اجزاء الکتریکی دستگاه باید کاملاً مورد توجه باشند.

● نگهداری

- باید جریان هوا به طور کامل برقرار باشد.
- فیلترها باید منظم‌اً تمیز شوند.
- سینی‌های چگالیده (آبچکه)، کویلها و سایر اجزاء دستگاه باید در هر فصل تمیز شوند.
- مدار مبرّد باید کاملاً "کیپ و بدون منفذ بوده و شارژ مبرّد مطابق نیاز، برقرار باشد.
- نباید گذاشت کنترلها کثیف شوند.
- مشعل در سیستم گرمایش دستگاه باید آماده کار نگهداشته شود.

■ حفاظت در برابر یخ زدگی

● صدمه ناشی از یخ زدن

این صدمه از تشکیل یخ در داخل کویل، لوله، یا سایر محفظه‌ها ناشی می‌شود. یخ زدگی ممکن است در تجهیزاتی صورت گیرد که هنگام زمستان در فضای باز و معرض هوای آزاد قرار دارند. همچنین سمت فشار ضعیف دستگاه چیلر در هر زمان ممکن است یخ بزند.

● جلوگیری از یخ زدگی

روش معمول در جلوگیری از یخ زدگی در فصل زمستان بدین قرار است :

- ۱- تخلیه آب از تجهیزات آسیب‌پذیر؛
 - ۲- پایین آوردن نقطه انجماد با افزودن ضد یخ به آب در گردش؛
 - ۳- گرم کردن هوا تا دمایی بالای نقطه انجماد
- در طراحی تجهیزات تبرید باید توجه لازم به موارد زیر مبذول گردد :
- قبل از اینکه دستگاه به کار افتد، آب در آن گردش داشته باشد.
 - ادوات کنترل خودکار برای نگهداری دما در بالای نقطه انجماد پیش‌بینی شوند.
 - وسایل حساس به دما برای متوقف کردن فرایند تبرید (قبل از اینکه صدمه‌ای در اثر یخ زدگی وارد شود) در صورت عمل نکردن سایر وسایل کنترل، منظور گردند.
 - هر یک از وسایل کنترل به عنوان آخرین خط دفاعی تلفی شوند.
- هرگز نباید دستگاههایی را که در نتیجه عمل وسایل کنترل از کار افتاده‌اند، دوباره با زور به کار انداخت.
- علت پایین آمدن دما تا حدّ تحریک عامل کنترل باید کشف شده و قبل از به کار افتادن مجدد دستگاه، بر طرف شود.

● مواردی که باید مورد دقت و توجه قرار گیرند :

برای جلوگیری از یخ زدن باید به موارد زیر توجه خاص مبذول گردد :

- ۱- کویل‌های آب در هر جایی از مدار که در معرض هوای زیر صفر است؛
- ۲- کویل‌های گرمایی در هوای آزاد؛
- ۳- خطوط ارسال و تخلیه آب کندانسورهای تبخیری یا سایر تجهیزات واقع در فضای آزاد؛
- ۴- تشت زیرین کندانسور تبخیری، برج خنک‌کن و سایر دستگاههایی که در فضای آزاد قرار دارند؛
- ۵- کندانسورها، منابع انبساط و سایر تجهیزاتی که در فضاهای گرم نشده ساختمان قرار دارند؛

- ۶- تمام خطوط آبی که از فضاها ی گرم نشده یا فضای آزاد عبور می کنند؛
- ۷- پمپهای چاه و خطوط آب واقع در هوای آزاد؛
- ۸- خطوط هوای فشرده و موتورهای سیستم کنترل نیوماتیک در محل ورودی هوای آزاد؛
- ۹- قسمت سردکننده چیلرها از هر نوع وقتی آب یا محلول نمک را خنک می کنند.

● حفاظت کویل های آب

برای جلوگیری از یخ زدگی به کویل های پیش گرمکن زیاد نمی توان اطمینان کرد. چرا که به جریان مداوم بخار نیاز دارند و این را هم به ندرت می شود تضمین کرد. کاهش فشار برای مدت فقط دو یا سه دقیقه (مثلاً تمیز کردن دیگ) در هوای سرد ممکن است موجب یخ زدگی و خسارات مربوطه شود. برگشت دادن هوا به مقدار کافی و مخلوط کردن آن با هوای تازه قبل از رسیدن آن به کویل، موجب افزایش دمای هوا تا بالاتر از نقطه انجماد خواهد شد، که این روشی قابل اطمینان است. اما شرایط طرح به ندرت اجازه چنین کاری را می دهد.

افراد نگهدارنده سیستم باید امکان یخ زدگی تمام کویل های آب را مورد رسیدگی قرار داده و تمهیدات لازم را برای حفاظت اعمال کنند. برای دریافتن چگونگی کار به مبحث "کویلها" مراجعه شود.

● کویل های پیش گرمکن

پیشرفتهای طراحی در سالهای اخیر موجب عرضه کویل هایی شده است که چنانچه درست انتخاب و نصب شوند، برای هوای آزاد مناسبند.

○ کویل های ضد یخ ممکن است با تنظیم تدریجی مقدار بخار در یک محدوده منطقی امکان تنظیم بهتر شرایط هوا را فراهم آورند. اما در هوای خیلی سرد، میزان جریان بخار نباید از یک حداقلی کمتر شود.

○ تخلیه چگالیده باید کافی و مؤثر باشد.

○ فقط باید از تأسیسات لوله کشی صحیح و کارآمد استفاده شود.

○ بدیهی است که لوله های تخلیه چگالیده نباید از هوای آزاد عبور کنند.

● خطوط لوله آب واقع در هوای آزاد

○ تمام خطوط لوله آب واقع در هوای آزاد باید کاملاً تخلیه شوند.

○ خطوط لوله آبی که از کانال واقع در هوای آزاد عبور می کنند یا به طریقی در معرض هوای آزاد قرار

می گیرند باید تخلیه شوند.

● تشت زیرین کندانسور تبخیری

○ تشت زیرین کندانسور تبخیری، برج خنک کن و دستگاههایی از این قبیل که در فضای آزاد نصب

می‌شوند باید هنگام خاموش بودن دستگاه در فصل سرد تخلیه، نظافت، رنگ و سرویس شوند.

● کندانسور دستگاه چیلر، منابع انبساط و غیره

تمام ظروف محتوی آب، حتی اگر برای مدتی کوتاه در فضای سرد قرار گرفته باشند، باید در برابر یخ زدگی محافظت شوند. طرح سیستم ممکن است ایجاب کند که یک منبع انبساط در اتاقک روی بام قرار گیرد و خطوط لوله، منابع ذخیره، کندانسور دستگاه چیلر، یا وسایلی از این قبیل در فضاهای سرد نصب شوند، و همچنین هنگام عملیات ساختمانی ممکن است دستگاههایی در فضای آزاد قرار گیرند که در تمامی این موارد باید قواعد کلی حفاظت در برابر یخ زدگی معمول گردند.

● پمپهای چاه و خطوط آب

پمپهای چاه و خطوط آب که بالاتر از سطح زمین و در فضای سرد نصب می‌گردند باید برای زمستان آماده شوند.

اگر از پمپ در فصل سرد استفاده نمی‌شود باید به طرز صحیحی تخلیه و برای فصل کار بعدی آماده شود.

● خطوط هوای فشرده و موتورهای بادی

رطوبت ورودی به سیستم کنترل نیوماتیک، در داخل سیستم تقطیر شده و به نقطه‌ای که دارای کمترین فشار بخار است متمایل می‌شود.

رطوبت تمایل دارد که در هر خط لوله، دمپر، یا شیرهای موتوری واقع در فضای سرد جمع شود که این در صورت تداوم موجب یخ زدگی و ترکیدگی آنها می‌شود. این مشکل را می‌توان با تخلیه سیستم هوای فشرده در زمانهای معین برطرف کرد.

● قسمت سردکننده دستگاه چیلر

فقط پنج دقیقه بی‌توجهی کافی است که قسمت سردکننده دستگاه چیلر تخریب شود. هرگز نباید دستگاهی را که در نتیجه عمل وسایل کنترل از کار افتاده است، مجدداً با زور به کار انداخت.

برای تخلیه تمام ماده مبرد از یک کویل انباشته (مثلاً برای خاموشی دستگاه در زمستان)، باید کنترل‌های تنظیم‌کننده از کار انداخته شده و کمپرسور در دمای مکش پایین‌تر از حد معمول روشن شود. این کار خطر یخ زدن قسمت سردکننده را در بر داشته و باید به دقت انجام گیرد. چون وسایل کنترل در این هنگام قادر به حفاظت از دستگاه نیستند، شخص راهبر سیستم باید اطمینان حاصل کند که اوپراتور همیشه تحت بار کافی قرار دارد تا اثر تبرید را جبران کند.

آب سیستم باید در حال گردش نگهداشته شود.

- اگر چند کمپرسور به یک اواپراتور مشترک اتصال دارند، فقط یکی از آنها برای تخلیه مبرّد باید کار کند.
- اگر برای نگهداری دمای آب در بالای 36°F (2°C) بار آنقدرها نیست که یک کمپرسور مداوماً کار کند، باید کمپرسور متناوباً خاموش و روشن شود تا فرصت کافی برای افزایش دمای آب در فاصله خاموش و روشن شدن کمپرسور به وجود آید.
- راهبر تأسیسات قبل از تخلیه مبرّد باید در جریان جزئیات دستورالعمل قرار گیرد، مگر آنکه به روش کار وارد باشد.
- اصول کار در مورد چیلرهایی که آب نمک را خنک می‌کنند نیز همان است که ذکر شد. تنها فرق این است که دمای انجماد آب نمک پایین‌تر است.

□ آزمایش نشت

سیستمهایی که از مبردهای جدید بی خطر و با بازده بالا استفاده می کنند باید کاملاً بدون آب باشند. حتی وجود مقدار ناچیزی آب به صورت بخار کافی است که مبرد آلوده شده و قابلیت خوردگی پیدا کند. (در هنگام نصب سیستم تمام ذرات آب از سیستم تبرید تخلیه می شود.

○ مهندس راهبر سیستم باید هر هفته با نشت یابی دقیق و مرمت آن (در صورت وجود)، سیستم را کاملاً عاری از هوا یا رطوبت نگهدارد.

○ نشت یابی در سیستمهایی که در فشاری پایین تر از فشار جو کار می کنند یا از مبرد بدون بو استفاده می کنند دشوار است، و این حقیقت ایجاب می کند که در برنامه نگهداری سیستم، کار نشت یابی منظم در فواصل زمانی معین گنجانده شود. بدیهی است نقاط نشتی که یافت می شوند باید بلافاصله ترمیم شوند.

○ مؤثرترین روش نشت یابی که می توان مورد استفاده قرار داد استفاده از نشت یاب "هالاید" (Halide Detector) است. نشت یابی با روغن یا حباب صابون در اتصالات، فقط نشتی های بزرگ را آشکار می کند. اما این روش باید با استفاده از نشت یاب هالاید برای کشف نشتی های کوچک، تکمیل شود.

○ معمولاً دو نوع نشت یاب هالوژن مورد استفاده قرار می گیرند؛ یکی نشت یاب الکترونیک است که نمونه ای از هوا را از طریق یک لوله مکیده و آن را از روی ایمن حساس هالوژن عبور می دهد. وقتی نشت یاب از روی یک منفذ عبور کند، با ارسال سیگنالهای سمعی و بصری محل را مشخص می کند. دیگری مشعل هالاید است که از یک مخزن الکل یا پروپان و یک مشعل ویژه با ایمن مسی تشکیل شده است. یک لوله کاوشگر برای نمونه برداری از هوا مورد استفاده قرار می گیرد. از سوختن مقدار ناچیزی گاز هالوژن، نور سبز روشن یا سبز-آبی ساطع می شود.

از دو نوع نشت یاب مذکور، نوع الکترونیک حساس تر و برای آزمایش وسایل تهویه مطبوع ایده آل است. این تنها نوع نشت یابی است که باید برای کشف منافذ بسیار کوچک در سیستمهای تبرید جذبی مورد استفاده قرار گیرد.

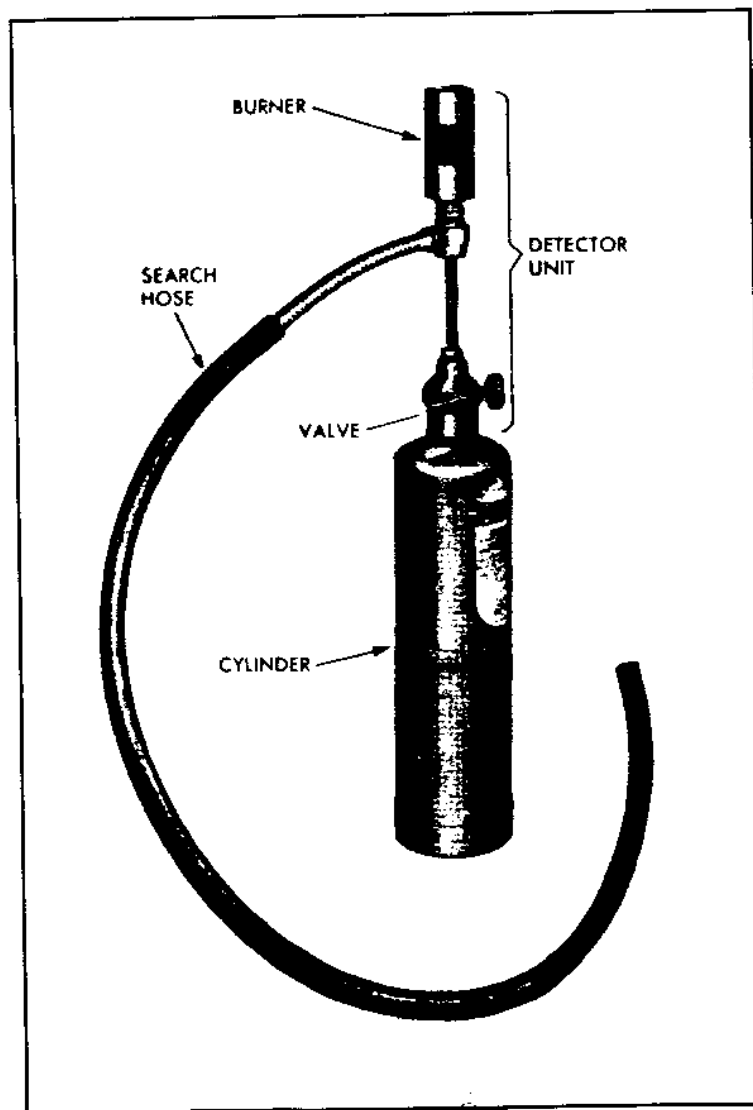
○ نشت یاب هالاید شامل یک مشعل، شیر سوزنی (Needle Valve)، لوله کاوشگر (Search Hose)، و دودکشی با یک صفحه واکنش مسی است (شکل ۵۰-۱). معمولاً دو نوع مشعل مورد استفاده قرار می گیرند؛ یک نوع با سوخت الکل، و دیگری با سوخت پروپان. شعله کاوشگر باید طوری تنظیم شود که بالای مخروط شعله همسطح یا کمی بالاتر از دودکش قرار گیرد. جهت آزمایش نشت، باید انتهای لوله کاوشگر در محل اتصال یا نقطه آزمایش قرار گرفته و شعله لامپ مشاهده شود. لوله کاوشگر مقدار ناچیزی

از هوا را به داخل مشعل می‌کشد، که در آنجا وجود هر مقدار مبرد موجب واکنش شیمیایی و آزادی اسیدها می‌شود و با رسیدن به صفحه مسی، رنگ شعله را تغییر می‌دهد. نشت کم، رنگ سبز ایجاد می‌کند و نشت زیاد، رنگ آبی روشن. برای هر مهندس نگهدار تأسیسات، داشتن یک مشعل نشت یاب ضروری است.

○ آزمایش هالاید را فقط در مواردی می‌توان به کار برد که مبرد از نوع هیدروکربنی بوده و فشار کافی در سیستم موجود باشد.

○ سیستمهای تبرید با کمپرسور پیستونی و مبرد هیدروکربنی را معمولاً می‌توان با فشار معمولی زمان خاموشی آزمایش کرد.

○ در سیستم تبرید فشار پایین، مثل چیلرهای با کمپرسور ساتتریفوژ یا چیلرهای جذبی، و یا سیستمهای پیستونی که هنوز با مبرد شارژ نشده باشند، لازم است که فشار افزایش یابد.



شکل ۵۰-۱: مشعل هالاید که برای نشت یابی مبردهای هیدروکربنی به کار می‌رود.

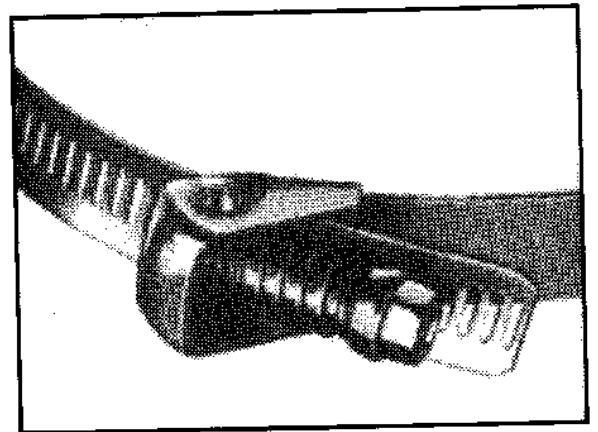
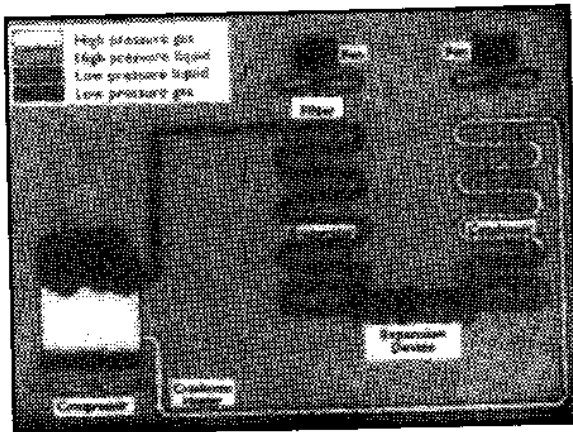
- فشار آزمایش باید در بالاترین میزان ممکن در محدوده کار دستگاه باشد.
- معمولاً سیستمهای پیستونی را می‌توان تا فشار ۱۵۰ Psi تحت فشار قرار داد.
- سیستمهای ساتریفوژ که برای مبردهای فشار پایین طراحی شده‌اند باید در فشاری پایین‌تر از فشار تنظیم شده روی شیر اطمینان‌کنندسور آزمایش شوند.
- سیستمهای جذبی که در فشاری پایین‌تر از جو کار می‌کنند باید با فشاری حدود ۱۵ Psi آزمایش شوند.
- طرح بعضی از دستگاهها ایجاب می‌کند که در قسمتهایی مثل کاسه نمد پمپ موقتاً از خط لوله‌های تعادل (Equalization Lines) استفاده شود.
- فشار لازم را باید ابتدا با تزریق یک مبرد هیدروکربنی چون R-12 تا حدی که فشار سیستم به ۳ تا ۵ psi برسد ایجاد نموده و سپس با تزریق یک گاز خشک خنثی مثل نیتروژن فشار را تا حد مطلوب بالا برد. هرگز نباید از هوا یا اکسیژن استفاده شود.
- افرادی که دستگاه را از نظر نشت آزمایش می‌کنند باید کاملاً با روشهای صحیح کار و وسایل مربوطه آشنایی داشته و هنگام استفاده از گازهای فشار بالا نکات ایمنی را رعایت کنند.
- اگر ترمیم محل نشت مستلزم تخلیه مبرد باشد، باید داخل سیستم توسط یک گاز خشک خنثی مثل نیتروژن حفاظت شود. این امر با تزریق مقدار کافی گاز نیتروژن جهت رساندن فشار داخل به حد فشار جو آغاز شده و با تزریق مقدار کمی از این گاز به هنگام عملیات ترمیم، ادامه می‌یابد.
- سیستمهایی که برای انجام یک تعمیر اساسی یا ترمیم محل نشت باز می‌شوند، باید قبل از بازگشت به سرویس، کاملاً خشک شوند که این امر معمولاً با استفاده از یک خشک‌کن شیمیایی به عنوان یک بخش دائم از تأسیسات یا فقط در چند ساعت اول بعد از بازگشت به سرویس انجام می‌گیرد.
- محرکها، اعم از تسمه‌ای و مستقیم، باید تراز باشند، و هر چه سرعت چرخش بیشتر باشد موضوع تراز بودن اهمیت بیشتری می‌یابد. بدیهی است که تراز بودن در دستگاههای ساتریفوژ با سرعت نسبتاً زیاد، بالاترین اهمیت را دارد.
- وقتی چیلر به کار می‌افتد، برخی از قسمتهای آن سردتر و بعضی گرم‌تر می‌شوند، لذا وقتی دستگاه تحت دماهای عملیاتی قرار دارد باید به درستی تراز باشد.
- روغنکاری برای هر وسیله مکانیکی ضروری است. از خصوصیات ذاتی دستگاههای تبرید، تمایل روغن به جذب مبرد هنگام خاموشی دستگاه و نتیجتاً رقیق شدن آن است.
- روشهای متنوعی برای اجتناب از وارد آمدن خسارت به قسمتهای روغنکاری شده هنگام راه‌اندازی،

توسط کارخانجات سازنده چیلر ارائه شده‌اند. چون خسارت ممکن است در چند ثانیه نخست راه‌اندازی وارد گردد، کار مطلوب این است که از جذب مبرد توسط روغن جلوگیری شود. در بسیاری از سیستمها برای گرم نگهداشتن مخزن روغن هنگام خاموشی دستگاه، از یک گرمکن کوچک الکتریکی استفاده می‌شود (شکل‌های ۱-۵۱، ۱-۵۲، ۱-۵۳). در سیستمهای دیگر، خصوصاً کمپرسورهای پیستونی، برای جلوگیری از جذب مبرد توسط روغن، دما یا فشار سمت فشار ضعیف را تنظیم می‌کنند، به طوری که مبرد همواره از مخزن روغن تخلیه شود. بعضی سیستمها نیز دارای وسایل جداکننده روغن و مبرد می‌باشند.

این خیلی مهم است که مهندس نگهدار سیستم به مقتضیات روغنکاری در شروع راه‌اندازی و هنگام کار سیستم طبق دستورالعملهای مربوطه، اشراف کامل داشته باشد.

● دستورالعمل جزئیات

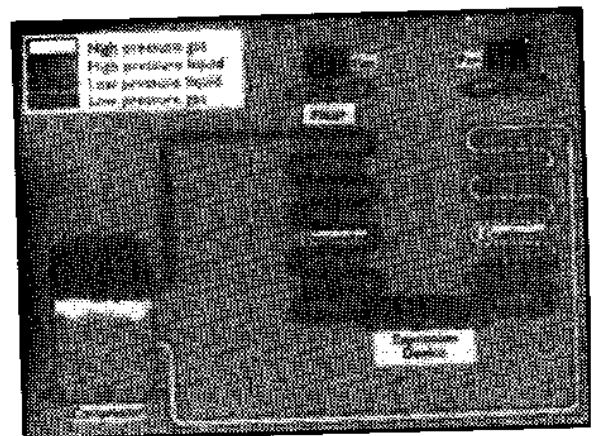
دفترچه دستورالعمل جزئیات که توسط کارخانه سازنده دستگاه ارائه می‌شود باید همواره به عنوان راهنما در امر نگهداری سیستم مورد استفاده قرار گیرد.



شکل ۱-۵۲: دما در کمپرسور و اوپراتور یکسان و برابر 76°F (25°C) است. فشار بخارها مختلف است و این موجب می‌شود که مبرد به کمپرسور راه یافته و با روغن مخلوط گردد.

۱-۵۱: کمربند گرم به دور کمپرسور بسته شده و ای روغن را در کارتر بالا برده است. این امر توانایی آن را در جذب و نگهداری مبرد کاهش می‌دهد.

شکل ۱-۵۳: سگک قابل تنظیم و محکم کمربند موجب می‌شود که براحتمی به دور کمپرسور بسته شود.



□ تصفیه آب

● مشکل

خسارات ناشی از آب در تجهیزات تهویه مطبوع یک مشکل همیشگی است که تنوع و دامنه گسترده‌ای دارد. آب بویژه اگر در یک مدار بسته گردش کند، مسئول رسوب‌گیری (موجب کاهش انتقال حرارت)، خوردگی (موجب خرابی تجهیزات)، رشد جلبک و ایجاد لجن (مزاحم کار دستگاه)، و سایش است، که هر مورد موجب افزایش غیر ضروری هزینه عملیاتی یا نگهداری و یا هر دو می‌شود. لذا این موضوع باید اکیداً مورد توجه مهندس نگهدار سیستم قرار گیرد.

● تعاریف

○ رسوب (Scale): چرمهایی که از کریستالیزاسیون یا ته‌نشینی نمکهای محلول در آب به وجود می‌آیند.

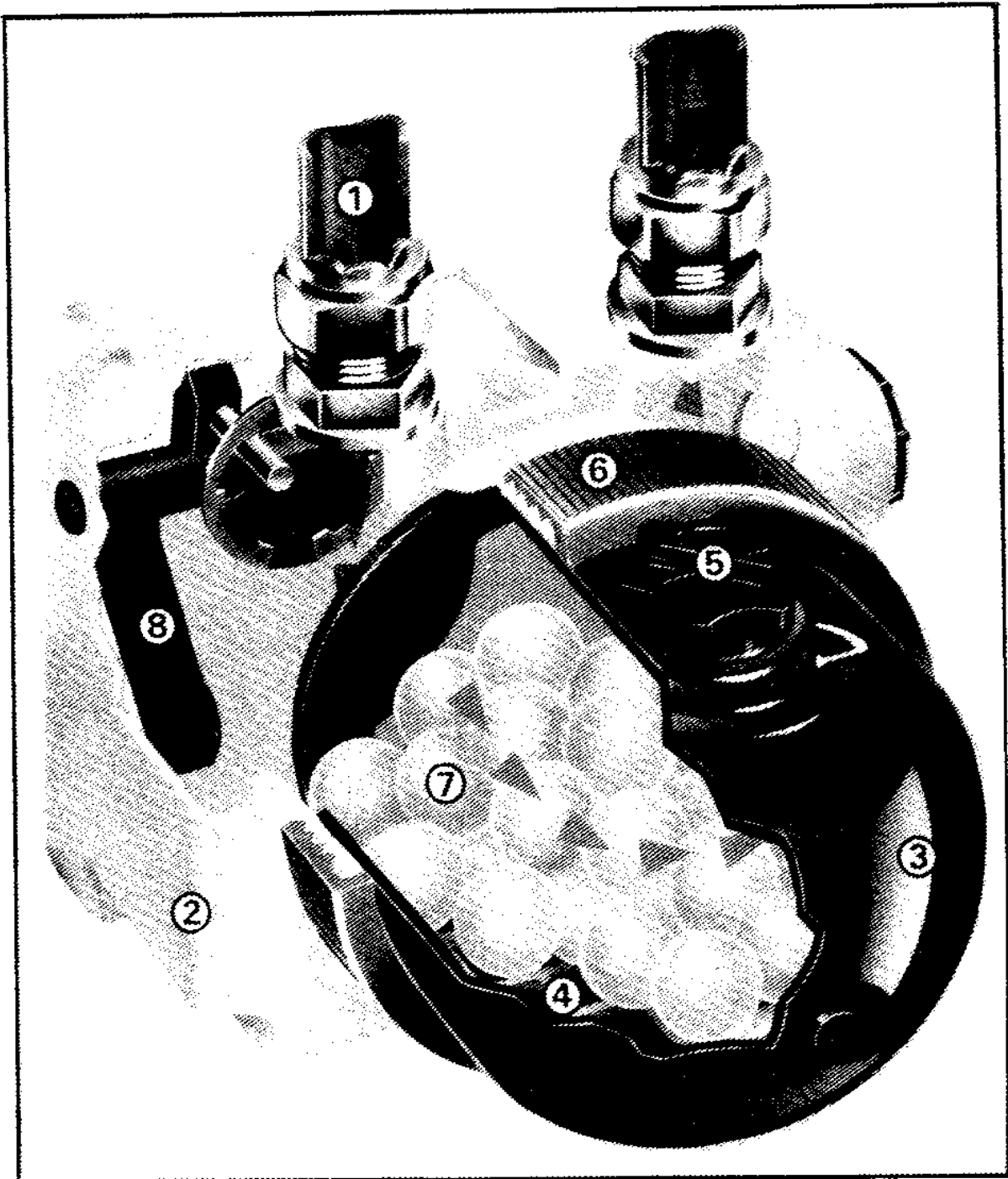
○ خوردگی (Corrosion): تجزیه فلز در اثر واکنش شیمیایی یا الکترولیتیک

○ سایش (Erosion): خوردگی سطح فلز بر اثر برخورد سریع آب جاری، بویژه آب حاوی حبابهای گاز و ذرات جامد معلق، یا حدوث متناوب کاویتاسیون

○ لجن (Slime) و جلبک (Algae): میکروارگانیسمهایی که قادرند به سرعت تکثیر شده و توده‌های



شکل ۵۴-۱: نمونه‌ای از دستگاههای جدید رسوب‌گیری از آب



شکل ۵۵-۱ جزئیات داخلی دستگاه تصفیه

- ۱- ورود آب از لوله اصلی آب
- ۲- پوسته بیرونی پلاستیکی (از جنس محکم)
- ۳- محفظه پلاستیکی گویها (از جنس نیمه شفاف)
- ۴- تقسیم‌کننده محفظه گویها
- ۵- درپوش سوراخ محفظه گویها (که از آنجا گویها تعویض می‌شوند).
- ۶- حلقه نگهدارنده محفظه گویها
- ۷- گویها
- ۸- مکانیزم خودکار قطع آب

بزرگی از مواد گیاهی به وجود آورند.

تصفیه آب برای سیستمهای تهویه مطبوع به همان اندازه دیگر اهمیت دارد. این مسئله برای سیستمهای گردش بسته و سیستمهای باز یا تک‌گذر (Once-Through) متفاوت است. همچنین به دلیل تنوع زیاد آبهای مورد استفاده در تجهیزات تهویه مطبوع ارائه یک دستورالعمل کلی برای تصفیه آب ممکن نیست. شکل ۱-۵۴ نمونه‌ای از جدیدترین دستگاههای رسوب‌گیری آب را نشان می‌دهد که در سیستمهای گرمایش و سرمایش کاربرد دارد.

جزئیات داخلی دستگاه نیز در شکل ۱-۵۵ مشاهده می‌شود. این دستگاه دارای محفظه‌ای است مملو از گویهای مخصوص. این گویها متشکلند از پوسته‌ای بسیار نازک حاوی سدیم، کلسیم، منیزیم و سیلیکات که بی‌بو و بدون طعم بوده و کاملاً بی‌ضررند. این دستگاه به آسانی در سر راه آب مصرفی و ترجیحاً قبل از نقطه اتصال لوله انشعابی به واحد مصرف مورد نظر نصب می‌شود و می‌توان یکی از آنها را برای رسوب‌زدایی تمام آب مصرفی یک خانه متوسط مورد استفاده قرار داد. آب از یک سر لوله وارد شده و پس از عبور از میان گویها تصفیه گردیده و از سر دیگر لوله خارج می‌شود. این گویها سالی یکبار تعویض می‌شوند.

در صورت بروز هرگونه اشکال در کار سیستمهای سرمایش می توان از جدول ۲-۱ برای عیب یابی و رفع عیب استفاده کرد.

جدول ۲-۱: راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش

نوع اشکال : کمپرسور راه نمی افتد		
علت احتمالی	رفع عیب	علامت
۱- قطع برق	۱- بررسی کنید آیا فیوز سوخته یا سیم قطع است.	۱- آزمایش مدار الکتریکی هیچ جریانی را در خط راه انداز موتور نشان نمی دهد.
۲- کلید قطع مدار باز است.	۲- مشخص کنید به چه علت کلید باز است. اگر همه چیز درست بود کلید را ببندید.	۲- آزمایش مدار الکتریکی هیچ جریانی را در خط راه انداز موتور نشان نمی دهد.
۳- فیوز سوخته است.	۳- فیوز را تعویض و بار موتور را بررسی کنید.	۳- آزمایش مدار الکتریکی عبور جریان را از خط راه اندازی نشان می دهد ولی از خط موتور فیوز خیر.
۴- ولتاژ پایین است.	۴- با ولت متر بررسی نموده با اداره برق تماس بگیرید.	۴- چراغ ولتاژ چشمک می زند ولی کاملاً روشن نمی شود.
۵- موتور سوخته است.	۵- تعمیر یا تعویض نمایید.	۵- ولتاژ کامل در ترمینالهای موتور وجود دارد اما موتور حرکت نمی کند.
۶- راه انداز موتور خراب است.	۶- تعمیر یا تعویض نمایید.	۶- آزمایش سوخته بودن سیم پیچ راه اندازی یا قطع کنتاکتها را نشان می دهد.

جدول ۱-۲ : راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

نوع اشکال : کمپرسور راه نمی افتد (ادامه)		
علت احتمالی	علامت	رفع عیب
<p>۷- مدار سیستمهای کنترل باز است :</p> <p>الف : دوگانگی کنترل فشار؛</p> <p>ب : خرابی کنترل روغن؛</p> <p>ج : اضافه بار حرارتی راه انداز موتور؛</p> <p>د : ترموستات برای سرمایش تنظیم نشده است؛</p> <p>ه : قطع مدار رله های اتصال دهنده.</p> <p>۸- کوپلینگ شکسته یا بریده شده است.</p> <p>۹- کمپرسور به علت قفل شدن یا خرابی مکانیزم آن بیخ زده است.</p> <p>۱۰- فشار مکش پایین تر از مقدار تنظیم شده برای قطع کردن کلید قطع فشار پایین است.</p> <p>۱۱- فشار دهش بالاتر از مقدار تنظیم شده برای قطع کردن کلید قطع فشار بالاست.</p>	<p>۷- رله راه انداز تحریک نمی شود.</p> <p>۸- موتور می چرخد ولی کمپرسور حرکت نمی کند.</p> <p>۹- کمپرسور عمل نمی کند.</p> <p>۱۰- کنتاکتهای کلید فشار پایین بازند. فشار تخلیه بالاتر از مقدار تنظیم شده جهت وصل است.</p> <p>۱۱- کنتاکتهای کلید فشار بالا بازند. فشار تخلیه بالاتر از میزان تنظیم شده جهت</p>	<p>۷- محل کنترل باز را مشخص کرده علت آن را بیابید و دستورالعمل مربوط به آن کنترل را مطالعه کنید.</p> <p>۸- تعمیر یا تعویض کنید. مجدداً به طور صحیح آن را متصل نمایید.</p> <p>۹- کمپرسور را تعمیر کلی کنید.</p> <p>۱۰- نقصان میبرد را بررسی نمایید. نشی را برطرف نموده و دوباره شارژ کنید.</p> <p>۱۱- آب خنک کننده کندانسور را بررسی کنید. معلوم کنید کندانسور کثیف است یا سیستم بیش</p>

جدول ۲-۱ : راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

نوع اشکال : سیکل‌های کوتاه کار کمپرسور		
علت احتمالی	رفع عیب	علامت
۱۲- کلید کنترل فشار روغن قطع کرده است.	از حد شارژ شده است.	وصل است.
۱- کنتاکت متناوب در مدار کنترل الکتریکی	۱-۲- سطح روغن، فشار روغن، سیم‌کشی و کنترل را بررسی کنید.	۱۲- سیستم با تنظیم مجدد کلید کنترل فشار روغن راه‌اندازی می‌شود.
۲- تنظیم کنترل تفاضلی فشار پایین خیلی نزدیک به هم انجام شده است.	۱- کنترل الکتریکی معیوب را تعمیر یا تعویض کنید.	۱- کارکرد معمولی ولی خاموش و روشن شدن زیاد است.
۳- شیر مغناطیسی قسمت مایع نشست می‌کند.	۲- کنترل تفاضلی را بر طبق شرایط صحیح کارکرد تنظیم نمایید.	۲- کارکرد معمولی ولی خاموش و روشن شدن زیاد است.
۴- اوپراتور کثیف یا بیخ زده است.	۳- تعمیر یا تعویض کنید.	۳- شیر مغناطیسی هنگام بسته شدن صدا می‌کند.
۵- تقطیر درست انجام نمی‌گیرد.	۴- اوپراتور را تمیز و یا دی‌فراست کنید. فیلترها و تسمه پروانه را بررسی نمایید.	۴- میزان جریان هوا کاهش یافته است: الف : فیلترهای هوا کثیفند. ب : تسمه پروانه با وزن پاره شده است. ج : کشش تسمه پروانه به طور صحیح تنظیم نشده است.
	۵- امکان وجود آب و اشکال در کندانسور تبخیری را بررسی کنید.	۵- فشار دمش خیلی بالاست.

جدول ۲-۱ : راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

نوع اشکال : سیکل‌های کوتاه کار کمپرسور (ادامه)

رفع عیب	علت احتمالی	علائم
<p>۶- میزد اضافی را خارج و یا گاز غیر قابل تقطیر را تخلیه نمایید.</p> <p>۷- محل نشت میزد را ترمیم نموده دوباره شارژ کنید.</p> <p>۸- شیر آب را تعمیر و یا تعویض کنید.</p> <p>۹- علت را یافته برطرف کنید.</p> <p>۱۰- صافی را تمیز کنید.</p> <p>۱۱- موتور را تعمیر یا تعویض نمایید.</p> <p>۱۲- لوله‌های کنده‌انسور را تمیز کنید.</p> <p>۱۳- عیب را یافته و برطرف کنید.</p> <p>الف : از آب پر کنید.</p>	<p>۶- شارژ بیش از حد میزد یا غیر قابل تقطیر بودن گاز</p> <p>۷- کمبود میزد</p> <p>۸- شیر تنظیم آب عمل نمی‌کند، کثیف است و یا دمای آب خیلی بالاست.</p> <p>۹- لوله آب مسدود شده است و یا فشار آب رفت خیلی پایین است.</p> <p>۱۰- صافی خط مایع مسدود است.</p> <p>۱۱- موتور اشکال دارد.</p> <p>۱۲- کنده‌انسور پرست - لوله‌ای کثیف است.</p> <p>۱۳- کارکرد همراهِ با اشکال کنده‌انسور تبخیری</p>	<p>۶- فشار دمخ خیلی بالاست.</p> <p>۷- کارکرد معمولی ولی قطع و وصل بیش از حد توسط کلید کنترل فشار پایین</p> <p>۸- فشار دمخ خیلی بالاست.</p> <p>۹- فشار دمخ خیلی بالاست.</p> <p>۱۰- فشار مکش خیلی پایین است و صافی برفک زده است.</p> <p>۱۱- موتور به سرعت خاموش و روشن می‌شود.</p> <p>۱۲- کمپرسور به وسیله کلید قطع فشار بالا از کار می‌افتد.</p> <p>۱۳- کمپرسور به وسیله کلید قطع فشار بالا از کار می‌افتد.</p> <p>الف : فقدان آب</p>

جدول ۲-۱ : راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

نوع اشکال : سیکل‌های کوتاه کار کمپرسور (ادامه)		
علت احتمالی	رفع عیب	علائم
اشکال : کمپرسور بلاانقطاع کار می‌کند		
۱- بار بیش از حد است.	۱- ممکن است میزان ورود و یا نفوذ هوای خارج به داخل فضای مورد سرمایش بیش از حد باشد. عایق‌کاری جدارها را بررسی کنید.	۱- دمای فضای مورد سرمایش زیاد است.
۲- کنترل ترموستات در دمای خیلی پایین صورت می‌گیرد.	۲- ترموستات را تنظیم یا تعمیر کنید.	۲- دمای فضای مورد تهویه پایین است.
۳- کنتاکتهای کنترل الکتریکی مدار راه‌انداز موتور چسبیده‌اند.	۳- کنترل را تعویض یا تعمیر کنید.	۳- دمای فضای مورد سرمایش پایین است.
۴- فقدان میگرد	۴- نشتی را رفع نموده دوباره شارژ کنید.	۴- در شیشه رؤیت حباب دیده می‌شود.
۵- شارژ زیاد میگرد	۵- میگرد اضافی را تخلیه یا منتقل کنید.	۵- فشار زیاد دهش
۶- سوپاپهای کمپرسور نشت می‌کنند.	۶- کمپرسور را تعمیر کلی نمایید.	۶- کمپرسور با صدا کار می‌کند و به گونه‌ای
	ب : افشانک‌ها را تمیز کنید.	ب : افشانک‌های آب مسدودند.
	ج : پمپ را تعمیر نمایید.	ج : پمپ آب کار نمی‌کند.
	د : کویل را تمیز کنید.	د : سطح کویل کثیف است.
	ه : رفع انسداد کنید.	ه : ورودی و یا خروجی هوا مسدود است.
	و : تعمیر کنید.	و : بادزن کار نمی‌کند.

جدول ۲-۱: راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

اشکال: کمپرسور بلاانقطاع کار می کند (ادامه)		
علت احتمالی	علائم	رفع عیب
۷- شیر مغناطیسی به دلیل چسبندگی باز مانده یا توسط میله بالابر باز نگهداشته شده است.	۷- فضای مورد تهویه بیش از حد سرد است. طور غیر طبیعی فشار مکش آن زیاد است. غیر طبیعی فشار دمزش آن پایین بوده یا به	۷- شیر را تعمیر کنید یا به وضعیت کار خودکار برگردانید.
اشکال: کمپرسور روشن کم می کند		
۱- مقدار روشن کم است.	۱- سطح روشن پایین است.	۱- به اندازه کافی روشن مناسب کمپرسور اضافه کنید.
۲- صافیا یا شیرها مسدود شده اند.	۲- سطح روشن افت می کند.	۲- تمیز و یا تعمیر کنید.
۳- شیر انبساط یا حباب حساس شل است.	۳- خط مکش بیش از اندازه سرد است.	۳- تماس خوبی بین حباب حساس و خط مکش برقرار نمایید.
۴- مایع میزد به کمپرسور وارد می شود.	۴- خط مکش بیش از اندازه سرد است. کار کمپرسور با صدا توأم است.	۴- میزان سوپر هیت را تنظیم کنید.
۵- سیکل کار کوتاه مدت	۵- خاموش و روشن شدن خیلی زیاد کمپرسور	۵- برنک زدایی کنید. کلید تطع فشار را کنترل نمایید.
۶- اتصالات محفظه روشن نشد می کنند.	۶- اطراف پایه کمپرسور روشن مشاهده می شود و سطح روشن محفظه پایین است.	۶- نشت روغن را بر طرف و روغن مناسب اضافه کنید.

جدول ۲-۱ : راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

اشکال : کمپرسور صدا می دهد

علت احتمالی	علائم	رفع عیب
<p>۱- کویلینگ محرز کمپرسور شل است.</p> <p>۲- کمبود روغن</p> <p>۳- کاسه نمد خشک است یا ترک خورده است.</p> <p>۴- قطعات داخلی کمپرسور شکسته است.</p> <p>۵- مایع مبرد پس می زند.</p> <p>۶- شیر تنظیم آب کثیف است. فشار آب زیاد و یا متناوب است.</p> <p>۷- شیر انبساط در وضعیت باز باقی مانده است.</p> <p>۸- کمپرسور یا موتور در محل استقرار شل است.</p>	<p>۱- پیچهای کویلینگ شل شده اند.</p> <p>۲- کمپرسور به دلیل کمبود روغن خاموش می شود.</p> <p>۳- کمپرسور هنگام کار جیر جیر می کند.</p> <p>۴- کمپرسور ضربه می زند.</p> <p>۵- خط مکش به طور غیر طبیعی سرد است. کمپرسور ضربه می زند.</p> <p>۶- شیر آب تق تق می کند.</p> <p>۷- خط مکش به طور غیر طبیعی سرد است. کمپرسور ضربه می زند.</p> <p>۸- کمپرسور یا موتور روی پایه می لغزد.</p>	<p>۱- کویلینگ را سفت نموده بررسی کنید که درست در خط استقرارش قرار داشته باشد.</p> <p>۲- روغن اضافه کنید.</p> <p>۳- سطح روغن را بررسی کنید.</p> <p>۴- تعمیر اساسی کنید.</p> <p>۵- سوپر هیت را بررسی و تنظیم کنید. ممکن است شیر خیلی بزرگ باشد یا حباب حساس روی خط مکش شل باشد. هوای ورودی به اوپراتور برای تبخیر کامل مایع بیش از حد سرد است.</p> <p>۶- شیر تنظیم آب را تمیز کنید. قبل از شیر، محافظه هوای نصب کنید.</p> <p>۷- تعمیر و یا تعویض نمایید.</p> <p>۸- موتور یا کمپرسور را با پیچ مربوطه محکم کنید.</p>
اشکال : افت ظرفیت سیستم برودتی		
<p>۱- فلاش گاز در خط مایع</p>	<p>۱- شیر انبساط صدا می دهد.</p>	<p>۱- مبرد اضافه کنید.</p>

جدول ۲-۱ : راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

اشکال : افت ظرفیت سیستم برودتی (ادامه)		
علت احتمالی	رفع عیب	علائم
<p>۲- صافی گرفته یا شیر مغناطیسی کثیف است.</p> <p>۳- وجود آشغال یا یخ در اواپراتور</p> <p>۴- شیر انبساط چسبیده یا مسدود شده است.</p> <p>۵- افت فشار زیاد در اواپراتور</p> <p>۶- تنظیم ناصحیح سوپر هیت</p> <p>۷- اندازه شیر انبساط درست نیست.</p>	<p>۲- تمیز یا تعویض کنید.</p> <p>۳- کوئل را تمیز یا برنکزدایی کنید.</p> <p>۴- شیر انبساط را تعمیر یا تعویض کنید.</p> <p>۵- سوپر هیت را بررسی نموده و شیر انبساط ترموستاتیک را دوباره تنظیم کنید.</p> <p>۶- شیر انبساط را تنظیم کنید. سوپر هیت را بررسی نموده شیر انبساط ترموستاتیک را دوباره تنظیم کنید.</p> <p>۷- با شیر مناسب و صحیح تعویض کند.</p>	<p>۲- تغییرات دما در خط مبرد هنگام عبور از صافی یا شیر مغناطیسی</p> <p>۳- جریان هوا کاهش یافته است.</p> <p>۴- سیکل کوتاه یا کارکرد بلاانقطاع</p> <p>۵- سوپر هیت خیلی زیاد است.</p> <p>۶- سیکل کوتاه یا کارکرد بلاانقطاع</p> <p>۷- سیکل کار کوتاه یا کارکرد بلاانقطاع</p>
اشکال : فشار تخلیه خیلی بالاست		
<p>۱- آب کندانسور خیلی کم یا خیلی گرم است.</p> <p>۲- لوله‌ها در کندانسور پرسته-لوله‌ای مسدودند.</p>	<p>۱- آب سرد لازم را تأمین کرده شیر تنظیم آب را میزان کنید.</p> <p>۲- لوله‌ها را تمیز کنید.</p>	<p>۱- آب خیلی گرم از کندانسور خارج می‌شود.</p> <p>۲- آب خروجی از کندانسور بیش از اندازه سرد است.</p>

جدول ۲- ۱ : راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

اشکال : فشار تخلیه خیلی بالاست (ادامه)

علات احتمالی	علائم	رفع عیب
<p>۳- کارکرد نادرست کندانسور تبخیری</p> <p>۴- وجود هوا یا گاز تقطیر نشده در سیستم</p> <p>۵- شارژ بیش از حد میرد</p>	<p>۳- جریان هوا یا آب انشناکها کم است. سطح کویل جرم گرفته است.</p> <p>۴- کندانسور به گونه ای استثنایی گرم و فشار دهش بیش از حد است.</p> <p>۵- کندانسور به گونه ای استثنایی گرم و فشار دهش بیش از حد است.</p>	<p>۳- میزان هوا و آب را تصحیح کنید. سطح کویل را تمیز کنید.</p> <p>۴- تخلیه کنید.</p> <p>۵- مقدار اضافی را خارج کنید.</p>
اشکال : فشار دهش خیلی پایین است		
<p>۱- آب کندانسور خیلی زیاد است.</p> <p>۲- کمبود میرد</p> <p>۳- سوپاپهای دهش کمپرسور شکسته اند یا نشت می کنند.</p> <p>۴- شیر فشار شکن بای پاس نشت می کند.</p>	<p>۱- آب خارج شده از کندانسور بیش از اندازه سرد است.</p> <p>۲- حباب در شیشه رؤیت (سایت گلاس).</p> <p>۳- بعد از قطع فشار، فشار مکش با سرعت بیش از ۵ پاوند در دقیقه افزایش می یابد.</p> <p>۴- فشار دهش پایین است. فشار مکش بالاست.</p>	<p>۱- شیر تنظیم آب را میزان کنید.</p> <p>۲- محل نشت را ترمیم نموده شارژ کنید.</p> <p>۳- درپوش کمپرسور را برداشته سوپاپها را آزمایش نموده و سوپاپهای معیوب را تعویض کنید.</p> <p>۴- شیر را بررسی کنید تا معلوم شود که آیا نیازی به تعویض شیر هست یا نه.</p>

جدول ۲-۱: راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

اشکال : فشار مکش بیش از حد بالاست

رفع عیب	علت احتمالی	علامت
<p>۱- بررسی کنید که آیا هوای تازه بیش از حد وارد می شود یا نفوذ هوا زیاد است. کیفیت عایقکاری جداره ها را بررسی کنید.</p> <p>۲- سوپر هیت را تنظیم کرده شیر انبساط را میزان نمائید. مطمئن شوید که حباب حساس خط مکش در وضعیت صحیحی قرار دارد.</p> <p>۳- شیر را تعمیر یا تعویض کنید.</p> <p>۴- اندازه شیر را بررسی و در صورت لزوم تعویض کنید.</p> <p>۵- درپوش کمپرسور را برداشته سوپاپها را آزمایش کنید. سوپاپهای معیوب را تعویض کنید.</p>	<p>۱- بار اضافی بر روی اواپراتور</p> <p>۲- میرد اضافی از شیر انبساط عبور می کند.</p> <p>۳- شیر انبساط باز مانده است.</p> <p>۴- شیر انبساط خیلی بزرگ است.</p> <p>۵- سوپاپ های مکش کمپرسور شکسته است.</p>	<p>۱- لوله مکش بیش از اندازه سرد است و مانع به کمپرسور بر می گردد.</p> <p>۲- لوله مکش بیش از حد سرد است. مانع به کمپرسور بر می گردد.</p> <p>۳- لوله مکش بیش از حد سرد است. مانع به کمپرسور بر می گردد.</p> <p>۴- لوله مکش بیش از حد سرد است. مانع به کمپرسور بر می گردد.</p> <p>۵- کمپرسور صدا می کند.</p>
فشار مکش خیلی پایین است		
<p>۱- نشتی را مرمت نموده و سیستم را شارژ کنید.</p> <p>۲- مقدار میرد کافی نیست.</p>	<p>۱- کمبود میرد</p> <p>۲- بار سبک روی اواپراتور</p>	<p>۱- مشاهده حباب در شیشه رویت</p> <p>۲- سیکل کار کمپرسور کوتاه است.</p>

جدول ۲-۱: راهنمای رفع عیب سیستمهای سرمایش (ادامه)

فشار مکش خیلی پایین است (ادامه)

علت احتمالی	علائم	رفع عیب
۳- صافی خط مایع مسدود است.	۳- تغییرات دمایی میرد در گذر از صافی و شیر مغناطیسی قطع	۳- صافی را تمیز کنید.
۴- محرک شیر انبساط شارژ نمی شود.	۴- میرد از شیر انبساط عبور نمی کند.	۴- محرک شیر انبساط را عوض کنید.
۵- شیر انبساط مسدود است.	۵- افت ظرفیت	۵- شیر را تمیز یا تعویض کنید.
۶- کنتاکتهای ترموستات کنترل در وضعیت بسته چسبیده اند.	۶- فضای مورد تهویه خیلی سرد است.	۶- ترموستات را تعمیر و یا در صورت لزوم تعویض کنید.
۷- دامنه کنترل ظرفیت کمپرسور خیلی پایین تنظیم شده است.	۷- سیکل کار کمپرسور کوتاه است.	۷- دامنه کنترل را مجدداً تنظیم کنید.
۸- شیر انبساط خیلی کوچک است.	۸- کمبود ظرفیت	۸- از روی جدول انتخاب شیر انبساط، اندازه صحیح را جایگزین کنید.
۹- افت فشار زیاد در اوپراتور	۹- سوپر هیت خیلی زیاد است.	۹- بررسی کنید شاید متعادل کننده بیرونی گرفته باشد.

۲

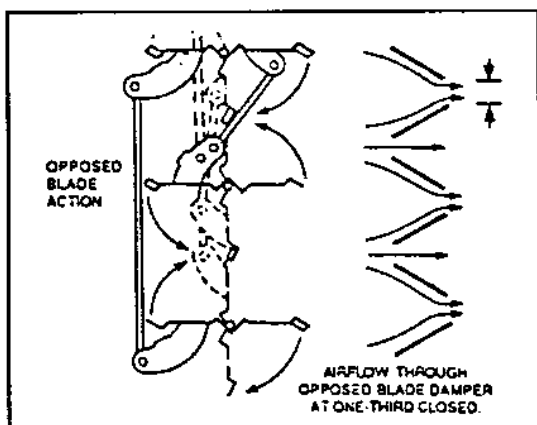
کامیاب

دمپرها

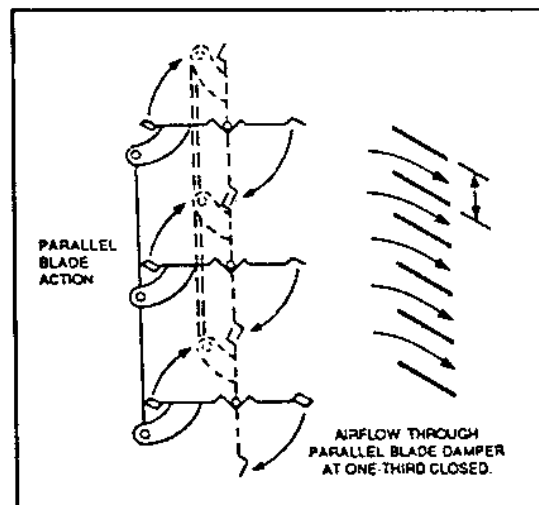
دمپرها در سیستمهای هوارسانی، جریان هوا را به دو صورت کنترل می‌کنند؛ کنترل دووضعیتی (باز و بسته) و متعادل کردن، و این همان نقشی است که شیرها در کنترل جریان مایعات دارند. به لحاظ اهمیت دمپرها، در این فصل سعی خواهد شد اطلاعات لازم در مورد خصوصیات دمپرها، کاربرد، عملکرد، چگونگی انتخاب و تعیین اندازه و سرویس و نگهداری آنها به طور کلی ارائه شود.

● تعاریف:

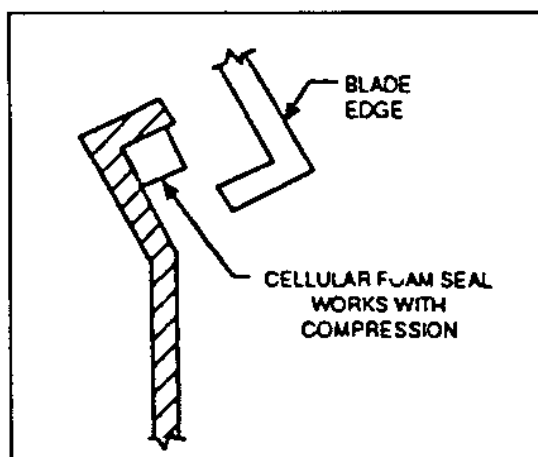
- تیغه محرک (Drive Blade) - یک تیغه دمپر که مستقیماً توسط عامل محرک یا به وسیله یک زنجیر و یا محور که به آن متصل است چرخش می‌کند.
- درزگیرهای دمپر (Damper Seals) - قطعاتی هستند که برای به حداقل رساندن نشت هوا از دمپر به کار می‌روند.
- دمپر (Damper) - وسیله‌ای است برای تنظیم جریان هوا در یک سیستم هوارسانی که این کار را از طریق متعادل کردن جریان یا کنترل دووضعیتی (باز و بسته) انجام می‌دهد.
- دمپر آتش (Fire Damper) - دمپری که عامل محرکه آن گرماست. با افزایش دمای ناشی از آتش سوزی، این دمپر به طور خودکار بسته شده و راه عبور آتش از کانال را مسدود می‌کند. بدین ترتیب از گسترش آتش به بخشهای مختلف ساختمان جلوگیری می‌شود.
- دمپر تیغه متقابل (Opposed Blade Damper) - دمپری است که تیغه‌های مجاور آن در خلاف جهت یکدیگر چرخش می‌کنند.
- دمپر تیغه موازی (Parallel Blade Damper) - دمپری است که تیغه‌های آن در یک جهت چرخش می‌کنند.
- دمپر خودکار (Automatic Damper) - دمپرهایی که باز و بسته کردن آنها توسط یک موتور انجام می‌گیرد، به "دمپر خودکار" موسومند که معمولاً به صورت خودکار کنترل می‌شوند. واکنش کند نسبت به فرامین صادره از ادوات کنترل به مفهوم تنظیم نامطلوب شرایط است.
- دمپر دود (Smoke Damper) - دمپری است برای کنترل گذر دود از میان یک کانال یا یک سوراخ.
- دیواره (Baffle) - تیغه‌ای است که به شکل دهانه داخل کانال قرار می‌گیرد تا مقطع کانال را تا اندازه



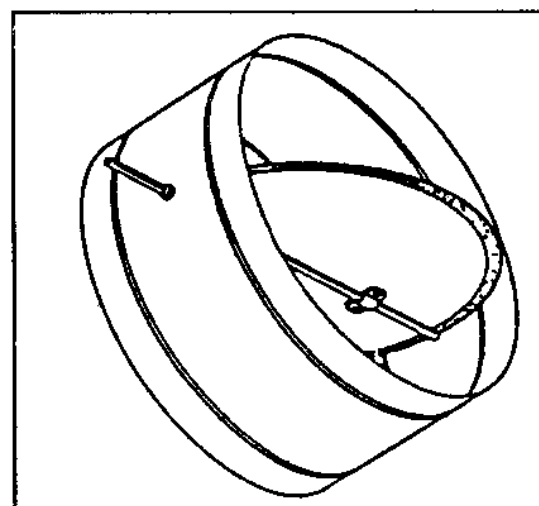
شکل ۲-۲: دمپر تیغه متقابل



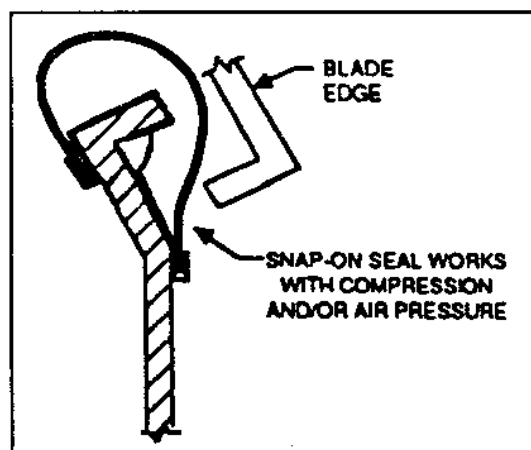
شکل ۲-۱: دمپر تیغه موازی



شکل ۲-۴: درزبند اسفنجی



شکل ۲-۳: دمپر تیغه گرد



شکل ۲-۵: درزبند گیره‌ای

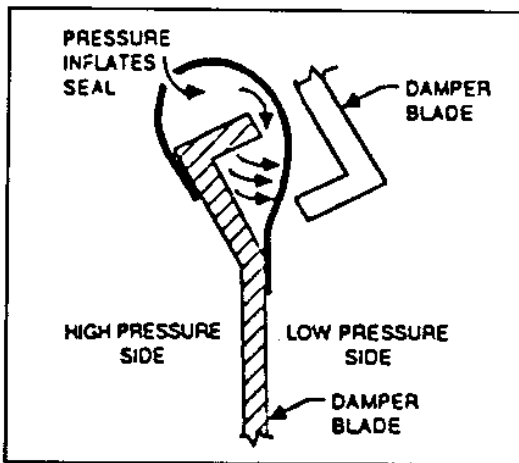
ابعاد دمپر کوچک کند.

- سیستم دمپر (Damper System) - دمپر به اضافه مجموعه مقاومتهای مربوط به آن (شامل کانال، محفظه‌های اختلاط، دیفیوزرها و کویلها).
- محرک (Actuator) - وسیله‌ای است که یک دمپر یا شیر کنترل به تحریک آن تغییر حالت می‌دهد.
- نشت (Leakage) - مقدار هوایی است که از لابلای دمپر بسته عبور یا به عبارت دیگر فرار می‌کند.

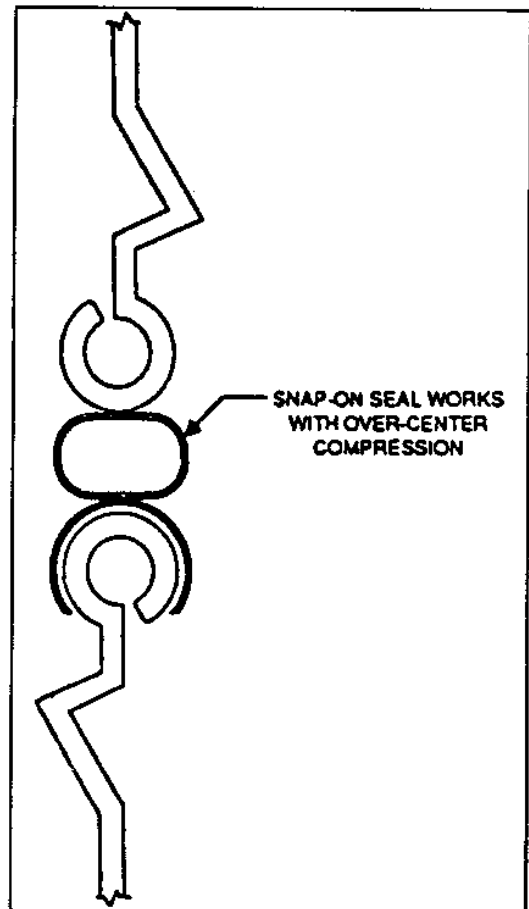
□ انتخاب دمپر

● انواع دمپر

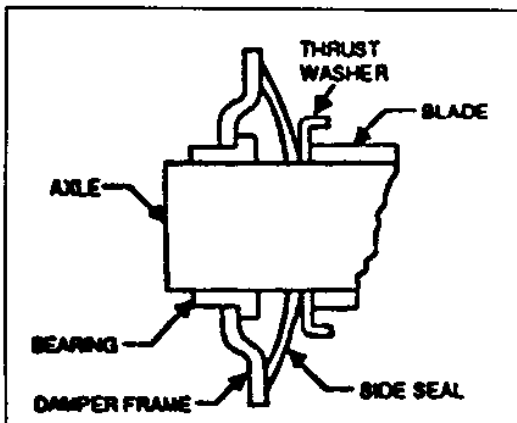
- دمپره‌های تیغه موازی - دمپره‌های تیغه موازی (شکل ۱-۲) طوری ساخته شده‌اند که تیغه‌های آن در یک جهت می‌چرخند. با چرخش تیغه‌ها جهت جریان هوا تغییر می‌یابد. با این نوع دمپر می‌توان تخلیط هوا را تنها با اندکی افت فشار در جریان هوا انجام داد.



شکل ۲-۷: درزبند بادکنکی



شکل ۲-۶: درزبند تراکمی فرامرکزی



شکل ۲-۸: درزبند کنار تیغه‌ای

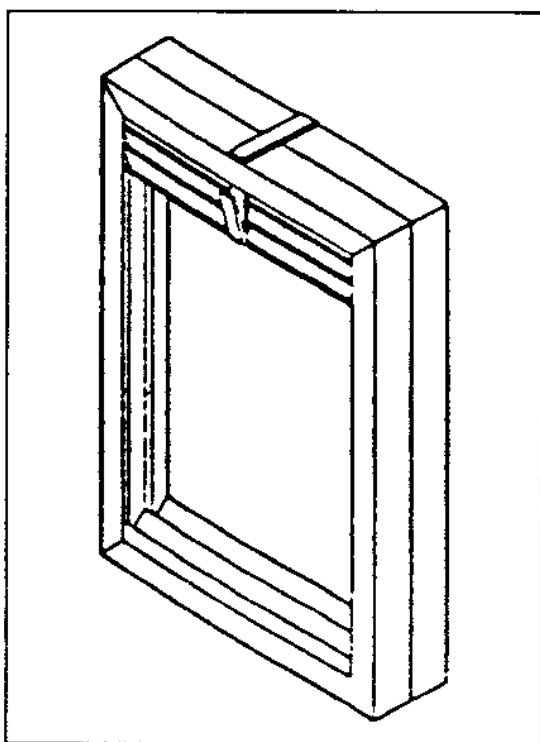
○ **دمپره‌های تیغه متقابل** - دمپره‌های تیغه متقابل (شکل ۲-۲) چنان ساخته شده‌اند که تیغه‌های مجاور در خلاف جهت یکدیگر می‌چرخند و با چرخش آنها تغییری در جهت جریان هوا ایجاد نمی‌شود، اما مقاومت در مسیر جریان و نتیجتاً افت فشار افزایش می‌یابد. برای حصول یک افت فشار معین، دمپره تیغه متقابل باید بیش از دمپره تیغه موازی باز شود.

○ **دمپره‌های گرد (Round Dampers)** - دمپره‌های گرد (شکل ۲-۳) نوعی از دمپره هستند که برای کنترل جریان هوای با فشار استاتیک و سرعت بالا به کار می‌روند. کوچکترین اندازه این نوع دمپرها دارای یک تیغه پروانه‌ای (Butterfly) است، در حالی که اندازه‌های بزرگتر آن ممکن است چند تیغه‌ای (Multiblade) باشند.

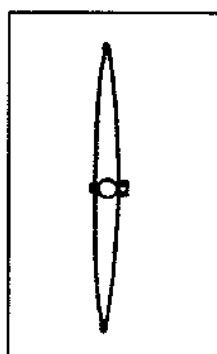
○ **دمپره کم نشت (low Leakage Damper)** - در دمپره‌های کم نشت میزان فرار هوا از لابلای تیغه‌های بسته، حداقل است که این می‌تواند موجب افزایش بازده انرژی مصروفه در سیستم کنترل، ارتقاء سطح آسایش در فضاهای مسکونی، و عملکرد ایمن عناصر کنترل از قبیل کویلها شود. کم بودن نشت هوا از این دمپرها به دلیل استفاده از درزبندهای لبه تیغه (Blade Edge Seals)، درزبندهای جانبی (Side Seals)، عناصر تقویت کننده تیغه‌ها و قاب دمپره و جنس درزبند است.

درزبندهای لبه تیغه با فشرده شدن میان تیغه‌ها آنجا را درزبندی می‌کنند و بر چند نوعند:

* درزبند اسفنجی (Cellular foam Seal) (شکل ۲-۴) - که به صورت نواری از فوم روی لبه تیغه قرار گرفته و

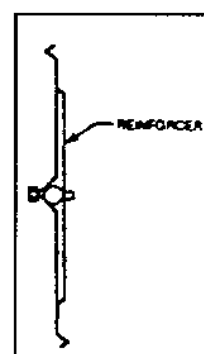


شکل ۲-۱۱: دمپره‌های آتش دیواری/پارتیشنی



شکل ۲-۱۰: طرح

تیغه عدسی شکل



شکل ۲-۹: تیغه

دمپره تقویت شده

لبه‌های دو تیغه مجاور را که روی هم می‌افتند (در حالت بسته) درزبندی می‌کند.

* درزبند گیره‌ای (Snap-on Seal) (شکل ۲-۵) - که با فشردن میان دو تیغه و یا تحت فشار هوا کار می‌کند.

* درزبند تراکمی فرامرکزی (Over-Center Compression Seal) (شکل ۲-۶) - که نوعی درزبند گیره‌ای است.

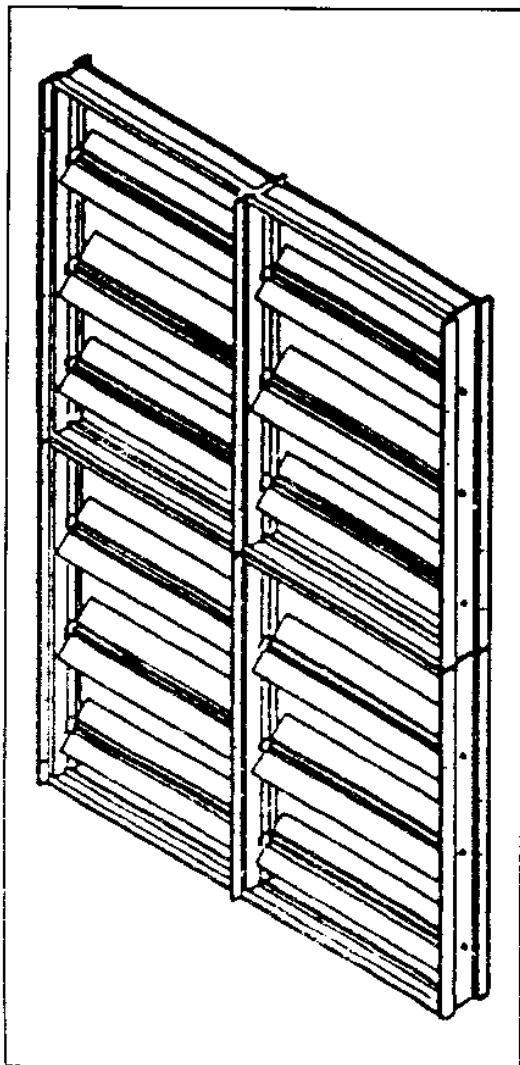
* درزبند بادکنکی (Inflatable Seal) (شکل ۲-۷) - که برای درزبندی کامل لبه تیغه‌ها، از اختلاف فشار طرفین تیغه دمپر استفاده می‌کند.

* درزبند کنارتیغدهای (Blade side Seal) - نشسته هوا از میان انتهای تیغه‌ها و قاب دمپر را به حداقل می‌رساند

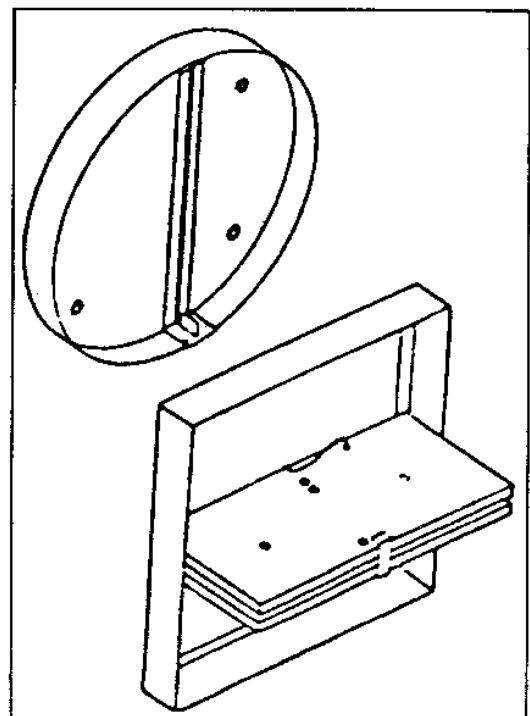
(شکل ۲-۸). یک نوع از این درزبند، فنری از جنس استنلس استیل است. انواع دیگر آن لاستیکی بوده و به

قاب دمپر پرچ می‌شوند. چنانچه درزبندهای لبه تیغه‌ای مانع بسته شدن کامل تیغه‌های دمپر شوند، ممکن

است نشسته هوا از درزبندهای کنارتیغدهای را افزایش دهند.



شکل ۲-۱۳: دمپر چند بخشی



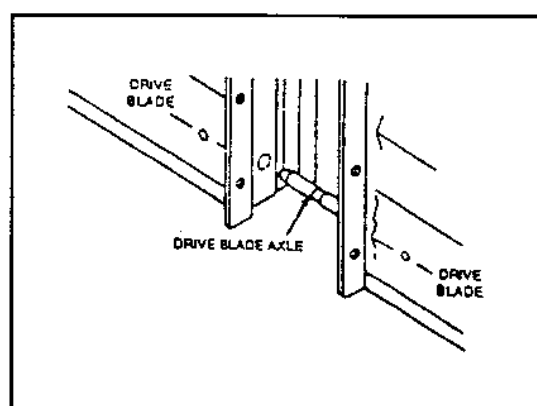
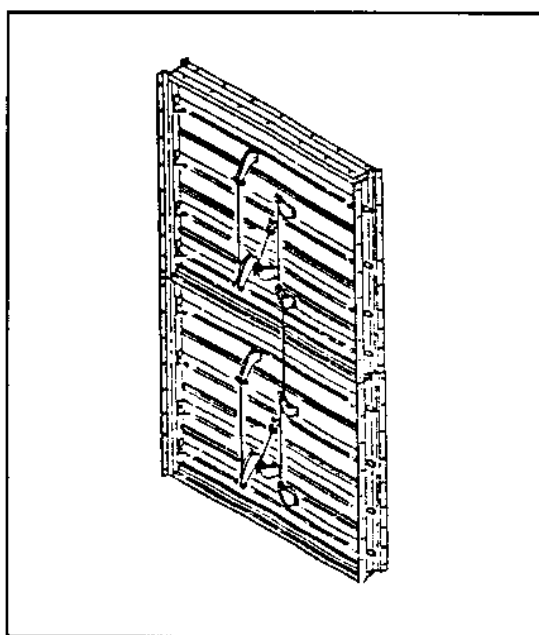
شکل ۲-۱۲: دمپره‌های آتش سنجی

در صورت زیاد بودن بار روی تیغه‌های دمپر یا بزرگ بودن اندازه آنها، باید اتصالات بین تیغه‌ها را تقویت کرد تا امکان تاب برداشتن آنها به حداقل برسد. تاب برداشتن یا خمش تیغه‌ها موجب کم شدن فشار تراکم درزبندها (به دلیل عدم تماس کامل میان تیغه‌ها) شده نشت هوا را افزایش می‌دهد. به منظور کاهش امکان تاب برداشتن یا خم شدن تیغه‌ها، می‌توان آنها را با قطعه دیگری تقویت کرد (شکل ۹-۲). این قطعه تقویتی ممکن است فقط روی تیغه محرک یا روی چند تیغه نصب شود. طرح تیغه به شکل عدسی (شکل ۱۰-۲) علاوه بر مقاوم کردن آن در برابر خمش و تاب، موجب کاهش سروصدا و پایین آمدن مقاومت تیغه‌ها در سرعتهای بالای جریان هوا می‌شود (در حالتی که دمپر کاملاً باز است).

در یک دمپر کم نشت، مواد ساخت درزبند بر اساس دمای هوای جریانی انتخاب می‌شوند. درزبندهای استاندارد را می‌توان از موادی انتخاب نمود که حتی در دماهای بالاتر نیز مقاوم باشند. مثلاً جنس یک درزبند لبه تیغه، از نئوپرین تا لاستیک سیلیکونی قابل تغییر است.

در شرایطی که فشار استاتیک کانال نسبتاً کم بوده اما باید میزان نشت هوا حداقل باشد، می‌توان از یک دمپر کم نشت با دامنه فشار استاتیک پایین‌تر استفاده کرد. عموماً با افزایش استحکام یک دمپر (از نظر مواد) می‌توان سرعت جریان هوا و افت فشار استاتیک در عبور از دمپر را نیز افزایش داد.

○ **دمپره‌های دود** - هر دمپری که برای کنترل جریان هوا و دود مورد استفاده قرار گیرد، دمپر دود محسوب می‌شود. استاندارد UL555S این دمپرها را چنین تعریف می‌کند: "دمپره‌های دود برای محدود کردن



شکل ۱۴-۲: یک روش اتصال تیغه‌های محرک

دمپره‌های چندبخشی

شکل ۱۵-۲: نمونه دیگری از نحوه اتصال

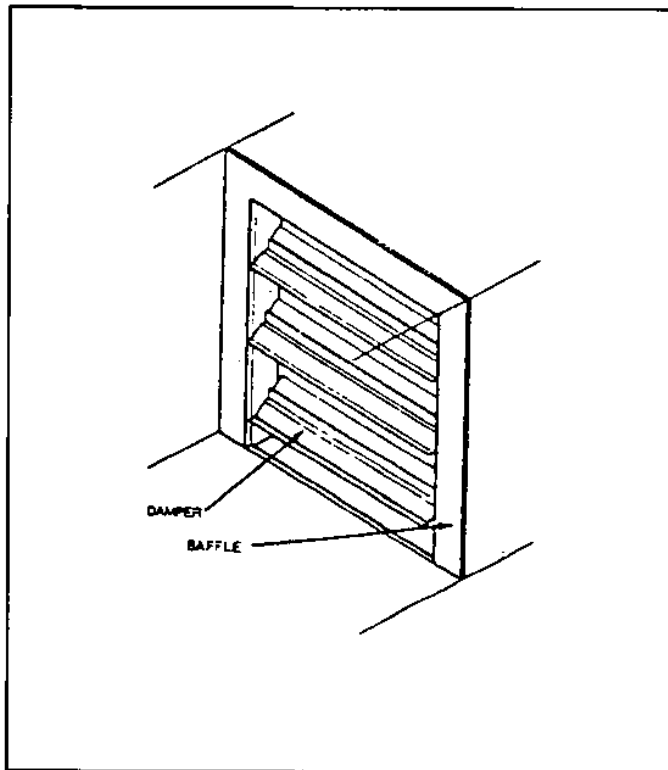
تیغه‌های محرک دمپره‌های چندبخشی

گسترش دود در سیستمهای HVAC (گرمایش، تهویه و تهویه مطبوع Heating, Ventilating & Air-conditioning) به کار می‌روند و چنان طراحی می‌شوند که در صورت وقوع آتش‌سوزی به طور خودکار بسته شوند، یا اینکه اگر در طرح سیستم HVAC موضوع کنترل دود نیز مورد نظر باشد، جابجایی دود در داخل ساختمان را کنترل کنند.

دمپرهای دود باید دارای محرکی باشند که بتوان آن را از راه دور کنترل کرد. برای کسب اطلاعات بیشتر در مورد خصوصیات و چگونگی آزمون این دمپرها می‌توان به استانداردهای مربوطه (مثلاً "UL555S") مراجعه کرد.

○ **دمپرهای آتش** - دمپرهای آتش در سیستمهای HVAC برای قطع خودکار جریان هوا در بخشی از سیستم هوارسانی به منظور محدود ساختن عبور شعله آتش، مورد استفاده قرار می‌گیرند. این دمپرها در محل عبور کانال از دیوار یا کف آتشبند نصب گردیده و در صورت وقوع آتش‌سوزی به طور خودکار بسته می‌شوند تا از گسترش آتش از بخشی به بخش دیگر جلوگیری شود (شکلهای ۲-۱۱ و ۲-۱۲).

○ **دمپرهای چندبخشی** (Multiple Section Dampers) - دمپرهای مستطیلی تکی (Single Rectangular Dampers) طوری ساخته می‌شوند که ابعادشان تا حداکثر حدود افقی و عمودی قابل افزایش باشد. اگر شرایط سیستم، استفاده از دمپرهایی با ابعاد بیش از حداکثر حدود قابل دسترس را اقتضا کند، می‌توان چند



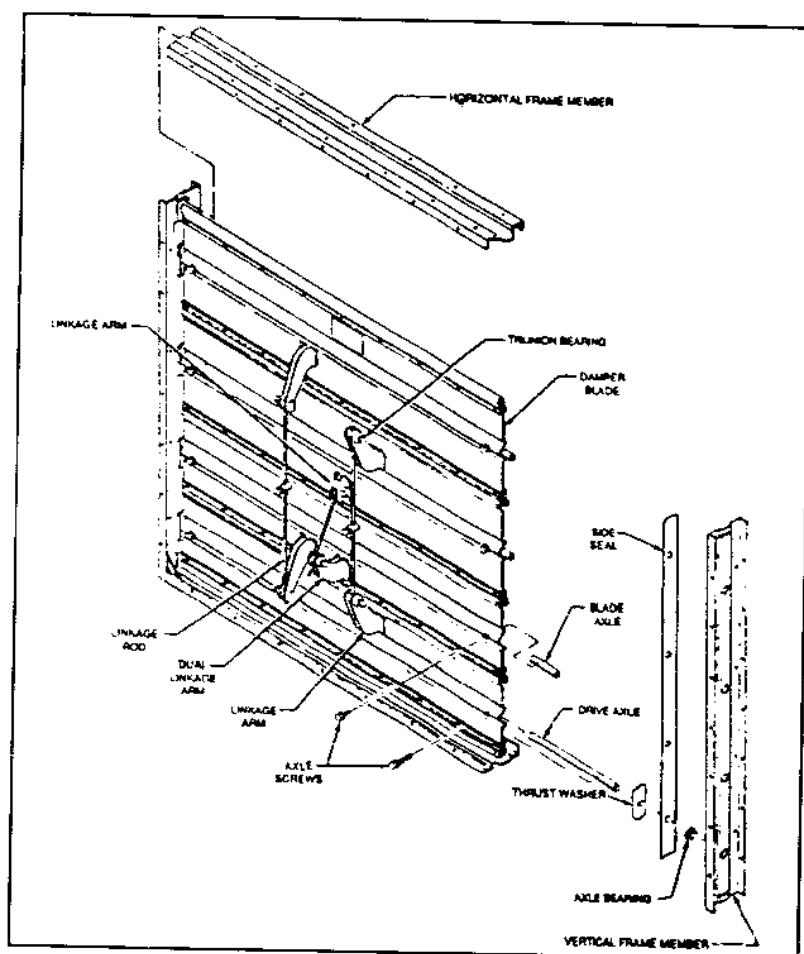
شکل ۲-۱۶: چگونگی تنگ شدن مقطع کانال توسط دیواره (Baffle).

دمپر تکی را به صورت مجموعه‌ای درآورد که به آن دمپر چندبخشی می‌گویند (شکل ۱۳-۲). تیغه‌های محرک این دمپر در بخشهای مختلف چنان به هم مرتبط شده‌اند که تیغه‌ها در همه بخشها، هماهنگ عمل می‌کنند. شکل‌های ۱۴-۲ و ۱۵-۲ روشهای اتصال تیغه‌های محرک دمپرهای چندبخشی را نشان می‌دهند.

○ دیواره (Baffle) - اندازه مقطع کانالها ممکن است با اندازه دمپرهای موجود یا مجموعه دمپرهای چندبخشی، مطابقت نداشته باشد. در چنین مواردی، داخل کانال دیواره‌ای به شکل دهانه جهت کوچک کردن مقطع کانال قرار می‌دهند که دمپر را مانند یک قاب در بر می‌گیرد (شکل ۱۶-۲).

● نمونه ساختمان دمپر

شکل ۱۷-۲ به طور نمونه، ساختمان یک دمپر تیغه متقابل را با اتصالات مربوطه نشان می‌دهد. به طوری که ملاحظه می‌شود اتصالات چنان ترتیب داده شده‌اند که جهت چرخش تیغه‌های مجاور، مخالف یکدیگر باشد. البته در دمپرهای تیغه موازی ترتیب اتصالات به گونه‌ای است که چرخش تیغه‌ها در یک جهت باشد.



شکل ۱۷-۲: نمونه ساختمان دمپر تیغه متقابل

● اطلاعات عملکرد

○ شدت نشت (Leakage Ratings)

شدت نشت دمپرها از مهمترین اطلاعات عملکردی آنهاست. شکل ۱۸-۲ نمونه‌ای است از نمودارهای شدت نشت دمپرها با درزبند جانبی اما بدون درزبندهای لبه تیغه. گشتاور (Torque) لازم برای ایجاد نشتها، در بالای نمودار داده شده که ۶ نیوتن بر متر مربع سطح دمپر است. محور پایین نمودار، میزان نشت از دمپر را بر حسب متر مکعب بر ثانیه (m^3/s) بر متر مربع سطح دمپر نشان می‌دهد. محور قائم نیز نشان دهنده فشار استاتیک هوا در عبور از دمپر (بر حسب کیلو پاسکال) است.

برای این نمونه دمپرها، فزونی نشت بیشتر به افزایش تعداد تیغه‌ها بستگی دارد تا به طول تیغه‌ها. به عنوان مثال، دمپری به ارتفاع $1/2m$ و عرض $0/3m$ از نظر مساحت معادل دمپری است به ارتفاع $0/3m$ و عرض $1/2m$. اما نشت دمپر اول (به ارتفاع $1/2m$) به لحاظ افزایش تعداد تیغه‌ها، به مراتب بیشتر است. این را می‌توان با مراجعه به نمودار ۱۸ کاملاً دریافت. شدت نشت برای این دو دمپر (با مساحت $0/36m^2$) در $0/25kPa$ به قرار زیر خواهد بود:

مترمربع/شدت نشت × مساحت دمپر = نشت

$$0/018m^3/s = (0/05 \text{ حداقل}) \times 0/36 = \text{حداقل نشت}$$

$$0/047m^3/s = (0/13 \text{ حداکثر}) \times 0/36 = \text{حداکثر نشت}$$

مشخصه‌های عملکرد دمپرها کم‌نشت با دمپرها استاندارد فرق دارند. شکل ۱۹-۲ به طور نمونه ارتباط افت فشار، شدت نشت و ابعاد دمپر را برای دمپرها کم‌نشت، در قالب نمودار نشان می‌دهد. محور قائم سمت راست میزان نشت برای ضلع افقی (A) و محور سمت چپ میزان نشت برای ضلع قائم (B) را بر حسب لیتر بر ثانیه نشان می‌دهند. محور افقی نمودار نیز نشان دهنده اندازه هر ضلع بر حسب متر است. حال با استفاده از این نمودار، میزان نشت از دمپرها مثال قبل را بار دیگر حساب می‌کنیم:

$$A \text{ ضلع } (0/3m) + B \text{ ضلع } (1/2m) = 0/94L/s + 20/8L/s = 21/74L/s$$

اگر جای اضلاع A و B با هم عوض شود:

$$A \text{ ضلع } (1/2m) + B \text{ ضلع } (0/3m) = 3/4L/s + 5/6L/s = 9L/s$$

در بعضی کاتالوگها، اطلاعات مربوط به نشت دمپر در قالب جدول ارائه می‌شود.

○ گشتاور (TORQUE)

گشتاور لازم برای دمپر از اطلاعاتی است که معمولاً در کاتالوگها ارائه می‌شود. در مورد حداقل گشتاور دو حالت باید در نظر گرفته شوند: یکی گشتاور لازم برای بستن دمپر که موجب می‌شود تیغه‌های دمپر

محکم به هم فشرده شده میزان نشت به حداقل ممکن برسد؛ و دیگری گشتاور دینامیک لازم برای غلبه بر تأثیر سرعت بالای جریان هوا روی تیغه‌ها.

○ دما

حداکثر دمای عملیاتی دمپرها، بالاترین دمایی است که دمپرها به طور طبیعی در آن کار می‌کنند. برای کار در دماهای بالاتر، باید جنس یا تاقانها و درزگیرها را از انواع مقاوم در برابر گرمای زیاد انتخاب کرد. بعضی از دمپرها در دامنه دمای تا 200°C به خوبی کار می‌کنند، اما معمولاً "دامنه دما در سیستمهای گرمایش، تهویه و تهویه مطبوع (HVAC) 95°C است.

○ فشار

حداکثر فشار وارده بر دمپر، بالاترین اختلاف فشار استاتیکی است که هنگام بسته بودن تیغه‌های دمپر بر آن وارد می‌شود. بالا رفتن این اختلاف فشار موجب افزایش گشتاور عملیاتی و نشت شده و می‌تواند صدمات فیزیکی نیز به دمپر وارد سازد. به طور نمونه، حداکثر اختلاف فشار استاتیک برای چند دمپر به قرار زیر است:

دمپر استاندارد: $0/75\text{kPa}$

$1/50\text{kPa}$: دمپر استاندارد و کم‌نشت با دمای بالا

$0/50\text{kPa}$: دمپر کم‌نشت با فشار استاتیک پایین

روش دیگر، فهرست کردن حداکثر اختلاف فشار استاتیک بر مبنای طول تیغه‌های دمپر است:

● خوردگی (CORROSION)

دمپره‌ای مورد استفاده در سیستمهای تهویه و تهویه مطبوع باید جهت محافظت در برابر خوردگی، گالوانیزه شده یا با روکشی از روی (Zinc) پوشیده شوند.

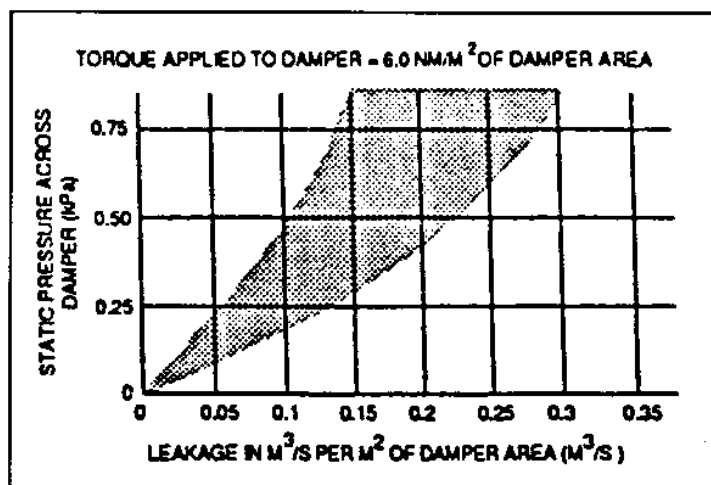
طول تیغه دمپر (m)	حداکثر اختلاف فشار استاتیک در حالت بسته (kPa)
0/30	2
0/60	2
0/90	1/5
1/20	1

در موارد زیر دمپرها نیاز به محافظت بیشتری در برابر خوردگی دارند :

- ساختمانهای ساحلی که ذرات نمک می‌توانند همراه هوای خارج به داخل ساختمان وارد شوند.
- وقتی دمپر در کانال هوای خارج و خیلی نزدیک به ورودی هوای خارج قرار گرفته باشد و این دهانه ورودی فاقد کرکره‌های ثابت جهت محافظت در برابر باران و برف باشد، یا اینکه سرعت هوای خارج ورودی در محدوده $\frac{3}{8}$ تا 5m/s یا بیشتر باشد.
- دمپره‌های نزدیک به کویل‌های پاشش
- دمپره‌های نزدیک به صافیهای هوای الکترونیک با شوینده
- دمپره‌های نزدیک رطوبت‌زنهای پاششی
- دمپره‌های مورد استفاده در برج خنک‌کن
- دمپره‌های مورد استفاده در کانالهای تخلیه دود یا بخارات خورنده
- دمپره‌های تمام آلومینیومی یا تمام استنلس استیل در بسیاری از موارد مزج‌چند.

● آشفته‌گی (TURBULENCE)

جریان هوا در یک سیستم هوارسانی، آشفته است. افزایش آشفته‌گی یا حالت ضربانی جریان هوا می‌تواند همان تأثیری را روی دمپر بگذارد که افزایش سرعت هوا می‌گذارد. بین سرعت هوا و آشفته‌گی ایجاد شده در اثر جریان هوا از میان دمپر، ارتباط مستقیمی وجود دارد. تأثیر آشفته‌گیهای ملایم را می‌توان



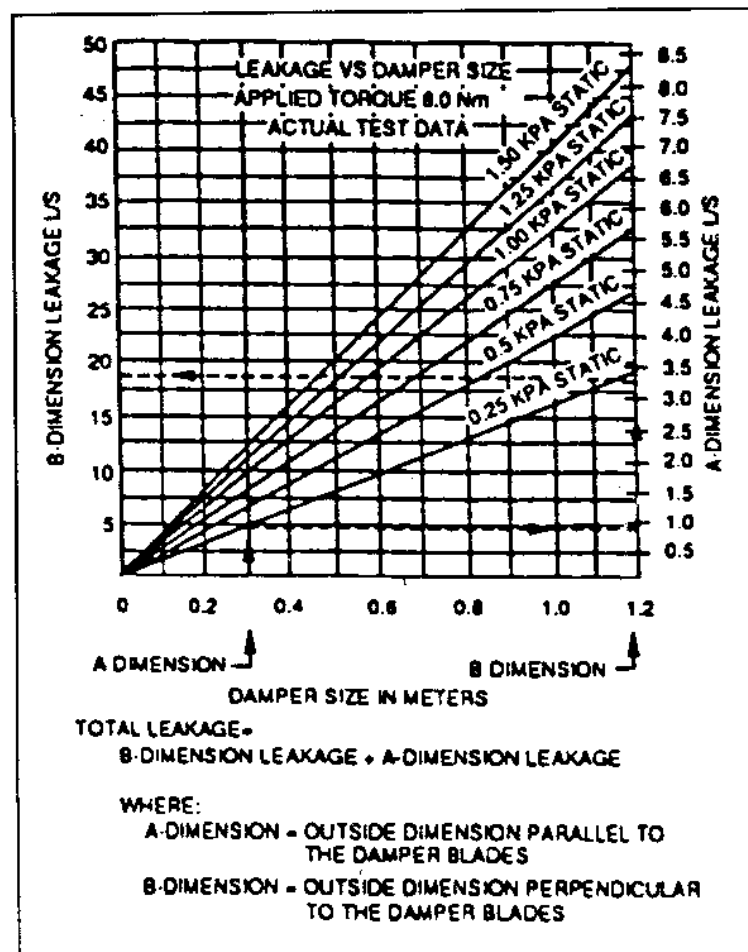
شکل ۱۸-۲: نمودار عملکرد نشت از دمپر

توجه : میزان نشت علاوه بر مساحت دمپر، به نسبت بین ارتفاع و عرض دمپر نیز بستگی دارد. سطح سایه خورده در این نمودار، دامنه تغییرات نشت را برای یک مساحت معین اما با عرضها و ارتفاعات مختلف نشان می‌دهد.

روی دمپرها نصب شده در نزدیکی تبدیل ناگهانی مقطع کانال یا نزدیک زانوئیهای بدون پره‌های هادی، مشاهده نمود. تأثیر آشفته‌گیهای شدید که ممکن است موجب خرابی دمپر شود را می‌توان روی دمپرها نصب شده در مجاورت یک بادزن مشاهده کرد. چنانچه دمپر در معرض لرزشهای شدید باشد، می‌توان شدت لرزش را با تقویت پره‌های دمپر، استفاده از میله‌های رابط بیشتر یا محرکهای اضافی، کاهش داد. اما روش بهتر برای پرهیز از بروز چنین مشکلاتی، انتخاب محلی برای نصب دمپر است که در آنجا هوا حداقل آشفته‌گی را داشته باشد. اگر آشفته‌گی شدید جریان هوا اجتناب‌ناپذیر باشد، باید از دمپرها محکم‌تر که برای کار سنگین ساخته شده‌اند (Heavy Duty) استفاده کرد.

□ محرکها و میله‌های رابط

کار محرکها باز و بسته کردن دمپرها طبق سیگنال الکتریکی، الکترونیکی یا نیوماتیکی است که از یک کنترل کننده دریافت می‌کنند. محرکها دو حالت کار را برای دمپرها فراهم می‌آورند؛



شکل ۱۹-۲: ارتباط افت فشار، شدت نشست و ابعاد دمپرها کم‌نشست

معمولا" باز (Normally open) و معمولا" بسته (Normally closed). در کاربردهای "معمولا" بسته، تیغه‌های دمپر تا وقتی هیچ سیگنال کنترلی برای به حرکت درآوردن محرک اعمال نشود، بسته می‌مانند. در کاربردهای "معمولا" باز، تیغه‌های دمپر تا وقتی سیگنالی به محرک اعمال نشود، باز می‌مانند.

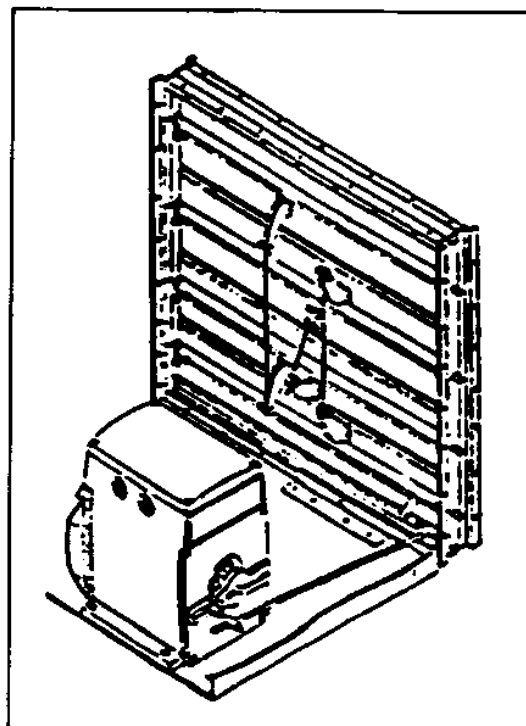
● روشهای نصب محرک

محرکها را می‌توان بیرون یا داخل کانال نصب کرد. شکلهای ۲-۲۰ و ۲-۲۱ چگونگی این دو حالت نصب را نشان می‌دهند.

□ محرکهای چندگانه

دمپرهاي چندبخشي را می‌توان توسط چند محرک، به طور هماهنگ باز و بسته کرد (شکل ۲-۲۲)، که البته باید تمام بخشهای دمپر هم به صورت قائم و هم افقی به یکدیگر متصل گردند. وقتی تمام بخشها به هم متصل می‌شوند، باید دامنه حرکت، گشتاور و زمان‌بندی همه محرکها یکسان باشد تا تیغه‌های دمپر تاب یا خم بر ندارد.

محرکهای چندگانه را می‌توان جهت هماهنگی کارکرد دو یا چند دمپر در نقاط مختلف نیز به کار برد. در این صورت تمام محرکها باید دارای یک سیگنال ورودی و یک زمان‌بندی باشند. بعضی از محرکها را می‌توان به سیستم فیدبک جهت کنترل خودکار مجهز کرد.



شکل ۲-۲۰: محرک الکتریکی نصب شده در داخل

□ محورهاى بالابر (JACKSHAFTS)

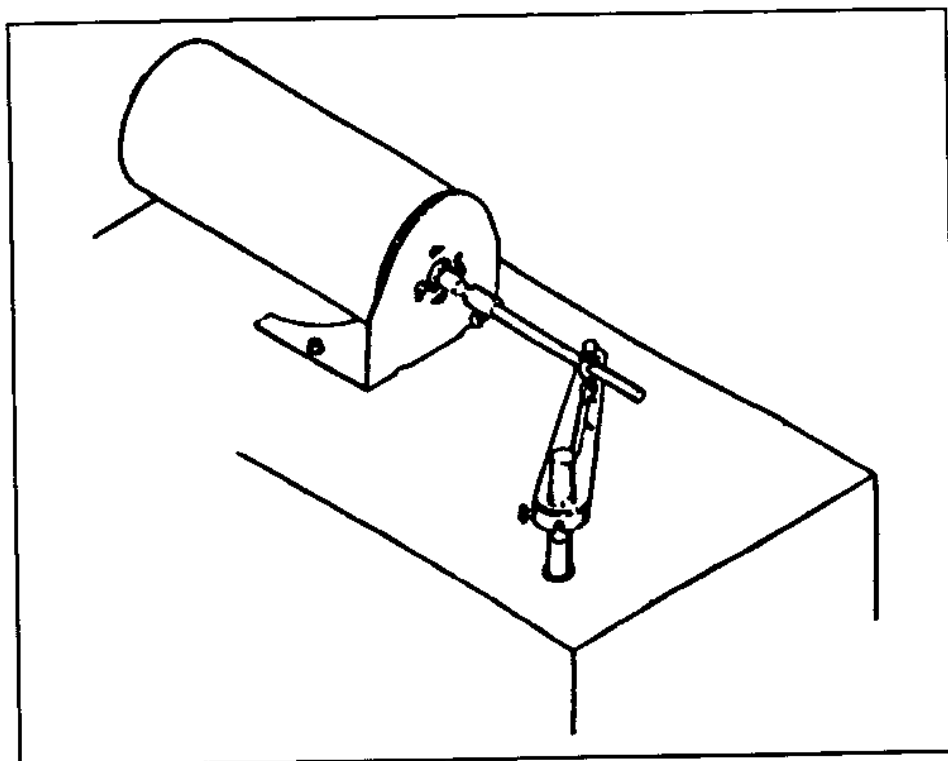
وجود محور بالابر سبب مى‌شود که محرک دمپر، بخشهای قائم مجاور را با نیروی یکنواخت به حرکت درآورد (شکل ۲۳-۲). این محور موجب هماهنگی و همزمانی عملکرد بخشهای دمپر مى‌شود.

□ کاربرد انواع دمپر

● دمپرهاى کنترل حجم

○ دمپرهاى متعادل‌کننده دستى (Manual Balancing Dampers) - این دمپرها که ممکن است از انواع تک‌تیغه‌ای، تیغه موازی یا تیغه متقابل باشند، معمولاً برای تنظیم جریان هوا در شاخه‌های سیستم کانال مورد استفاده قرار مى‌گیرند. این دمپرها به یک وسیله قفل‌کننده نیز مجهزند که پس از تنظیم نهایی، تیغه‌ها را قفل و ثابت مى‌کند. دمپرهاى متعادل‌کننده برای بستن کانال و قطع جریان ساخته نشده‌اند.

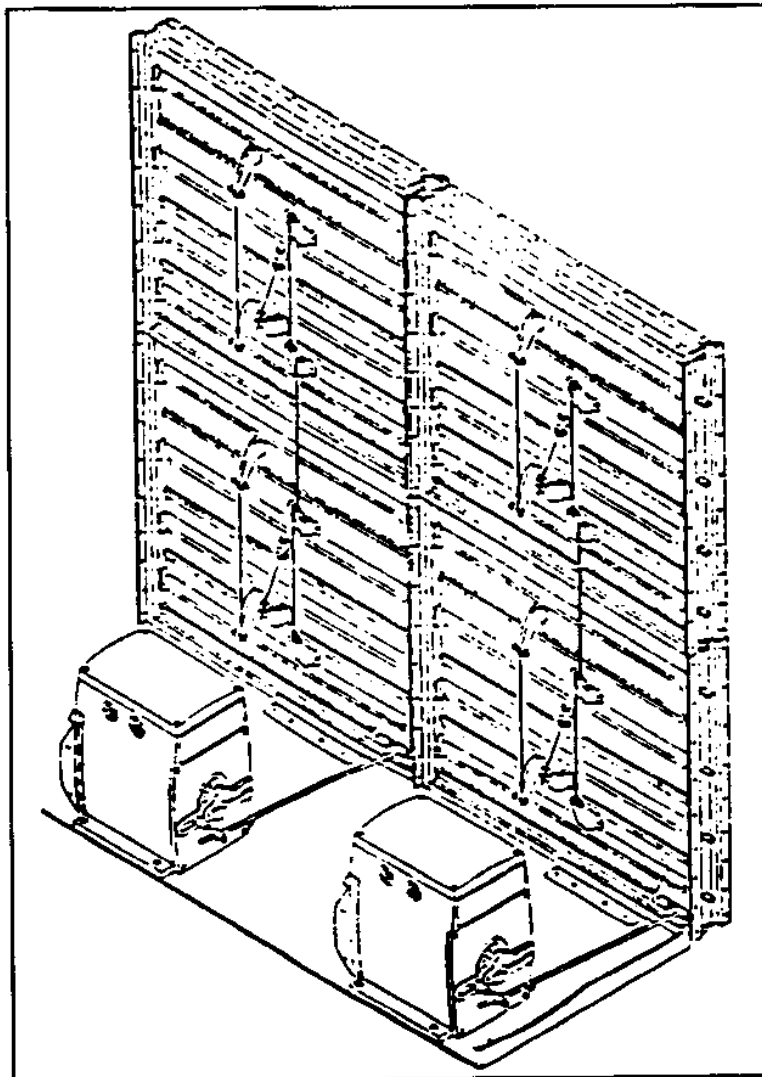
○ دمپرهاى مجزاکننده (Isolating Dampers) - این دمپرها که ممکن است از انواع تک‌تیغه‌ای، تیغه موازی یا تیغه متقابل باشند، معمولاً برای تنظیم یا قطع جریان هوا در شاخه‌های سیستم کانال به کار مى‌روند و اغلب دو وضعیتی (باز و بسته) هستند. این دمپرها دارای محرک دستى، نیوماتیکى یا الکتریکی بوده و مجهز به درزبندهایی برای بالا بردن کیفیت هواى بندى هستند.



شکل ۲۱-۲: محرک نیوماتیکى نصب شده در بیرون

○ دمپره‌های تنظیم جریان (Modulating Dampers) - این دمپرها که ممکن است از انواع تک تیغه‌ای، تیغه موازی یا تیغه متقابل باشند، به فرمان یک سیستم کنترل، جریان هوا را در شاخه‌های سیستم کانال تغییر می‌دهند. دمپره‌های تنظیم جریان برای تغییر وضعیت تیغه‌ها از "کاملاً باز" تا "کاملاً بسته"، به محرک‌های نیوماتیکی یا الکتریکی مجهزند. استفاده از انواع درزبند، کیفیت هوابندی مورد نظر را تأمین خواهد کرد. به جهت حرکت مداوم تیغه‌ها، باید توجه خاصی به یاتاقانها و قسمتهای متحرک این نوع دمپر، مبذول گردد.

○ دمپره‌های یکطرفه (Backdraft Dampers) - این دمپرها ممکن است تک تیغه‌ای، تیغه موازی یا تیغه متقابل باشند، طوری طراحی شده‌اند که به جریان هوا فقط در یک جهت امکان عبور داده و مانع از جریان هوا در جهت عکس آن می‌شوند (یعنی همان کار شیر یکطرفه در سیستمهای لوله کشی). دمپره‌های یکطرفه معمولاً به صورت ثقلی عمل می‌کنند، اما برای کمک به باز و بسته شدن آنها ممکن است از



شکل ۲۲-۲: کنترل یک دمپر چند بخشی

محركهای الكتريكي، نيوماتيكي، وزنه و يا فنر نيز استفاده شود.

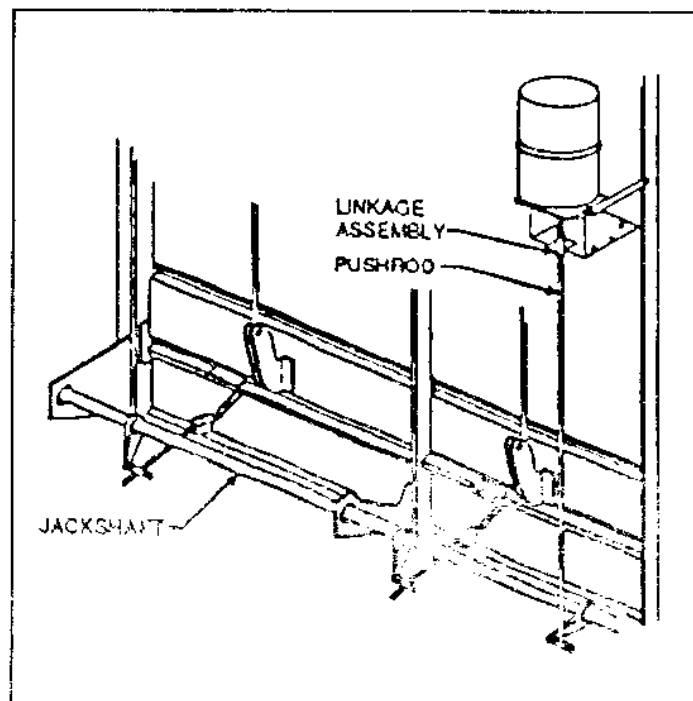
هزينه اوليه نصب اين نوع دمپرها ممكن است كمتر از دمپرهاي كنترل باشد، اما بايد انرژي مصرفي در طول عمر متصوره سيستم را نيز در مد نظر داشت. دمپرهاي يکطرفه در مقايسه با دمپرهاي كنترل، معمولاً افت فشار بسيار بيشتري ايجاد مي کنند.

○ **دمپر ورودی بادزن (Fan Inlet Damper)** - جهت حفظ بازده بادزن به هنگام کاهش جريان، مقدار جريان هوا اغلب به وسيله دمپري که در دهانه ورودی بادزن نصب می شود، تحت کنترل قرار می گیرد (شکل ۲۴-۲). آرایش تيغه های اين دمپر چنان است که در ورودی بادزن یک حالت گردبادی در همان جهت چرخش پره های بادزن، به هوا می دهند. چنانچه جهت چرخش گردباد برعکس شود، قدرت مصرفي بشدت افزايش يافته و ممكن است حالت ضرباني ايجاد شود. بنابراین هنگام سفارش بادزن بايد جهت چرخش به روشنی معلوم گردد. تيغه های ورودی بر دو نوعند:

مخروطی (Cone Type) - که در کارخانه روی بادزن سوار می شود.

استوانه ای (Cylindrical Type) که بعداً به بادزن اضافه می شود.

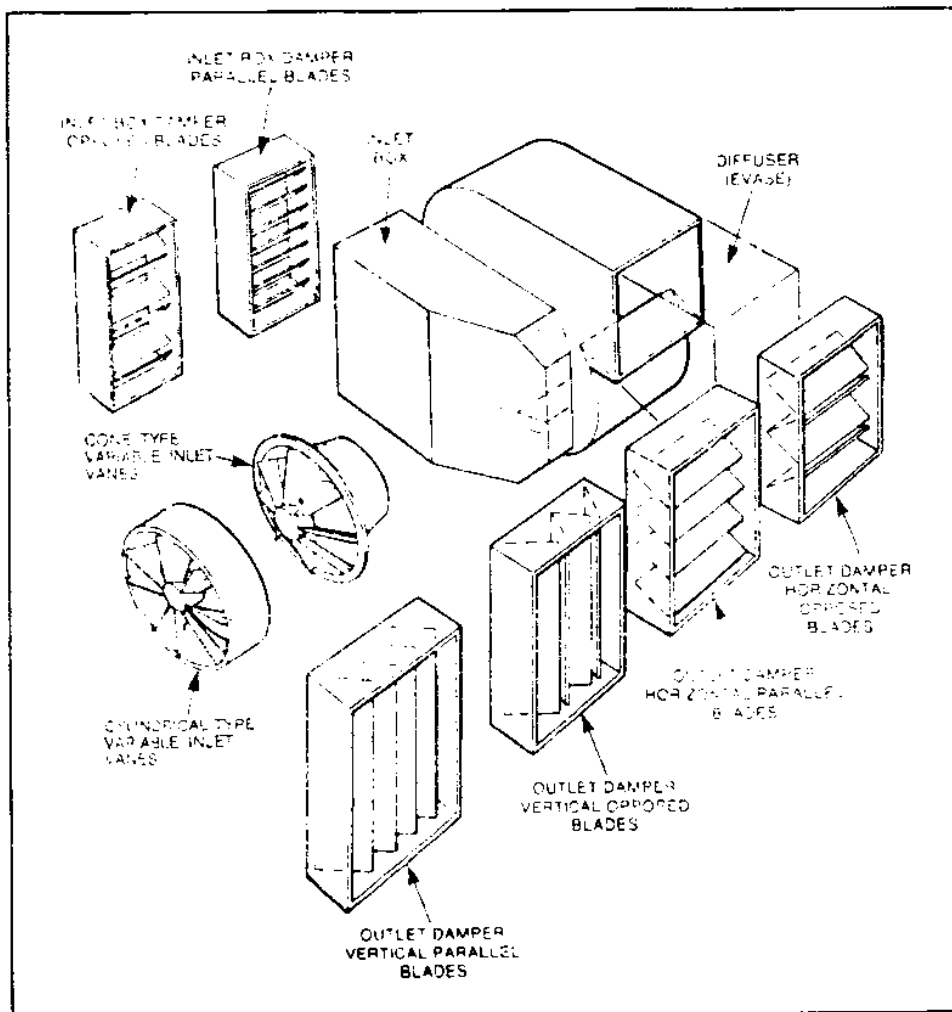
○ **دمپرهاي محفظه ورودی (Inlet Box Dampers)** - اين دمپرها ممكن است برای کنترل شدت جريان هوا در سيستم مورد استفاده قرار گیرند. اين دمپرها نيز ممكن است از نوع تيغه موازی يا تيغه متقابل باشند (شکل ۲۴-۲). دمپر تيغه موازی طوری نصب می شود که تيغه های آن با محور بادزن موازی باشند تا



شکل ۲۳-۲: کاربرد بالابر دمپر (jackshatt)

در حالت "قستی بسته (Partially closed)"، در ورودی بادزن گردباد ایجاد شود. دمپر تیغه متقابل برای کنترل جریان هوا از طریق افزایش افت فشار در حالت "قستی بسته" مورد استفاده قرار می‌گیرند.

○ **دمپر خروجی بادزن (Fan outlet Damper)** - این دمپرها اغلب به عنوان تجهیزات کمکی توسط کارخانه سازنده بادزن به آن اضافه می‌شوند (شکل ۲۴-۲). اما در بسیاری از سیستمها، یک دمپر کنترل حجم در کانال نزدیک دهانه خروجی یا در خود دهانه خروجی نصب می‌شود. دمپهای خروجی نیز ممکن است از نوع تیغه موازی یا تیغه متقابل باشند. در حالت "قستی بسته"، دمپهای تیغه موازی جریان هوا را به سمت بدنه کانال برمی‌گردانند که این سبب غیر یکنواختی منحنی سرعت هوا در عبور از دمپر شده ممکن است جریان را در شاخه‌های پایین دست کانال به شدت تحت تأثیر قرار دهد. وقتی کنترل حجم در خروجی بادزن لازم بوده و سیستم دارای اجزاء دیگری مانند کویلها یا انشعابات

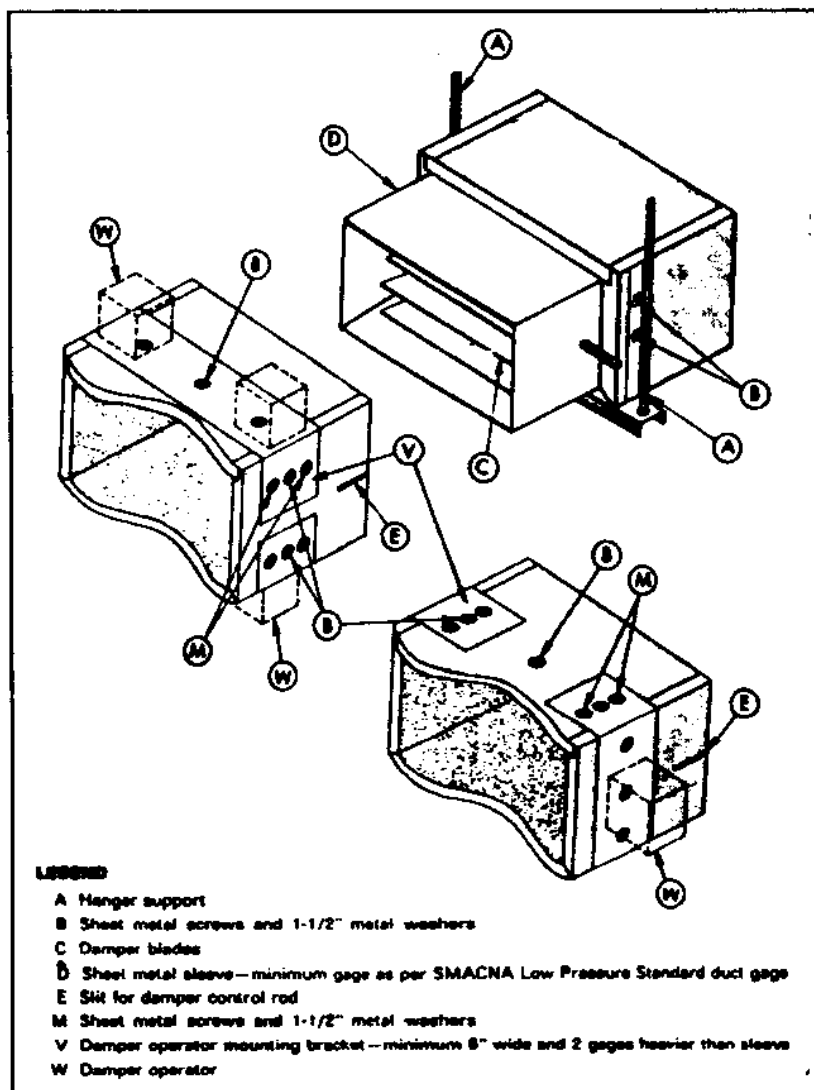


شکل ۲۴-۲: انواع دمپهای ورودی و خروجی بادزن

در پایین دست جریان هوا باشد، پیشنهاد می شود از دمپر تیغه متقابل استفاده شود. وقتی بادزن به یک محفظه بزرگ یا فضای باز دهش می کند، ممکن است استفاده از دمپر تیغه موازی در خروجی بادزن رضایتبخش باشد.

برای بادزنهاى ساتریفوژ، بهترین حالت جریان هوا معمولاً "وقتی حاصل می شود که تیغه های دمپر عمود بر محور بادزن نصب گردند. اما ممکن است به دلایلی لازم باشد که تیغه های دمپر به صورت موازی با محور بادزن نصب شوند. به طور معمول، محور تیغه های دمپر باید افقی نصب گردد، اما اگر در شرایطی لازم باشد که محور تیغه ها به طور قائم نصب شود، باید از دمپر مخصوص با یاتاقانهای کف گرد استفاده شود.

برای انتخاب صحیح دمپر، باید سرعت خروجی بادزن معلوم باشد. جهت بهبود منحنی جریان و کاهش

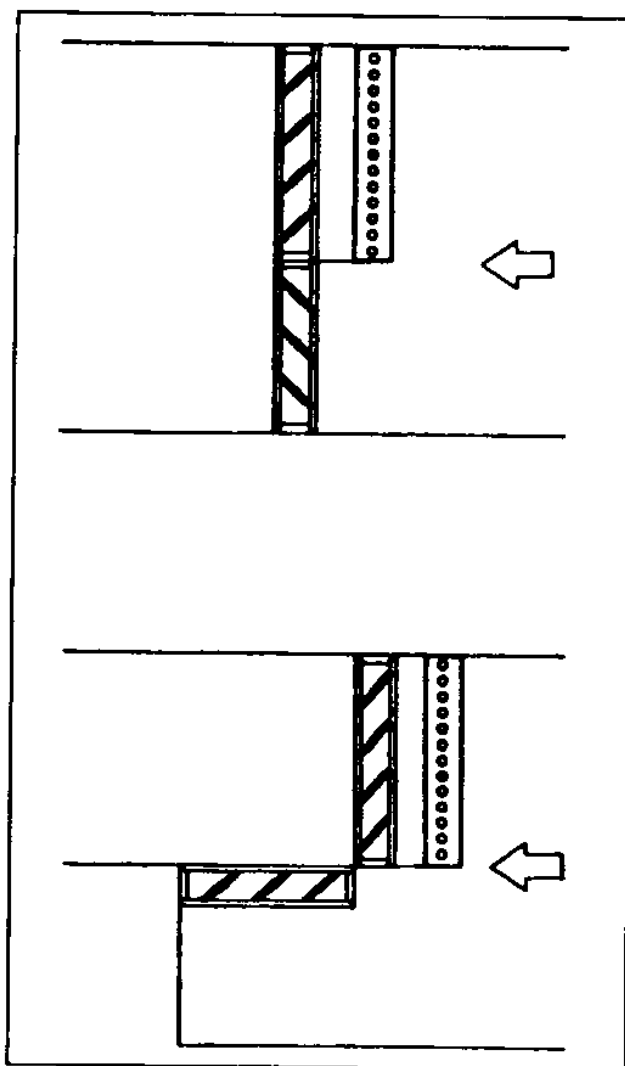


شکل ۲۵-۲: اتصال دمپر حجمی

لرزشهایی که می‌توانند طول عمر بادزن و دمپر را کوتاه کنند، بهتر است در صورت امکان دمپر را حداقل به اندازه یک قطر کانال دورتر از دهانه خروجی بادزن نصب نمود. شکل ۲-۲۵ دمپره‌های حجمی را نشان می‌دهد.

● دمپره‌های کنترل دما

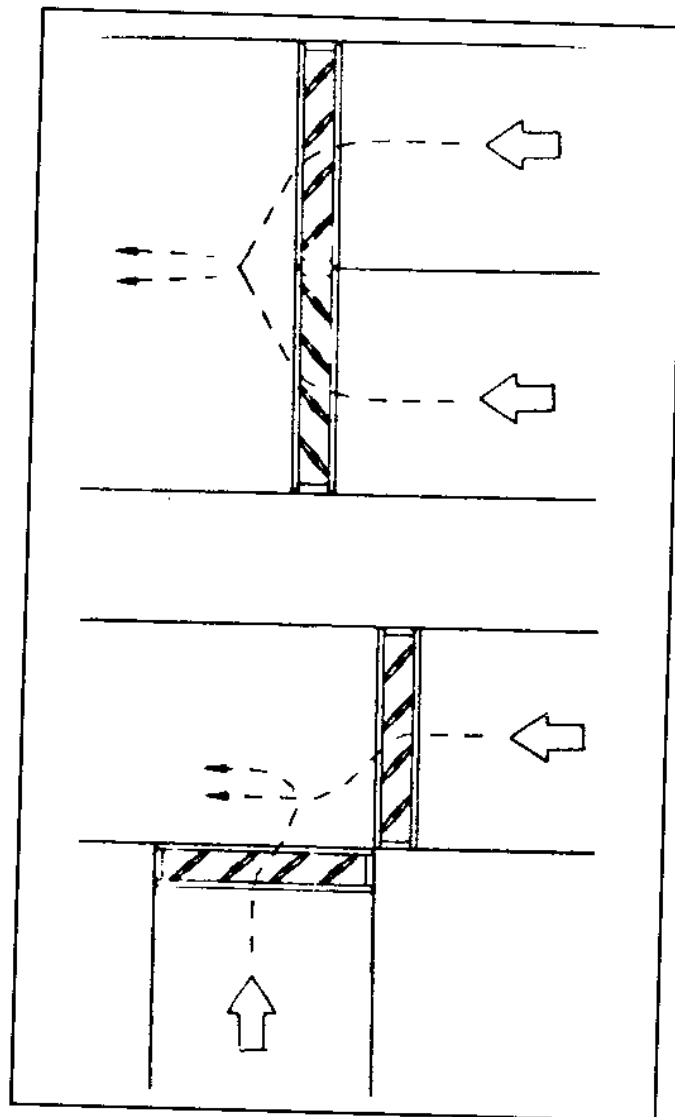
دمپره‌های کنترل دما، یک جفت دمپر هستند که برای حصول دمای معین از طریق تخلیط دو جریان هوا، با هم عمل می‌کنند. این دمپرها که معمولاً به "دمپره‌های روبرو و میان‌بر" (Face and Bypass) موسومند، یک جریان هوا را به دو قسمت تقسیم می‌نمایند که با عبور از دو مسیر (که یکی از آنها مثلاً می‌تواند شامل یک کویل گرمایی یا سرمایی باشد) دماهای متفاوتی پیدا می‌کنند و با مخلوط شدن مجدد این دو جریان، دمای مورد نظر حاصل می‌شود (شکل ۲-۲۶).



شکل ۲-۲۶: دو نمونه از ترتیب استقرار دمپره‌های کنترل دما

○ دمپره‌های هوای تازه (Fresh air Dampers) - دمپره‌های هوای تازه، جفت دمپره‌های تنظیم جریان تک تیغه‌ای، تیغه موازی یا تیغه متقابل هستند که به فرمان یک سیستم کنترل عمل نموده و امکان مخلوط شدن حجم معینی از هوای خارج و هوای برگشتی را جهت حصول دمای مورد نظر، فراهم می‌آورند. وقتی حجم هوای خارج ورودی به سیستم زیاد باشد، هوای اضافی از طریق یک دمپر تنظیم جریان و یا دمپر رهاکننده فشار (Pressure Relief Damper) به بیرون ساختمان رانده می‌شوند.

مخلوط کردن دو جریان هوا با دماهای متفاوت، از لایه‌بندی دمایی جریان هوا که می‌تواند در پایین دست جریان موجب یخ‌زدگی شود، جلوگیری می‌کند (شکل ۲۷-۲).
در اینجا نیز استفاده از انواع درزبند، کیفیت هوابندی مورد نظر را تأمین خواهد کرد. به جهت حرکت مداوم تیغه‌ها، باید توجه خاصی به یاتاقانها و قسمت‌های متحرک این دمپرها مبذول گردد.



شکل ۲۷-۲: دو نمونه از ترتیب استقرار دمپره‌های هوای تازه

○ **دمپره‌های چندناحیه‌ای (Multizone Dampers)** - دمپره‌های چند ناحیه‌ای، جفت دمپره‌های تنظیم جریان تک تیغه‌ای، تیغه موازی یا تیغه متقابل هستند که به فرمان یک سیستم کنترل، امکان مخلوط شدن دو جریان هوا با دماهای متفاوت را جهت حصول دمای معینی فراهم می‌کنند. معمولاً چند جفت از این دمپرها در یک دستگاه مورد استفاده قرار می‌گیرند.

● دمپره‌های کنترل فشار

○ **دمپره‌های تنظیم جریان** - به شرحی که قبلاً ذکر شد.

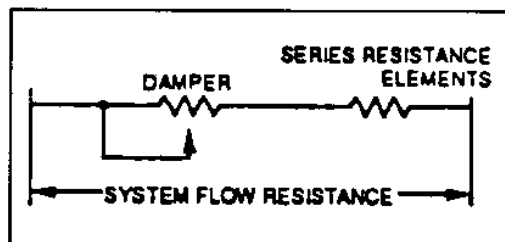
○ **دمپره‌های یکطرفه** - به شرحی که قبلاً ذکر شد.

○ **دمپره‌هاکننده فشار** - این یک دمپر یکطرفه است که "خودکار" بوده و واکنش سریعی دارد، اما کنترل فشار توسط آن چندان دقیق نیست. این دمپرها را نباید روی دیوار خارجی ساختمان برای کنترل فشار ساختمان مورد استفاده قرار داد، چرا که تندباد و جهت وزش باد روی اختلاف فشار تأثیر می‌گذارد.

دمپره‌های کنترل حجم با محرک، ممکن است همراه با یک احساسگر فشار یا کلید فشار جهت رها کردن فشار کانال مورد استفاده قرار گیرند. به این ترتیب اختلاف فشار را می‌توان به طور دقیقتری ابقاء کرد و احساسگر فشار تحت تأثیر تندباد یا جهت وزش باد قرار نمی‌گیرد. در ساده‌ترین شکل، یک کلید فشار می‌تواند به محرکی جهت بازکردن کامل یک دمپر تیغه موازی، انرژی بدهد. به جای آن ممکن است از یک احساسگر/کنترل‌کننده فشار جهت تنظیم یک دمپر تیغه متقابل به منظور ابقاء فشار، صرف نظر از شرایط، استفاده کرد.

□ محل نصب دمپر

دمپرهایی که در کانال نصب می‌شوند باید به اندازه کافی از وصاله‌هایی مثل زانویی دور باشند. دمپره‌های خروجی بادزن نباید بدون توجه به تأثیر آشفته‌گی هوا و لرزش بادزن، مستقیماً در دهانه خروجی بادزن نصب شوند.



شکل ۲۸-۲: مقاومت در سر راه جریان هوا در یک سیستم واقعی

□ تعیین اندازه دمپر

گاهی دمپرها تنها بر اساس ابعاد کانال و راحتی نصب، انتخاب می‌گردند. اما این اغلب موجب گزینش دمپره‌های بزرگتر از اندازه لازم می‌شود که نتیجه آن نامطلوب شدن کنترل سیستم است.

انتخاب صحیح اندازه دمپر منافع زیر را در بر دارد:

* هزینه نصب کمتر به دلیل کوچکتر بودن ابعاد دمپر و مضافاً کوچکتر شدن محرکها یا کاهش تعداد آنها؛

* کاهش هزینه انرژی به دلیل اینکه نشت هوا از دمپر کوچکتر، کمتر است؛

* مشخصه‌های کنترل بهتر

□ مشخصه‌های عملکرد بهتر

جهت کنترل مطلوب سیستم باید هنگام انتخاب دمپر به مشخصه‌های عملکرد و ظرفیتها توجه شود.

● مشخصه نصب (Installed Characteristic)

مشخصه ذاتی دمپر مبتنی بر یک افت فشار ثابت در عبور هوا از دمپر است که این اغلب کاربرد عملی ندارد. عناصر مقاومتی سری مثل کویلها، دریچه‌های کرکره‌ای و مقاومت کانال، همزمان با تغییر حالت دمپر، سبب تغییر افت فشار می‌شوند (شکل‌های ۲-۲۸ و ۲-۲۹). مشخصه نصب توسط نسبت مقاومت عناصر سری به مقاومت دمپر تعیین شده و برای دمپره‌های تیغه موازی و تیغه متقابل، تغییر می‌کند (شکل ۲-۳۰).

مقاومت سری، مشخصه جریان هوای دمپر را تغییر می‌دهد. هر چه مقاومت سری بزرگتر باشد، این تغییر نیز بزرگتر است. نسبت مقاومت عناصر سری به مقاومت دمپر را نسبت مشخصه (Characteristic Ratio) می‌گویند. شکل‌های ۲-۳۱ و ۲-۳۲ مشخصه‌های تغییر یافته برای دمپره‌های تیغه موازی و تیغه متغیر را بر اساس نسبت مشخصه‌های مختلف نشان می‌دهند.

برای دستیابی به عملکردی هر چه نزدیکتر به مشخصه خطی ایده‌آل جریان، باید از نسبت مشخصه ۲/۵ برای دمپره‌های تیغه موازی (شکل ۲-۳۱) و ۱۰ برای دمپره‌های تیغه متقابل (شکل ۲-۳۲) استفاده شود. درصد مقاومت کل مورد نیاز برای دمپر به ترتیب زیر تعیین می‌شود:

مقاومت سری + مقاومت دمپر = مقاومت کل (۱۰۰٪)

نسبت مشخصه (شکل‌های ۲-۳۱ و ۲-۳۲) = $\frac{\text{مقاومت سری}}{\text{مقاومت دمپر}}$

با قرار دادن (مقاومت دمپر - مقاومت کل) به جای مقاومت سری:

۱ - $\frac{\text{مقاومت کل}}{\text{مقاومت دمپر}} = \frac{\text{مقاومت دمپر} - \text{مقاومت کل}}{\text{مقاومت دمپر}}$ = نسبت مشخصه

$$1 - \frac{100}{\text{مقاومت دمپر}} = \frac{2}{5}$$

۲۹٪ مقاومت کل = مقاومت دمپر

یا: $\frac{29}{100 - 29} = 41\%$ مقاومت سری

$$1 - \frac{100}{\text{مقاومت دمپر}} = 10$$

۹٪ مقاومت کل = مقاومت دمپر

یا: $\frac{9}{100 - 9} = 10\%$ مقاومت سری

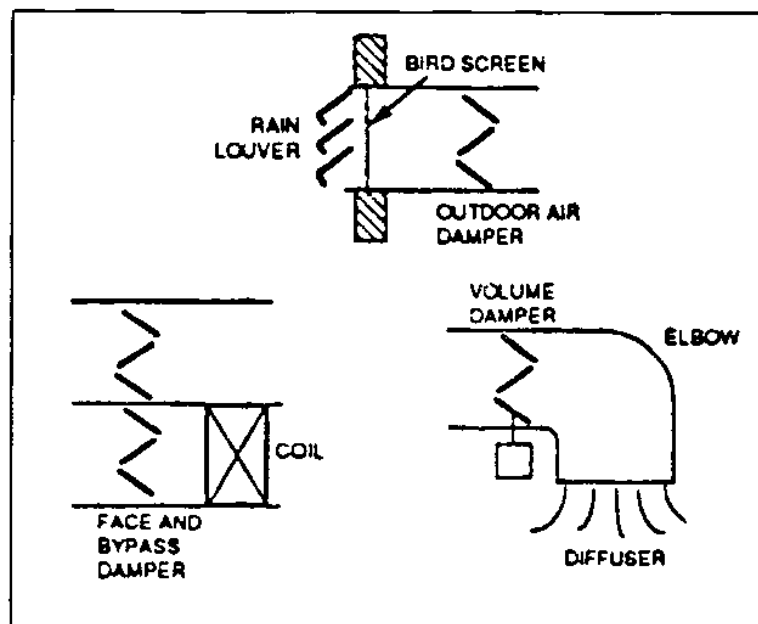
برای دمپره‌های تیغه موازی:

برای دمپره‌های تیغه متقابل:

برای مثال، اگر یک کویل با افت فشار ۰/۱۴۰ kPa به طور سری با یک دمپر تیغه متقابل نصب شود (شکل ۲-۳۱)، دمپر باید افت فشاری برابر ۰/۱۴۰ kPa داشته باشد (ده درصد ۰/۱۴۰ kPa می‌شود ۰/۱۴ kPa).

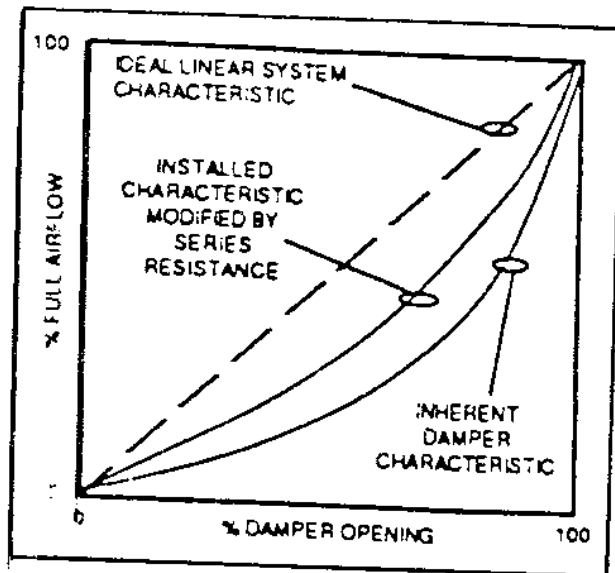
□ تعیین اندازه دمپر

نسبت مطلوب مقاومت دمپر به مقاومت سری که ذکر شد، در تعیین افت فشار مطلوب مورد استفاده قرار می‌گیرد. این افت فشار نیز در تعیین اندازه دمپر، گام به گام مطابق روش مندرج در جدول ۱-۲، به کار می‌رود.

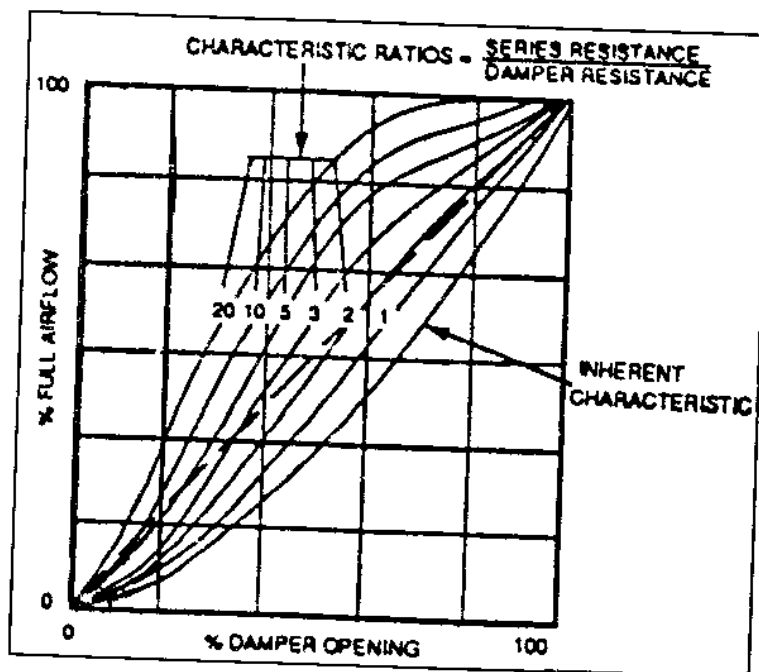


شکل ۲-۲۹: مثالهایی از مقاومتهای در سر راه جریان هوا

مثال ۱: برای کانالی به ابعاد $915(\text{mm}) \times 1625(\text{mm})$ با مساحت $1/49\text{m}^2$ که شدت جریان هوا در آن 9440L/s و افت فشار در عبور از دمپر تیغه موازی 15Pa است، اندازه دمپر مطابق جدول ۲ محاسبه می‌شود. بر اساس محاسبات مندرج در جدول، برای این کاربرد می‌توان دمپری به ابعاد $915 \times 1475(\text{mm})$ با مساحت $1/35\text{m}^2$ انتخاب کرد.



شکل ۳۰-۲: مشخصه نصب و مشخصه ذاتی یک دمپر



شکل ۳۱-۲: مشخصه‌های سیستم دمپر با دمپرها‌ی تیغه موازی

جدول ۱-۲: مراحل تعیین اندازه دمپر

مرحله	روش
۱	محاسبه سرعت تماس (Approach Velocity): $\text{سرعت تماس (m/s)} = \frac{\text{شدت جریان هوا (L/s)} \times \frac{1 \text{ m}^3}{1000 \text{ L}}}{\text{مساحت مقطع کانال (m}^2\text{)}}$
۲	محاسبه ضریب تصحیح با استفاده از سرعت تماس محاسبه شده در مرحله ۱: $\text{ضریب تصحیح} = \frac{25}{(\text{سرعت تماس})^2}$
۳	محاسبه افت فشار در سرعت ۵m/s: ضریب تصحیح (از مرحله ۲) × افت فشار در سرعت تماس = افت فشار در سرعت ۵m/s
۴	محاسبه نسبت سطح آزاد (Free Area Ratio)*: برای افت فشارهای (از مرحله ۳) بزرگتر یا مساوی ۵۷/۵Pa: $\text{نسبت} = \frac{0.3903}{[1 + (0.085 \times \text{افت فشار})]}$ برای افت فشارهای (از مرحله ۳) کوچکتر از ۵۷/۵Pa: $\text{نسبت} = \frac{0.2340}{[1 - (0.319 \times \text{افت فشار})]}$
۵	محاسبه مساحت دمپر (m ²): برای دمپره‌های تیغه موازی: $\text{مساحت دمپر (m}^2\text{)} = \frac{4188 \times \text{نسبت (از مرحله ۴)} \times \text{مساحت مقطع کانال (m}^2\text{)}}{1550}$ برای دمپره‌های تیغه متقابل: $\text{مساحت دمپر (m}^2\text{)} = \frac{4068 \times \text{نسبت (از مرحله ۴)} \times \text{مساحت مقطع کانال (m}^2\text{)}}{1550}$

* سطح آزاد دمپر عبارت است از سطح باز دمپر که هوا از آن عبور می‌کند. نسبت سطح آزاد نیز عبارت است از مساحت سطح باز دمپر تقسیم بر مساحت مقطع کانال.

□ سایر ملاحظات در انتخاب دمپر

● کنترل دو وضعیتی

- ۱- به طور نمونه، دمپره‌های تیغه موازی نسبت به دمپره‌های تیغه متقابل افت فشار کمتری دارند.
- ۲- باید بررسی شود که دمپر منتخب، حداکثر فشار استاتیک و نشت مقتضی را تأمین می‌کند.

● کنترل تعادل

- ۱- مقتضیات کاربردی را تعیین نموده و دمپر تیغه موازی یا تیغه متقابل را انتخاب کنید.
- ۲- باید بررسی شود که دمپر منتخب، حداکثر فشار استاتیک و نشت مقتضی را تأمین می‌کند.

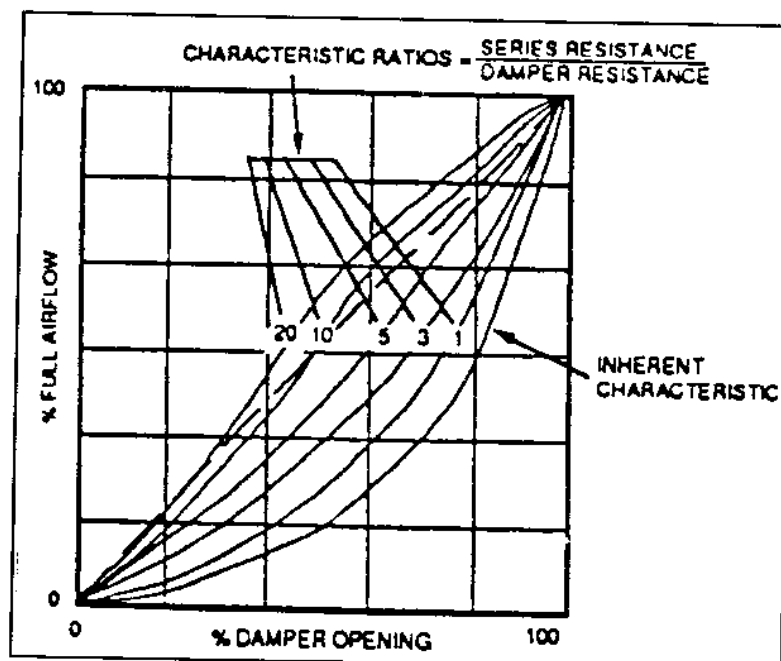
□ مشخصه‌های دمپر بزرگتر از اندازه لازم

● عملکرد دمپر

دمپر بزرگتر از اندازه لازم، دمپری است که نسبت مشخصه آن بزرگتر از ۲/۵ برای دمپر تیغه موازی، و بزرگتر از ۱۰ برای دمپر تیغه متقابل باشد. منحنی مشخصه چنین دمپری در مقایسه با منحنی مطلوب (Linear Curve) در شکل‌های ۲-۳۱ و ۲-۳۲ مشاهده می‌شود.

نتیجه بزرگتر بودن دمپر از اندازه لازم، این است که فقط با کمی باز شدن دمپر، مقدار بیشتری هوا نسبت به آنچه در نظر بوده است از آن عبور می‌کند.

با استفاده از دمپر کوچکتر، درصد افت فشار هوا در عبور از دمپر افزایش می‌یابد. مشخصه دمپر بزرگتر

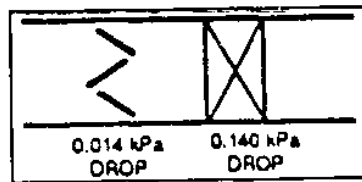


شکل ۲-۳۲: مشخصه‌های سیستم دمپر با دمپره‌های تیغه متقابل

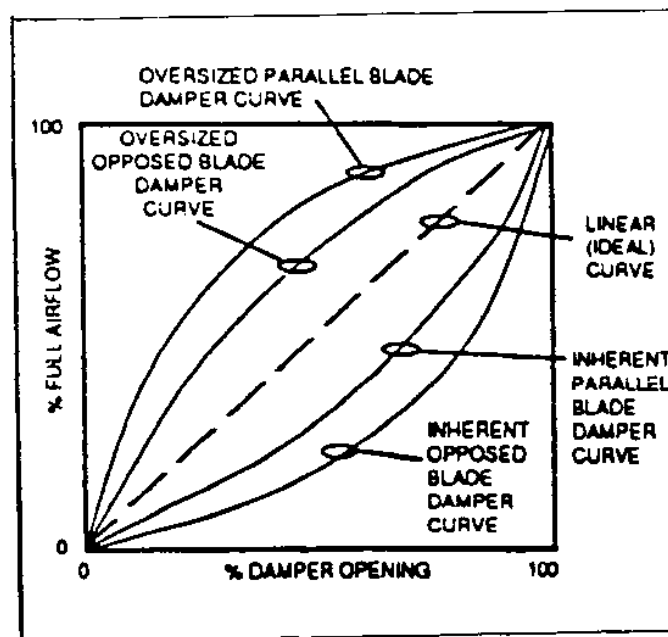
از اندازه لازم بیشتر متأثر از افت فشار هوا در عبور از مقاومت سری است تا از خود دمپر (شکل ۲-۳۳). در شکل ۲-۳۴، منحنی دمپر بزرگتر از اندازه لازم با منحنی خطی (حالت مطلوب) مقایسه شده است. یک دمپر تیغه موازی بزرگتر از اندازه لازم در قیاس با یک دمپر تیغه متقابل بزرگتر از اندازه لازم، انحراف بیشتری نسبت به منحنی خطی دارد که این عیب را می توان با انتخاب یک دمپر کوچکتر که افت فشار کلی بیشتری را ایجاد می کند، اصلاح نمود.

● حساسیت سیستم کنترل

یک دمپر بزرگتر از اندازه لازم با منحنی مشخصه غیر خطی، موجب تغییر حساسیت سیستم کنترل در دامنه عملکرد آن می شود. به طوری که در شکل ۲-۳۵ دیده می شود، با تغییر درصد باز شدن دمپر، حساسیت سیستم نیز به میزان قابل توجهی تغییر می یابد. هر چه منحنی مشخصه دمپر به حالت خطی نزدیکتر گردد، حساسیت سیستم نیز پایداری بیشتری یافته موجب ثبات بیشتر کنترل می شود. افزایش حساسیت می تواند موجب نوسان و تناوب در کار سیستم شده و کیفیت کنترل را تضعیف کند.



شکل ۲-۳۳: افت فشار نمونه برای کویل و دمپر (مقاومت سری)



شکل ۲-۳۴: مقایسه منحنی دمپرها بزرگتر از اندازه لازم تیغه موازی و تیغه متقابل با منحنی خطی (حالت مطلوب) و منحنی مشخصه ذاتی دمپرها تیغه موازی و تیغه متقابل

جدول ۲-۲: مراحل تعیین اندازه دمپر مثال ۱

مرحله	روش
۱	سرعت تماس $= \frac{9440 \text{ L/s}}{1/49 \text{ m}^2} \times \frac{1 \text{ m}^3}{1000 \text{ L}} = 6/34 \text{ m/s}$
۲	ضریب تصحیح $= \frac{25}{6/34^2} = 0/62$
۳	افت فشار در سرعت ۵m/s $= 15 \text{ Pa} \times 0/62 = 9/3 \text{ Pa}$
۴	نسبت سطح آزاد $= [1 + (0/319 \times 9/3)]^{-0/2340} = 3/97^{-0/2340} = 0/724$
۵	مساحت دمپر (تیغه موازی) $= \frac{(1/49 \text{ m}^2 \times 0/724 \times 4188)^{0/9085}}{1550} = 1/35 \text{ m}^2$

□ افت فشار دمپر

اگر ابعاد کانال، اندازه دمپر و جریان هوا معلوم باشند، می توان از روش مرحله ای مندرج در جدول ۲-۳ برای تعیین افت فشار واقعی دمپر استفاده کرد.

مثال ۲: یک دمپر تیغه موازی به مساحت $1/49 \text{ m}^2$ در کانالی به مساحت مقطع $1/68 \text{ m}^2$ قرار دارد و دبی جریان هوا 9440 L/s است. افت فشار این دمپر مطابق جدول ۲-۴ محاسبه می شود.

□ کنترل هوای مخلوط

شکل ۲-۳۶ یک سیستم کنترل هوای مخلوط را نشان می دهد. هر سه نوع دمپر (هوای خارج، هوای اخراجی و هوای برگشتی) عوامل اصلی افت فشار در کانالهای محل استقرار خود هستند. بنابراین جهت حصول یک کنترل خطی، از دمپرهایی تیغه موازی استفاده شده است.

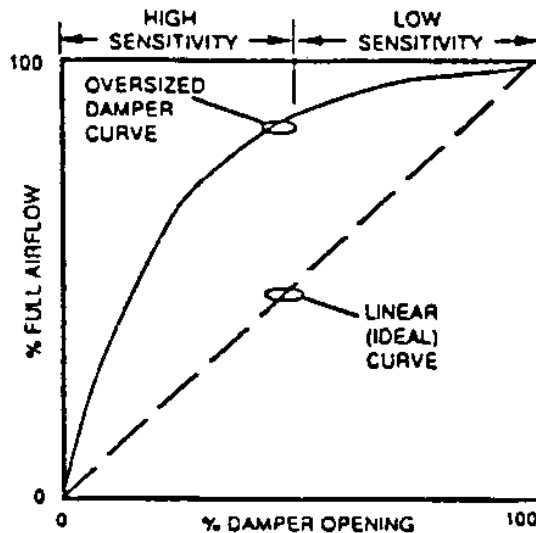
وقتی که از کرکره (Louver) یا شبکه مانع ورود پرندهگان به طور سری با دمپرهایی هوای خارج و هوای اخراجی استفاده شود (شکل ۲-۳۷)، همچنان که دمپر بسته می شود افت فشار استاتیک از شبکه یا کرکره به دمپر منتقل می شود. برای چنین سیستمهایی استفاده از دمپرهایی تیغه متقابل در سر راه هوای خارج و هوای اخراجی، منحنی مشخصه را به حالت خطی (مطلوب) نزدیکتر می کند. دمپر برگشت عامل اصلی

افت فشار در کانال محل استقرارش است و لذا یک دمپر تیغه موازی، حداقل افت فشار را داشته و منحنی مشخصه را خطی نگه خواهد داشت.

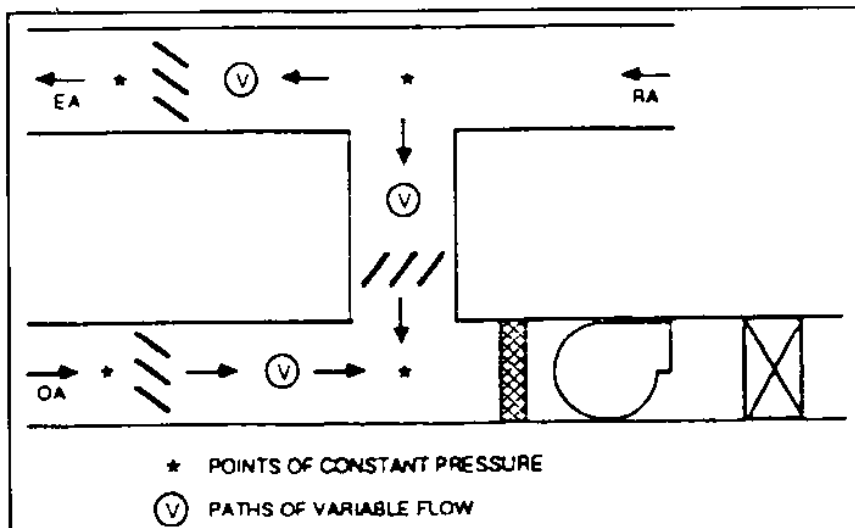
شکل ۲-۳۸ تنظیم صحیح جهت تیغه‌های موازی دمپرهاى هوای خارج و هوای برگشت را برای تخلیط مؤثر این دو هوا نشان می‌دهد. تنظیم صحیح جهت تیغه‌ها به جلوگیری از ایجاد سطوح سرد در جریان هوای مخلوط که می‌تواند سبب یخ‌زدگی کویلها شود، کمک می‌کند.

□ کاربرد دمپرها

جدول ۲-۵ کاربرد انواع دمپرها را نشان می‌دهد.



شکل ۲-۳۵: تأثیر انتخاب دمپر بزرگتر از اندازه لازم روی حساسیت سیستم



شکل ۲-۳۶: سیستم کنترل هوای مخلوط (دمپرهاى تیغه موازی)

جدول ۳-۲: تعیین گام به گام افت فشار دمپر

مرحله	روش
۱	<p>الف - تعیین تعداد بخشهای مورد نیاز:</p> <p>مساحت دمپر نباید از حداکثر اندازه یک بخش منفرد تجاوز کند. اگر مساحت دمپر از مساحت یک بخش منفرد بیشتر شد، آنوقت:</p> <p>ب - مساحت دمپر، مساحت مقطع کانال، و جریان هوا را بر تعداد بخشهای دمپر تقسیم کنید.</p> <p>ج - از رقم بدست آمده برای مساحت یا جریان هوا (در قسمت ب)، در مراحل بعدی استفاده کنید.</p>
۲	<p>محاسبه نسبت سطح آزاد*:</p> <p>○ برای دمپهای تیغه موازی:</p> $\frac{(m^2) \text{ مساحت دمپر}}{(m^2) \text{ مساحت مقطع کانال}} \times \frac{1}{100^{0.07}} \times (m^2) \text{ مساحت دمپر} \times 0.80 = \text{نسبت سطح آزاد}$ <p>○ برای دمپهای تیغه متقابل:</p> $\frac{(m^2) \text{ مساحت دمپر}}{(m^2) \text{ مساحت مقطع کانال}} \times \frac{1}{100^{0.0849}} \times (m^2) \text{ مساحت دمپر} \times 0.18 = \text{نسبت سطح آزاد}$
۳	<p>محاسبه افت فشار در سرعت ۵m/s با استفاده از نسبت سطح آزاد محاسبه شده در مرحله ۲</p> <p>افت فشار در سرعت ۱۰۰۰ fpm محاسبه می شود:</p> <p>○ برای نسبت سطح آزاد کوچکتر یا مساوی ۰/۵:</p> $(pa) \text{ افت فشار} = -11/72 \times [1 - (\text{نسبت سطح آزاد})^{2/562}]$ <p>○ برای نسبت سطح آزاد بزرگتر از ۰/۵:</p> $(pa) \text{ افت فشار} = -3/14 \times [1 - (\text{نسبت سطح آزاد})^{4/274}]$

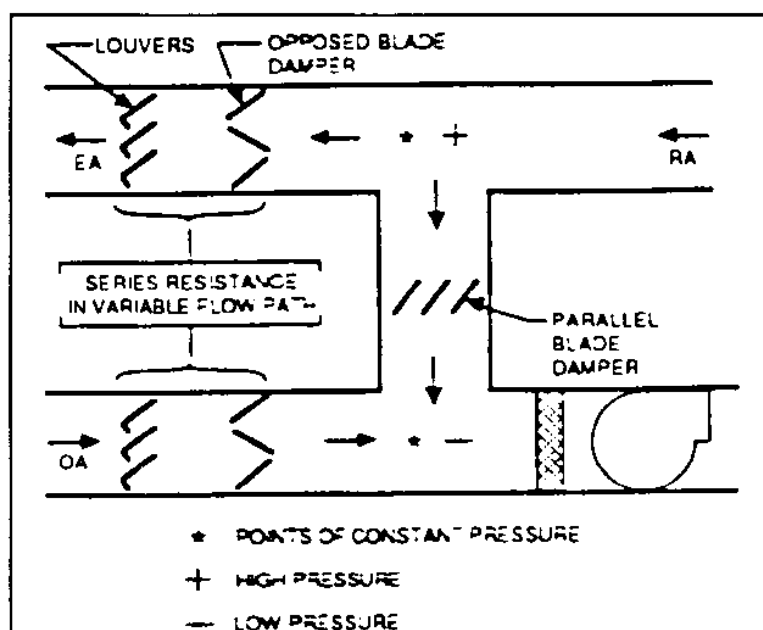
* سطح آزاد دمپر عبارت است از سطح باز دمپر که هوا از آن عبور می کند. نسبت سطح آزاد نیز عبارت است از مساحت سطح باز دمپر تقسیم بر مساحت مقطع کانال.

جدول ۳-۲: تعیین گام به گام افت فشار دمپر (ادامه)

مرحله	روش
۴	محاسبه سرعت تماس: $\text{سرعت تماس (m/s)} = \frac{\text{دبی جریان هوا (m}^3/\text{s)}}{\text{مساحت مقطع کانال (m}^2\text{)}}$
۵	محاسبه ضریب تصحیح با استفاده از سرعت تماس محاسبه شده در مرحله ۴: $\text{ضریب تصحیح} = \frac{25}{(\text{سرعت تماس})^2}$
۶	محاسبه افت فشار دمپر: $\text{افت فشار در سرعت 5m/s (مرحله ۲) (Pa)} = \frac{\text{افت فشار در سرعت 5m/s (مرحله ۲)}}{\text{ضریب تصحیح (مرحله ۵)}}$

□ کنترل جریان کنارگذر و جریان عبوری از روی کویل

شکل ۳۹-۲ کاربرد دمپر کنارگذر و دمپر مقابل کویل را نشان می‌دهد. به لحاظ استفاده از دمپر تیغه موازی در کنارگذر (Bypass)، افت فشار سیستم در عبور هوا از این دمپر نسبتاً ثابت است.



شکل ۳۷-۲: سیستم هوای مخلوط با کرکه‌ها

در عبور هوا از دمپر مقابل کویل، همچنان که این دمپر بسته می‌شود، افت فشار سیستم از کویل به دمپر منتقل می‌گردد، و لذا استفاده از یک دمپر تیغه متقابل، کنترل خطی تری را عاید می‌کند.

□ کنترل خفقان (کاهش شدید فشار)

در این کاربرد از هر دو نوع دمپر (تیغه موازی و تیغه متقابل) می‌توان استفاده کرد. اگر عامل اصلی مقاومت سیستم، دمپر باشد، دمپره‌های تیغه موازی مرجحند. اما اگر مقاومت قابل توجهی مانند کویل نیز وجود داشته باشد، باید از دمپره‌های تیغه متقابل استفاده شود.

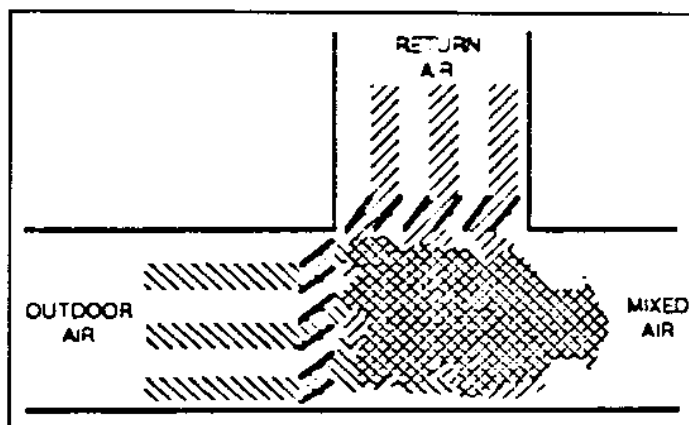
□ نگهداری دمپرها

● نگهداری دمپره‌های خودکار

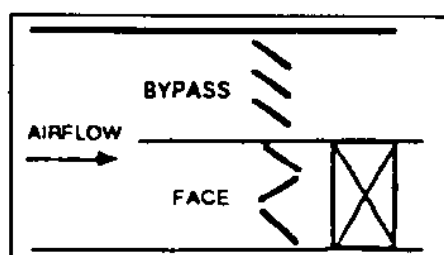
○ برای کسب نتایج مطلوب، تمام قسمتهای متحرک سیستم کنترل باید با نسبت به هم حرکت صحیحی داشته باشند.

○ روغنکاری دمپر و ابقاء تنظیم آن واجد اهمیت است.

○ تمام دمپره‌های خودکار باید آزاد حرکت کنند و از این نظر باید واریسی گردیده و در محل یاتاقانها



شکل ۳۸-۲: تنظیم صحیح جهت تیغه‌های موازی دمپرها برای تخلیط مؤثر هوای خارج و هوای برگشت



شکل ۳۹-۲: کاربرد دمپر کنارگذر و دمپر مقابل کویل

روغنکاری شوند. روغن زائد باید پاک شود.

(۱) تیغه‌های دمپر باید در حالت بسته واری شوند که کاملاً "کیپ باشند و عنداللزوم باید طوری تنظیم شوند که تمام تیغه‌ها کاملاً بسته شود.

(۲) موتورها باید در طول یک دوره کار بازبینی شوند که عیبی نداشته باشند. تکیه‌گاه موتور باید واری و در صورت لزوم اصلاح شود.

جدول ۴-۲: مراحل محاسبه افت فشار دمپر مثال ۲

مرحله	روش
۱	نسبت سطح آزاد (تیغه موازی): $\text{نسبت سطح آزاد} = (0/080 \times 1/49)^{1/007} \times \frac{1/49}{1/68}$ $= 0/8072 \times 0/8869$ $= 0/716$
۲	افت فشار در ۵m/s: $\text{افت فشار} = -3/14 \times (1 - 0/716^{-2/274})$ $= -3/14 \times -3/092$ $= 9/709$
۳	سرعت تماس: $\text{سرعت تماس} = \frac{9440 \text{ L/s}}{1/68 \text{ m}^2} \times \frac{1 \text{ m}^3}{1000 \text{ L}}$ $= 5/62 \text{ m/s}$
۴	ضریب تصحیح: $\text{ضریب تصحیح} = \frac{25}{5/62^2} = 0/792$
۵	افت فشار دمپر: $\text{افت فشار دمپر} = \frac{9/709}{0/792} = 12/26 \text{ Pa}$

اگر مساحت کانال برابر مساحت دمپر یعنی $1/49 \text{ m}^2$ بود، افت فشار دمپر $7/25 \text{ Pa}$ می‌شد.

جدول ۵-۲: کاربرد انواع دمپر

نوع دمپر	کاربرد (کنترل)
تیغه موازی	○ هوای برگشتی ○ هوای خارج یا هوای اخراجی :
تیغه متقابل	با شبکه مانع ورود پرندگان یا کرکره (Louver)
تیغه موازی	بدون شبکه مانع ورود پرندگان یا کرکره
تیغه متقابل	○ مقابل کویل (Coil Face) ○ کنارگذر (Bypass) :
تیغه متقابل	با دیواره مشبک
تیغه موازی	بدون دیواره مشبک
تیغه موازی	○ دووضعیتی (Two-Position) (همه کاربردها)

● نگهداری دمپرهای رهاکننده

در بعضی از ساختمانها در طول فصول معین، حجم بزرگی از هوای خارج برای تهویه مطبوع به ساختمان وارد می شود که این موجب افزایش فشار هوای داخل شده و باز و بسته کردن درها را دشوار می سازد. کار دمپرهای رهاکننده (شکل ۴۰-۲)، تخلیه این فشار اضافی است.

دمپرهای رهاکننده که از یک سری تیغه های آلومینیومی سبک ساخته شده اند، در برخی ساختمانها نصب می شوند تا امکان اخراج هوای اضافی فراهم گردد.

○ کلیه محورها افقی، غیر از نوع آغشته به روغن (Oil-Impregnated type)، باید در هر بهار با لایه نازکی از روغن ماشین روغنکاری شوند که البته باید روغن اضافی پاک شود.

○ تیغه ها ممکن است خمیدگی یا پیچیدگی پیدا کنند و باید سالی دو بار از نظر اینکه کاملاً بسته می شوند یا نه مورد واریسی قرار گیرند.

○ تیغه های معیوب باید تعمیر یا تعویض شوند.

○ کثافات، دوده، کرک و غیره نباید امکان نشستن و تجمع روی تیغه ها را بیابند که این موجب افزایش وزن تیغه ها شده ظاهر آنها را نیز ناخوشایند می کند.

○ چنانچه برای درزبندی اتصال قاب دمپر به ساختمان از بتونه استفاده شده است، باید بررسی شده و

عنداللزوم مرمت شود.

● نگهداری دمپرهای آتش

دمپرهای آتش برای حفاظت از جان و مال ساکنین ساختمان نصب می‌شوند. البته دمپرهای آتش با این امید نصب می‌شوند که هرگز موردی برای کاربرد نداشته باشند. چنانچه این دمپرها هنگام آتش‌سوزی درست عمل نکنند، وجودشان هیچ فایده‌ای نخواهد داشت. جهت حصول اطمینان از اینکه ایمنی مورد نظر وجود دارد، هر دمپر باید سالانه واریسی شود.

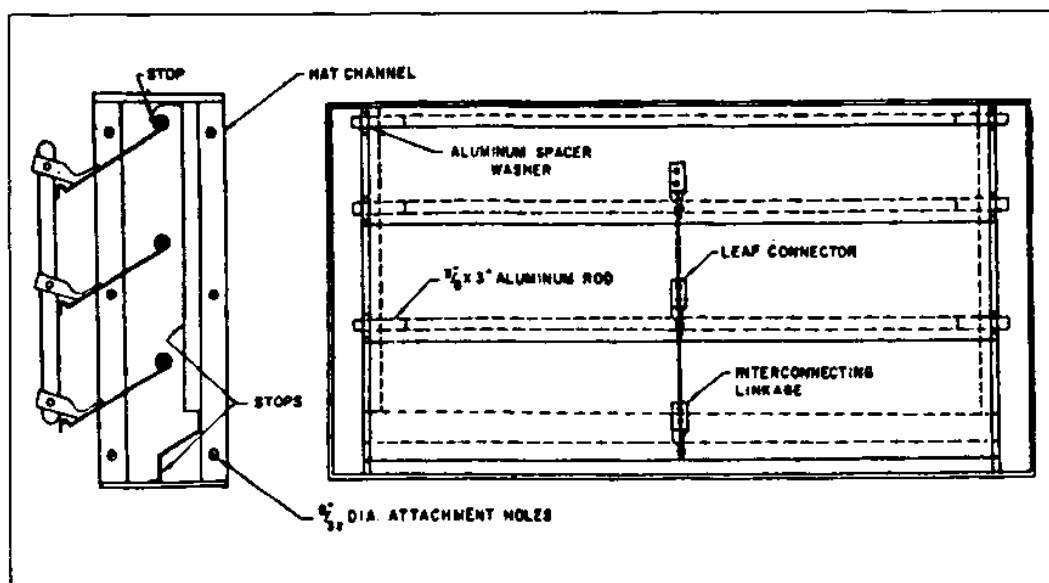
برای اطمینان از اینکه دمپر با نیروی وزن خود بسته خواهد ماند، میله‌های رابط تیغه‌ها (با زنجیر قابل تخریب در اثر آتش) (Fusible Link) باید از تیغه‌ها جدا شوند.

روغنکاری یا تاقانهای دمپر آتش لزومی ندارد، اما وجود لایه روغن موجب کندی فرایند اکسیداسیون شده و برای این منظور مفید است.

گاهی یک دمپر ممکن است به دلیل معیوب بودن زنجیر قابل اشتعال، یا وجود یک منبع گرمایی و یا وزن اضافی تیغه‌ها ناشی از فشار مکانیکی زنجیر قابل اشتعال، بسته باشد. در این حالت باید به ترتیب این کارها انجام گیرند؛ تعویض زنجیر معیوب، کارگذاری یک سپر غیر فلزی (Nonmetallic Shield) بین زنجیر قابل اشتعال و منبع گرما، یا استفاده از چند زنجیر قابل اشتعال موازی (که طوری قرار می‌گیرند که در صورت سوختن هر کدام، دمپر بسته می‌شود).

● دمپرهای جداکننده و دستی (Splitter and Hand Dampers)

بر حسب نیاز می‌توان انواع متعددی از دمپرها را برای تنظیم و توزیع جریان هوا مورد استفاده قرار داد.



شکل ۴۰-۲: دمپرهاکننده

در بیشتر موارد، این دمپرها پس از تنظیم اولیه ثابت شده و به ندرت نیاز به مراقبت دارند، مگر اینکه اصلاً توزیع هوا تغییر کند. در مواردی دمپرها را بر حسب شرایط فصل، با دست تنظیم می‌کنند. یک مثال، تنظیم دمپر هوای خارج است که به طور طبیعی در تابستان در وضعیت حداقل قرار می‌گیرد تا بار سرمایی کاهش یابد و در فصول معتدل برای همین منظور کاملاً باز می‌شود. در فصل زمستان مجدداً در وضعیت حداقل قرار می‌گیرد تا در مصرف انرژی گرمایی صرفه‌جویی شود.

۳

بیمهای
سائتریفوز

پمپهای سانتریفوژ

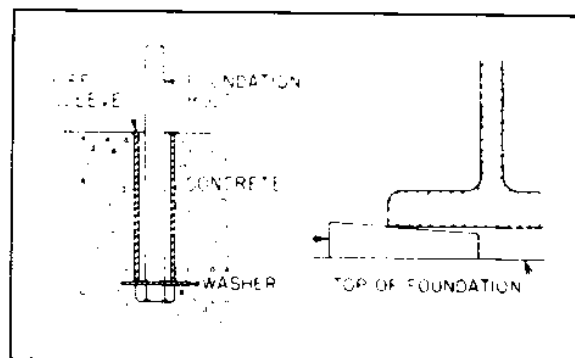
عملکرد موفق یک پمپ تا حدود زیادی بستگی به انتخاب و نصب صحیح آن دارد. جهت حصول اطمینان از حداکثر کارایی پمپ و حداقل نیاز به تعمیر و نگهداری، انتخاب پمپ باید با عرضه اطلاعات صحیح به کاتالوگ صورت گیرد. بیشتر سازندگان پمپ دانستیهای لازم در خصوص پمپ تولیدی خود را در کاتالوگ و کتابچه راهنما ذکر می‌کنند؛ اطلاعاتی از قبیل چگونگی نصب، عملکرد و تعمیر و نگهداری. در این مبحث منتخبی از این گونه دانستیها درباره پمپهای سانتریفوژ و همچنین عیوب متصوره، علت و چگونگی رفع این عیوب ذکر می‌گردد.

● کاربرد

پمپهای سانتریفوژ عمدتاً برای گردش دادن آب در کویل‌های سرمایی، برج خنک‌کن، بازگرداندن چگالیده به دیگ بخار، و غیره به کار می‌روند. این پمپها در ظرفیتهای مختلف از یک تا چند هزار گالن بر دقیقه (gpm) ساخته می‌شوند. هد آنها نیز از ۲ فوت (۰/۶ متر) تا چند صد فوت است.

● نصب

محل نصب پمپ باید در جایی باشد که انجام بازرسیهای دوره‌ای و تعمیر و راهبری در طول زمان کاری آن به راحتی میسر شود. پمپ باید تا حد امکان نزدیک منبع مایع (مثلاً چاه آب) نصب شود تا لوله مکش حتی المقدور کوتاه و مستقیم باشد. اتاق موتورخانه نیز باید چنان ساخته شود که حمل و نقل وسایل به داخل آن به آسانی ممکن باشد. سطحی که پمپ روی آن نصب می‌شود باید محکم و در برابر ریزش مایع، مقاوم و ایمن باشد. فونداسیون پمپ بهتر است بتنی بوده پیچهای فونداسیون نیز مطابق شکل ۱-۳ و طبق ابعاد معین شده در نقشه، داخل بتن مستقر شوند.



شکل ۱-۳: روش جاگذاری پیچهای فونداسیون

● تراز کردن

ممکن است پمپ و موتور توسط کارخانه سازنده روی یک شاسی تراز شده باشند. اما به دلیل تکانهای حین حمل و نقل، هیچ تضمینی وجود ندارد که تراز اولیه به همان صورت باقی بماند. در نتیجه لازم است که پمپ هنگام نصب روی فونداسیون بار دیگر تراز شود:

۱- پمپ را روی فونداسیون قرار داده بین سطح فونداسیون و کف شاسی فاصله‌ای برابر ۱in (۲/۵۴cm) توسط گوه ایجاد کنید (شکل ۱-۳).

۲- پینهای کوپلینگ را (در صورت وجود) برداشته زاویه سطح شاسی را نسبت به سطح افقی بررسی کنید. برای تنظیم زاویه سطح از گوه استفاده نمایید.

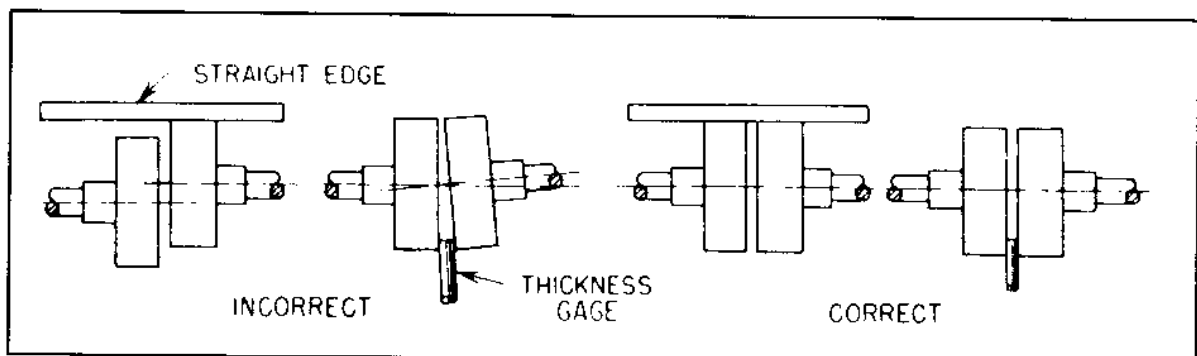
۳. پیچهای فونداسیون را به طور یکنواخت ببندید تا شاسی روی گوه‌ها محکم شود.

۴ هم محور بودن دو نیمه کوپلینگ (که موتور و پمپ را به هم متصل می‌کند) را با قرار دادن یک خط‌کش مستقیم روی فلنج کوپلینگ مورد بررسی قرار دهید. این کار باید در چهار نقطه کوپلینگ (در فواصل 90°) انجام شود. فاصله بین سطوح دو نیمه کوپلینگ نیز باید توسط فیلر بررسی شود تا کاملاً یکنواخت باشد (شکل ۲-۳). دو نیمه کوپلینگ را می‌توان با جابه‌جایی گوه‌های زیر شاسی هم‌محور کرد. ضمن این کار شاسی نیز تراز می‌شود.

۵ دور تا دور فونداسیون را به وسیله قاب یا سدای محصور کرده درون آن را تا نقطه‌ای حدود ۱in (۲/۵۴cm) بالاتر از کف شاسی، از سیمان پر کنید. بگذارید سیمان ۴۸ ساعت خود را بگیرد و سفت شود.

● اتصال لوله‌ها

لوله‌ها باید به طور طبیعی در یک خط قرار گیرند. هرگز نباید آنها را به زور به پیچهای فلنج رساند، چه در این صورت ممکن است پمپ از تراز خارج شود. پایه‌ها و بستهای لوله‌ها باید مستقل و چنان نصب شوند که هیچ گونه تنشی به پمپ وارد نشود. پس از نصب و استقرار لوله‌ها، بار دیگر باید تراز بودن پمپ مورد

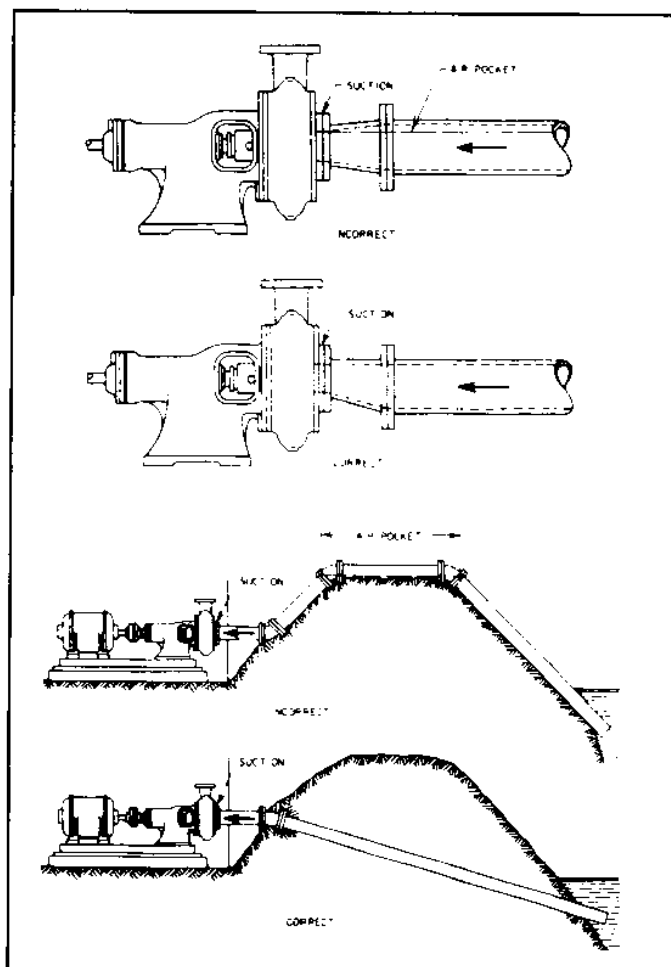


شکل ۲-۳: چگونگی واریسی هم‌محور بودن دو نیمه کوپلینگ

بررسی قرار گرفته و در صورت لزوم اصلاح شود. چنانچه لوله‌ها در معرض تغییرات دمایی باشند باید جهت جلوگیری از ایجاد تنش در لوله‌ها پیش‌بینی و تمهید لازم صورت گیرد. در سیستمهای حرارت مرکزی و تهویه مطبوع، پمپها داخل ساختمان نصب می‌شوند که هرگونه سر و صدایی مزاحم و اعتراض برانگیز است. در این سیستمها باید لوله‌ها را چنان نصب کرد که هیچ‌گونه ارتعاشی به اسکلت فلزی و دیوارهای ساختمان منتقل نشود.

● لوله کشی خط دهش

به منظور حفاظت از پمپ، یک شیر کشویی (Gate Valve) و یک شیر یکطرفه باید در خط دهش و نزدیک پمپ نصب شوند. شیر یکطرفه باید بین پمپ و شیر کشویی نصب شود. اگر برای افزایش قطر خط لوله دهش از تبدیل استفاده میشود، تبدیل باید بین شیر یکطرفه و پمپ قرار گیرد. قطر خط لوله دهش هرگز نباید از قطر دهانه دهش پمپ کوچکتر بوده بلکه ترجیحاً باید یک یا دو سایز بزرگتر از آن باشد.



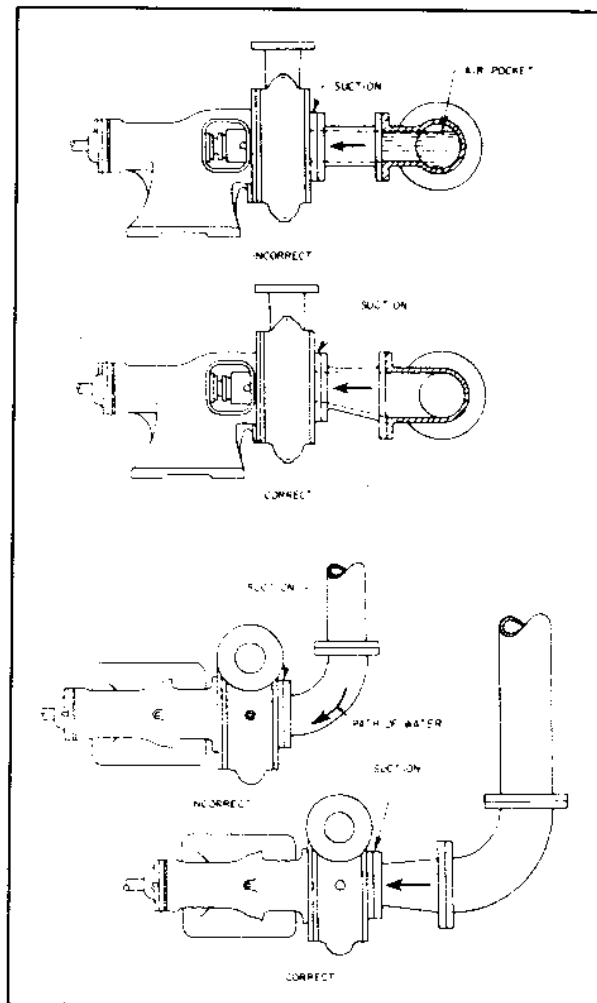
شکل ۳-۳: روشهای غلط (بالا) و صحیح (پایین) نصب پمپ

● لوله کشی خط مکش

لوله کشی خط مکش باید تا حد امکان مستقیم و کوتاه باشد. این خط لوله باید یک یا دو سایز بزرگتر از نازل پمپ باشد. طول و قطر لوله باید بر مبنای حداکثر مجاز ارتفاع مکش تعیین شود که هرگز از ۱۵ft (۴/۶m) تجاوز نمی کند (افت فشار اصطکاکی را نیز شامل است). مایعات داغ باید توسط نیروی وزن خود به نقطه مکش پمپ جریان یابند. شکل‌های ۳-۲ و ۳-۴ روش‌های صحیح و غلط لوله کشی به پمپ را نشان می دهند. تعبیه یک سوپاپ یکطرفه (Foot Valve) در خط مکش، پمپ را پر از آب نگه می دارد. سطح خالص سوپاپ یکطرفه باید حداقل برابر دهانه مکش پمپ اما ترجیحاً بزرگتر باشد.

● بررسی نهایی تراز بودن

پس از انجام لوله کشی باید یک بار دیگر تراز بودن پمپ مورد بررسی قرار گیرد، چه در صورت تراز نبودن، خط لوله در معرض تنش قرار می گیرد.



شکل ۳-۴: روش‌های غلط (بالا) و صحیح (پایین) نصب پمپ

● جهت چرخش پروانه

شکل ۳-۵ جهت چرخش پره نسبت به دهانه دهش پمپ را نشان می‌دهد. خط چینها تیغه‌های پروانه‌اند. به جهت چرخش پروانه نسبت به انحنای تیغه‌ها توجه کنید.

● راه‌اندازی پمپ

قبل از راه‌اندازی یک پمپ سانتریفوژ، باید پوسته و لوله مکش آن کاملاً از آب پر باشد. در غیر این صورت پمپ کار نکرده و به جای آب، هوا را پمپ می‌کند. پمپهای سانتریفوژ را به سه طریق می‌توان پر کرد:

۱- پر کردن پوسته و لوله مکش از آب و نگهداری آب درون آنها توسط شیر؛

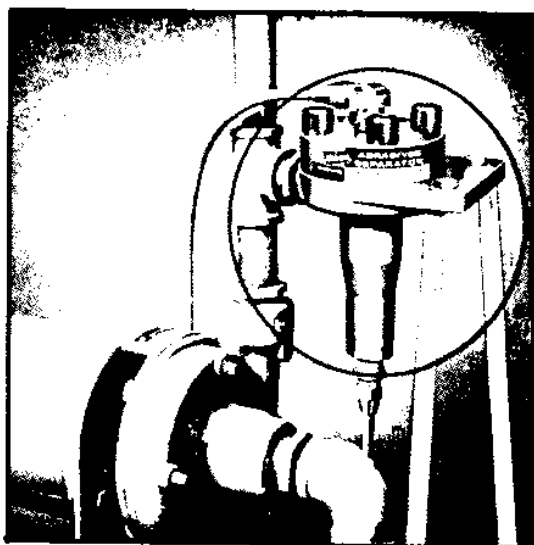
۲- پر کردن به وسیله پمپ خلاء؛

۳- پر کردن به وسیله یک ایجکتور بخار، هوا یا آب

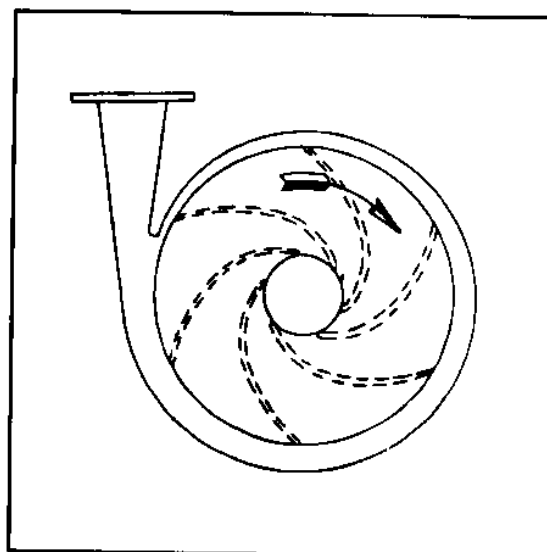
هنگام راه‌اندازی پمپ، باید شیر دهش چنان تنظیم شود که حداقل بار به محرک تحمیل گردد. برای پروانه‌های نوع رادیال (Radial) یا نوع فرانسیس (Francis) این مقصود وقتی حاصل می‌شود که شیر بسته باشد، و برای پمپهای نوع جریان مخلوط (Mixed Flow) این شرایط هنگام باز بودن کامل شیر ایجاد می‌شود. باز کردن یک شیر بسته باید به تدریج صورت گیرد تا از وارد شدن ناگهانی بار به محرک و ایجاد موج در خط دهش اجتناب شود.

● متوقف کردن پمپ

قبل از خاموش کردن موتور پمپ، باید شیر دهش در همان وضعیت زمان راه‌اندازی قرار گیرد تا توان



شکل ۳-۶: جداکننده مواد خورنده



شکل ۳-۵: جهت چرخش پروانه

کمتری تلف شده و از ایجاد موج در سیستم لوله کشی احتراز گردد.

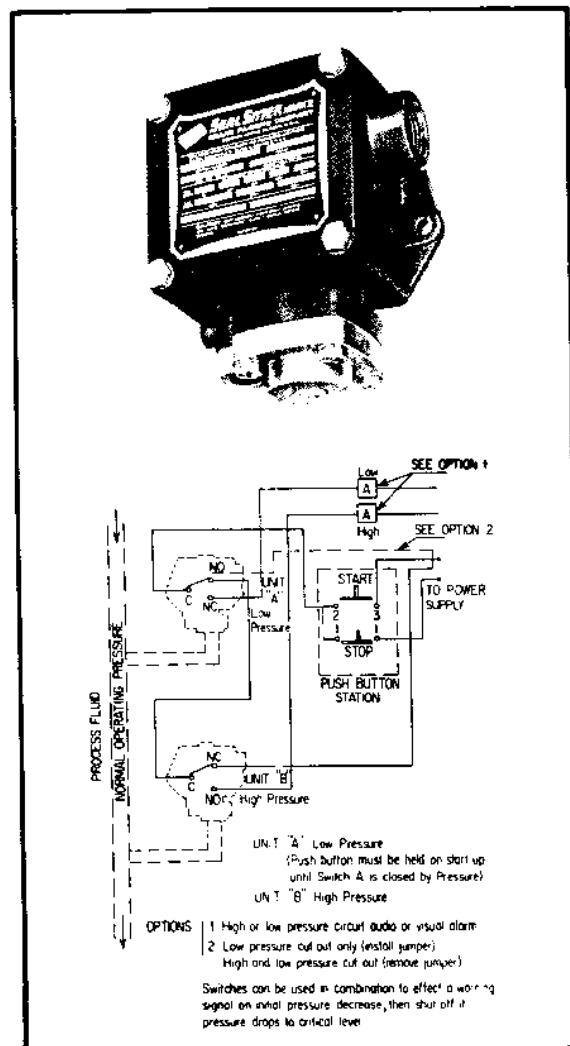
● تسمه محرک

هنگام نصب پمپی که دارای محرک تسمه‌ای V شکل است، تسمه باید کاملاً تراز باشد، چه هر گونه ناهمترایی موجب فرسایش سریع تسمه شده عمر آن را کوتاه می‌کند. تسمه‌های V شکل باید فقط آنقدر سفت شوند که در جا شرنخورند.

● رینگهای سایشی (Wearing Rings)

لقی رینگهای سایشی باید بر حسب نوع مایع تحت پمپاژ، در زمانهای معین واریسی شود. مایعات حاوی مواد خورنده ممکن است واریسی ماهانه را ایجاد کنند. در مورد آب سرد زلال، بازرسی سالانه ممکن است کافی باشد.

وقتی لقی رینگهای سایشی افزایش می‌یابد، دبی و هد پمپ افت می‌کند. اگر میزان لقی دو برابر لقی

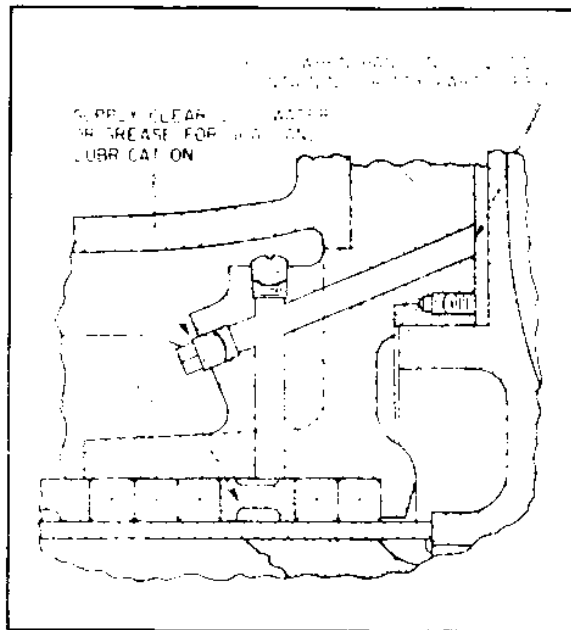


شکل ۷-۳ سوئیج حساس به فشار جهت حفاظت از درزگیر مکانیکی

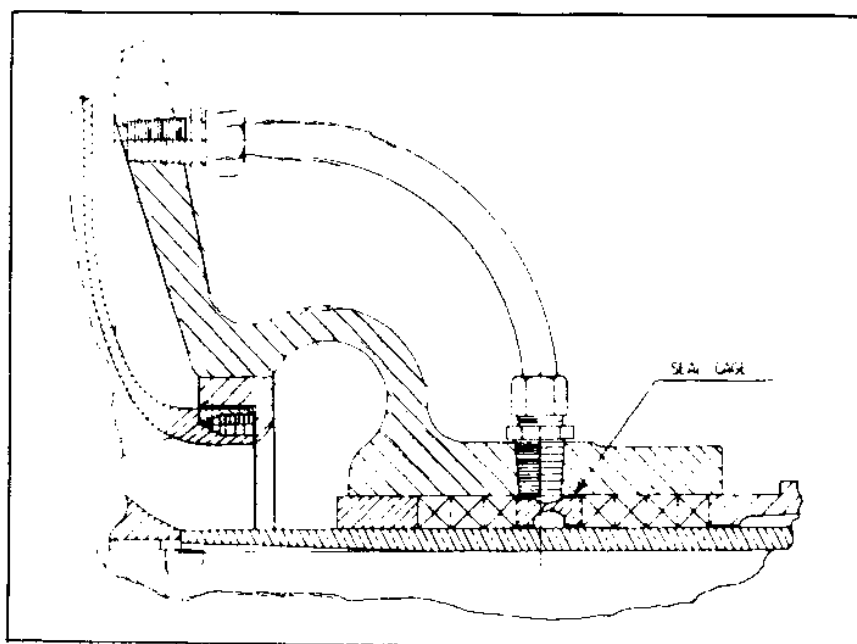
مجاز اولیه باشد، یا اینکه دبی و هد پمپ کافی نباشد، باید رینگها را تعویض کرد.

● حفاظت کاسه نمد و واشر

جایی که استفاده از یک منبع خارجی آب سرد زلال ممکن نباشد، می توان از یک جداکننده مواد خورنده استفاده کرد. این یک روش ساده و بسیار مؤثر برای جلوگیری از ورود کثافات و مواد خورنده به



شکل ۸-۳: وقتی قرار است آب حاوی ذرات خارجی پمپاژ شود، مسیر آب بندی را باید مطابق آنچه در این شکل نشان داده شده مسدود کرد.



شکل ۹-۳: نمونه ای از آب بندی کاسه نمد پمپ افقی با بدنه دوتکه

سطوح کاسه نمد است؛ روشی که می‌تواند طول عمر کاسه نمد یا واشر را به چند برابر افزایش داده هزینه‌های مربوط به تعویض یا تعمیر را به میزان زیادی کاهش دهد.

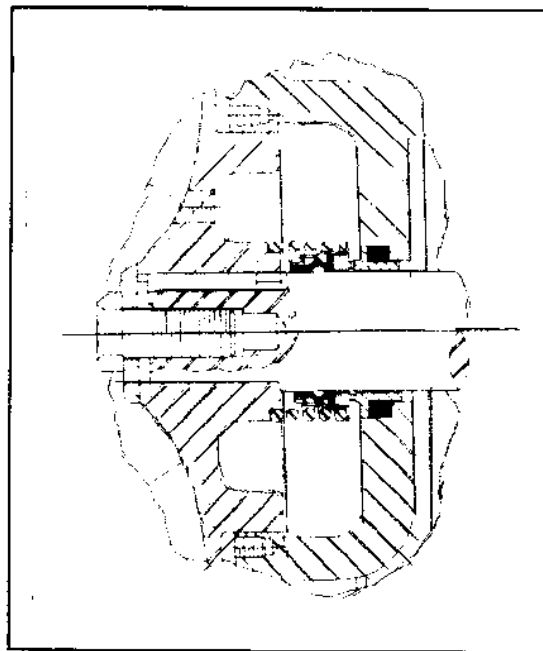
با اتصال جداکننده مواد خورنده (Abrasive Separators) به خط دهش پمپ (شکل ۶-۳)، بسیاری از مواد خارجی به طور کامل جدا شده و مایع زلال به محفظه پمپ ارسال می‌گردد. بدین ترتیب سطوح کاسه نمد و واشر از تماس با مواد خورنده در امان می‌ماند. این بویژه در زمان راه‌اندازی پمپی که قرار است مایع حاوی مواد خارجی را پمپاژ کند اهمیت دارد.

● حفاظت پمپ در برابر خشک‌گردی

برای حفاظت از درزگیرهای مکانیکی، پره‌ها، رینگها و سایر اجزاء حساس پمپ در برابر صدمات ناشی از خشک‌گردی (Dry Running) پمپ، یک وسیله متوقف‌کننده خودکار به کار گرفته می‌شود. نمونه یک سویچ فشار و سیم‌کشی مربوطه در شکل ۷-۳ نشان داده شده است. این وسیله که به سهولت قابل نصب روی سیستم است، در صورت افت فشار، کار سیستم را فوراً متوقف ساخته و یا یک هشداردهنده صوتی یا لامپی را تحریک می‌کند.

● بوش محور (Shaft Sleeve)

چنانچه جلوگیری از نشت آب با کمی سفت کردن واشر ممکن نباشد، باید بوش محور تعویض شود. اگر آبی که پمپاژ می‌شود حاوی شن یا مواد ساینده دیگر باشد می‌توان با تمهیدات زیر از صدمه دیدن بوش



شکل ۱۰-۳: مقر درزگیر مکانیکی به هیچ تنظیمی نیاز ندارد.

جلوگیری کرد :

- ۱- برای پمپهای تک ورودی، راه آب بند به کاسه نم (Stuffing Box) بسته شود (شکل ۸-۳).
 - ۲- برای روانکاری از گریس یا آب زلال از یک منبع دیگر استفاده شود.
 - ۳- بوش از مرغوب‌ترین مواد مقاوم در برابر خوردگی انتخاب شود. شکل ۹-۳ نمونه‌ای از آب‌بندی کاسه نم پمپ افقی با بدنه دوتکه (Split-Case) را نشان می‌دهد که روش مذکور برای این نوع کاسه نم قابل استفاده است، مگر اینکه نوع روانکاری تغییر کند.
- چنانچه دهانه مکش پمپ تحت مکش بوده و فشار آب‌بندی تأمین نشود، هوا از راه کاسه نم به پمپ وارد می‌شود. لذا برای این آب‌بندی باید آب از منابع دیگر که فشاری بیشتر از فشار مکش پمپ دارند تأمین گردد.

چنانچه تأمین آب زلال با فشار مورد نیاز از منبع دیگر ممکن نباشد، روش دیگر این است که در مسیر لوله ورود آب به قسمت آب‌بند، فیلتر نصب شود.

● واشر

وقتی سیال تحت پمپاژ، آب سرد زلال باشد، معمولاً توصیه می‌شود از واشری که از موادی با الیاف دراز بافته شده و به خوبی به روغن و گرافیت آغشته است، استفاده شود. وقتی قرار است سیالی غیر از آب پمپاژ شود، واشرهای مخصوص به کار می‌روند که در این مورد باید با کارخانه سازنده پمپ یا کارخانه واشرسازی مشورت شود.

● درزگیرهای مکانیکی (Mechanical Seals)

درزگیرهای مکانیکی به سرعت مورد توجه قرار گرفته و در بسیاری از موارد به عنوان یک وسیله استاندارد جایگزین واشرهای معمولی می‌شوند. استفاده از این درزگیرها خاصه در مواردی که کنترل مطلق نشتی مایع ضروری باشد، توصیه می‌شود و در صورت نصب صحیح، نیاز به عامل انسانی را محدود می‌کنند. تنها کاری که این درزگیرها لازم دارند، روانکاری سطوح آنها توسط روغن یا گریس (بسته به نوع طرح و کاربرد درزگیر) بر حسب توصیه‌های کارخانه سازنده است. برای کار سنگین و مداوم پمپ، دوام متوسط درزگیرهای مکانیکی ۳ تا ۴ ماه است که در مورد مایعات زلال ممکن است به ۲۴ ماه نیز برسد (شکل ۱۰-۳).

● عیب‌یابی و رفع عیب

در صورت بروز هرگونه اشکال در کار پمپ می‌توان از جدول ۱-۳ برای عیب‌یابی و رفع عیب استفاده کرد.

جدول ۱-۳: عیب‌یابی پمپهای ساتریفوز

چگونگی رفع عیب	علت احتمالی	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● قبل از استارت یک پمپ ساتریفوز، باید پوسته و لوله مکش آن کاملاً از آب پر باشد. در غیر این صورت پمپ کار نکرده و به جای آن هوا را پمپ می‌کند. پمپهای ساتریفوز را به سه طریق می‌توان پر کرد: <ul style="list-style-type: none"> ○ پر کردن پوسته و لوله مکش از آب و نگاهداری آب درون آنها توسط شیر؛ ○ پر کردن به وسیله پمپ خلاء؛ ○ پر کردن به وسیله یک ایجکتور بخار، هوا یا آب ● ولتاژ و چگونگی سیم‌کشی مندرج روی پلاک موتور را بررسی کنید. ● اتصال موتور به محور پمپ را مورد ملاحظه قرار دهید. ● در مورد توربینهای بخار، گاورنر را واریسی نموده معلوم دارید که آیا فشار کامل بخار را دریافت می‌کند یا نه. ● شرایط کار را واریسی کنید. ببینید آیا افت فشار اصطکاکی لوله و جدهای مکش و دمش مطابق مقادیر معین شده هستند یا نه. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پمپ از آب پر نشده است. ● سرعت پمپ خیلی کم است. ● جود دمش بسیار زیاد است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پمپ، آب نمی‌دهد.

جدول ۱-۳: عیب‌یابی پمپهای سانتریفوژ (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● میزان مکش را اندازه‌گیری کنید. مکش طبیعی نباید از ۱۵ft (۴/۶m) تجاوز کند. 	<ul style="list-style-type: none"> ● ارتفاع مکش بیش از حد زیاد است. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● لوله‌کشی، صافی مکش و همچنین پروانه را وارسی کنید. ● به قسمت "جهت چرخش" مراجعه کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پروانه و یا لوله‌کشی مسدود شده است. ● پره معکوس می‌چرخد. ● پمپ هواکشیده است. 	<p>پمپ آب نمی‌دهد. (ادامه)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● ورودی لوله مکش را مسدود کرده لوله را تحت فشار قرار دهید. به وسیله یک فشارسنج می‌توان نشت را از روی افت فشار تشخیص داد. ● درز کردن ققط ۱٪ هوا به داخل پمپ ممکن است موجب ۱۰٪ افت ظرفیت شود. ● محل نشت را شناسایی و کاملاً آب‌بندی کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● سرعت بسیار کم است. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● ولتاژ و چگونگی سیم‌کشی مندرج روی پلاک موتور را بررسی کنید. ● اتصال موتور به محور پمپ را مورد ملاحظه قرار دهید. 		
<ul style="list-style-type: none"> ● شرایط کار را وارسی کنید. ببینید آیا افت فشار اصطلاحی لوله و پدهای مکش و دمش مطابق مقادیر معین شده هستند یا نه. ● میزان مکش را اندازه‌گیری کنید. مکش طبیعی نباید از 	<ul style="list-style-type: none"> ● هد دمش بیش از میزان پیش‌بینی شده است. ● ارتفاع مکش بیش از حد زیاد است. 	<p>آب‌دهی پمپ ناکافی است.</p>

جدول ۱-۳: عیب‌یابی بیمبهای ساتریفوز (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<p>۱۵H (۴/۶m) تجاوز کند.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● لوله‌کشی، صافی مکش و همچنین پروانه را واریسی کنید. ● مایعات داغ تقریباً در تمام موارد باید توسط نیروی وزن جریان یافته و جد کافی داشته باشند یا چشم پره را در خود ضوطور سازند (مثل پمپهای سیرکولاتور در حرارت مرکزی). کاتالوگ کارخانجات سازنده پمپ اطلاعات کاملی را در مورد لوله‌کشی خط مکش، نوع مایع و غیره ارائه می‌دهند. 	<p>پروانه یا خط مکش به طور موضعی گرفته شده‌اند.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● جد مکش برای مایع داغ کافی نیست. 	<p>آبدهی پمپ نا کافی است. (ادامه)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● لقی رینگهای سایشی باید بر حسب نوع مایع تحت پمپاژ، در زمانهای معین واریسی شود. مایعات حاوی مواد خورنده ممکن است واریسی ماهانه را ایجاد کنند. در مورد آب سرد زلال، بازرسی سالانه ممکن است کافی باشد. ● وقتی لقی مجاز رینگهای سایشی افزایش می‌یابد، دبی و هد پمپ افت می‌کنند. اگر میزان لقی دو برابر لقی مجاز اولیه باشد، یا اینکه دبی و هد پمپ کافی نباشند، باید رینگها را تعویض کرد. 	<ul style="list-style-type: none"> ● رینگهای سایشی فرسوده‌اند. 	

جدول ۱-۳: عیب‌یابی پمپهای سانتریفوژ (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● تعمیر یا تعویض کنید. ● بررسی کرده و بر حسب نیاز تنظیم کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پروانه صدمه دیده است. ● شیرهای متعادل‌کننده درست تنظیم نشده‌اند. ● کاسه نمد پورسته پمپ خراب شده است. 	<p>آبلدهی پمپ نا کافی است. (ادامه)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● غوطه‌وری مدخل لوله مکش باید به میزان حداقل ۳۴۱ یا تقریباً یک متر زیر سطح مایع باشد. ● ولتاژ و چگونگی سیم‌کشی مندرج روی پلاک موتور را بررسی کنید. ● اتصال موتور به محور پمپ را مورد ملاحظه قرار دهید. ● در مورد توریتهای بخار، گاورنر را وارسی نموده معلوم دارید که آیا فشار کامل بخار را دریافت می‌کند یا نه. 	<ul style="list-style-type: none"> ● سوپاپ یکطرفه لوله مکش (Foot Valve) یا دهانه مکش پمپ به اندازه کافی غوطه‌ور نشده است. ● سرعت خیلی کم است. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● ورودی لوله مکش را مسدود کرده لوله را تحت فشار قرار دهید. به وسیله یک فشارسنج می‌توان نشست را از روی افت فشار تشخیص داد. ● درز کردن فقط ۱٪ هوا به داخل پمپ ممکن است موجب ۱۰٪ افت ظرفیت شود. ● محل نشست را شناسایی و کاملاً آب‌بندی کنید. ● به توضیحات قسمت "رینگهای سایشی" مراجعه کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پمپ هوا می‌کشد. 	<p>فشار پمپ کافی نیست.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● رینگهای سایشی فرسوده‌اند. 	

جدول ۱-۳: عیب‌یابی پمپهای سانتریفوژ (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● تعمیر یا تعویض کنید. ● تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پروانه صدمه دیده است. ● کاسه نمد پورسته پمپ خراب شده است. 	<p>فشار پمپ کافی نیست.</p> <p>(ادامه)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● ورودی لوله مکش را مسدود کرده لوله را تحت فشار قرار دهید. ● محل نشت را شناسایی و کاملاً آب‌بندی کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پمپ هوا می‌کشد. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● وضعیت کاسه نمد را واریسی کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● کاسه نمد مسدود شده است. 	<p>پمپ مدتی کار می‌کند و بعد دیگر مکش ندارد.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● بررسی کنید که در خط مکش مانع مزاحمی با افت فشار زیاد وجود نداشته یا سطح آب پایین نرفته باشد. 	<ul style="list-style-type: none"> ● ارتفاع مکش از ۱۵ft (۴/۶m) بیشتر است. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● خط مکش را هواگیری کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● ممکن است در خود مایع حبابهای هوا یا گاز ایجاد شده باشد. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● سرعت محرک، یا در صورت استفاده از محرک تسمه‌ای، قطر پولی را بررسی کنید. ● با توجه به مقتضیات سیستم، انتخاب پمپ (یا قطر پروانه) را مورد تجدید نظر قرار دهید. ● وزن مخصوص و ویسکوزیته مایع را مورد بررسی قرار داده بر حسب نیاز طبق کاتالوگ سازنده تغییرات لازمه را اعمال کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● سرعت بیش از حد لازم است. ● هد موجود کمتر از هد پمپ بوده و دبی پمپ افزایش یافته است. ● مایع تحت پمپاژ از آب سنگین‌تر است. 	<p>پمپ توان الکتریکی خیلی زیادی را می‌کشد. (ادامه)</p>

جدول ۱-۳: عیب‌یابی پمپهای سانتریفوژ (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● بررسی کرده و عیب را رفع کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● عیوب مکانیکی ایجاد شده‌اند، مثل تاب برداشتن شافت. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● بررسی کرده و آن را مجدداً در خط استقرارش قرار دهید. ● آن را تعویض نمایید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● خارج بودن شافت پمپ از محل استقرارش ● کوبیدگی فرسوده شده است. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● آنها را تعویض نموده توصیه‌های کارخانه سازنده را در مورد روضن کاری ملحوظ به‌دارید. ● شافت‌ها را بازبینی کرده آنها را مجدداً در محل استقرارشان قرار دهید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● یاتاقانهای پمپ یا موتور فرسوده شده‌اند. 	
<ul style="list-style-type: none"> ● استحکام فونداسیون و پیچ و مهره‌های مربوطه را بررسی کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● فونداسیون یا نصب ناصحیح 	<p>پمپ توان الکتریکی خیلی زیادی را می‌کشد. (ادامه)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● بررسی کنید که آیا در اثر انبساط و انقباض لوله‌ها، پمپ جابه‌جا شده است یا خیر. ● شافت‌ها را مجدداً در محل استقرارشان قرار دهید. ● بررسی کرده آویزها و وسایل کاهش تنش اعمالی به پمپ را تعویض یا اضافه کنید. ● منحنی مشخصه فعلی پمپ را نسبت به مشخصه سیستم 	<ul style="list-style-type: none"> ● ارتعاش لوله و یا تنش ناشی از انبساط و انقباض لوله ● سرعت آب 	

جدول ۱-۳: عیب‌یابی پمپ‌های سانتریفوژ (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<p>مورد بررسی قرار داده و بر حسب لزوم قطر پروانه را کاهش دهید.</p> <p>● افت فشار سیستم را با استفاده از شیرهای متعادل‌کننده یا شیرهای کنترل، افزایش دهید.</p> <p>● منحنی مشخصه فعلی پمپ را نسبت به مشخصه سیستم مورد بررسی قرار داده و بر حسب لزوم قطر پروانه را کاهش دهید.</p>	<p>● پمپ نزدیک یا جلوتر از نقطه انتهای منحنی مشخصه‌اش کار می‌کند.</p>	<p>پمپ توان الکتریکی خیلی زیادی را می‌کشد. (ادامه)</p>
<p>● چگونگی اتصال منبع انبساط به سیستم را نسبت به خط مکش پمپ بررسی نمایید.</p> <p>● در مورد پمپ‌های گردش‌دهنده آب به برج خنک‌کن یا مخزن ذخیره، قطر لوله‌های مدار را مورد بررسی قرار دهید.</p> <p>● مقادیرات واقعی پمپ را نسبت به مقیاسات سیستم مورد بررسی قرار دهید.</p> <p>● بررسی کنید که آیا در خط مکش پمپ، ورود گردبادی هوا صورت می‌گیرد یا خیر.</p>	<p>● پمپ هوا می‌کشد و یا اینکه فشار مکش آن پایین است.</p>	<p>سر و صدای پمپ یا سیستم</p>

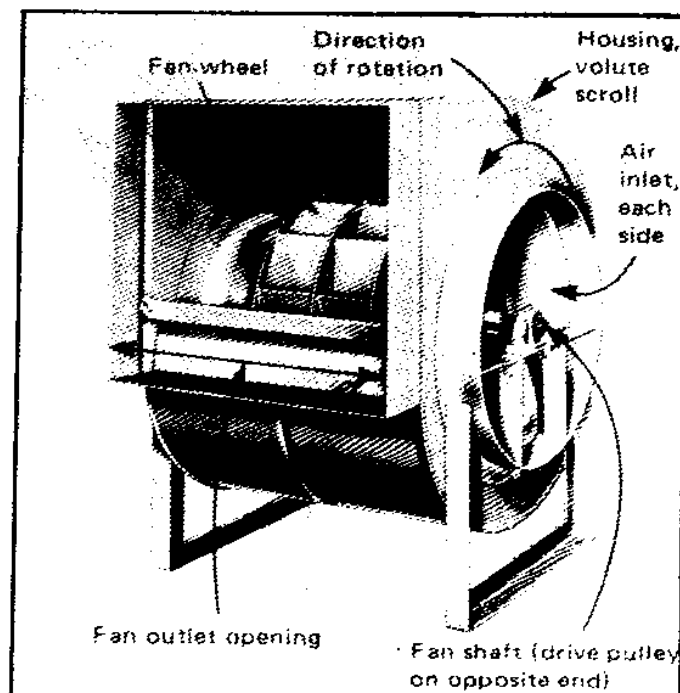
۲

بادزنهار

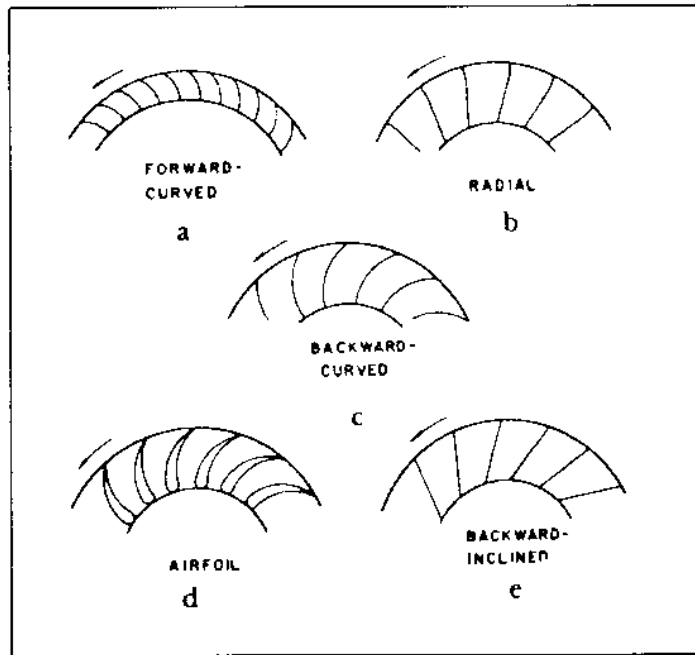
بادزنها

بادزن نوعی توربو ماشین است که به وسیله تیغه‌های خود به هوا انرژی داده آن را به جریان در می‌آورد. ظرفیت بادزن در سیستم آحاد آمریکایی بر حسب فوت مکعب بر دقیقه (cfm)، و در سیستم آحاد بین‌المللی بر حسب متر مکعب بر ساعت (m/h) یا لیتر بر ثانیه (L/s)، اندازه‌گیری می‌شود. بادزن چنان انتخاب می‌شود که بتواند مقدار هوای مورد نیاز را با فشار کار لازم به سراسر سیستم توزیع ارسال کند. هر افزایشی در فشار کار بادزن، از ظرفیت آن می‌کاهد. افزایش دبی بادزن موجب کاهش فشار کار آن می‌شود. با افزایش دبی بادزن، قدرت مورد نیاز آن نیز فزونی می‌یابد.

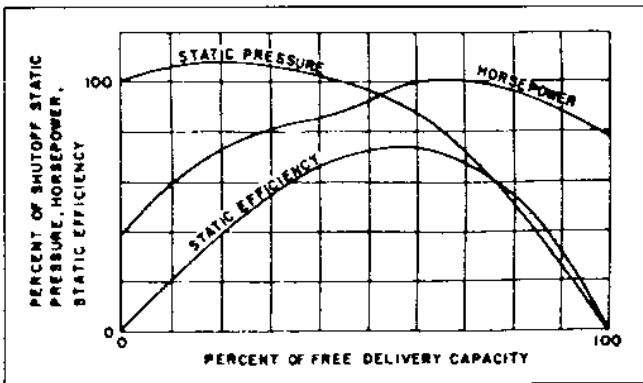
فشار کار بادزن عبارت است از حاصل جمع مقاومتهای اصطکاکی در سر راه جریان هوا در دریچه ورودی، کویلها، فیلترها، هواشوی، کانال و غیره. بدیهی است که هر افزایش مقاومت، مثل کشیف شدن فیلترها و کویلها، یا وجود هر گونه مانعی بر سر راه جریان هوا، موجب کاهش جریان می‌شود. هر کاهش عمده فشار کار بادزن منجر به افزایش بیش از حد جریان هوا شده و ممکن است باعث شود که موتور تحت اضافه بار کار کند. در طرح بعضی از بادزنها محافظتهای لازم در برای اضافه بار منظور می‌شوند، اما در بسیاری دیگر چنین نیست. چنانچه سیستم بدون فیلتر، با درهای باز، و بدون دریچه‌های خروجی کار کند، به موتور بار اضافی تحمیل می‌شود. هر گاه لازم آید که بادزن تحت چنین شرایطی کار



شکل ۱-۴: بادزن سانتریفوژ

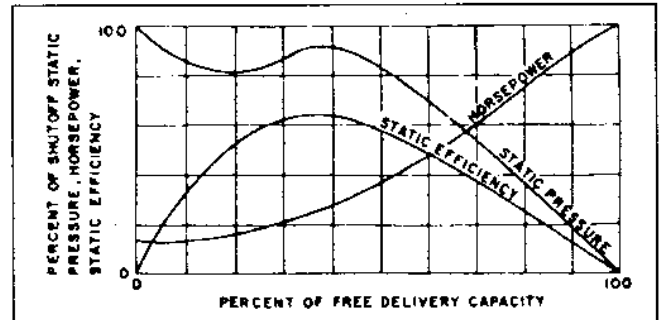


شکل ۲-۴: انواع تیغه‌های بادزن سانتریفوژ



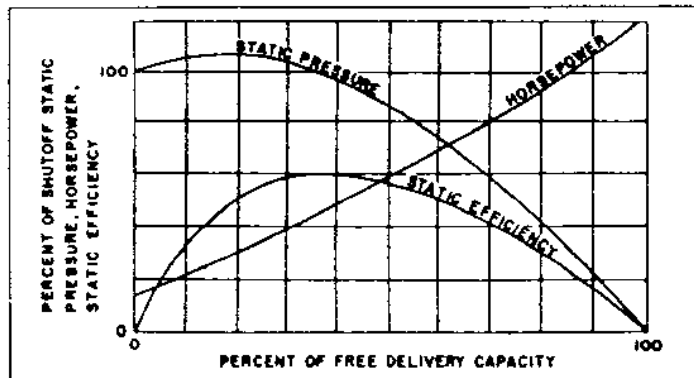
شکل ۴-۴: منحنی مشخصه بادزن سانتریفوژ که

تیغه‌هایش به سمت عقب انحنای دارند.



شکل ۴-۳: منحنی مشخصه بادزن سانتریفوژ که

تیغه‌هایش به سمت جلو انحنای دارند.



شکل ۴-۵: منحنی مشخصه بادزن سانتریفوژ با تیغه‌های رادیال

کند، باید موتور مرتباً واری شود که بیش از حد گرم نشده باشد.

بادزنها به طور کلی در دو دسته کلی طبقه‌بندی می‌شوند؛ بادزندهای جریان شعاعی یا سانتریفوژ و بادزندهای

جریان محوری.

● بادزندهای سانتریفوژ (Centrifugal)

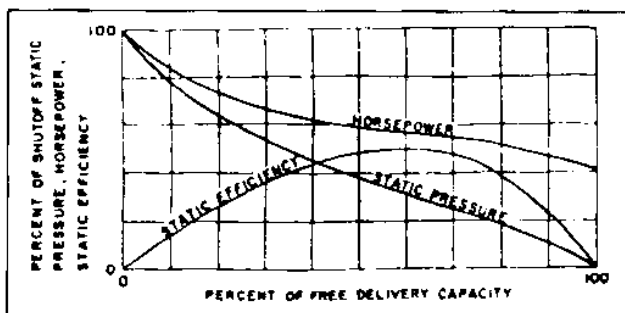
این بادزن تشکیل شده است از یک محور گردنده با تعدادی تیغه شعاعی که در داخل محفظه‌ای حلزونی قرار گرفته‌اند. هوا در جهت محور بادزن وارد و در جهت عمود بر محور خارج می‌شود (شکل ۴-۱). این بادزنها بر حسب انحناء تیغه‌ها به سه دسته تقسیم می‌شوند.

○ تیغه‌های خم جلو (Forward-Curved Blades)

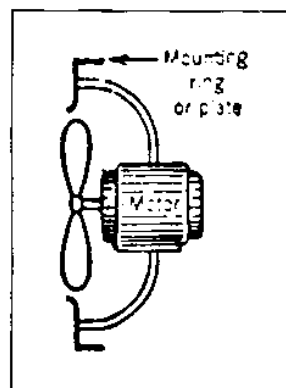
در این نوع بادزن (شکل ۴-۲-a) انحناء تیغه‌ها در جهت چرخش محور است، به طوری که در منحنی مشخصه این نوع بادزن (شکل ۴-۳) دیده می‌شود. فشار استاتیک بادزن با افزایش دهش بادزن تا میزان ۲۰٪ ظرفیت آن، کاهش یافته و سپس با افزایش دهش تا میزان ۴۰٪ ظرفیت بادزن، افزایش می‌یابد. از این نقطه به بعد با افزایش دبی هوا، فشار استاتیک بادزن به شدت افت می‌کند. همچنین با افزایش دبی هوا، قدرت فزونی خواهد یافت. دهش بادزن به وسیله دمپر تنظیم می‌شود.

○ تیغه‌های خم عقب (Backward-Curved Blades)

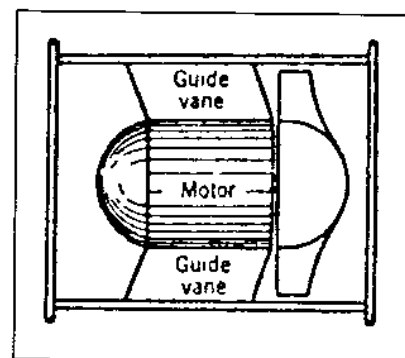
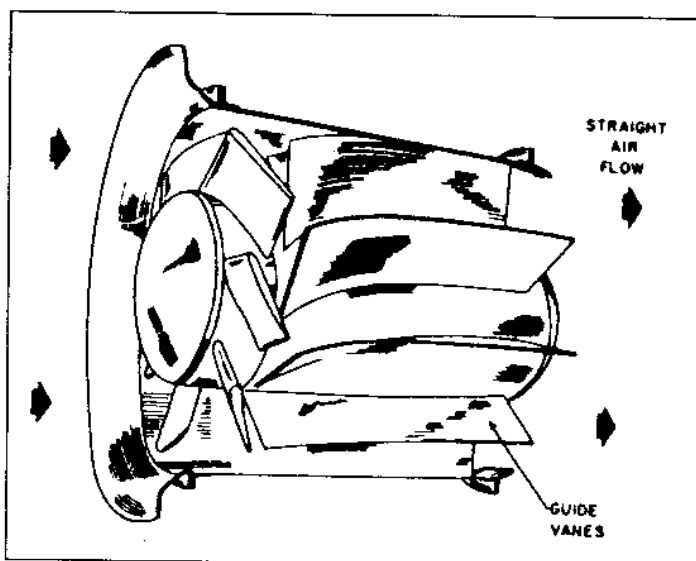
در این نوع بادزن (شکل ۴-۲-۵) انحناء تیغه‌ها به سمت عقب یعنی خلاف جهت چرخش محور است. با نگاهی به منحنی مشخصه این نوع بادزن (شکل ۴-۴) درمی‌یابیم که فشار استاتیک با افزایش دهش هوا تا میزان ۲۰٪ ظرفیت بادزن افزایش یافته و سپس با افزایش دهش، نقصان می‌یابد. قدرت نیز با افزایش دبی تا میزان ۶۵٪ ظرفیت بادزن، فزونی یافته و از آن به بعد روبه نقصان می‌گذارد. بنابراین موتور بادزن هیچگاه تحت اضافه‌بار قرار نخواهد گرفت و لذا این نوع بادزن در بین انواع سانتریفوژ از همه کم صداتر است.



شکل ۴-۷ منحنی مشخصه بادزن پروانه‌ای

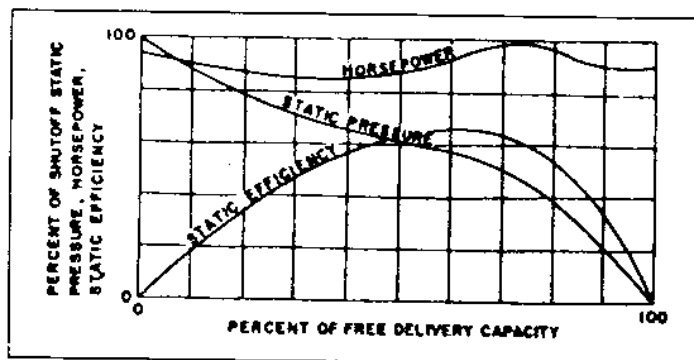
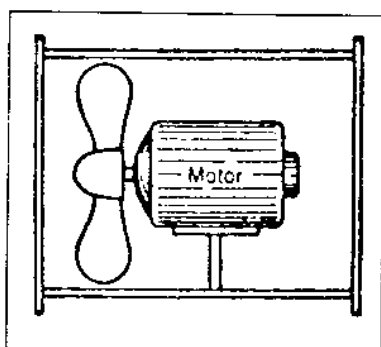


شکل ۴-۶: بادزن پروانه‌ای



شکل ۸-۴: بادزن نوع پره محوری

شکل ۹-۴: تیغه‌های بادزن نوع پره محوری



شکل ۱۱-۴: بادزن نوع پروانه در لوله

شکل ۱۰-۴: منحنی مشخصه بادزن جریان محوری

○ شعاعی یا رادیال (Radial)

در این نوع بادزن (شکل ۲-۲-b) تیغه‌ها دارای انحنا نیستند. از منحنی مشخصه این بادزن (شکل ۴-۵) چنین بر می‌آید که همزمان با افزایش دهنش هوا قدرت متناسباً فزونی می‌یابد. از اینرو همچنان که میزان هوای خروجی از بادزن افزایش یافته به ۱۰۰٪ نزدیک می‌شود، امکان قرار گرفتن موتور تحت اضافه بار وجود دارد و بادزنی که تحت اضافه بار کار کند، سروصدا خواهد داشت.

اصولاً "بادزندهای رادیال از نظر خصوصیات، چیزی بین دو نوع قبلی هستند و به دلیل نداشتن ویژگیهای دلخواه، به ندرت در تأسیسات تهویه مطبوع به کار می‌روند.

□ کاربرد بادزندهای سانتریفوژ

این بادزنها به دلیل کارکرد کم صدا و کارایی عملیاتی کافی در فشارهای زیاد، در بیشتر تأسیسات تهویه

مطبوع مورد استفاده قرار می‌گیرند. جریان هوا در این بادزنها بر حسب مقتضیات توزیع هوا به سادگی توسط وسایل کنترل، قابل تنظیم است. این بادزنها ممکن است به طور مستقیم یا توسط پولی و تسمه به موتور اتصال یابند.

اما در بین انواع بادزنهای ساترینفوژ، بادزن با تیغه‌های خم عقب، از بازدهی بیشتری برخوردار است. اما با تیغه هم اندازه، بادزن با تیغه‌های خم جلو در فشار کمتر، دهش بیشتری دارد. برعکس، بادزن با تیغه‌های خم عقب مقدار هوای کمتری با فشار بیشتر تحویل می‌دهد. لذا در مواردی که مقدار هوادهی اهمیت بیشتری دارد از بادزنهای ساترینفوژ با تیغه‌های خم جلو، و در جایی که بادزن باید مقاومت اجزاء سیستم کانال را جوابگو باشد، از بادزن با تیغه‌های خم عقب استفاده می‌شود.

چون تعداد تیغه‌ها در بادزن با تیغه‌های خم جلو نسبتاً زیاد و تمیز کردن آن دشوار است، در مواردی که هوا دارای آلودگیهایی مثل روغن و گرد و غبار باشد، استفاده از بادزن با تیغه‌های خم عقب بهتر است.

بادزن با تیغه‌های خم جلو در دور کمتری نسبت به نوع خم عقب چرخش می‌کند. لذا برای افزایش دوام محور، معمولاً در دماهای بالاتر از بادزنهای ساترینفوژ با تیغه‌های خم جلو استفاده می‌شود.

بادزنهای با تیغه شعاعی (رادیال) در مقابل نیروی گریز از مرکز مقاومت زیادی دارند. به همین دلیل در مواردی که فشار بالا باشد به کار می‌روند.

● بادزنهای جریان محوری (Axial Flow Fans)

این بادزنها که هوا را به موازات محور خود جریان می‌دهند بر چند نوعند:

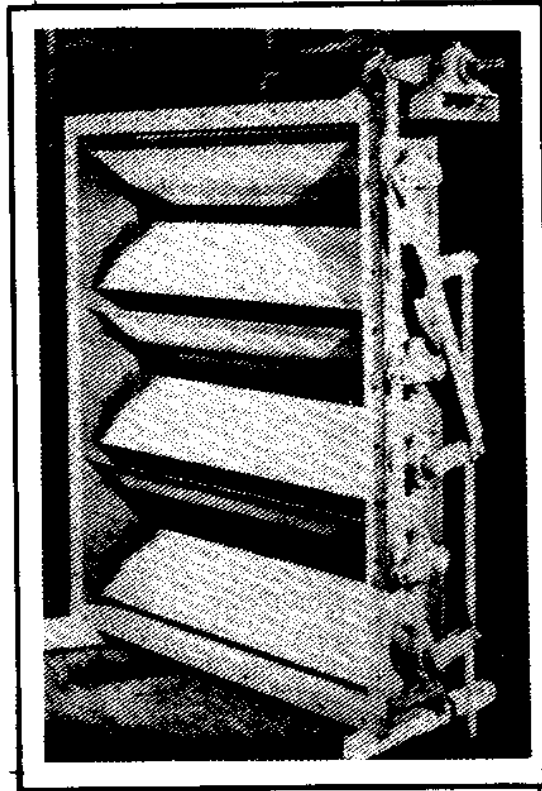
○ نوع پروانه‌ای (Propeller)

این نوع بادزن (شکل ۴-۶) در مواردی که برای تهویه یا تخلیه هوای یک محل از سیستم کانال استفاده نشود و مقاومت در سر راه جریان هوا کم باشد (فشار استاتیک حداکثر برابر ۵/۰ اینچ آب) مورد استفاده قرار می‌گیرد و محل نصب آن روی پنجره یا سوراخ دیوار است. پنکه‌های معمولی نیز نوعی از همین بادزن می‌باشند. شکل ۴-۷ منحنی مشخصه این نوع را نشان می‌دهد.

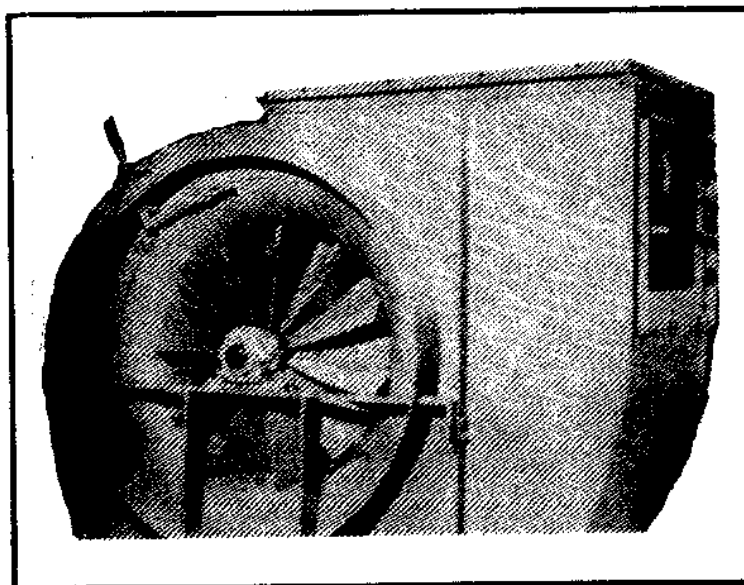
○ نوع پره محوری (Vaneaxial Fan)

این نوع بادزن (شکل ۴-۸) که در داخل یک لوله قرار گرفته است، علاوه بر پره‌های متحرک، پره‌های هادی ثابتی در ورودی یا خروجی خود دارد که کارشان جهت دادن به هواست. اگر پره‌ها در ورودی بادزن (قبل از پره‌های متحرک) نصب شوند، وظیفه آنها این است که هوا را به جهتی هدایت کنند که زاویه برخورد هوا با پره‌های متحرک صفر شود. قرار گرفتن پره‌های هادی در این موقعیت مانع آشفتگی جریان هوا که باعث افت کارایی بادزن می‌گردد، خواهد شد. اگر پره‌های هادی در خروجی بادزن (بعد از پره‌های متحرک)

صب شوند، کار آنها فراهم کردن موجبات خروج بدون چرخش هوا از بادزن است. بدین ترتیب مقدار نرژی که در بادزنها بدون پره هادی به هدر می‌رود، در این نوع بادزن صرف افزایش فشار هوا می‌شود. نکل ۹-۴ تیغه‌های ثابت و متحرک و شکل ۱۰-۴ منحنی مشخصه این نوع بادزن را نشان می‌دهند.



نکل ۱۲-۴: دمپر خروجی با تیغه‌های متقابل که خلاف جهت یکدیگر می‌چرخند و می‌توانند حتی جریان هوا را کاملاً مسدود کنند.



۱-۴: پره‌های متغیر در دهانه ورودی بادزن که توسط یک اهرم کنترل با هم می‌چرخند و عملکرد بادزن را اصلاح می‌کنند.

مطبوع مورد استفاده قرار می‌گیرند. جریان هوا در این بادزنها بر حسب مقتضیات توزیع هوا به سادگی توسط وسایل کنترل، قابل تنظیم است. این بادزنها ممکن است به طور مستقیم یا توسط پولی و تسمه به موتور اتصال یابند.

اما در بین انواع بادزنهای سانتریفوژ، بادزن با تیغه‌های خم عقب، از بازدهی بیشتری برخوردار است. اما با تیغه هم اندازه، بادزن با تیغه‌های خم جلو در فشار کمتر، دهش بیشتری دارد. برعکس، بادزن با تیغه‌های خم عقب مقدار هوای کمتری با فشار بیشتر تحویل می‌دهد. لذا در مواردی که مقدار هوادهی اهمیت بیشتری دارد از بادزنهای سانتریفوژ با تیغه‌های خم جلو، و در جایی که بادزن باید مقاومت اجزاء سیستم کانال را جوابگو باشد، از بادزن با تیغه‌های خم عقب استفاده می‌شود.

چون تعداد تیغه‌ها در بادزن با تیغه‌های خم جلو نسبتاً زیاد و تمیز کردن آن دشوار است، در مواردی که هوا دارای آلودگیهایی مثل روغن و گرد و غبار باشد، استفاده از بادزن با تیغه‌های خم عقب بهتر است.

بادزن با تیغه‌های خم جلو در دور کمتری نسبت به نوع خم عقب چرخش می‌کند. لذا برای افزایش دوام محور، معمولاً در دماهای بالاتر از بادزنهای سانتریفوژ با تیغه‌های خم جلو استفاده می‌شود.

بادزنهای با تیغه شعاعی (رادیال) در مقابل نیروی گریز از مرکز مقاومت زیادی دارند. به همین دلیل در مواردی که فشار بالا باشد به کار می‌روند.

● بادزنهای جریان محوری (Axial Flow Fans)

این بادزنها که هوا را به موازات محور خود جریان می‌دهند بر چند نوعند :

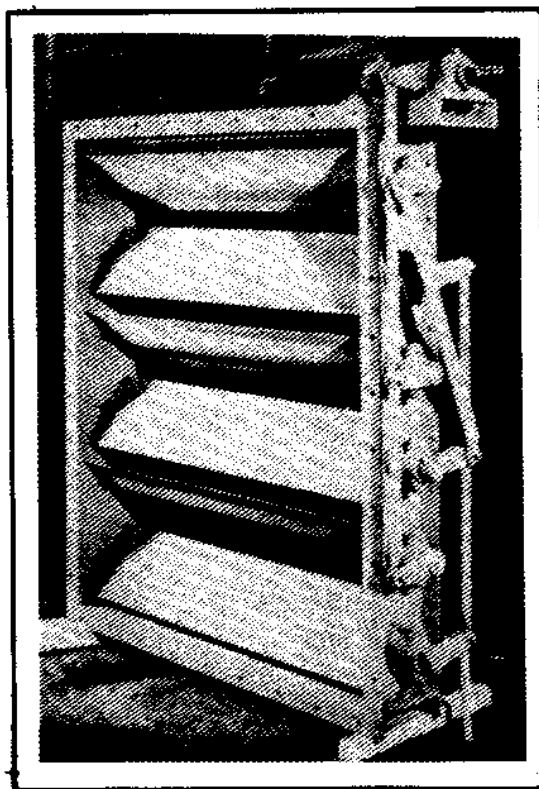
○ نوع پروانه‌ای (Propeller)

این نوع بادزن (شکل ۴-۶) در مواردی که برای تهویه یا تخلیه هوای یک محل از سیستم کانال استفاده نشود و مقاومت در سر راه جریان هوا کم باشد (فشار استاتیک حداکثر برابر ۵/۰ اینچ آب) مورد استفاده قرار می‌گیرد و محل نصب آن روی پنجره یا سوراخ دیوار است. پنکه‌های معمولی نیز نوعی از همین بادزن می‌باشند. شکل ۴-۷ منحنی مشخصه این نوع را نشان می‌دهد.

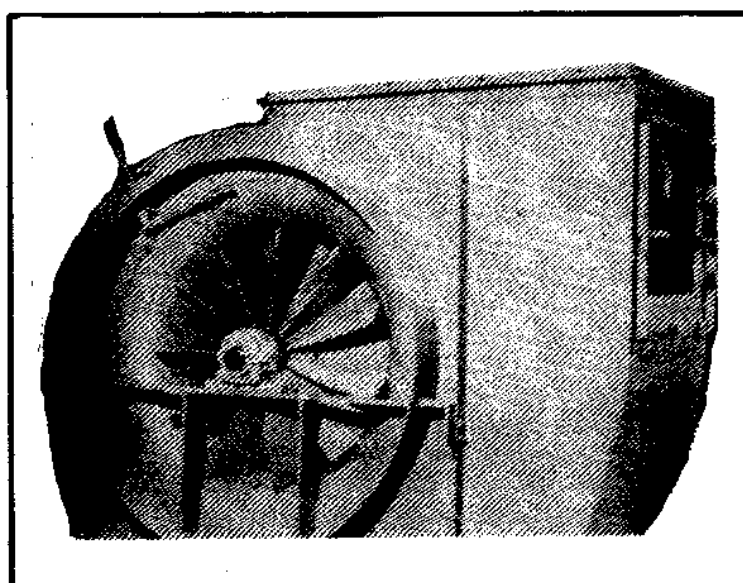
○ نوع پره محوری (Vaneaxial Fan)

این نوع بادزن (شکل ۴-۸) که در داخل یک لوله قرار گرفته است، علاوه بر پره‌های متحرک، پره‌های هادی ثابتی در ورودی یا خروجی خود دارد که کارشان جهت دادن به هواست. اگر پره‌ها در ورودی بادزن (قبل از پره‌های متحرک) نصب شوند، وظیفه آنها این است که هوا را به جهتی هدایت کنند که زاویه برخورد هوا با پره‌های متحرک صفر شود. قرار گرفتن پره‌های هادی در این موقعیت مانع آشفته‌گی جریان هوا که باعث افت کارایی بادزن می‌گردد، خواهد شد. اگر پره‌های هادی در خروجی بادزن (بعد از پره‌های متحرک)

نصب شوند، کار آنها فراهم کردن موجبات خروج بدون چرخش هوا از بادزن است. بدین ترتیب مقدار انرژی که در بادزنهاى بدون پره هادی به هدر می‌رود، در این نوع بادزن صرف افزایش فشار هوا می‌شود. شکل ۴-۹ تیغه‌های ثابت و متحرک و شکل ۴-۱۰ منحنی مشخصه این نوع بادزن را نشان می‌دهند.



شکل ۴-۱۲: دمپر خروجی با تیغه‌های متقابل که خلاف جهت یکدیگر می‌چرخند و می‌توانند حتی جریان هوا را کاملاً مسدود کنند.



۴-۱۲: پره‌های متغیر در دهانه ورودی بادزن که توسط یک اهرم کنترل با هم می‌چرخند و عملکرد بادزن را اصلاح می‌کنند.

○ نوع پروانه در لوله (Tubeaxial Fan)

این یک نوع بادزن جریان محوری معمولی است که در داخل یک لوله قرار گرفته ولی فاقد پره‌های هادی است. تیغه‌های آن ممکن است تخت یا دارای انحنا باشند (شکل ۱۱-۴).

○ کاربرد بادزنهای جریان محوری

در تأسیساتی که مقدار هوای جریانی توسط بادزن زیاد بوده و ضمناً افزونی صدا از اهمیت چندانی برخوردار نیست، بادزنهای جریان محوری بر سائتریفوژ برتری دارند. لذا بادزنهای جریان محوری اغلب در تأسیسات تهویه صنعتی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

● برطرف کردن مشکل صدای بادزن

یک بادزن یا سیستم بادزن ممکن است بقدری سروصدا تولید کند که موجب آزار ساکنین شود، حتی اگر سطح صدا پایین‌تر از حد مجاز باشد. اگر بتوان مشکل را با انتخاب بهترین نوع بادزن و نصب صحیح آن برطرف کرد، البته هزینه خیلی کمتر خواهد بود.

توصیه‌های کلی زیر برای رفع مشکل سروصدای سیستمهای موجود، مفیدند:

۱- بادزن جهت یافتن منابع مکانیکی صدا بازرسی شود. موارد زیر محتملند:

○ یاتاقانها یا کویلینگ خشک و فرسوده‌اند.

○ پیچهای چرخ بادزن یا پولی تسمه محرک شل شده‌اند.

○ پیچها یا بستها شکسته یا شل شده‌اند.

○ محور بادزن تاب برداشته است.

○ چرخ بادزن یا موتور بالانس نیست.

○ تکیه‌گاه بادزن ضعیف شده یا تکان می‌خورد.

○ دمپرها یا پره‌های هادی ورودی شل شده‌اند.

○ سرعت چرخش بادزن زیاد است.

○ جهت چرخش بادزن غلط است.

○ در بادزن جسم خارجی وارد شده است.

○ چرخ بادزن با محفظه‌اش اصطکاک دارد.

○ ارتعاش از منبع دیگری به بادزن منتقل می‌شود.

۲- بادزن را در فضاهای غیر مسکونی یا تا حد امکان دور از اتاقهای مسکونی نصب کنید.

۳- یک پایه خوب دارای لرزه‌گیر زیر بادزن و موتور نصب کرده و کل مجموعه را روی فونداسیون

سنگین و صلب قرار دهید. این موجب می‌گردد که ارتعاشات به ساختمان منتقل نشوند.

۴- در محل اتصال دهانه‌های ورودی و خروجی بادزن به کانال، لرزه‌گیر قرار دهید. از محفظه بادزن به عنوان تکیه‌گاه کانال استفاده نکنید.

۵- در ورودی یا خروجی بادزن، بر حسب اقتضا، صدا خفه‌کن (Sound Attenuator) نصب کنید.

مقاومت این صدا خفه‌کنها باید به مقاومت کل سیستم اضافه شود. ممکن است نصب کاسه نمد جهت هوابندی محور بادزن لازم باشد. محفظه بادزن نیز باید با استفاده از درزبند کاملاً هوابندی شود. صدا ممکن است از راه منافذ کوچک اتصالات لرزه‌گیر بین بادزن و کانال منتقل شود.

۶- مواردی که ذکر شدند معمولاً عامل اصلی ایجاد صدا هستند. برای تعیین اینکه کدام راه حل کاهش صدا مؤثر بوده و کمترین هزینه را دارد، باید یک بررسی و تحلیل دقیق انجام گیرد.

اگر فقط اندکی کاهش در سطح صدا کافی باشد، پوشاندن دیوارها و سقف اتاق با مواد جاذب صدا ممکن است رضایتبخش باشد. البته این کار صدای منتقله از محفظه بادزن را کاهش نمی‌دهد، بلکه سطح صدا در اتاق را با جذب مقدار زیادی از انرژی صوتی که بالقوه توسط دیوار و سقف سخت منعکس می‌شود، پایین می‌آورد.

امکان دیگر، پوشاندن محفظه بادزن با موادی است که به عنوان عایق صدا عمل می‌کنند. این مواد باید سنگین، متراکم و بدون منفذ باشند؛ در این مورد ورق سرب یک مثال عالی است. پوشاندن بادزن با مواد جاذب صدای سبک و پرمنفذ چندان مؤثر نیست چراکه صدا از آن عبور می‌کند. در این صورت به کار بردن یک عایق صدا ضروری است.

امکان سوم، محصور کردن کل مجموعه بادزن در یک اتاق یا محفظه است که نقش عایق صدا را ایفا می‌کند. اگر سطح صدا خیلی بالاست باید استفاده از دیوار ضخیم ساخته شده از بتن یا مصالح بنایی، مورد توجه قرار گیرد. این اتاق عایق صدا باید کاملاً بدون منفذ باشد. بدیهی است که جهت جلوگیری از افزایش دمای این اتاق باید آن را به اقتضای مقدار گرمایی که باید دفع شود، به صورت طبیعی یا اجباری (مکانیکی) تهویه کرد. در هر دو مورد سوراخهای تهویه باید به عنوان منابع صدای جداگانه محسوب و عایق شوند.

● وسایل کنترل دبی حجمی بادزن

برای تغییر میزان دبی بادزن چندین وسیله وجود دارند. کنترل یا تنظیم این وسایل ممکن است خودکار یا دستی باشد. متداول‌ترین وسایل عبارتند از: دمپ‌های خروجی (Outlet Dampers) (شکل ۱۲-۴)، پره‌های متغیر ورودی (Variable Inlet Vanes) (شکل ۱۳-۴)، و محرک‌های سرعت متغیر (Variable Speed Drives). استفاده‌کننده باید به اقتضای کاربرد و بر اساس تحلیل هزینه‌های اولیه و عملیاتی، بهترین وسیله را انتخاب

کند. شکل ۴-۱۴ نشان می‌دهد که دمپر از نظر هزینه عملیاتی غیر اقتصادی‌ترین، محرکهای سرعت متغیر اقتصادی‌ترین، و پره‌های متغیر ورودی جایی بین این دو هستند. در مورد هزینه اولیه موضوع برعکس است؛ یعنی دمپر ارزان‌ترین و محرکهای سرعت متغیر گران‌ترین وسایلند.

● نصب بادزن

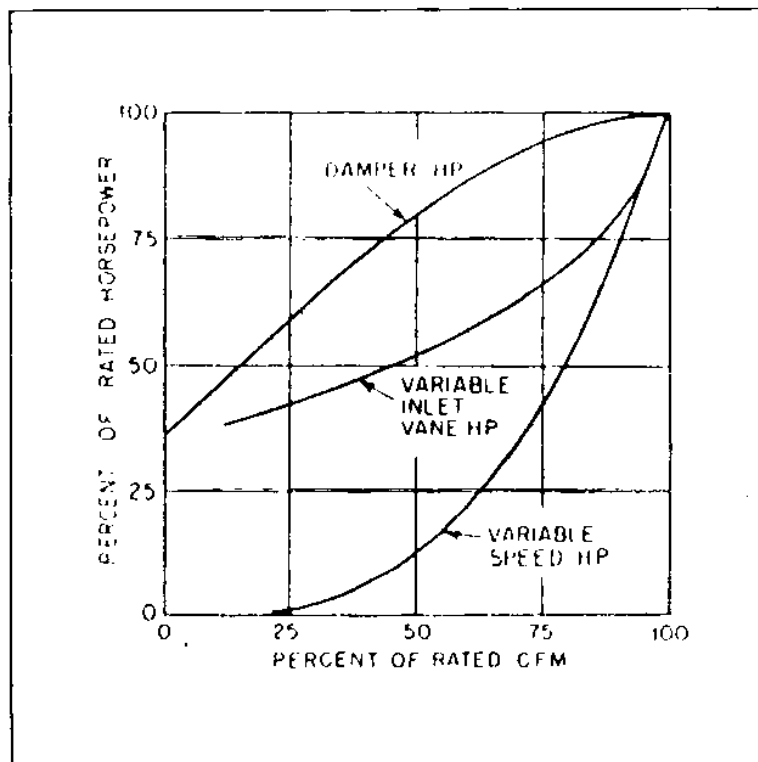
○ بازرسی یک بادزن جدید

بازرسی کلی بادزن و تجهیزات جنبی آن باید بلافاصله پس از رسیدن بادزن به محل نصب انجام گرفته و مخصوصاً موارد زیر مورد توجه قرار گیرند:

- ۱- محموله وارده از هر حیث کامل و درست باشد.
- ۲- دستورالعمل کامل و واضح کارخانه سازنده برای سوار کردن و نصب بادزن، همراه محموله باشد.
- ۳- هنگام حمل و نقل محموله هیچگونه صدمه فیزیکی به آن وارد نشده باشد.

● حمل و نقل و انبار کردن

در حمل و نقل بادزن باید بسیار دقت کرد، مخصوصاً وقتی جابه‌جایی توسط جرثقیل صورت گیرد. برای جلوگیری از وارد آمدن فشار به بدنه یا پایه یا تاقان باید از یک میله تقویتی که بار وارده را پخش می‌کند، استفاده شود.



شکل ۴-۱۴: مقایسه قدرت مورد نیاز در سه شیوه مختلف کنترل

- اگر بادزن تا هنگام نصب در انبار گذاشته می‌شود باید دهانه‌های ورودی و خروجی آن برای جلوگیری از ورود مواد خارجی پوشانده شود.
- روی بادزن نباید چیز دیگری تلمبار شود.
- اگر بادزن قرار است در محوطه باز انبار شود، باید آن را کاملاً پوشانده و قسمتهای بیرونی محور را با ترکیبات ضد زنگ یا گریس پوشش داد.
- بلبرینگها و رولبرینگها معمولاً در کارخانه گریسکاری اولیه می‌شوند. اما یاتاقانهای روغنی معمولاً روانکاری نمی‌شوند.
- در هر مورد، خوب است که قبل از انبار کردن بادزن وضعیت روانکاری یاتاقان بررسی شده و در صورت لزوم روغنکاری گردد، و بعد بادزن با دست چرخانده شود تا لایه‌ای از روغن سطوح یاتاقان را بپوشاند.

● فونداسیون و استقرار بادزن روی آن

- برای مستقر کردن بادزن یک فونداسیون مسطح، سنگین و صلب ضروری است. توصیه می‌شود بتن‌ریزی صورت گیرد.
- یک محاسبه سرانگشتی قابل قبول، این است که وزن فونداسیون باید حداقل سه برابر وزن کل بادزن و اجزاء محرک آن باشد.
- از پیچهای L یا T شکل محاط در لوله یا غلافهای فلزی استفاده کنید. این غلافها باید جای کافی برای کمی تنظیم داشته باشند.
- در برآورد طول پیچها ۱ اینچ (۲/۵۴ سانتی‌متر) برای ریختن ملات و فاصله پُرکن به علاوه ضخامت پایه یاتاقان، واشرها، مهره‌ها منظور کرده و چند دنده اضافی نیز برای پیچاندن در نظر بگیرید.
- جایی که لازم است از فونداسیون فولادی استفاده شود باید تراز بوده و به اندازه کافی سخت باشد تا هم محوری موتور و بادزن به هم نخورد. این فونداسیون باید طوری طرح شود که وزن تجهیزات و بارهای تحمیلی در اثر نیروی گریز از مرکز ناشی از چرخش اجزاء دوار را تحمل کند.
- تمام اجزاء سازه فونداسیون باید جوش یا پرچ شوند.
- اگر بادزن روی سطح زمین نصب نمی‌شود، باید در صورت امکان روی یک دیوار حمال یا ستون سنگین قرار گیرد.
- اگر برای استقرار بادزن از سکوی هوایی (Overhead Platform) استفاده می‌شود، این سکو باید محکم و تراز بوده و در کلیه جهات مهار گردد.

● بررسی قبل از روشن کردن بادزن

۱- بررسی عینی

مطمئن شوید که داخل محفظه بادزن عاری از هر گونه مواد خارجی است.

۲- بستها و نگهدارنده‌ها

بررسی کنید که همه بستها و نگهدارنده‌ها کاملاً محکم باشند؛ بخصوص پیچهای فونداسیون، یاتاقانها و محرک.

۳- یاتاقانها

همترازی یاتاقانها را بررسی کرده و مطمئن شوید که روانکاری به درستی صورت گرفته است.
تجهیزات جانبی از قبیل سیستم خنک‌کننده آب، سیستم خنک‌کننده هوا، یا سیستمهای گردش روغن را از نظر صحت و عدم نشت بررسی کنید.

۴- کوپلینگ

اگر کوپلینگ از نوعی است که نیاز به روانکاری دارد، بررسی کنید که این کار حتماً انجام شده باشد.
تراز کردن باید به دقت هر چه تمام‌تر صورت پذیرد.
باید بین دو نیمه کوپلینگ فاصله‌ای جهت حرکت محور منظور گردد.
برای موتورهای الکتریکی بزرگ، حساب سرانگشتی این است که نیمه کوپلینگ موتور ۱/۰۰۰ اینچ به ازاء هر اینچ قطر محور موتور، پایین‌تر قرار گیرد.

● چرخ بادزن

مطمئن شوید که چرخ بادزن نسبت به محفظه در جهت صحیح می‌چرخد. جهت درست چرخش تقریباً همیشه روی بدنه بادزن علامتگذاری می‌شود، اما روی چرخ لازم نیست. جهت چرخش همیشه با مشاهده عینی معلوم نمی‌شود. اگر کوچکترین شکمی در این مورد دارید با کارخانه سازنده تماس بگیرید. پس از اینکه جهت صحیح چرخش معلوم شد، بدنه بادزن را در جایی که به راحتی دیده شود علامتگذاری کنید. پیشنهاد می‌شود که این کار توسط یک پیکان فلزی که به طور دائمی به بدنه بادزن متصل می‌شود، انجام گیرد.

پیچهای ضامن را سفت کنید. اگر دو پیچ وجود دارند، اول پیچی را که جلوی محل خار است (نسبت به جهت چرخش) و بعد دومی را که روی محل خار است محکم کنید.

چرخ را آهسته با دست بچرخانید تا مطمئن شوید که به طور آزاد گردش کرده و به بدنه گیر ندارد.
بین چرخ و مخروط دهانه ورودی، طبق دستورالعمل کارخانه، فاصله‌ای قائل شوید. این فاصله آزاد

بستگی به نوع و اندازه بادزن دارد. ولی عموماً باید تا حدی که خطر برخورد وجود نداشته باشد، به هم نزدیک باشند. فاصله آزاد نباید زیاد باشد چون ممکن است روی عملکرد بادزن تأثیر منفی بگذارد. در جایی که دما بالاست باید فاصله حالت سرد را بیشتر در نظر گرفت تا پس از گرم شدن و انبساط، فاصله مورد نظر حاصل شود.

● محرک تسمه‌ای (V-Belt Drive)

○ پولیها را از نظر همترازی بررسی کرده و پیچ ضامن‌ها را سفت کنید.
 ○ کشش تسمه‌ها را بررسی کنید. در خصوص کشش تسمه‌ها اعمال دقت زیاد ممکن نیست، بلکه باید تجربه و قضاوت به کار آید.
 ○ کشش صحیح به اندازه‌ای است که از صدای زوزه در هنگام راه‌اندازی و لغزش تحت بار حداکثر جلوگیری کند. کشش بیش از این اندازه دوام تسمه را کاهش داده موجب وارد آمدن بار اضافه غیر ضروری به بادزن و یاتاقانهای موتور می‌شود.

● تراز کردن

اهمیت تراز کردن بادزن و موتور به همان اندازه است که در مورد محرکها ذکر شد و باید واریسی شود. همه پیچهای دستگاه و فوندانسیون آن باید سالانه از نظر محکم بودن بررسی شوند.

● جهت چرخش

بیشتر بادزنهای پوسته‌دار حتی وقتی در جهت اشتباه نیز بچرخند می‌توانند مقداری دهش هوا داشته باشند. این مقدار به اندازه مورد نیاز نبوده و بازده بادزن بسیار پایین خواهد بود. با جابه جا کردن اتصالات برق موتور، جهت چرخش بادزن تغییر می‌کند. اپراتور تأسیسات باید هر از گاهی جهت چرخش بادزن را مورد بازبینی قرار دهد.

● تنظیم چرخ در پوسته

وضعیت چرخ بادزن نسبت به ورودی پوسته از نظر بازده و سروصدا حائز اهمیت است. به عنوان یک قاعده کلی، طریق صحیح این است که چرخ تا حد امکان به ورودی نزدیک باشد ولی با پوسته تماس پیدا نکند. در دستگاههای یکپارچه که چند چرخ بادزن روی یک محور مشترک قرار دارند، باید در مورد تنظیم وضعیت یاتاقانها دقت شود که رواداریها (Tolerances) آنچنان که در طرح منظور شده‌اند، رعایت شوند.

● دمپرها و پره‌های متغیر ورودی

○ این وسایل باید بررسی شوند تا اطمینان حاصل گردد که گیر نداشته و با هم عمل می‌کنند و پس از بسته شدن کاملاً کپ می‌شوند.

○ وضعیت اهرم در حالات "باز" و "بسته" باید به طور دائمی و به وضوح کنار این وسایل علامتگذاری شود، چراکه پس از اتصال کانال همیشه قابل مشاهده نیست.

● راه اندازی

○ پیش از اینکه بادزن به حداکثر سرعت برسد، جهت حصول اطمینان از اینکه چرخ در جهت صحیح می‌گردد، موتور را برای لحظه‌ای تحریک کنید. اگر جهت صحیح بود، می‌توانید بادزن را به کار اندازید.
○ اگر بادزن توسط یک محرک چند سرعت به گردش درمی‌آید، باید ابتدا با سرعت پایین راه‌اندازی شده و سپس به تدریج به سرعت حداکثر برسد. قویاً توصیه می‌شود که توسط یک دورسنج (Tachometer) در همین زمان دور بادزن در سرعت حداکثر اندازه‌گیری کنید و اگر محرک چند سرعتی (Multispeed) است، در چند نقطه میانی این کار را انجام دهید. بدین ترتیب هر گونه انحرافی از سرعت‌های طرح آشکار شده و اصلاح می‌گردد.

○ اگر بادزن دارای محرک تسمه‌ای قابل تنظیم باشد، اندازه‌گیری دور آن ضروری است.

○ اگر سرعت بادزن صحیح نیست، آن را خاموش کرده و پولی را بر حسب لزوم تنظیم نمایید.

○ بار دیگر تراز بودن و کشش تسمه را بررسی کنید.

○ بادزن باید در اولین ساعات راه‌اندازی به دقت تحت مراقبت باشد. اگر لرزش اضافی یا علامت دیگری حاکی از وجود اشکال مشاهده شود، باید بلافاصله بادزن را خاموش کرد.

○ مراقب نشت روغن یا آب خنک‌کننده، دمای زیاد یا تاقان یا موتور، یا صدای غیر عادی بادزن باشید.

○ به مبحث بازرسی ادواری و فهرست اشکالات محتمل و دلایل آنها (که در صفحات بعد ارائه شده است)، مراجعه کنید.

○ بعد از چند روز کار، بادزن باید خاموش شده و مطابق فهرست مذکور، امر بازرسی ادواری انجام شود.

□ وسایل ایمنی و حفاظتی

برای حفاظت افراد از تماس با اجزاء دوار بادزن باید از حفاظها و توریهای فلزی (Screens) استفاده کرد. این حفاظها جهت در امان داشتن بادزن در برابر صدمات احتمالی نیز مفیدند.

● توریهای محافظ (Protective Screens)

○ هرگاه ورودی و خروجی بادزن ساتریفوژ و جریان محوری هنگام کار بادزن، باز باشند، همواره باید روی بادزن توری نصب شود.

○ موتور و محرک بادزندهای پروانه‌ای معمولاً در یک محفظه قرار دارند. توری مانعی در راه جریان هواست و سوراخهای توری نباید بیش از حد ریز باشند. قطر این سوراخها نباید برای بادزندهای ساتتریفورژ از ۱ اینچ (۲/۵۴ سانتی‌متر) و برای بادزندهای پروانه‌ای از ۱/۴ اینچ (۱/۲۲ سانتی‌متر) کوچکتر باشد.

● حفاظهای کوپلینگ (Coupling Guards)

حفاظ باید آنقدر محکم باشد که حفاظت کامل را تأمین کند. همچنین جهت سرویس باید به راحتی از دستگاه جدا شود.

● حفاظهای تسمه (Belt Guards)

یک محرک تسمه‌ای، محرکی اصطکاکی است و گرما تولید می‌کند. برای پراکنده کردن این گرما، هوا باید بتواند آزادانه در اطراف همه قسمت‌های محرک گردش کند. پس نباید آن را کاملاً محصور کرد. در صورت امکان از توری فلزی برای حفاظت محرک استفاده کنید.

● کلیدهای قطع کننده (Disconnect Switches)

چنانچه بادزن از کلید استارتش فاصله داشته و روشی هم برای قطع مدار پیش‌بینی نشده باشد، همیشه جهت جلوگیری از استارت اتفاقی و صدمه دیدن افراد نگهدارنده سیستم، یک کلید قطع کننده روی بادزن نصب کنید.

● وسایل حفاظت

برای عیب‌یابی خودکار در بادزن، وسایل زیادی وجود دارند. این وسایل را می‌توان طوری به کار گرفت که با خاموش کردن بادزن و یا ارسال سیگنالهای سمعی و بصری وجود اشکال را اعلام دارند. از میان امکانات متعدد می‌توان به وسایل سنجش لرزه، دمای یاتاقان، قطع جریان مبرّد یا روغن، و قطع یا کاهش جریان هوا اشاره کرد.

□ بازرسی ادواری (Periodic Inspection)

● نگهداری موارد ثبت شده

شاید لزومی به خاطر نشان کردن ارزش ثبت اطلاعات نباشد.

○ همواره باید شماره سریال دستگاه را در جایی ثبت کرد، چرا که ممکن است سازنده دستگاه بدون آن

قادر به تهیه قطعات یدکی صحیح نباشد.

○ اطلاعات مندرج در پلاک بادزن و محرک باید همیشه در دسترس باشند؛ این پلاک ممکن است به

دلیل خوردگی از بین برود یا پس از رنگ زدن دستگاه زیر رنگ پنهان شود.

۱) خوب است که قطعات اصلی دستگاه شماره‌گذاری شده و این شماره‌ها روی پلاکی به آنها الصاق شوند.

۲) فواصل بازرسی بستگی به شدت کارکرد و نوع دستگاه دارد.

۳) اطلاعات لازمه باید در حین سرویس، تعمیر یا تعویض قطعات ثبت شوند تا در آینده همه چیز درباره قطعات معلوم باشد.

● کلیات

۱) یک برنامه نگهداری خوب، نظافت و تمیزکاری را نیز شامل است.

۲) موادی که روی دستگاهها ریخته‌اند یا روغن اضافی و سایر آلودگیها باید از دستگاهها زدوده شوند.

۳) دستگاهها را هر گاه لازم باشد تمیز یا رنگ کنید، بویژه اگر در فضای باز یا آب و هوای خورنده قرار داشته باشند.

● نظافت و تمیزکاری

در بسیاری از مکانها ذرات گرد و غبار روی بادزن نشسته و به پره‌ها می‌چسبند که هرگز نباید گذاشت چنین وضعی پیش آید. چرا که این امر موجب کاهش بازده، برهم خوردن بالانس چرخ بادزن و افزایش هزینه عملیاتی آن خواهد شد. چرخ بادزن باید مرتباً در فواصلی که شرایط کار اقتضا می‌کند، واریسی شود. در خیلی از شرایط باید داخل بادزن سالانه تمیز و رنگ شود.

● یاتاقانها

یاتاقانهای خوب از هر نوعی، باید درست انتخاب و نصب شوند تا دوامی طولانی داشته باشند. باید آنها را از عوارض طبیعی شامل موارد زیر در امان داشت :

۱- روغن ناکافی یا بیش از حد؛

۲- انتخاب غلط نوع روغن؛

۳- گرد و غبار، رطوبت، آب و هوای خورنده؛

۴- تشعشع یا هدایت گرما از منابع گرمایی مجاور؛

۵- دماهای بالای محیط؛

۶- تحمیل بار اضافی در نتیجه کشش ناصحیح تسمه، ناهمترایی، بالانس نبودن چرخ بادزن، لرزشهای منتقله از وسایل دیگر؛

۷- کارکردن بادزن در سرعتی بیش از آنچه برایش طرح شده است.

گرم بودن یاتاقان لزوماً به معنی این نیست که برای کار بیش از حد داغ است؛ یاتاقانهای بادزنهای با

سرعت بالا ممکن است در دماهای تا 75°F (24°C) نیز به خوبی کار کنند. در مورد حداکثر دمای کار می‌توان به راهنمای تقریبی زیر مراجعه کرد:

- * بلبرینگها و رولبرینگها 165°F (74°C)
- * یاتاقانهای غلافی از نوع رینگ روغنی (Ring-Oiled Sleeve Bearings) 150°F (66°C)
- * یاتاقانهای غلافی از نوع آب-خنک (Water-Cooled Bearings) 110°F (43°C)

اگر در مورد حداکثر دمای کار یاتاقان تردیدی دارید، سعی کنید دمای داغ‌ترین نقطه یاتاقان را با یک دماسنج اندازه گرفته و از کارخانه سازنده بادزن یا تهیه‌کننده یاتاقان نظر خواهی کنید.

بادزنهای پوسته‌دار (Housed Fans) بزرگ معمولاً "مجهز به قطعه نگهدارنده یاتاقان (Pillow Block)، بوش یا بلبرینگ هستند. یاتاقانهای این بادزنها تقریباً خود به خود هم‌محور می‌شوند.

○ یاتاقانهای بوشی (Sleeve Bearings) به صورت رینگی روغنکاری می‌شوند.

○ بلبرینگها عموماً دارای گریسخور هستند و باید وسیله مخصوص گریس زدن به بلبرینگ را تهیه کرد.

○ آسترهای یاتاقان در یاتاقانهای بوشی به صورت دو تکه هستند تا به راحتی قابل سوار کردن باشند.

تکیه‌گاه آنها نیز از نوع مفصلی (Ball-and-socket) است. هنگام تعویض مجموعه یاتاقان باید دقت شود که پوسته یاتاقان در نتیجه سفت کردن بیش از حد پیچ تنظیم مفصل، خراب نشود.

○ سرپوشهای یاتاقانها باید به طور صحیحی در جای خود محکم شوند تا از چرخش محور بادزن

نسبت به جداره داخلی یاتاقان جلوگیری شود. در غیر این صورت محور بادزن ممکن است به طور بدی شیار پیدا کند.

○ اگر از یاتاقانها روغن بیرون می‌زند، باید طبق دستورالعملهای مربوطه ضامن‌ها و قلابهای کاسه‌نمد با

برداشتن پوسته بالایی یاتاقان بررسی شده و کاسه‌نمدهای فرسوده تعویض گردند.

● کوپلینگها

○ هم‌محور نبودن دو نیمه کوپلینگها احتمالاً "علت اصلی خرابی زود هنگام آنهاست.

○ کوپلینگهای خوب قادرند برای مدتی دراز به خوبی کار کنند، مشروط بر اینکه هم‌محور نگهداشته

شوند. برای انواعی که به روانکاری نیاز دارند، این امر منظمأ و به طور صحیح انجام گیرد.

○ باید دقیقاً به توصیه‌های کارخانه سازنده توجه شود.

○ بسیار حائز اهمیت است که هم‌محور کردن بادزن و محرک در دمای کار آنها انجام شود، بویژه اگر

بادزن در دمای بالا کار می‌کند یا محرک آن توربین بخار یا یک موتور برقی بزرگ باشد.

○ اگر موتور دارای یاتاقانهای غلافی است، شاید حرکت مستقیم محور آن قابل توجه باشد. فاصله

صحیح بین محورهای بادزن و موتور باید زمانی برقرار شود که روتور در مرکز مغناطیسی است. تعیین این محل با چرخاندن روتور و توجه به وضعیتی که محور در انتخاب حرکت خود دارد، صورت می‌گیرد.

● محرک‌های تسمه‌ای

زیرا به آنچه در مبحث "بررسی قبل از روشن کردن بادزن" ذکر شد مراجعه کنید.

اگر لازم باشد تسمه‌های یک محرک چند تسمه‌ای (Multi-V Drive) تعویض شوند، تسمه‌ها باید کاملاً

هم اندازه باشند.

هرگز برای جا انداختن تسمه در شیار پولی به زور متوسل نشوید. موتور را شل کرده و کمی جابه‌جا

کنید تا این کار به آسانی انجام گیرد.

هرگز روی تسمه را نپوشانید مگر اینکه کارخانه سازنده تسمه توصیه‌ای در این خصوص کرده باشد.

● لنگرگیری (Balancing)

چرخ بادزن در کارخانه بالانس استاتیکی و دینامیکی می‌شود. لذا هیچ نوع لنگرگیری دیگری برای

بادزنی که هوای نسبتاً تمیز را جابه‌جا می‌کند لازم نیست. البته تا وقتی که صدمه‌ای به آن وارد نشده و تمیز نگهداشته شود.

بالانس نبودن بادزن موجب لرزش آن می‌شود و این را می‌توان هنگام کار بادزن با گذاشتن انگشت

روی یاتاقان احساس کرد. البته دائماً کمی لرزش وجود دارد که طبیعی است.

تکان لرزشی بر حسب میل (Mils) اندازه‌گیری می‌شود که معادل ۰/۰۰۱ اینچ (۰/۰۲۵۴ میلی‌متر)

جدول ۱-۴: میزان مجاز لرزش نسبت به سرعت چرخش بادزن

لرزش (بر حسب میل)				سرعت چرخش بادزن rpm
خیلی شدید	شدید	متوسط	ملایم	
۲۰ تا ۱۵	۸	۴	۲	۶۰۰
۱۰ تا ۸	۶	۲/۷۵	۱/۵	۹۰
۸ تا ۶	۴/۵	۲	۱	۱۲۰۰
۷ تا ۵	۳/۵	۱/۵	۰/۷۵	۱۸۰۰
۵ تا ۴	۲/۵	۰/۷	۰/۴	۳۶۰۰

توجه: لرزش متوسط بد نیست اما باید اصلاح شود. لرزش شدید باید سریعاً برطرف شود. لرزش خیلی شدید

برای بادزن بسیار زیان‌بخش است.

است. جدول ۱-۴ میزان مجاز لرزش را نشان می‌دهد.

لنگر داشتن چرخ بادزن تنها دلیل لرزش آن نیست. در این خصوص می‌توانید به مبحث "اشکالات بادزن" مراجعه کنید.

قبل از اقدام به لنگرگیری چرخ باید سایر امکانات مورد بررسی قرار گیرند. یک وسیله خوب اندازه‌گیری و تحلیل لرزش برای یافتن محل وجود اشکال بسیار مفید است. این وسیله همچنین در قیاس با روش سعی و خطا لنگرگیری را نسبتاً آسان‌تر می‌کند. مراحل اجرای این روش بدین صورت است:

۱- بادزن را به بالاترین سرعت کارش برسانید. چنانچه پایه بادزن و یاتاقانها روی لوزه‌گیر قرار دارند؛ با قرار دادن قطعه‌ای زیر بادزن، لوزه‌گیرها را بی‌اثر کنید. بادزن باید هنگام لنگرگیری در جای خود کاملاً ثابت باشد.

۲- با ننگ داشتن تکه‌ای پارچه سمباده‌ای در برابر شافت دوار در محفظه و از سمت محرک، شافت بادزن یکطرفه (Single-Inlet Fan) را تمیز کنید. در بادزنها دوطرفه (Double-Inlet Fan) این کار را باید از هر دو طرف و مثل اینکه دو چرخ مجزا هستند انجام داد.

۳- تکه‌ای گچ تمیز یا پلاستیک را چنان ننگ دارید که شافت دوار را در یک نقطه فقط لمس کند. بدین ترتیب روی شافت خطی کشیده می‌شود که طول آن نشانه میزان لنگر است. سه یا چهار تا از این خطها کشیده و میانگین آنها را به دست آورید. گچ را باید چنان ننگ داشت که تنها نقطه بلند آن (نقطه لنگی) را لمس کند و نباید گذاشت که روی شافت بلغزد. وقتی شافت لنگر داشته باشد، در اثر وزن لنگر، شافت به بیرون رانده شده و نقطه لنگی آن معلوم می‌شود.

۴- بادزن را خاموش کنید.

۵- چرخ را با دست بچرخانید تا ببینید طول خطوط کشیده شده چقدر است. مرکز خطوط را علامت زده و یک وزنه تعادل روی پاشنه تیغه چرخ، مقابل طرف سنگین‌تر (طرفی که لنگر دارد) و ۱۸۰ درجه دورتر از مرکز خطوط قرار دهید.

۶- می‌توان از گیره‌های U شکل یا سنجاق سری (Hairpin-Type) که از ورق فولادی یا میلگرد ساخته شده باشند به عنوان وزنه تعادل استفاده کرد. وزنه‌ها باید طوری ساخته شده باشند که محکم سر جای خود روی پاشنه تیغه چرخ مستقر شده و به بیرون پرتاب نشوند. برای بادزنها دو طرفه بهتر است از گیره‌ها به صورت جفتی استفاده شود.

۷- اندازه وزنه‌ها بر حسب طول و ضخامت خطوط روی شافت تعیین می‌شود. خطوط کوتاه نشانه این هستند که بادزن خیلی لنگر دارد و باید از وزنه‌های بزرگتری استفاده شود.

۸- پس از اینکه وزنه را روی پاشنه تیغه نصب گردید، بادزن را دوباره روشن نموده و شافت را مجدداً با گچ علامتگذاری کنید. اگر خطوط کشیده شده طولانی بوده و مرکز آنها نسبت به خطوط قبلی جابه‌جا نشده باشد، وزنه‌های بیشتری به همان تیغه اضافه نموده و دوباره بادزن را روشن کنید. آزمایش را با وزنه‌های مختلف آنقدر تکرار کنید که خطوط کشیده شده تمام سطح شافت را پوشش دهند. حالا تعادل حاصل شده است.

۹- اگر مرکز خطوط کشیده شده از مرکز خطوط اولیه فاصله داشته باشد، وزنه را به طرف پره بعدی جلو و عقب ببرید، طوری که علامت مرکزی نسبت به وضع اولیه جابه‌جایی نداشته باشد. اگر لرزش کم شود وزنه‌ها را کمتر از ۹۰ درجه جابه‌جا کنید. اگر خطوط به وضع اولیه برگردند ولی لرزش بیشتر شود، وزنه‌ها را ۱۸۰ درجه جابه‌جا کنید. وقتی خطوط به وضع اولیه برگشتند وزنه را اضافه کنید تا تعادل حاصل شود.

۱۰- اگر وزنه‌ها خیلی بزرگ باشند، مرکز خطوط ۱۸۰ درجه نسبت به وضع اولیه جابه‌جا می‌شود. وزنه را کم کنید تا تعادل حاصل شود. در این حال خطوط گچی تمام سطح شافت را پوشش داده‌اند.

۱۱- وقتی وضع و مقدار وزنه‌ها معلوم شد، می‌توان وزنه‌ها را جوش یا پرچ کرد؛ ترجیحاً به پشت فلنج.

۱۲- اگر خطوط گچی دور تا دور شافت را در بر گرفته‌اند اما لرزشی قابل توجه هنوز هم وجود دارد،

ممکن است فونداسیون ضعیف یا پیچها شل باشند.

● روانکاری

○ در یاتاقانهای بوشی از جنس باییت (نوعی فلز سخت) در دمای معمولی اتاق از یک روغن مرغوب اتومبیل نوع SAE20 استفاده می‌شود.

○ در یاتاقانهای بوشی برنزی در دمای معمولی اتاق از یک روغن مرغوب نوع SAE40 استفاده می‌شود.

○ نباید از روغنهای پاک‌کننده (Detergent) استفاده کرد.

○ وقتی بادزن در جای خیلی گرمی کار می‌کند، یا هوایی با دمای بیش از 150°F ($65/5^{\circ}\text{C}$) را جابه‌جا

می‌کند، باید در انتخاب روغن خیلی دقت کرد. برای این امر می‌توان با کارشناسان شرکت نفت محل، مشورت کرد.

○ یاتاقانهای بوشی مجهز به رینگ روغن، دارای یک سطح نما و سرپوش فیلتر روغن هستند که در جایی که محور بادزن رو به پایین می‌چرخد قرار گرفته‌اند. این سرپوش باید هنگام خاموش بودن بادزن تا فاصله $\frac{1}{8}$ اینچی (حدود ۳ میلی‌متری) از بالای آن پُر شود، اما باید دقت شود که سر ریز نکند.

○ روغن باید بعد از هر ۲۰۰۰ ساعت کار تخلیه و تعویض شود و اگر روغن تخلیه شده خیلی کثیف

است، باید قبل از ریختن روغن تازه، یاتاقان و مخزن آن با یک روغن سبک شستشو شوند.

○ یاتاقانهایی که با گریس روانکاری می‌شوند باید در فواصل زمانی معین با یک گریس مرغوب با پایه قلیایی پُر شوند. در شرایط معمولی بعد از هر ۱۲۰۰ تا ۱۵۰۰ ساعت کار باید گریس اضافه کرد. نباید به یاتاقان بیش از حد گریس زد چون ممکن است ضامن کاسه نمدها از جا کنده شود. گریس اضافی و کثافات جمع شده باید تمیز شوند.

● دمپ‌های گردابی (Vortex Dampers)

○ برخی از بادزنها در ورودیشان به دمپ‌های مخصوصی موسوم به "دمپ‌های گردابی" مجهزند که قطعات متحرک زیادی دارند و هنگام کار عموماً به طور خودکار کنترل می‌شوند.

○ روانکاری اتصالات متحرک این دمپ‌ها بسیار ضروری است و باید حداقل ماهی یکبار به دقت انجام شود.

○ شرایط سخت ممکن است مراقبت و توجه بیشتر و انجام بازرسی در فواصل زمانی نزدیکتری را ایجاب کند.

□ اشکالات بادزن

جدول ۲-۴ عمده‌ترین اشکالات بادزن و علت‌های محتمل را نشان می‌دهد.

جدول ۲-۴: عمده‌ترین اشکالات بادزن و علت‌های محتمل

علت	عیب
۱- مقاومت کلی سیستم بیش از میزان پیش‌بینی شده است. ۲- سرعت چرخش خیلی کم است. ۳- دمپ‌ها یا پره‌های متغیر ورودی درست تنظیم نشده‌اند. ۴- وضعیت ورودی و خروجی بادزن نامناسب است. ۵- هوا از سیستم نشت می‌کند. ۶- چرخ صدمه دیده است. ۷- جهت چرخش بادزن درست نیست. ۸- چرخ برعکس روی شافت سوار شده است.	● ظرفیت یا فشار کمتر از مقدار اسمی

جدول ۲-۴: عمده‌ترین اشکالات بادزن و علت‌های محتمل (ادامه)

علت	عیب
<p>۱- یاتاقانها، کویلینگها، چرخ، یا تسمه محرک تراز نیستند.</p> <p>۲- فونداسیون ناستوار است.</p> <p>۳- وجود مواد خارجی در بادزن موجب لنگر شده است.</p> <p>۴- یاتاقانها فرسوده شده‌اند.</p> <p>۵- چرخ یا موتور صدمه دیده است.</p> <p>۶- پیچهای پایه یا پیچهای بدنه بادزن شکسته یا شل شده‌اند.</p> <p>۷- شافت تاب برداشته است.</p> <p>۸- کویلینگ فرسوده شده است.</p> <p>۹- چرخ بادزن یا محرک لنگر دارد.</p> <p>۱۰- وزوز کردن مغناطیس ۱۲۰ سیکلی به دلیل برق ورودی (بالا بودن یا میزان نبودن ولتاژ را بررسی کنید).</p> <p>۱۱- دهش بادزن بیش از ظرفیت اسمی آن است.</p> <p>۱۲- دمپرها یا پره‌های متغیر ورودی شل شده‌اند.</p> <p>۱۳- سرعت چرخش خیلی زیاد یا جهت چرخش برعکس است.</p> <p>۱۴- لرزش از منابع مجاور به بادزن منتقل می‌شود.</p>	<p>● لرزش و صدا</p>
<p>۱- به بلبرینگها بیش از حد گریس زده شده است.</p> <p>۲- یاتاقانها تراز نیستند.</p> <p>۳- چرخ یا محرک صدمه دیده است.</p> <p>۴- شافت تاب برداشته است.</p>	<p>● یاتاقانها بیش از حد گرم شده‌اند.</p>

جدول ۲-۴: عمده‌ترین اشکالات بادزن و علت‌های محتمل (ادامه)

علت	عیب
۵- ته شافت در وضع طبیعی نیست. ۶- یاتاقانها کثیف شده‌اند. ۷- کشش تسمه زیاد است. ۸- حرارت از طریق هدایت یا تشعشع از منابع مجاور منتقل می‌شود.	● یاتاقانها بیش از حد گرم شده‌اند. (ادامه)
۱- سرعت چرخش زیاد است. ۲- دهش بادزن بیش از ظرفیت اسمی آن است، چراکه مقاومت سیستم موجود کمتر از میزان پیش‌بینی شده است. ۳- وزن مخصوص یا چگالی گاز بیش از مقدار پیش‌بینی شده در طرح است. ۴- بسته‌بندی بادزن بیش از حد تنگ بوده و در نتیجه بادزن صدمه دیده است. ۵- جهت چرخش بادزن برعکس است. ۶- شافت تاب برداشته است. ۷- تراز نبودن ۸- چرخ در محفظه بادزن تاب برداشته است. ۹- یاتاقان درست روغنکاری نشده است. ۱۰- سیم‌کشی موتور درست نیست.	● بار روی محرک زیاد است.

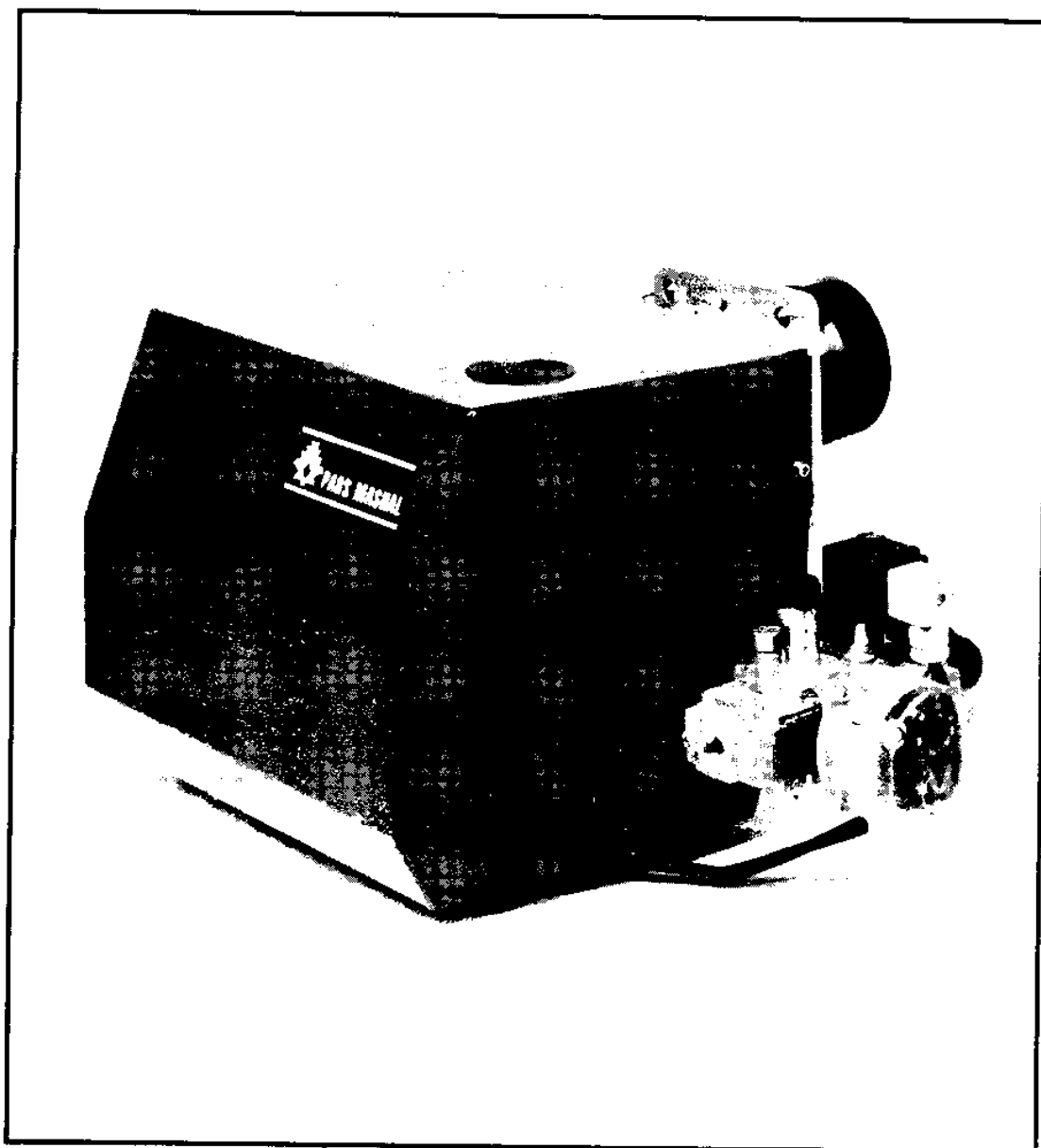
۵

مشعلها

مشعل قلب سیستم گرمایش است و سرویس و نگهداری صحیح آن در کارکرد مطلوب سیستم نقش تعیین کننده ای دارد.

□ مشعل گازی (Gas Burner)

اصول سرویس و نگهداری مشعل گازی (شکل ۵-۱) بدین قرار است :



شکل ۵-۱: مشعل گازی ساخت شرکت پارس مشعل

● تمیز کردن بادزن

برای تمیز کردن بادزن باید این کارها انجام گیرند :

- ۱) اتصالات سیمهای برق موتور پس از علامت‌گذاری آنها، باز شوند.
- ۲) پیچهای فلنج باز شده و موتور و بادزن از بدنه مشعل جدا شوند. باز کردن را باید از پیچ پایینی شروع کرد.

۳) بادزن تمیز شود (به مطالب ذکر شده در مبحث بادزنها مراجعه شود).

۴) مجموعه موتور و بادزن بازمینی شود تا از درستی آن اطمینان حاصل گردد.

● رگولاتور گاز و شیرها

- ۱) شیرهای گاز به نگهداری خاصی نیاز ندارند و هیچگونه تعمیراتی نباید روی آنها انجام گیرد.
- ۲) شیرهای معیوب باید توسط یک شخص متخصص تعویض شده و پس از آن از نظر نشتی مورد آزمایش قرار گیرند. همچنین چگونگی کارکرد آنها و احتراق بررسی شود.

● بررسی اتصالات

تمام اتصالات الکتریکی موتور و شیر برقی باید از نظر صحت و ایمنی بازمینی شوند.

● نکات قابل توجه

پس از هر عملیات نگهداری باید :

- ۱) پارامترهای احتراق تحت شرایط واقعی کار (درهای بسته موتورخانه و غیره) بررسی شوند.
- ۲) نتایج حاصله در برگه‌های بازرسی ثبت شوند.

● عیب‌یابی و رفع عیب

در صورت بروز اشکال در کار مشعل، ابتدا موارد زیر باید بررسی شوند :

۱) برق مشعل؛

۲) مسیر سوخت (شیر مغناطیسی گاز، رگولاتور گاز) و کلید فشار هوا؛

۳) وضعیت کلیدها روی پانل کنترل

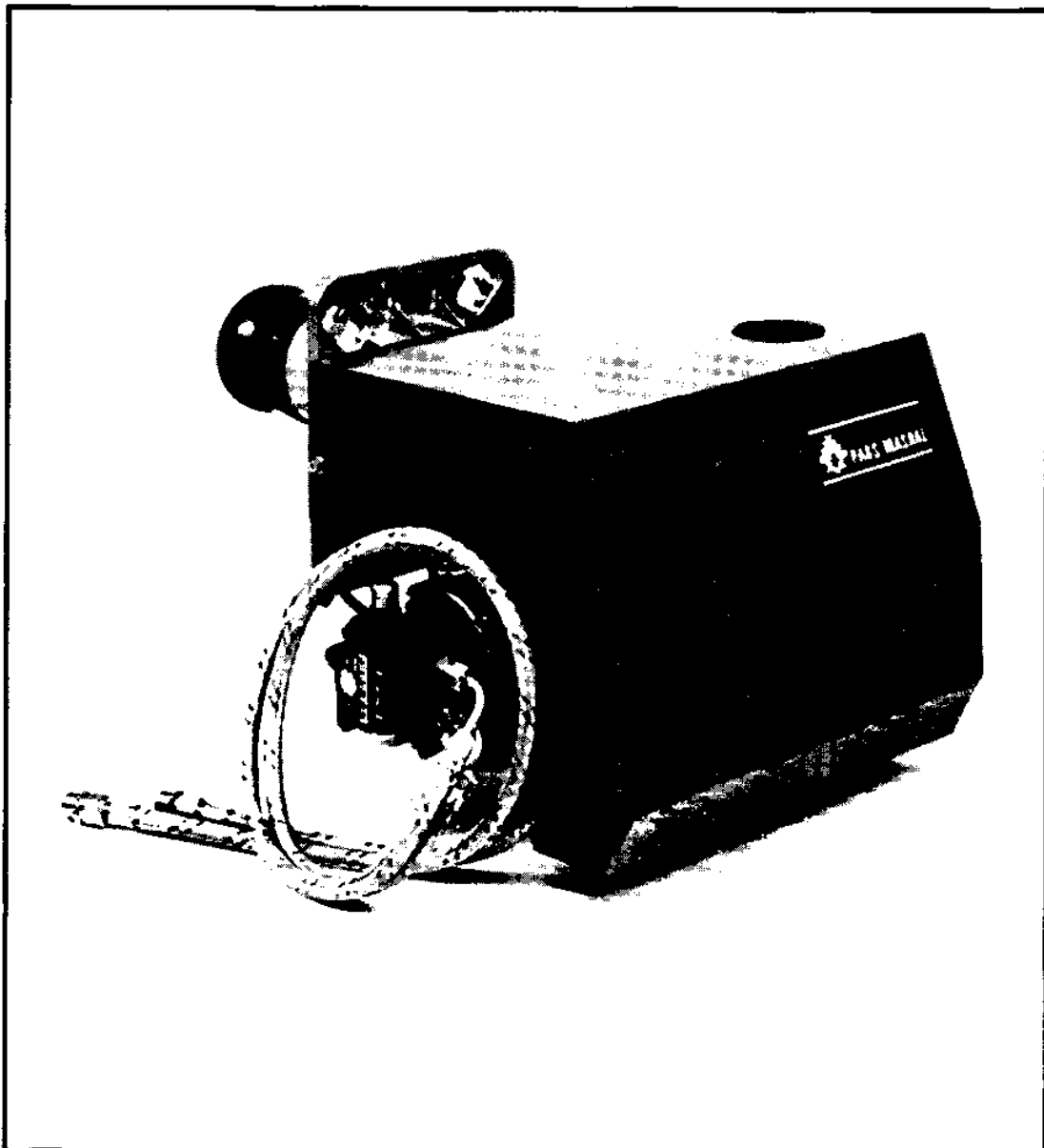
اگر بدین ترتیب اشکال پیدا و برطرف نشد، باید مطابق جدول ۱-۵ عمل شود.

□ مشعل گازوئیلی (Oil Burner)

● نگهداری و سرویس

سرویس و نگهداری مشعل گازوئیلی (شکل ۲-۵) باید حداقل سالی یکبار به ترتیب زیر انجام گیرد.

- کلید برق مشعل را در وضعیت خاموش قرار دهید.
- فتوسل را بیرون آورده با یک پارچه خشک و لطیف آن را تمیز کنید.
- اتصال کابل‌های ولتاژ قوی ترانسفورمر را باز کنید.
- اتصال لوله‌های سوخت را از پمپ باز کنید.
- شعله پنخش‌کن را باز و تمیز کنید.
- نازل و اجزاء داخلی آن را تمیز کنید.
- الکترودها را به دقت تمیز کرده در جای خود قرار دهید و بررسی کنید که تنظیم باشد.

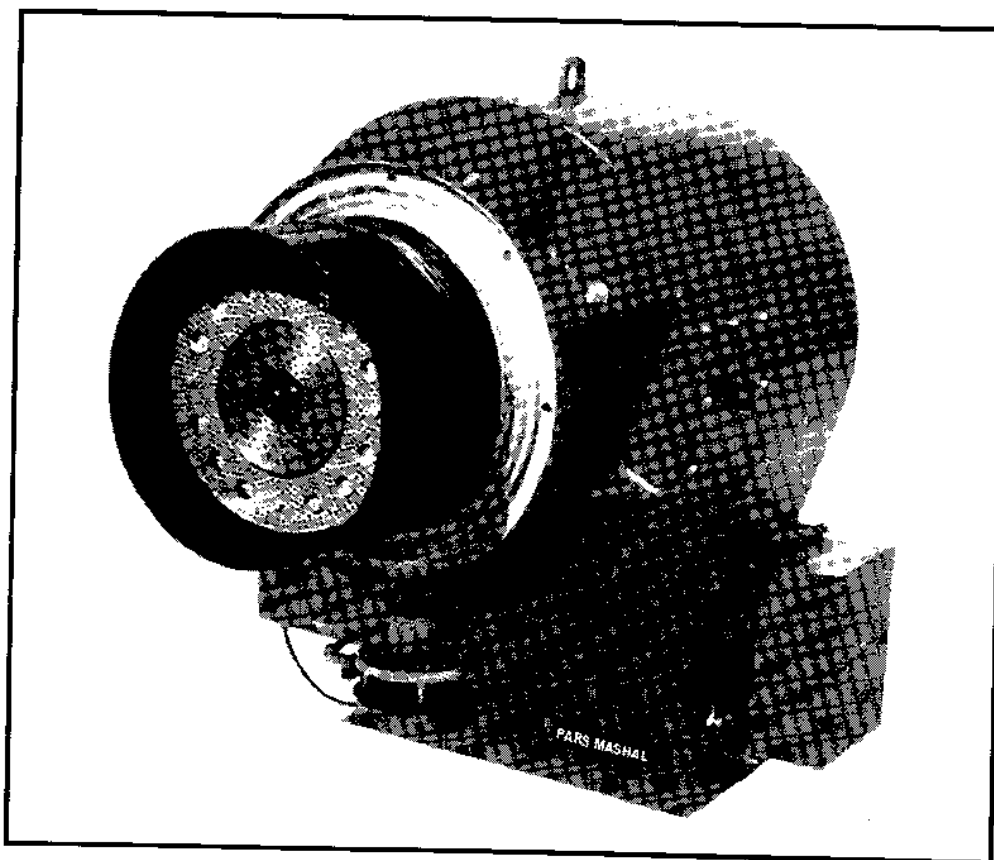


شکل ۵-۲: مشعل گازوئیلی ساخت شرکت پارس مشعل

- فیلتر داخل پمپ را خارج و به دقت تمیز کرده و در سر جایش قرار دهید.
- کابلها و لوله‌های باز شده را مجدداً به نحو صحیح متصل کنید.

● عیب‌یابی و رفع عیب

- در صورت بروز هرگونه اشکالی در کار مشعل ابتدا:
- شرایط کار مشعل را بررسی کنید.
- اطمینان حاصل کنید که برق مشعل وصل است.
- مطمئن شوید که جریان سوخت مشعل به طور صحیح برقرار است.
- اجزاء تنظیم شدنی مشعل در وضع مطلوب قرار دارند.
- مشعل را خاموش و دوباره روشن کنید تا از صحت انجام این فرایند مطمئن شوید.
- اگر اشکالی در موارد مذکور مشاهده نشد، می‌توان مطابق جدول ۲-۵ اقدام به عیب‌یابی و رفع عیب کرد.



شکل ۳-۵: مشعل مازوت سوز ساخت شرکت پارس مشعل

□ مشعل مازوت سوز

● عیب‌یابی و رفع عیب

در صورت بروز اشکال ابتدا :

- اطمینان حاصل کنید که برق مشعل وصل است.
 - مطمئن شوید که جریان سوخت مشعل به طور صحیح برقرار است.
 - رله مشعل را بررسی کنید.
 - وضعیت کلیدها را روی تابلوی برق کنترل بررسی کنید.
- اگر اشکالی در موارد مذکور مشاهده نشد، می‌توان مطابق جدول ۳-۵ اقدام به عیب‌یابی و رفع عیب کرد. شکل ۳-۵ یک مشعل مازوت‌سوز را نشان می‌دهد.

جدول ۱-۵: عیب‌یابی و رفع عیب مشعلهای گازی

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● با شرکت گاز تماس بگیرید. ● تنظیم یا تعویض کنید. ● آن را تمیز کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● فشار شبکه گاز شهر کم است ● کلید فشار گاز از تنظیم خارج و یا معیوب است ● فیلتر کثیف شده است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● فشار گاز کافی نیست
<ul style="list-style-type: none"> ● تعویض کنید. ● کلید مشعل (روی تابلو) را تعویض کنید، یا سیم‌کشی مشعل را بررسی و اشکال آن را رفع کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● کلید فشار هوا خراب است. ● کلید مشعل (روی تابلو) یا سیم‌کشی اشکال دارد. ● خازن موتور خراب است. ● رله مشعل خراب است. ● موتور خراب است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● موتور کار نمی‌کند ولی اتصال برق بسته است.
<ul style="list-style-type: none"> ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● بررسی و اشکال را برطرف کنید. ● بررسی و تنظیم کنید. ● تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● فیوز اصلی جریان برق سوخته است. ● فیوز مخصوص مشعل سوخته است. ● سیم‌کشی موتور به پایه رله اشکال دارد. ● اکوستان درست تنظیم نیست. ● کلید فشار هوا معیوب است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● موتور کار نمی‌کند چون مدار برق مشعل باز است.
<ul style="list-style-type: none"> ● تنظیم یا تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● کلید فشار هوا از تنظیم خارج یا خراب شده است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● مشعل درست کار نمی‌کند. یعنی

1- Gas Pressure Switch

2- Air Pressure Switch

جدول ۱-۵: عیب‌یابی و رفع عیب مشعلهای گازی (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● وضعیت میله یونیزاسیون و مدار آن را بررسی و اشکال را بر طرف کنید. ● تعویض کنید. ● اتصال زمین کنید. ● اصلاح کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● مدار مراقب شعله (میله یونیزاسیون) اشکال دارد. ● رله خراب است ● بدنه مشعل اتصال زمین نشده است. ● اتصال فاز و نول به پایه رله برعکس است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● چند ثانیه پس از تشکیل شعله، رله ریست می‌کند.
<ul style="list-style-type: none"> ● الکترودها را تنظیم یا تعویض کنید. ● آنها را تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● الکترودهای جرّقه اتصال کوتاه کرده‌اند یا خرابند. ● کابل‌های جرّقه صدمه دیده‌اند. ● ترانسفورمر جرّقه^۲ خراب شده است. ● رله خراب است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● جرّقه زده نمی‌شود.
<ul style="list-style-type: none"> ● جریان گاز و هوا را تنظیم کنید. ● فاصله را تنظیم کنید. ● این اشکال می‌تواند مربوط به افت ولتاژ شبکه باشد. حتی الامکان ولتاژ را تقویت کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● شعله تنظیم نیست. ● فاصله بین الکترودها زیاد است. ● شیر مغناطیسی^۱ گاز به دلیل افت ولتاژ باز نمی‌کند و ترانسفورمر جرّقه نیز درست عمل نمی‌کند. 	<ul style="list-style-type: none"> ● مشعل در حین کار مکرراً خاموش می‌شود (رله ریست می‌کند).
<ul style="list-style-type: none"> ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● رفع گیر کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● سر و موتور خراب شده است. ● رله معیوب است. ● دریچه هوای مشعل گیر کرده است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● بادزن مشعل مداوماً کار می‌کند اما جرّقه زده نمی‌شود.
<ul style="list-style-type: none"> ● الکترودها را بررسی و در صورت لزوم تنظیم یا تعویض کنید. ● - ترانسفورمر جرّقه را در صورت خرابی تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● سیستم جرّقه‌زنی اشکال دارد. 	<ul style="list-style-type: none"> ● شعله پس می‌زند.

جدول ۱-۵: عیب‌یابی و رفع عیب مشعلهای گازی (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<p>- اتصال کابل جرقه به الکتروودها را بررسی و در صورت شل بودن سفت کنید. اگر اتصال بدنه کرده است برطرف کنید.</p> <p>● بررسی و تنظیم کنید.</p> <p>● تمیز کنید.</p> <p>● با دودکش مناسب تعویض کنید.</p> <p>● نسبت هوا و گاز را اصلاح کنید.</p> <p>● با بادزن مناسب تعویض کنید.</p>	<p>● گاز یا هوا بیش از مقدار لازم است.</p> <p>● دیگ یا دودکش کثیف است.</p> <p>● مقطع دودکش کوچک است یا گرفتگی دارد.</p> <p>● نسبت هوا و گاز در سوخت درست نیست.</p> <p>● بادزن کوچک است.</p>	<p>● شعله پس می‌زند. (ادامه)</p> <p>● صدای احتراق زیاد است.</p>
<p>● لقی را بر طرف کنید.</p> <p>● محکم کنید.</p> <p>● بررسی و اصلاح کنید.</p> <p>● موتور را تعویض کنید.</p>	<p>● دریچه تنظیم هوا لاق می‌خورد.</p> <p>● بادزن در جای خود محکم نیست.</p> <p>● موتور درست نصب نشده است.</p> <p>● یا اتانهای موتور معیوبند.</p>	<p>● سر و صدای مشعل زیاد است.</p>

جدول ۲-۵: عیب‌یابی و رفع عیب مشعلهای گازوئیلی

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● بررسی و اصلاح کنید. ● تعویض کنید. ● بررسی و سنداللزوم تعویض کنید. ● بررسی و گیر آن را برطرف کنید. ● تعویض کنید. ● وصل کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● فیوز اصلی جریان برق سوخته است. ● فیوز برق مشعل سوخته است. ● کلید برق و یا سیم‌کشی برق مشعل اشکال دارد. ● رله خراب است. ● آکوستانات یا ترموستات درست کار نمی‌کنند. ● بادزن نمی‌چرخد. ● الکتروموتور سوخته یا خازن آن خراب است. ● سیم‌کشی موتور به پایه رله قطع است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● موتور کار نمی‌کند
<ul style="list-style-type: none"> ● منبع را پُر کنید. ● منفذ را پیدا و مرمت کنید، یا گرفتگی را رفع کنید. ● آن را تمیز کنید. ● آن را تمیز کنید. ● برق مشعل را قطع و فاصله‌الکترودها را تنظیم کنید. ● وصل کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● برطرف کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● گازوئیل در منبع تمام شده است. ● لوله مکش پمپ هوا می‌کشد یا گرفتگی دارد. ● نازل گرفتگی دارد. ● فیلتر کثیف است. ● فاصله‌الکترودها زیاد است. ● اتصال جرقه‌زن به پایه رله قطع است. ● ترانسفورمر جرقه معیوب است. ● الکترودها معیوب شده‌اند. ● الکترودها اتصال بدنه دارند. 	<ul style="list-style-type: none"> ● موتور کار می‌کند اما جرقه زده نمی‌شود.
<ul style="list-style-type: none"> ● منفذ را پیدا و مرمت کنید، یا گرفتگی را رفع کنید. ● منفذ را پیدا و ترمیم کنید. ● منبع گازوئیل را بررسی کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● لوله مکش پمپ هوا می‌کشد یا گرفتگی دارد. ● لوله‌ها و شیرها منفذ دارند. ● سوخت تمام شده است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● مشعل روشن شده و کمی بعد از آن خاموش می‌گردد.

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<p>آن را تمیز کنید.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● پمپ را بررسی کنید، ممکن است چرخ دنده‌های آن فرسوده باشند؛ تعویض کنید. ● فیلتر کثیف شده است؛ تمیز کنید. ● پمپ هوا می‌کشد؛ منفذ را پیدا و مرمت کنید. ● منبع گاز وویل بیش از حد مجاز (۳ متر) پایین‌تر از مشعل قرار دارد؛ آن را به حد مجاز برسانید. ● اگر سیستم دولوله‌ای است، شاید تویی میان‌بر از جایش خارج شده است؛ آن را سر جایش بگذارید. 	<p>نازل گرفتگی دارد.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● فشار برای پودر کردن سوخت کافی نیست. 	<p>سوخت درست پودر نمی‌شود، شعله کوتاه و نامنظم است.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● تمیز کنید. ● دمپر هوا را بررسی و تنظیم کنید. ● آن را تعویض کنید. ● فاصله را تنظیم کنید. ● پمپ را بررسی کنید. ● آن را تمیز و گرفتگی را برطرف کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● بادزن کثیف شده است. ● هوای احتراق کافی نیست. ● نازل فرسوده یا کثیف بوده و یا اندازه و زاویه مخروط آن صحیح نیست. ● نازل نسبت به شعله پوش خیلی عقب است. ● فشار پمپ کافی نیست. ● دودکش کثیف یا مسدود شده است. 	<p>شعله دود می‌کند.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● الکترودها را بررسی و در صورت لزوم تنظیم یا تعویض کنید. ● تراستفورمر جرقه را در صورت خرابی تعویض کنید. ● اتصال کابل جرقه به الکترودها را بررسی و در صورت 	<p>سیستم جرقه‌زنی اشکال دارد.</p>	<p>شعله پس می‌زند.</p>

جدول ۲-۵: عیب‌یابی و رفع عیب مشعلهای گازوئیلی (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<p>شل بودن سفت کنید. اگر اتصال بدنه کرده است برطرف کنید.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● بررسی و تنظیم کنید. - ممکن است نازل گرفتگی داشته باشد، آن را تمیز کنید. - فشار پمپ خیلی کم است؛ ممکن است پمپ هوا بکشد (منفذ را پیدا و مرمت کنید). فیلتر کثیف است (آن را تمیز کنید). چرخ دنده‌های پمپ فرسوده‌اند (تعویض کنید). - منبع گازوئیل بیش از حد مجاز (۳ متر) پایین‌تر از مشعل قرار دارد؛ آن را به حد مجاز برسانید. - اگر سیستم دولوله‌ای است، شاید تویس میان‌براز جایش خارج شده است؛ آن را سر جایش بگذارید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● هوای اضافی ● سوخت درست پودر نمی‌شود. 	<ul style="list-style-type: none"> ● شعله پس می‌زند. (ادامه)
<ul style="list-style-type: none"> ● تمیز کنید. ● با دودکش مناسب تعویض یا گرفتگی را رفع کنید. ● تنظیم کنید. ● با نازل مناسب تعویض کنید. ● آن را در جای مناسب قرار دهید. ● اصلاح کنید. ● در پیچه هوا و دبی پمپ را تنظیم کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● دیگ یا دودکش کثیف است. ● مقطع دودکش کوچک است یا گرفتگی دارد. ● دمپر دودکش تنظیم نیست یا کاملاً باز است. ● نازل بزرگ یا کثیف است و یا زاویه‌اش مناسب نیست. ● نازل بیش از حد جلورفته است. ● فشار پمپ گازوئیل درست نیست. ● نسبت اختلاط هوا و گازوئیل مناسب نیست. 	<ul style="list-style-type: none"> ● صدای احتراق زیاد است.

جدول ۲-۵ : عیب‌یابی و رفع عیب مشعلهای گازوئیلی (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● با اندازه مناسب تعویض کنید. ● لقی را بر طرف کنید. ● محکم کنید. ● بررسی و اصلاح کنید. ● موتور را تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● آن را محکم کنید. ● پسمپ و لوله‌های سوخت را از نظر هوابندی و ارسی و اصلاح کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● بادزن کوچک است. ● دریچه تنظیم هوا لقی می خورد. ● بادزن در جای خود محکم نیست. ● موتور درست نصب نشده است. ● یا اتاق‌های موتور معیوبند. ● چرخ دنده‌های پمپ گازوئیل فرسوده‌اند. ● تراستفورمر جرعه خراب است. ● کوپلینگ شکسته یا معیوب است. ● مشعل در جای خود محکم نیست. ● گازوئیل هوا دارد. 	<ul style="list-style-type: none"> ● صدای احتراق زیاد است. (ادامه) ● سر و صدای مشعل زیاد است.

جدول ۳-۵: عیب یابی و رفع عیب مشعلهای مازوت سوز

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● فاصله الکترودها را تنظیم کنید. ● فاصله الکترودها را تنظیم کنید. ● آنها را تمیز یا تعویض کنید. ● الکترودها را تعویض کنید. ● آنها را تعویض کنید. ● آن را تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● الکترودهای جرعه اتصال کوتاه کرده اند. ● فاصله الکترودهای جرعه خیلی زیاد است. ● الکترودها کثیف شده اند. ● عایق الکترودها معیوب شده است. ● کابلهای جرعه معیوب شده اند. ● ترانسفورمر جرعه معیوب شده است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● قوس جرعه برقرار نمی شود. ● موتور پمپ روشن نمی شود.
<ul style="list-style-type: none"> ● موتور یا خازن را تعویض کنید. ● تنظیم یا تعویض کنید. ● آن را تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● موتور یا خازن آن معیوب است. ● کلید فشار هوا از تنظیم خارج یا خراب است. ● موتور معیوب است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● موتور بادزن روشن نمی شود. ● سرو صدای مشعل زیاد است.
<ul style="list-style-type: none"> ● محکم کنید: ● لقی را بر طرف کنید. ● بررسی و اصلاح کنید. ● موتور را تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● تعویض کنید. ● آن را محکم کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● بادزن در جای خود محکم نیست. ● دریچه تنظیم هوا لقی می خورد. ● موتور درست نصب نشده است. ● یا اتا نهایی موتور معیوبند. ● ترانسفورمر جرعه خراب است. ● کوپلینگ شکرسته یا معیوب است. ● مشعل در جای خود محکم نیست. 	<ul style="list-style-type: none"> ● کوپلینگ معیوب است. ● پمپ سوخت مکش ندارد.
<ul style="list-style-type: none"> ● تعویض کنید. ● صافی را تعویض کنید. و صاله ها را آب بندی کنید. ● لوله کشی سوخت را معاینه کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● کوپلینگ معیوب است. ● صافی پمپ، لوله کشی سوخت یا و صاله ها نشت دارند. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پمپ سوخت مکش ندارد.

جدول ۳-۵: عیب یابی و رفع عیب مشعلهای مازوت سوز (ادامه)

چگونگی رفع عیب	علت	عیب
<ul style="list-style-type: none"> ● شیرها را باز کنید. ● فیلتر را تعویض کنید. ● لوله کشی سوخت را معاینه کنید. ● پمپ را تعویض کنید. ● برق آن را وصل یا در صورت خراب بودن شیر، آن را تعویض کنید. ● نازل را تعویض کنید. 	<ul style="list-style-type: none"> ● شیرهای مسیر سوخت بسته اند. ● فیلتر سوخت کثیف و گرفته است. ● پمپ هوا می کشد. ● پمپ فرسوده شده است. ● شیر برقی خراب یا برق آن قطع است. ● نازل گرفته است. 	<ul style="list-style-type: none"> ● پمپ سوخت مکش ندارد. (ادامه) ● پمپ صدا می کند. ● سوخت پودر نمی شود.

۶

دیگ

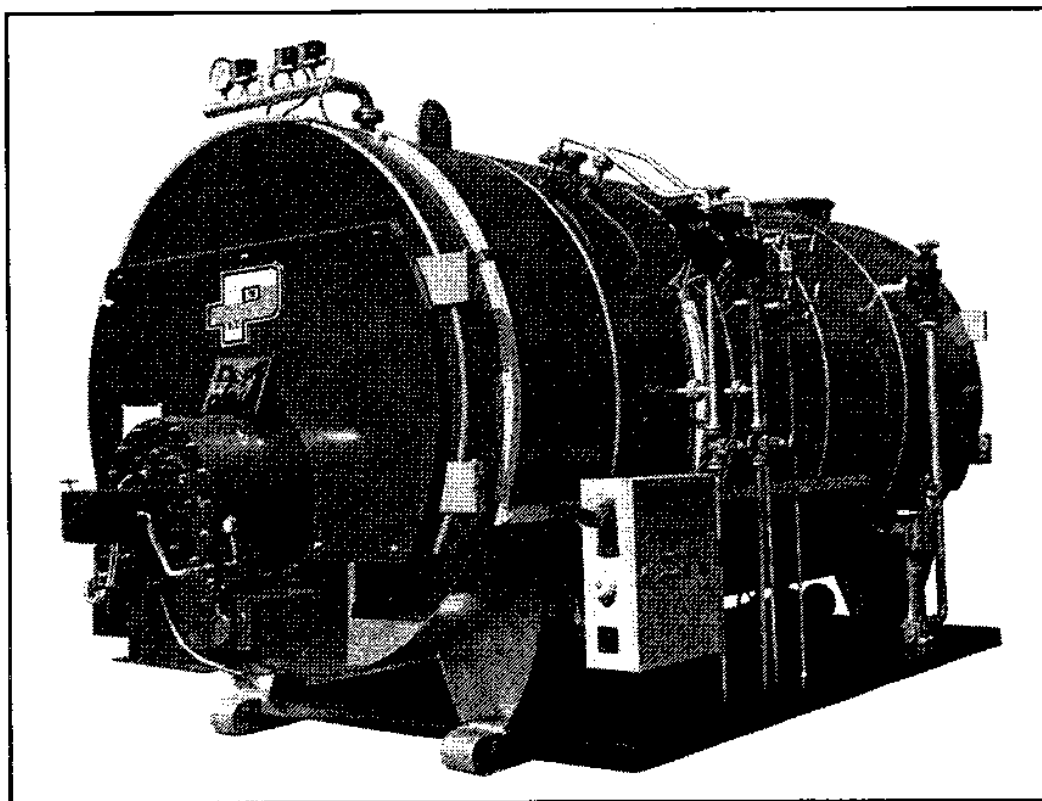
بخار

دیگ بخار

بسیاری از کارخانجات، بویژه صنایع شیمیایی، به جریان مداوم بخار نیاز دارند. چنانچه دیگ بخار به هر دلیل خاموش شود ممکن است موجب توقف فرایند تولید و نتیجتاً اتلاف مقادیر قابل توجهی از محصول شود.

دیگهای بخار امروزی بسیار پیچیده تر و پیشرفته تر از دیگهای سابقند. برخی از این پیشرفتهای بدین قرارند: مشعلهایی که قابلیت انعطاف آنها برای تغییر نسبت سوخت و هوا بسیار زیاد است؛ سیستمهای کامپیوتری که سوخت و فشار و دما را به طور دقیق کنترل می کنند؛ اعمال کنترل بدون نیاز به دخالت انسان و با استفاده از یک سیستم مرکزی و کنترل همزمان چندین دیگ؛ و مشعلهایی که اکسیدهای نیتروژن (NO_x) کمتری تولید می کنند.

با پیشرفت فن آوری دیگهای بخار و تجهیزات جانبی آن، اهمیت آموزش تعمیر و نگهداری آنها نیز خیلی بیشتر شده است و تنها افراد کارآمد و ماهر می توانند امر تعمیر و نگهداری دیگهای بخار امروزی را بر عهده



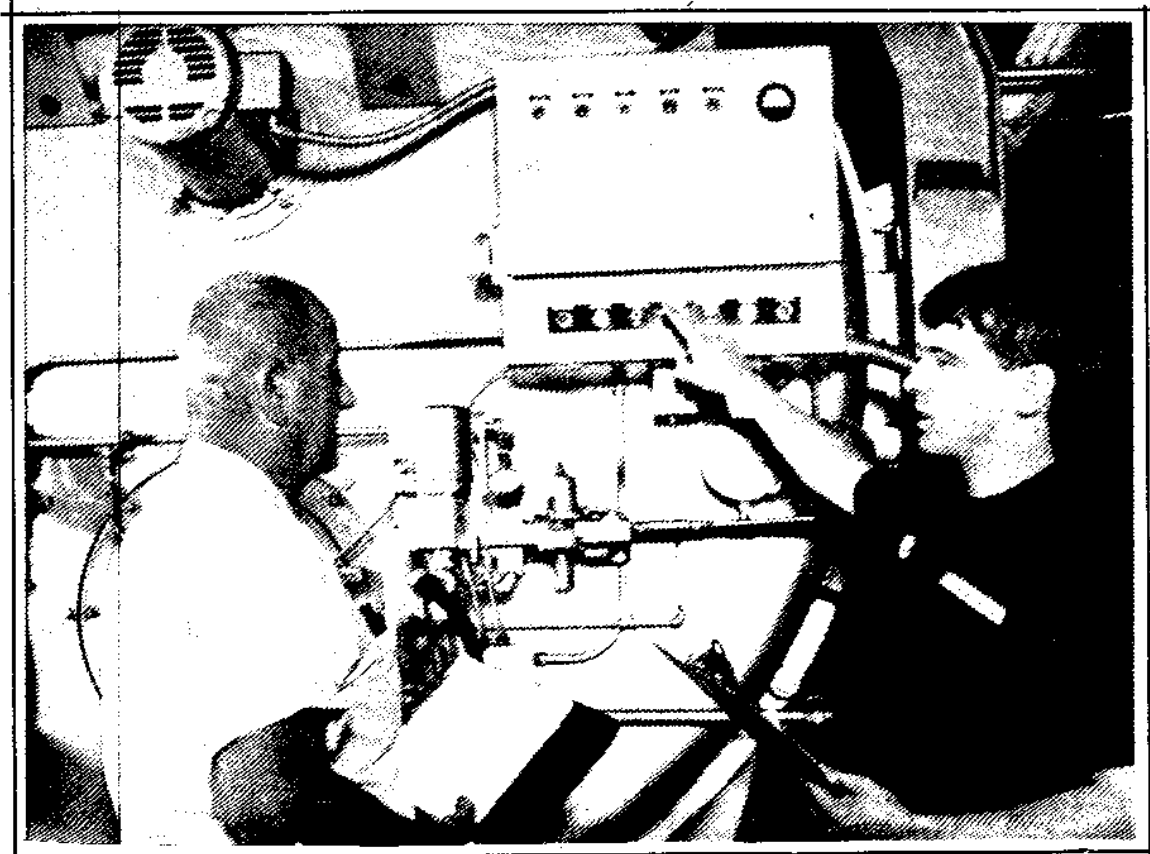
شکل ۱-۶: دیگ بخار ساخت شرکت پاکمن؛ فشارسنج دیگ باید هر ساعت یک بار خوانده شود تا اطمینان حاصل گردد که فشار کارکرد دیگ با نیازهای سیستم مطابقت دارد.

گیرند. در نتیجه بسیاری از شرکتها سعی دارند که روشهای سابق تعمیر و نگهداری را کنار گذاشته و با ارائه آموزشهای ضروری به پرسنل راهبری و نگهداری، بیشتر به سیستم مدیریت تعمیر و نگهداری کامپیوتری و برنامه‌ریزی شده متکی گردند که بر اساس آن افراد باید جداول از پیش تهیه شده‌ای را پُر کنند. مثلاً مهندس راهبر باید هر روز دماسنجها و فشارسنجها را ملاحظه کند.

سرویس دیگهای بخار را می‌توان به یک یا چند شرکت متخصص بر اساس قرارداد واگذار کرد. در اینجا سرویسی که عموماً باید توسط چنین شرکتی ارائه شود ذکر شده و آنچه باید از طرف دارنده دیگ بخار در قرارداد قید شود نیز مورد اشاره قرار می‌گیرد.

● بازرسیهای منظم

دیگهای بخار هر سال حداقل به یکبار بازرسی و تمیزکاری نیاز دارند. این بازرسی بسیار جامع بوده و دامنه وسیعی از آزمونها را شامل می‌شود؛ از موضوعات ساده‌ای مثل آزمایش نشت تا بررسیهای پیچیده‌تری مثل کیفیت احتراق در مشعل. چیزهایی که باید مورد بررسی قرار گیرند از این قبیلند: وضعیت شیرها از نظر باز و بسته شدن؛ چگونگی عملکرد احساسگرها (Sensors)؛ نشت داشتن یا نداشتن واشرها؛ میزان بودن کنترل‌کننده‌ها روی درجات مورد نظر؛ کیفیت آجرهای نسوز و عنداللزوم تعویض آنها. به همین



شکل ۲-۶: تکنسین سرویسکار عملکردهای مختلف کلیدهای تابلوی کنترل را به همراه اپراتور دیگ مرور می‌کند.

ترتیب باید کار بازرسی طبق جدول ۱-۶ صورت گیرد.

در مورد دیگهایی که با سوختهای سنگین (نفت کوره یا مازوت) کار می‌کنند و متناوباً خاموش و روشن می‌شوند (بیش از یکبار در ساعت)، یا اینکه در محیط پرگرد و غباری قرار دارند، باید دقت شود که تعداد دفعات بیشتری برای بازدید منظور گردد. علاوه بررسیهای فصلی تنظیمات، باید بازدیدهای نیمساله نیز انجام گیرند. در برخی موارد وقتی میزان روشن و خاموش شدن خیلی زیاد بوده یا محیط صدمه‌خیز باشد، بازرسی ماهانه مفیدتر است.

برخی از شرکتها هنگام عقد قرارداد بازرسی و بازمینی بخار را تقبل می‌کنند، در صورتی که همیشه باید تجهیزات جانبی از قبیل پمپهای آب تغذیه دیگ، هوزداها (Deaerators)، و در بعضی موارد سیستم تصفیه آب نیز در شمول قرارداد باشند.

● قرارداد نگهداری

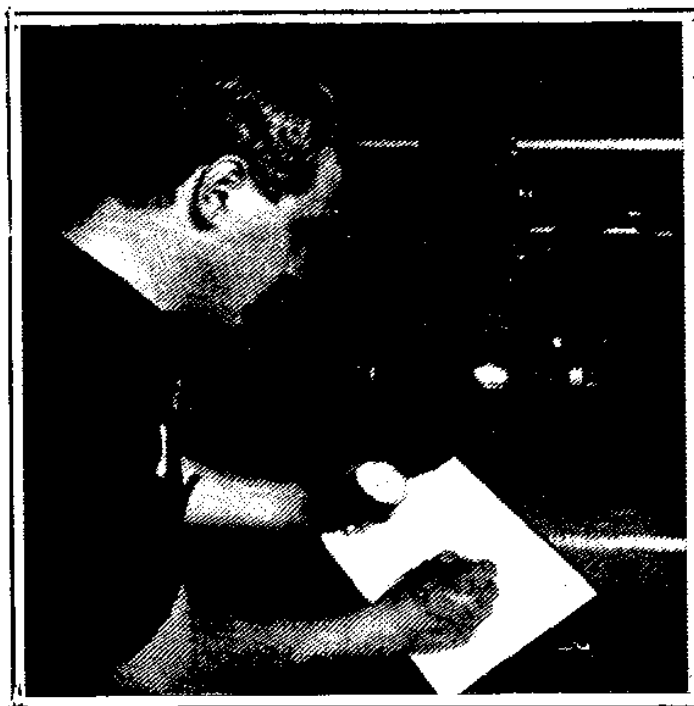
○ مبلغ قرارداد

مبلغ قرارداد به عوامل زیر بستگی دارد :

* اندازه دیگ بخار : نگهداری دیگهای بزرگتر هزینه بیشتری دارد.

* سوخت : برای دیگهایی که از سوخت مایع استفاده می‌کنند نسبت به دیگهای گازسوز باید مبلغ

بیشتری پرداخت شود (که بین ۱٪ تا ۳٪ کل مبلغ قرارداد است). دلیل آن هم واضح است، چون علاوه بر



۳-۶: تکنسین فشار تنظیم شده گاز را مورد رسیدگی قرار می‌دهد.

سخت تر بودن سوزاندن گازوئیل یا مازوت نسبت به گاز، ترکیبات گوگرد آنها موجب گرفتگی می شود.

* کاربرد: سرویسی که برای یک دیگ بخار فشار بالا باید انجام گیرد هزینه بیشتری برمی دارد تا سرویسی که روی یک دیگ آب داغ سیستم گرمایش ساختمان اعمال می شود. دلیلش هم این است دیگ بخار فشار بالا بیشتر روشن و خاموش می شود و بیشتر در معرض فرسودگی است و لذا نیاز به سرویس بیشتری دارد (مثلاً "آجر نسوز باید زودتر تعویض شود).

● قسمتهایی که باید در قرارداد منظور شوند.

اگر قرارداد فقط برای نگهداری دیگ بخار بسته شود هزینه کمتری دارد تا اینکه تجهیزات جنبی را نیز شامل شود.

○ سرویسهای اضطراری شبانه روزی

* ترمیم یا تعویض قطعات: این مورد گاه ممکن است تا ۵۰٪ به مبلغ کل قرارداد اضافه کند. اما احتمال دارد حوادث غیر مترقبه‌ای نیز پیش بیایند که در این صورت هزینه آنها در طول یک دوره قرارداد باید حتماً لحاظ شود.

* مسافت پیموده شده توسط پرسنل راهبری: در بعضی از قراردادها هزینه مربوط به مسافتی که برای رسیدن به محل نصب دیگ و ارائه سرویس توسط پرسنل اعزامی شرکت پیموده می شود نیز منظور می گردد.

● نگهداری برنامه ریزی شده (Planned Maintenance)

بدون شک انجام بازرسیهای سالانه موجب کارکرد مؤثر و ایمن دیگ بخار می شود. اما برای دستیابی به کارکرد بهینه باید برنامه‌ای جامع برای تعمیر و نگهداری فراتر از بازرسیهای اولیه و سالانه فراهم گردد.

تعمیر و نگهداری برنامه ریزی شده به میزان کردن دقیق و منظم دیگ، طبق آنچه در جدول ۲-۶ فهرست شده است، اطلاق می شود. قسمتی از یک برنامه تعمیر و نگهداری برنامه ریزی شده بدین ترتیب است که اپراتور دیگ بخار باید همه روزه پارامترهای عملیاتی و هر هفته اجزای مکانیکی و برقی دیگ را واریسی نموده و در صورت برخورد با چیز غیر عادی شرکت طرف قرارداد را مطلع سازد. بعضی از اشکالات را می توان تلفنی تشخیص داد ولی برخی مستلزم حضور نماینده شرکت مذکور است. بر حسب مشخصات قرارداد تکنیسینها باید هر ماه یا هر فصل بازدید منظم را معمول داشته و به همین ترتیب هر نیمسال یا هر سال پاکسازیهای لازم را انجام دهند.

● انتخاب پیمانکار تعمیر و نگهداری

برای جلوگیری از وقفه یا قطع تولید بخار یا آب داغ باید اشکالات به سرعت شناسایی و رفع گردند و از

اینرو لازم است یک شرکت متخصص در تعمیر و نگهداری برای سرویس کامل دیگ در نظر گرفته شود. هرگاه شرکتی برای عقد قرارداد انتخاب می شود باید تضمینهای زیر از آن خواسته شوند:

۱- تعمیر و نگهداری جامع؛ و آن عبارت است از پیروی از اصول اجرایی توصیه شده توسط کارخانه سازنده دیگ؛

۲- از قطعات استاندارد و اصل (غیر متفرقه) استفاده شود تا اطمینان حاصل گردد که دیگ در حد استانداردهای مورد نظر کارخانه سازنده نگهداری می شود؛

۳- کار به وسیله افرادی انجام شود که دوره های آموزشی لازم را در کارخانه سازنده (در صورت امکان) دیده و تأیید شده باشند؛

۴- بازدیدها طبق برنامه منظم و زمان بندی شده بر اساس نیازهای راهبری یا عملیاتی انجام پذیرند. مضافاً بسیاری از دیگهای بخار نیاز به سرویس اضطراری شبانه روزی دارند.

جدول ۱-۶: بازرسیهای اساسی سالانه دیگ بخار

- ۱- بازرسی دیگ و متعلقات آن؛
- ۲- مرور آنچه که به وسیله اپراتورها ثبت شده است؛
- ۳- بازرسی و تمیزکاری مشعل؛
- ۴- گشودن درب جلویی و بازبینی آجرهای نسوز؛
- ۵- بازرسی آجرهای نسوز درب جلویی و تعمیر آنها در صورت لزوم؛
- ۶- بستن و آب بندی درب جلویی با واشر نو، در صورت لزوم؛
- ۷- گشودن درب عقبی و بازبینی آجرهای نسوز؛
- ۸- بازرسی آجرهای نسوز درب عقبی با واشر نو در صورت لزوم؛
- ۹- بستن و آب بندی درب عقبی با واشر نو در صورت لزوم؛
- ۱۰- تمیزکاری و خلاءسازی سمت آتشیخوار و لوله دود (Breeching)؛
- ۱۱- بازبینی سمت آب از نظر رسوب گرفتگی، خوردگی یا دیگر ضایعات؛ سمت آبخور را با آب پر فشار تمیز کنید؛
- ۱۲- خارج کردن، باز کردن، تمیز کردن و بازبینی شیر قطع کن سطح پایین آب (Cutoff Valve)؛
- ۱۳- تمیز کردن سیستم هوای پودر کننده (Air Atomizing System) (منبع، کمپرسور و غیره)؛
- ۱۴- تعویض همه واشرهای دریچه بازدید و آدمرو؛
- ۱۵- بررسی کارکرد کنترلها، همبندها (Interlocks) و تنظیمات در صورت لزوم؛
- ۱۶- بررسی کارکرد بادزن؛
- ۱۷- بررسی کنترلهای آب تغذیه؛
- ۱۸- روشن کردن مشعل و کاراندازی دیگ و نشت یابی درها در صورت امکان؛
- ۱۹- بررسی کیفیت احتراق و تنظیم آن در صورت لزوم؛
- ۲۰- بازننگری نتایج بازرسی؛ بحث روی هر موردی که نیاز به تعمیر دارد و بهبود هر آنچه که لازم است؛

جدول ۲-۶: یک برنامه جامع برای تعمیر و نگهداری که شامل بررسیهای روزانه و هفتگی توسط اپراتورهاست.

● روزانه

- ۱- بررسی سطح آب؛
- ۲- لردگیری دیگ (Blow Down)؛
- ۳- لردگیری ستون آب؛
- ۴- بررسی عینی احتراق؛
- ۵- تصفیه و عمل آوری آب طبق برنامه از پیش تعیین شده؛
- ۶- یادداشت کردن فشار و دمای آب تغذیه؛
- ۷- یادداشت کردن دمای دود؛
- ۸- یادداشت کردن فشار و دمای روغن؛
- ۹- یادداشت کردن فشار گاز؛
- ۱۰- یادداشت کردن فشار هوای پودرکننده؛
- ۱۱- یادداشت کردن دمای آب رفت و برگشت دیگ؛
- ۱۲- یادداشت کردن مصرف آب جبرانی؛

● هفتگی

- ۱- بررسی بسته شدن کامل شیر سوخت؛
- ۲- بررسی هماهنگی هوا و سوخت؛
- ۳- بررسی چراغها و هشداردهندهها؛
- ۴- واریسی کنترلهای کارکرد (Operating Controls) و کنترلهای حد (Limit Controls)؛
- ۵- بررسی کنترلهای ایمنی (Safety Controls) و کنترلهای همبندی؛
- ۶- نشت یابی و رسیدگی به سر و صدا، لرزش و شرایط غیر عادی دیگر؛

● ماهانه یا فصلی

- ۱- بازرسی مشعل؛
- ۲- تجزیه و تحلیل احتراق؛
- ۳- بررسی بادامکها (Cams)؛

جدول ۲-۶: یک برنامه جامع برای تعمیر و نگهداری که شامل بررسیهای روزانه و هفتگی توسط اپراتورهاست. (ادامه)

۴- بررسی احتمال نشت دود؛

۵- بررسی برای یافتن نقاط داغ؛

۶- مرور نتایج حاصله از بررسیهای روزانه و هفتگی؛

● نیم سالانه

۱- تمیز کردن شیر قطع کن سطح پایین آب؛

۲- خارج کردن و تمیز کردن گرمکن سوخت؛

۳- بازرسی آجرهای نسوز؛

۴- تمیزکاری پمپ سوخت و فیلتر آب؛

۵- تمیزکاری صافی هوا و جداکننده هوا/روغن (Air/Oil Separator)؛

۶- بررسی تراز بودن کویلینگ پمپ هوا؛

● سالانه

۱- تمیزکاری سطوح آتشخوار؛

۲- تمیزکاری لوله دود؛

۳- بازرسی سطوح آبخور و در صورت نیاز تعمیر آنها، و اصلاح برنامه تصفیه آب



سیستم
آتش نشانی
ساختمان

سیستم آتش‌نشانی ساختمان^۱

سیستم آتش‌نشانی ساختمان را باید از فصل پاییز برای زمستان آماده کرد. کار بازرسی کامل سیستم باید طبق برنامه انجام گیرد. در این خصوص، استفاده از چک لیست ارائه شده در جدول ۷-۱ مفید است. باید برای موارد خاص طرحهایی آماده شوند. این طرحها باید شامل چگونگی اطفاء حریق در صورت یخ زدن سیستم آبیپاش خودکار، ترکیدن لوله‌های اصلی زیرزمینی و سایر مشکلات متصوره باشند.

● سیستم لوله مرطوب (Wet-Pipe System)

در این سیستم آتش‌نشانی (شکل ۷-۱)، از آبیپاشهای خودکار متصل به شبکه لوله‌ای که همیشه پر از آب است استفاده می‌شود. جهت احتراز از خطر یخ زدن آب در لوله‌ها باید تمامی فضاهایی که توسط سیستم لوله مرطوب محافظت می‌شوند، به نحو مقتضی گرم شوند. تمام شیرهای کنترل سیستم باید روغنکاری و عنداللزوم تعمیر شوند. نقاط تخلیه سیستم باید در شرایط جریان کامل آزمایش شوند.

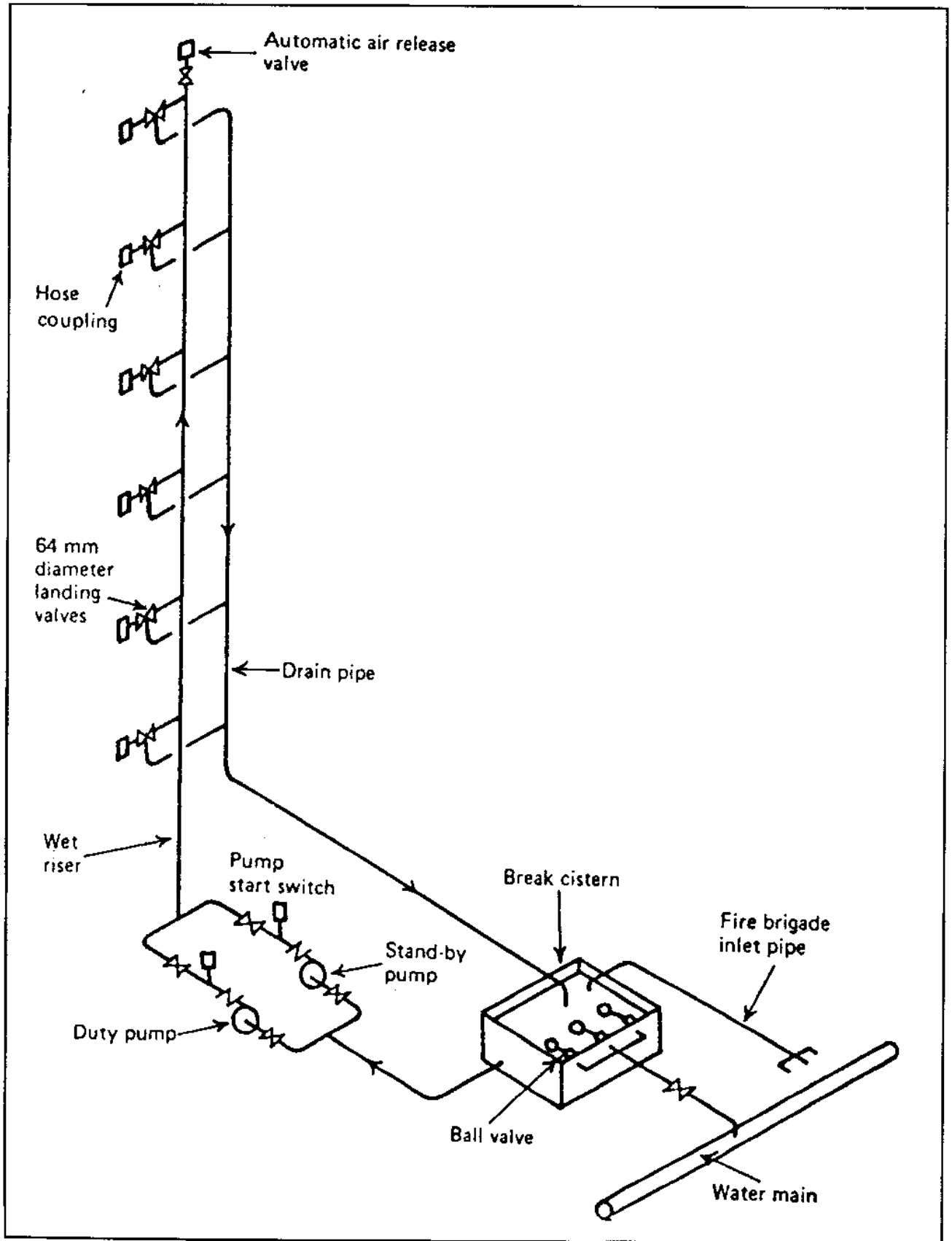
اگر افزایش دمای فضا مجاز باشد، می‌توان برای گرم کردن لوله‌های مرطوب از گرمکنهای قابل حمل استفاده کرد. چنانچه این گرمکنها در دسترس نباشند یا استفاده از آنها به لحاظ افزایش دمای فضا صلاح نباشد، باید سیستم را سریعاً به طور کامل از آب خالی کرد تا از صدمات احتمالی جلوگیری شود. اگر سیستمی آسیب دیده باشد، باید با کنترل مداوم، خطرات بعدی را تا حد امکان کاهش داد.

● سیستم لوله خشک (Dry-Pipe System)

در این سیستم آتش‌نشانی (شکل ۷-۲)، آبیپاشهای خودکار به شبکه لوله‌ای متصلند که از هوای تحت فشار پر شده است. وقتی سر آبیپاش در اثر حرارت باز می‌شود، فشار هوا کاهش یافته یک شیر نیز باز شده و آب به سمت سر آبیپاش جریان می‌یابد. این سیستم باید مورد بازرسی قرار گرفته و در صورت وجود نشتی هوا تعمیرات لازم انجام گیرند. جهت حصول اطمینان از تخلیه آب سیستم به رایزرها یا نقاط معین، باید صحت شیب‌بندی لوله‌ها بررسی شود. تمام نقاط فرودست سیستم لوله‌کشی باید قبل از شدت یافتن سرما شناسایی، تخلیه و سرویس شوند. جهت تخلیه آب انباشته شده در شترگلوبیها هنگام تحت فشار بودن

۱- سیستم آتش‌نشانی ساختمان و محاسبات مربوطه به طور کامل در کتاب "محاسبات تأسیسات ساختمان"

تألیف این مؤلف تشریح شده است. ناشر این کتاب انتشارات روزبهان، مقابل دانشگاه تهران است.



شکل ۱-۷: تأسیسات سیستم آتش نشانی با لوله مرطوب

سیستم، ممکن است تجهیز این شترگلوبیها به یک ساقه آبریز ضروری باشد.

محفظه شیرهای سیستم باید مورد بررسی قرار گیرد تا اطمینان حاصل شود که به راحتی قابل دسترسی و تعمیر بوده و به اندازه کافی گرم می‌شوند و عایقکاری آنها به درستی انجام شده است. شیرهای ساچمه‌ای آبریز باید آزاد عمل کنند. سطح آب اولیه در شیرهای سیستم باید به اندازه‌ای باشد که روی واشرها را بپوشاند اما بالای شیر جمع نشود، چون در این صورت ممکن است به سطح سرد بیرونی شیر سرایت کرده و یخ بزند.

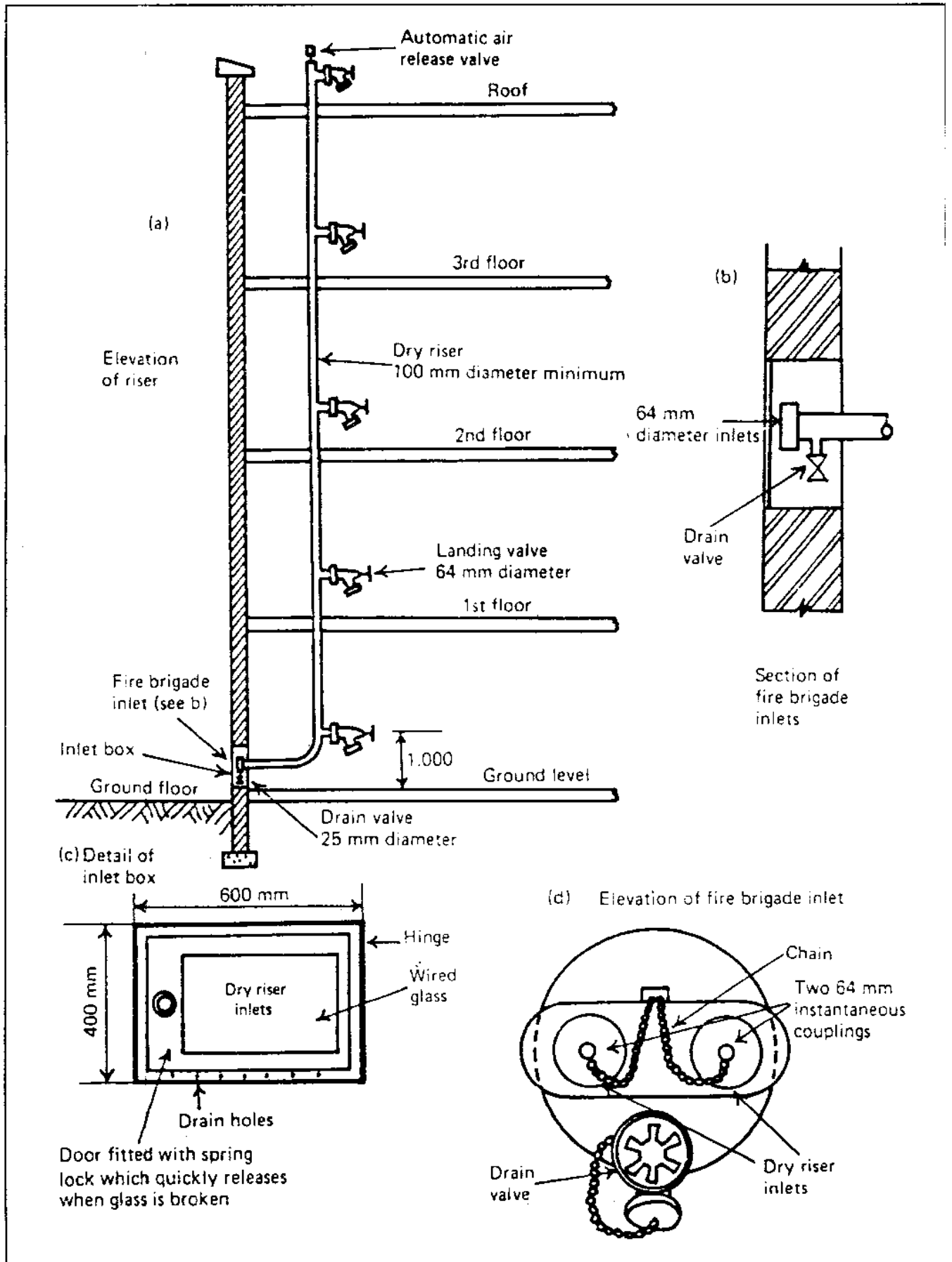
سطوح سرد آنقدرها بزرگ نیستند که استفاده از یک سیستم آبیاش ضد انجماد را توجیه کنند. تأسیسات مکانهای کم خطر^۱ (Light Hazard Areas) که بیش از ۱۰ آبیاش نداشته باشند را می‌توان در شرایط زیر صفر و بعد از تخلیه آب لوله‌ها، به وسیله یک شیر قطع جریان مخصوص هوای سرد (اصطلاحاً شیر هوای سرد: Cold Weather Or Shut-Off-in-Winter Valve) کنترل کرد.

چون محلولهای ضد انجماد ممکن است با نفوذ آب رقیق شوند، قبل از هجوم سرما باید از سیستم تخلیه گردیده غلظت آنها آزمایش شده و پس از تصفیه و اضافه کردن ماده ضد انجماد برای جبران کمبود، دوباره به سیستم برگشت داده شوند. قسمت‌هایی که با شیرهای هوای سرد کنترل می‌شوند باید به طور صحیحی تخلیه شوند. شیرها باید بسته باشند و کارتی که رویش نوشته شده شیر بسته است به شیر الصاق شود تا مأمور آتش‌نشانی در مواقع اضطراری بداند که باید شیر را باز کند. این روش در مورد لوله‌های قائم (رایزرهای) معمولی که باید در فصل زمستان تخلیه و بسته شوند نیز به کار می‌رود. استفاده از شیر هوای سرد برای کنترل فضاها گرم نشده تحت پوشش سیستم آبیاش خودکار، چندان مطلوب نیست. این روش باید تنها در مورد تأسیسات موجود (یعنی تأسیساتی که قبلاً نصب شده‌اند) به کار رود. سیستمهای جدید باید به نحو صحیحی به یک سیستم لوله خشک و یا سیستم آبیاش ضد انجماد مجهز شوند. ایده‌آل این است که تمام شیرهای هوای سرد به سیستم لوله خشک و یا سیستم آبیاش ضد انجماد تبدیل شوند.

● تجهیزات فضای باز

تجهیزاتی که در بیرون ساختمان (فضای باز) نصب می‌شوند، مثل شیرهای آتش‌نشانی، باید تا هنوز هوا ملایم است بازرسی و سرویس شوند. وسایلی که ممکن است با برف پوشیده شوند باید علامتگذاری شوند به نحوی که بتوان آنها را یافت و برف را از روی آنها پاک کرد. فضای اطراف این وسایل باید تمیز و بدون موانع مزاحم باشد تا به آسانی برف رویی شوند.

۱- مکانهایی که قابلیت اشتعال محتویاتشان کم بوده و هنگام آتش‌سوزی حرارت کمی تولید می‌کنند.



شکل ۲-۷: تأسیسات سیستم آتش‌نشانی با لوله خشک

۱۰ شیرهای آتش‌نشانی و شیرهای بیرونی کنترل آبی‌اشها باید روغنکاری شده و در مورد احتمال نشت تحت آزمایش قرار گیرند. شیرهای آتش‌نشانی را باید باز کرد تا رسوبات آنها خارج شده و اطمینان حاصل گردد که سیلندر شیر کاملاً خالی است و خود شیر درست عمل می‌کند. اگر شیر آتش‌نشانی در زمستان پر از آب باشد ممکن است یخ بزند.

۱۱ پچاله‌های شیر (Valve Pits) (محفظه‌های شیر واقع در زیر سطح زمین) باید کاملاً خالی از آب باشند. باید اطمینان حاصل شود که شیلنگهای آتش‌نشانی کاملاً خشک و در وضعیت مطلوبی هستند. شیلنگهای مشکوک باید تحت فشار، آزمایش شده و شیلنگهای معیوب تعویض گردند.

۱۲ شیرهای آتش‌نشانی دیواری باید روغنکاری شده و در مورد احتمال نشت تحت آزمایش قرار گیرند. نقاط اتصال شیلنگهای سازمان آتش‌نشانی به سیستم آتش‌نشانی داخل ساختمان باید بازرسی شوند تا اطمینان حاصل شود که نشت نمی‌کنند.

۱۳ شیرهای یکطرفه‌ای که برای تخلیه این وسایل مورد استفاده قرار می‌گیرند باید سرویس شده و هر گونه عیب آنها رفع گردد.

● مخازن آب

۱۴ مخازن ثقلی، لوله‌های قائم (رایزرها)، مخازن مکش و مخازن فشار باید به دقت تحت آزمایش نشت‌یابی قرار گیرند. در صورت لزوم باید در محل نصب آنها گرمای مناسب ایجاد گردد. سیستمهای گرم‌کننده باید قبل از شروع فصل سرد آزمایش شوند تا از صحت کار آنها اطمینان حاصل گردد.

۱۵ مخازن ثقلی در صورت نشت باید فوراً مرمت شوند.

۱۶ تجمع یخ می‌تواند به مخزن و پایه آن صدماتی تا حد تخریب کامل وارد سازد.

۱۷ صحت کار دماسنجها باید تحت بررسی قرار گیرد. سیستمهای گرمایشی از نوع گردش آب (گردش آب) باید از رسوبات زدوده شوند.

۱۸ در صورت گرمایش با بخار، شیر رفت بخار باید باز باشد تا از یخ زدن سمت دهش بخارگیر (تله بخار) جلوگیری شود.

۱۹ وسایل گرم‌کننده مخزن باید در طول فصل سرد به طور روزمره تحت آزمون قرار گیرند تا اطمینان حاصل شود که دمای آب از حداقل 40°C پایین‌تر نمی‌رود.

۲۰ نباید گذاشت روی مخزن یا پایه‌های آن یخ تشکیل شود. وزن یخ ممکن است سبب واژگونی مخزن شود، یا قطعه یخهایی که به پایین می‌افتند ممکن است به افراد فنی نگهدار سیستم آسیب وارد آورند. یخ،

جریان آب را در مواقع اضطراری کند یا متوقف می‌سازد.

● پمپهای آتش‌نشانی

○ پمپهای آتش‌نشانی معمولاً در اتاقهایی مجزا و در جوار دیوار خارجی با یک درب رو به بیرون و یا در یک ساختمان مجزا نصب می‌شوند. این اتاقها باید در طول فصل زمستان به میزان کافی گرم شوند تا از یخ زدن کلید فشار (Pressure Switch) که روشن شدن خودکار پمپ به عملکرد آن بستگی دارد، جلوگیری شود. این گرما همچنین برای باز نگه داشتن لوله‌ها و ممانعت از یخ زدن آب درون آنها و نیز جهت تسهیل روشن شدن خودکار پمپ ضروری است.

○ اگر یک مخزن رو باز یا استخر به عنوان منبع مکش برای یک پمپ آتش‌نشانی مورد استفاده قرار گیرد، باید قسمت ورودی و دریچه مشبک مربوطه مورد بررسی قرار گیرند تا اطمینان حاصل شود که باز هستند و یخ و یا آشغال آنها را نبسته است. یک همزن (Agitator) یا حباب‌ساز (Bubbler) می‌تواند از تشکیل یخ در قسمت ورودی جلوگیری کند. در هوای خیلی سرد ممکن است بازرسی روزانه یا حتی چند ساعت به چند ساعت ضروری باشد.

○ نباید دمای اتاقی که در آن پمپ با موتور الکتریکی قرار دارد از 40°F ($4/5^{\circ}\text{C}$) و اتاقی که در آن پمپ با موتور غیر الکتریکی قرار دارد از 70°F (21°C) کمتر شود، مگر اینکه از گرمکن موتور استفاده شود.

○ پمپهای خودکار باید در شرایط اضطراری فوراً روشن شوند و حتی زیر بار سنگین نیز کار کنند. این پمپها، بویژه پمپهای با موتور غیر الکتریکی، به مراقبت و سرویس دائمی نیازمندند. بازرسی منظم لازم است، مخصوصاً اندکی قبل از شروع فصل زمستان و در سراسر این فصل.

○ برای موتورهای غیر الکتریکی پمپ، قطع نظر از نوع سوخت، استفاده از گرمکن موتور توصیه می‌شود. اگر دمای ماده سردکننده موتور حدود 120°F (49°C) نگهداشته شود، دمای اتاق پمپ را می‌توان در 40°F ($4/5^{\circ}\text{C}$) تثبیت کرد. استفاده از گرمکنهای موتور موجب اطمینان خاطر از استارت سریع موتور شده صدمات ناشی از استارتهای سرد زیر بار سنگین را کم می‌کند، همچنین بار استارت روی باطری را کاسته رطوبت را از موتور دور کرده و لزوم مراقبت و تعمیر موتور را کاهش می‌دهد.

○ با توجه به دمای پایین هوا، باید از سوخت متناسب با فصل استفاده شود، حتی اگر مخزن سوخت در خود اتاق پمپ نصب شده باشد. مشخصات سوختهای ترکیبی فصل به فصل تغییر می‌کند، لذا مخزن سوخت را باید هر پانزده تا بیست و یک روز تخلیه کرده و آن را با سوخت مخصوص زمستان پر کرد. از سوخت تخلیه شده می‌توان در موتورهای دیگر یا سیستم گرمایش استفاده کرد.

○ بنزین به مرور زمان فاسد می‌شود و سوختی که قرار است برای مدت طولانی ذخیره شود باید قبل از

شروع زمستان جایگزین آن گردد.

۱) مخزن سوخت باید پر نگهداشته شود تا امکان تقطیر رطوبت هوا در داخل مخزن به حداقل برسد.
۲) مراقبت از باطری بسیار مهم است. معمولاً موتور پمپها آنقدر روشن نمی‌مانند که برای شارژ کامل باطری کافی باشد. لذا باید از دستگاههای شارژ جداگانه‌ای برای حفظ وضعیت مطلوب باطری، استفاده کرد. کار شارژکننده و وضعیت باطری باید در طول فصل زمستان به طور منظم تحت نظر باشد.
۳) تمامی اجزاء مکانیکی و الکتریکی تأسیسات پمپ باید بازرسی شوند. صافیهای مسیر خنک‌کننده پمپ و فیلترهای مسیر سوخت باید باز و تمیز باشند. روغن موتور باید تعویض شده و وضعیت عملکرد پمپ مورد واریسی قرار گیرد. برنامه بازرسی منظم پمپ و تسهیلات مربوطه باید قبل از فرا رسیدن زمستان آماده شوند. تجهیزات برف روبی باید آماده و در دسترس باشند تا در مواقع اضطراری بتوان به آسانی به پمپ دست یافت.

● در صورت یخ زدن سیستم چه باید کرد؟

اگر به رغم پیش‌بینی‌ها، یک سیستم آبیاش یخ زده و مشکل‌ساز گردد، نباید شتابان و سراسیمه به سراغ راه‌حلهای ناصحیحی رفت که ممکن است خود موجب بروز خطر شوند. مثلاً استفاده از شعله مشعل برای رفع انجماد سیستم خود می‌تواند سبب انفجار یا آتش‌سوزی گردد. در چنین مواردی اگر فقط یک قسمت از لوله‌کشی یخ زده باشد، ممکن است بتوان با بستن یک شیر، آن قسمت را از سیستم مجزا کرد. در صورت امکان می‌توان با افزایش دمای ساختمان، یخ موجود در لوله‌ها را ذوب کرد. وسایل و تجهیزات باید در مقابل صدمات ناشی از نشت آب از لوله‌ها یا وصاله‌های شکسته و آبیاشهای معیوب که تا قبل از ذوب یخ، مرئی نیستند محافظت شوند.

یخ زدن سیستم آبیاش یک خطر بسیار جدی است. هنگام رفع انجماد و تعمیر سیستم باید در صورت امکان یک سیستم موقت آتش‌نشانی، مثل آتش خاموش‌کنهای دستی را آماده داشت. در چنین مواقعی باید موقتاً از انجام کارهای بالقوه خطرناک در ساختمان پرهیز کرد یا آنها را به حداقل رساند. هیچگونه جوشکاری یا برش با شعله نباید انجام گیرد. به علاوه، سازمان آتش‌نشانی محل نیز باید در جریان امر گذاشته شود تا بر حسب لزوم به سرعت وارد عمل گردد.

جدول ۱-۷: چک لیست سیستم آتش‌نشانی ساختمان

● سیستم لوله مرطوب

- آیا تمام فضاهای غیر مرئی به اندازه کافی گرم می‌شوند؟
 - آیا تمام سطوح مجاور دیوارها و درهای خارجی به اندازه کافی گرم می‌شوند؟
 - آیا تمام لوله‌ها و محل‌های تخلیه سیستم تمیزند؟
- در صورت منفی بودن پاسخ در هر یک از موارد فوق چه می‌کنید؟

● سیستم لوله خشک

- آیا محفظه شیر لوله خشک به اندازه کافی گرم است؟
- آیا محفظه شیر عایق‌کاری شده است یا عایق آن سالم است؟
- آیا فشار هوای شیر لوله خشک و دمای محفظه در طول فصل زمستان روزانه بازبینی می‌شود؟ اگر روزانه نیست، پس چگونه است؟
- آیا سطح آب در بالای نشیمن شیر تا بیرون محفظه می‌رسد؟ اگر چنین است برای حل این مسئله چه خواهید کرد؟
- آیا همه نقاط فرودست کاملاً تخلیه شده‌اند؟
- آیا همه شیرهای کنترل روغنکاری شده و آماده کارند؟

● سیستم‌های ضد انجماد و شیرهای هوای سرد

- آیا تمام سیستم ضد انجماد آزمایش شده و غلظت محلول صحیح است؟
- آیا تمام قسمت‌هایی که با شیر هوای سرد کنترل می‌شوند به طور صحیح تخلیه شده‌اند؟
- آیا تمام شیرها بسته شده‌اند و به آنها کارت "بسته است" الصاق شده است؟
- آیا محل شیرهای هوای سرد روی نقشه‌های تأسیساتی مشخص شده است؟ نقشه‌ها کجا نگهداری می‌شوند؟

● سیستم آبپاش

- آیا شیب‌بندی سیستم به سمت محل تخلیه صحیح است؟

جدول ۱-۷: چک لیست سیستم آتش‌نشانی ساختمان (ادامه)

آیا تمام قسمت‌ها تخلیه شده‌اند؟

آیا تمام شیرهای کنترل روغنکاری شده و آماده کارند؟

● تجهیزات فضای باز

آیا شیرهای کنترل آب‌پاشها و شیرهای آتش‌نشانی بیرون ساختمان روغنکاری شده و تحت آزمایش نشت‌یابی واقع شده‌اند؟

آیا تمام شیرهای آتش‌نشانی باز شده و آب با فشار از آنها خارج شده است؟

آیا تمام شیرهای آتش‌نشانی به درستی تخلیه می‌شوند؟ اگر نه، در این مورد چه می‌کنید؟

آیا تمام چاله‌های شیر، خشک و خالی از آب هستند؟

آیا اگر چاله شیر پر از آب بود، این آب به بیرون چاله پمپ شده است؟

آیا تمام شیلنگها در وضعیت مطلوبی قرار دارند؟

آیا تمام شیلنگها در دسترسند؟

آیا تمام شیرهای دیواری آتش‌نشانی روغنکاری شده‌اند؟

آیا تمام شیرهای دیواری آتش‌نشانی به درستی تخلیه می‌شوند؟

آیا نقاط اتصال شیلنگهای سازمان آتش‌نشانی به درستی تخلیه می‌شوند؟

آیا تمامی تجهیزات آتش‌نشانی واقع در فضای باز علامتگذاری شده‌اند تا پس از پوشیده شدن از برف به راحتی بتوان آنها را پیدا کرد؟

● تأمین آب

آیا مخازن آب پر هستند؟

آیا مخازن آب در وضع مطلوبی هستند؟ اگر نه، چه خواهید کرد؟

آیا تمام مخازن به هشداردهنده‌های دمای پایین (Low Temperature Alarms) مجهزند؟

آیا هشدار دهنده‌های دما درست عمل می‌کنند؟ اگر نه، چه خواهید کرد؟

جدول ۱-۷: چک لیست سیستم آتش نشانی ساختمان (ادامه)

● پمپهای آتش نشانی

- آیا دمای اتاق پمپها مناسب است؟
- آیا موتور پمپها در وضعیت مطلوب هستند؟
- آیا گرمکنهای سوخت در برابر سرما محافظت شده‌اند؟
- آیا ترکیب سوخت برای زمستان مناسب است؟
- چون بنزین فاسد می‌شود، آیا از بنزین تازه استفاده می‌کنید؟
- آیا باطری کاملاً "شارژ" است؟
- در صورت استفاده از مخزن رو باز یا استخر برای آب آتش نشانی، آیا همزن یا حباب‌ساز نصب شده است؟ در صورت منفی بودن پاسخ در هر یک از موارد فوق چه خواهید کرد؟

● آتش خاموشکنهای دستی

- آیا آتش خاموشکنهای دستی در فضاهای سرد ساختمان (که امکان انجماد آب در سیستم لوله‌کشی آتش نشانی وجود دارد) نصب شده‌اند؟

توجه: آنچه ذکر شد تنها یک پیشنهاد است. بر حسب نوع کاربرد می‌توانید مواردی را به آن اضافه و یا از آن کم

کنید.

واژه نامه

wet bulb (WB) temperature	.....	دمای مرطوب هوا
wet-pipe system	.....	سیستم لوله مرطوب (در آتش‌نشانی)
wired	.....	سیم‌کشی شده - مسلح
wired glass	.....	شیشه نشکن - شیشه مسلح

V - v

vacuum tube	لولهٔ خلاء
vane	تیغه - پره
vaneaxial fan	بادزن نوع پره محوری
vapor	بخار
variable	تغییرپذیر
variable inlet vanes	پره‌های متغیر ورودی
variable speed drives	محرک‌های سرعت متغیر
velocity	سرعت
vent pipe	لولهٔ تهویه
volume	حجم
volute	مارپیچ - حلزونی
vortex	گردباد - جریان حلقوی

W - w

warm	گرم
water conditioning	تصفیهٔ آب
water cooled condenser	کندانسور آبی - کندانسور آب-خنک
water main	لولهٔ اصلی آب
water-cooler bearing	یاتاقان غلافی از نوع آب-خنک
wearing ring	رینگ فرسایشی
weather	آب و هوا
wedge	گوه

stuffing box	کاسه نمد
suction	مکش
supply	تغذیه - ارسال داشتن - رساندن - تحویل دادن - تأمین کردن
supply air	هوای رفت - هوای ارسالی به محل مورد نظر
supply duct	کانال رفت - کانال ارسال
surge drum	محفظه تفکیک

T - t

tachometer	دور سنج
tension	کشش
thermal - expansion valve	شیر انبساط حرارتی
thermostat	ترموستات - دمایای
thermostat defrost	ترموستات برفک زدای
thickness	ضخامت
throw-away	یکبار مصرف - دور انداختنی
thrust bearing	یاتاقان کف گرد
time device	وسیله زمانی - وسیله‌ای که قطع و وصل آن طبق زمان بندی صورت می‌گیرد
tolerance	حد مجاز - رواداری
torque	گشتاور
trap	سیفون (شتر گلو)
tube sheet	صفحه لوله
tubeaxial fan	بادزن نوع پروانه در لوله
turbulance	آشفستگی
two-position	دو وضعیتی (باز یا بسته: در مورد دمپر و شیر)

spray chamber	محفظه پاشش
spray nozzle	سر آفشان
sprayer	افشانک - پاشنده
sprinkler	آپاش
sprinkler heads	سرهای آپاش
staff	کارکنان - پرسنل - شاخص - میله مندرج (نقشه برداری)
stage	مرحله
stand-by pump	پمپ یدکی
standpipe	لوله قائم
starter	راه انداز
steam	بخار
steam injector humidifier	رطوبت زن نوع تزریق کننده بخار
steam pan humidifier	رطوبت زن نوع لگنچه بخار
steam trap	تله بخار - بخارگیر
storage	ذخیره - انبار
storage factor	ضریب ذخیره
straight	مستقیم - راست
straight edge	لبه مستقیم
straight tube	لوله مستقیم
strainer	صافی
stratification	لایه لایه شدن - لایه بندی - قشر بندی
stratum	لایه - قشر - طبقه - وضعیت
stream	جریان
streamline	مسیر جریان
strip heater	گرمکن تسمه‌ای
stuff	جنس - ماده - کالا - شیئی
stuffing	لایی - واشر آب بندی - رویه - پوشش - آب بندی کردن - بتونه کردن

shut-off	قطع کردن - از دستگاه جدا کردن - آب‌بندی کردن - درزبندی کردن - مهار شدن
shut-off in winter valve	شیر هوای سرد (در آتش‌نشانی)
shut-off valve	شیر قطع‌کننده - شیر مسدودکننده
side seal	درزبند جانبی
sight glass	شیشه‌رؤیت
single rectangular damper	دمپر مستطیلی تکی
sleeve	غلاف - بوش
sleeve bearing	یاتاقان بوشی
slime	لجن
slinge	کابل جرثقیل - زنجیر قلابدار - حلقه طناب - سگک قلاب
sludge	لجن
sludge collection pan	سینی تجمع لجن
smoke damper	دمپر دود
snap-on seal	درزبند گیره‌ای
solenoid valve	شیر مغناطیسی
solution pump	پمپ محلول
soot	دوده‌ای کردن - دوده
sound	صدا - صوت - صدا کردن - صدا دادن
sound attenuator	صدا خفه کن
sound level	سطح صدا
sound level meter	صداسنج
sound power level	سطح قدرت صدا
sound pressure	فشار صدا
spary	افشاندن - پاشیدن - افشانه - اسپری
speed	سرعت
split-case	بدنه دو تکه - محفظه دو تکه
splitter damper	دمپر جداکننده

safety control	کنترل ایمنی
scale	رسوب
screen	توری - غربال
screw	پیچ
scroll	طومار - طومار کردن
scrub	با جارو شستن و پاک کردن - کارهای شستنی و نظیفی کردن
seal	کاسه نمد - مهره آب بندی - واشر آب بندی - درزگیر - محکم کردن
search	کاوش کردن
search hose	لوله کاوشگر (در مشعل هالاید)
section	مقطع - بخش
self - contained	خودکفا
self-aligning	خود به خود هم محور شونده
self-cleaning	خود پاک شو
sensor	احساسگر
separate	جدا - مجزا - جدا کردن - تفکیک کردن
separation	جداسازی - تفکیک
separator	جداکننده
servomotor	سرئوموتور (مربوط به کنترل اتوماتیک)
set	قرار دادن - گذاردن - میزان کردن
set	ترموستات هوای مخلوط
shaft	محور - شافت
shaft journal	سر محور (که یاتاقان در آن می چرخد)
shaft sleeve	بوش محور
shell	پوسته
shield	سپر - حفاظ
shut	بسته - مسدود شده - جدا - بستن
shut-down	کاهش - توقف - خاموش کردن (موتور)

relief damper	دمپر رهاکننده
replace	تعویض کردن
replacement	جابه جایی - تعویض
reservoir	مخزن
retain	باقیمانندن در یک وضعیت - ابقا کردن - حفظ کردن - نگاه داشتن
retaining clip	گیره ضامن
retaining pin	خار ضامن
retaining ring	حلقه ضامن - حلقه حایل
retaining spring	فنر ضامن
retaining wall	دیوار حائل
reversible	برگشت پذیر - برگرداندنی
reversing valve	شیر معکوس کننده - شیر تبدیل
ring	رینگ - حلقه
ring-oiled sleeve bearing	یاتاقان غلافی از نوع رینگ روغنی
riser	لوله قائم
roof	پشت بام
rooftop unit	واحد پشت بامی
room air conditioner	واحد تهویه مطبوع اتاقی (کولر گازی)
rotary	گردان - چرخشی - دورانی
rotate	چرخیدن - بر محور خود گردیدن
rotation	چرخش - دوران - گردش
round damper	دمپر گرد

S - s

safety	ایمنی - اطمینان
--------	-----------------

pressurestat	پرشرستات - فشارپای
propeller	پروانه - پره
propeller-type fan	بادزن نوع جریان محوری
protect	محافظت کردن
protection coating	پوشش محافظ
protective screens	توریهای محافظ
pump start switch	کلید راه‌اندازی پمپ
purge	بیرون دادن یا تخلیه گازهای غیر قابل تقطیر
purge unit	واحد تخلیه گاز - واحد گازگیری
purger	گازگیر - تخلیه کننده گاز

R - r

radial	شعاعی
range	دامنه - بُرد - فاصله - دامنه تغییر - نوسان کردن - تغییر دادن - دامنه داشتن
rating	شدت - نرخ
redwood	چوب درخت سرخدار
reflect	منعکس کردن - برگرداندن
reflecting	بازتابنده
reflection	انعکاس - بازتابش
reflective	بازتاب - منعکس کننده - صیقلی
refrigerant	ماده مبرّد
refrigerant pump	پمپ مبرّد
refrigeration	تبرید - سردسازی
refrigeration cooling	سرمایش ماشینی - سرمایش به وسیله چیلر
release	آزاد - رها - رهاکردن - آزاد کردن

P - p

packing	واشر - درزگیر - باربندی - باریچی
pan	تشت - لگنچه - کفه ترازو
parallel blades damper	دمپر تیغه موازی
partially	قسمتی - بخشی - جزئی
partially closed	قسمتی بسته
path	مسیر
percent	درصد
performance	عملکرد
periodic	دوره‌ای - ادواری
pillow	بالین - بالش
pillow block	قطعه نگهدارنده (در یاتاقان)
pilot	پیلوت - شمعک
plan	طرح - برنامه - طرح کردن - برنامه‌ریزی کردن
planned maintenance	نگهداری برنامه‌ریزی شده
platform	سکو
plenum	فضای اشغال شده توسط ماده (کلمه مقابل vacuum به معنی خلاء)
pneumatic	بادی - با هوای فشرده کارکننده
porous	اسفنجی - پرمنفذ - متخلخل
porous ceramic plate	صفحه سرامیکی منفذدار
portable	قابل جابه‌جایی - قابل حمل
position	حالت - وضعیت - موقعیت
pressure regulator	رگولاتور فشار
pressure relief damper	دمپر رهاکننده فشار
pressure switch	کلید فشار

O - o

ohmmeter	اهم متر - مقاومت سنج
oil burner	مشعل گازوئیلی
oil separator	جداکننده روغن
oil-impregnated	آغشته به روغن
once-through	تک گذر
open-spray	افشاننده باز
open-type-motor	موتور باز
opening	سوراخ - روزنه - دهانه
operating control	کنترل کارکرد
operating log	جدول نحوه عملکرد - جدول کارنما
operative	مؤثر - عملی - قابل استفاده
operator	اپراتور - متصدی دستگاه
opposed blades damper	دمپر تیغه متقابل
opposite	مخالف - مقابل
outlet	خروجی
outlet damper	دمپر خروجی
outside air damper (OA)	دمپر هوای خارج
over-center compression seal	درزبند تراکمی فرامرکزی
overhead	هوایی - بالا سر
overtightness	سفتی بیش از حد - تنگی بیش از حد

mixing	مخلوط سازی
modulating damper	دمپر تنظیم جریان
motorized	موتوری
mount	پایه - گیره - جای نصب - شاسی - نصب کردن - سوار کردن
multiblade	چند تیغه‌ای
multigroove pulleys	پولی چند شیاره
multiplate plate oil filter	فیلتر روغنی چند صفحه‌ای
multiple section damper	دمپر چند بخشی
multispeed	چند سرعت
multizone	چند ناحیه‌ای

N - n

natural draft	کشش طبیعی
needle valve	شیر سوزنی
noise	صدا - سروصدا
noise level	سطح صدا
non-return valve	شیر یکطرفه
noncondensable/noncondensibile	غیر قابل تقطیر
nonfreeze coil	کوئل ضد انجماد
nonmetallic	غیر فلزی
normally closed	معمولا" بسته
normally open	معمولا" باز
nozzle	افشانک

limit control	کنترل حد
linear curve	منحنی خطی
liner	آستر - غلاف - بوش
liquid	مایع
louver	کرکره
louver damper	دمپر کرکره‌ای
low leakage damper	دمپر کم نشت
low temperature alarm	هشدار دهنده دمای پایین
low-side float	شناور بخش فشار ضعیف
low-temperature	قطع دما - پایین (وسیله کنترل)
lubrication	روانکاری - روغنکاری

M - m

main	اصلی - کلی - عمده - مهم - اولیه
main distribution pipe	لوله اصلی توزیع
maintenance	تعمیر و نگهداری وسایل و دستگاهها - سرویس و نگهداری
make up	جبران کردن - درست کردن - مونتاز کردن
manifold	چند راهه - چند شاخه
manual balancing damper	دمپر متعادل کننده دستی
maximum allowable suction lift	حداکثر مجاز ارتفاع مکش
mechanical seal	درزگیر مکانیکی
metal	فلز
minimum	حداقل
mixed air thermostat (MAT)	ترموستات هوای مخلوط
mixed flow pump	پمپ نوع جریان مخلوط

inlet guide vanes	تیغه‌های هادی ورودی
inspection	بازرسی
installation	تأسیسات - دستگاه - نصب - استقرار
installed characteristic	مشخصه نصب
instantaneous	لحظه‌ای - آنی - فوری
interlock	در هم قفل - کوپلاژ - همبندی - در هم قفل کردن - همبند کردن
isolating damper	دمپر مجزاکننده
isolating valve	شیر جداکننده

J - j

jackshaft	محور بالابر (در دمپرها)
journal bearing	یاتاقان سر محور

L - l

landing valve	شیر پاگرد (در سیستم آتش‌نشانی)
leak	نشت - تراوش - نشت کردن
leakage	نشت - تراوش - چگه - کمبود - کسری
leakage rate	شدت نشت
leaktightness	نشت‌ناپذیری
leaving air	هوای خروجی
level	تراز افقی - سطح - تراز کردن
light	سبک - ضعیف - روشنایی - نور - روشن کردن
light hazard	کم خطر

hole	سوراخ
honeycomb	لانه زنبوری
hose	شیلنگ
housed bearing	یاتاقان بوشی
housing	پوسته - اتاقک - محفظه - پایه - تکیه‌گاه
humidifier	رطوبت‌زن
humidistat/hygrostat	هیومیدستات - نمپای
hydraulic	آبی - روغنی - هیدرولیک
hydraulic alarm	هشدار دهنده هیدرولیک

I - i

ignition	جرقه
ignition transformer	ترانسفورمر جرقه
immerse	غوطه‌ور کردن - فرو بردن
immersion	غوطه‌وری
impeller	پره
impregnate	تلقیح کردن - اشباع کردن - آغشتن
incorrect	غلط
indoor	داخلی - داخل ساختمان
induced-draft cooling tower	برج خنک‌کن با جریان هوای کششی
inflatable seal	درزبند بادکنکی
inhibitor solution	محلول مهارکننده
initial	ابتدایی - اصلی - آغازین - در آغاز قرارداد
inlet	ورودی
inlet box damper	دمپر محفظه ورودی

grade	.....	کلاس - درجه - طبقه - نوع - مقدار شیب - هموار کردن
grease	.....	گریس
grease-packed	.....	گریسخور
groove	.....	دنده‌دار - شیاردار
ground	.....	زمین - حیاط - خاک - اتصال به زمین
ground floor	.....	طبقه همکف ساختمان
guard	.....	حفاظ - محافظ

H - h

hand damper	.....	دمپر دستی
hazard	.....	خطر
header	.....	لوله اصلی - شاه لوله
heat exchanger	.....	مبدل حرارتی
heat pump	.....	پمپ گرما
heater	.....	گرمکن
heating coil	.....	کوئل گرمایی
heavy duty damper	.....	دمپرهایی که برای کار سنگین ساخته شده‌اند
heavy oil burner	.....	مشعل مازوت‌سوز
hermetic	.....	بسته - غیر قابل نفوذ
hermetic compressor	.....	کمپرسور بسته
high-side float	.....	شناور بخش فشار قوی
higher	.....	بالاتر
hinge	.....	لولا - مفصل - بند - محور - لولا کردن
hinge and tube	.....	چفت و بست - لولا و مادگی
hinge bolt	.....	محور لولا - محور مفصل

flow - switch	کلید جریان - سوئیچ جریان
fog	مه
foot valve	سوپاپ یکطرفه
forced-draft cooling tower	برج خنک‌کن با جریان هوای فشاری
forward	جلو - رو به جلو
forward-curved blades	تیغه‌های خم جلو
foundation	فونداسیون - پی - پی‌ریزی - زیرسازی بنا
four-way valve	شیر چهارراه
free area ratio	نسبت سطح آزاد
freeze protection	حفاظت در برابر یخ‌زدگی
fresh air damper	دمپر هوای تازه
full load	بار کامل
fume	دود
fume scrubber	دستگاه تصفیه دود
furnace	کوره
fusible link	زنجیر قابل تخریب در برابر آتش (در مورد دمپرها)

G - g

galvanized	گالوانیزه - روی اندود شده - سفیدکاری شده
gas burner	مشعل گازی
gas pressure switch	کلید فشار گاز
gate valve	شیر کشویی
gland	کلاهک آب‌بندی - بوش - آب‌بند - گلویی
globe valve	شیر گلویی
governer	تنظیم‌کننده - رگولاتور

F - f

face velocity	.....	سطح سرعت - سرعت سطح
fan	.....	بادزن
fan inlet damper	.....	دمپر ورودی بادزن
fan outlet damper	.....	دمپر خروجی بادزن
fan wheel	.....	چرخ بادزن
feed	.....	تغذیه - تغذیه کردن
felt-cartridge type oil filter	.....	فیلتر نمدی فشنگی
felt-on-wire frame oil filter	.....	فیلتر روغنی نمدی
fiberglass	.....	پشم شیشه
filtering medium	.....	ماده صاف‌کننده (در صافیها)
fire brigade	.....	مأمورین آتش‌نشانی
fire brigade inler pipe	.....	لوله اتصالی شبکه آتش‌نشانی ساختمان به لوله مأمورین آتش‌نشانی
fire damper	.....	دمپر آتش
fit	.....	اندازه بودن - جفت و جور کردن - سوار کردن قطعه‌ها
fitting	.....	وصاله - موتتاژ کردن - سوراخ کردن - نصب
fixed	.....	ثابت
flammable	.....	قابل اشتعال
float	.....	شناور
float ball	.....	تویی شناور
float valve	.....	شیر شناور
flooded coil	.....	کویل انباشته
floor	.....	کف - طبقه
flood	.....	شناور
flow	.....	جریان

dry-pipe system	سیستم لوله خشک
dual fuel burner	مشعل دو سوخته
duty pump	پمپ اصلی

E - e

economizer	صرفه‌گر
edge	لبه - لب - کنار
eject	افشاندن - پس زدن
ejection	بیرون پاشی - پس زنی - بیرون رانی
ejector	افشانک - پاشنده - پخش‌کننده
elbow	زانویی
electric-resistance	مقاومت الکتریکی
elevation	ارتفاع - مقطع عمودی
eliminator	قطره‌گیر (در برج خنک‌کن و مانند آن) - حذف‌کننده - محدود کننده
entering air	هوای ورودی
equalization line	خط لوله تعادل
erosion	خوردگی - ساییدگی (بر اثر ضربه ذرات سیال)
evaporative condenser	کندانسور تبخیری
evaporative surface humidifier	رطوبت‌زن نوع سطح تبخیری
expansion valve	شیر انبساط
eye of impeller	چشم پره (در توربوماشین‌ها)

detect	آشکار ساختن - کشف کردن - یافتن
detoctor	آشکار ساز - کشف کننده - ردیاب
device	وسیله - ابزار
dew point (DP)	نقطه شبنم هوا
diffuse	پخش کردن - پراکندن - پاشیدن - انتشار دادن
diffuser	افشانه - پخش کننده - شیپوره (در تلمبه‌ها)
diffusion	پخش - نفوذ - انتشار - نشت - عبور - آمیزش - نفوذی - پراکندگی
dilution	رقیق کردن - ترقیق
direct connection drive	محرك با اتصال مستقیم
direct expansion (DX) coil	کویل انبساط مستقیم
direct expansion cooling	سرمایش انبساط مستقیم
discharge	تخلیه - دهش - دشارژ - بیرون راندن
disconnect	قطع کردن - جدا کردن
disconnect switch	کلید قطع کننده
distribution	توزیع
diversity factor	ضریب اختلاف
division plate	صفحه جدا کننده
drain	آبگذر - مجرای تخلیه آب - زهکش - تخلیه کردن (مایع)
drain pipe	لوله تخلیه
drain valve	شیر تخلیه
draw-through	کششی (نوعی کندانسور هوایی)
drift eliminators	قطره گیرها (در برج خنک کن)
drive	محرك
drive blade	تیغه محرك
drive pulley	پولی محرك
dry bulb (DB) temperature	دمای خشک هوا
dry running	خشک گردی (پمپ ساتریفوژ)

condensing unit	واحد تقطیر
condensing water	آب خنک‌کننده کندانسور
conditioned space	فضای مورد تهویه مطبوع
cone	مخروط
console	کنسول - طاقچه
control	کنترل - کنترل کردن
cooler	سردکننده
cooling tower	برج خنک‌کن
correct	درست - صحیح
corrosion	سایش (بر اثر فعل و انفعالات شیمیایی)
coupling	اتصال - چفت - عامل اتصال - جفت‌گیری - جفت‌کردن
coupling guard	حفاظ کوپلینگ
crankcase	کارتروغن
cutoff valve	شیر قطع‌کن
cylindrical	استوانه‌ای - استوانه‌ای شکل

D - d

damper	دمپر - میرانه
damper seal	درزگیر دمپر
deaerator	دستگاه هوازدا
defrost	برفک‌زدایی
defrost relay	رله برفک‌زدایی
dehydrator	رطوبت‌گیر - خشک‌کن
detail	جزئیات - ریزه‌کاری - مشخصات
detail drawing	نقشه تفصیلی - نقشه جزئیات

C-c

cam	بادامک - ضامن - دماغه
carry-over	رانش ذرات آب به بیرون (در دستگاههایی مثل برج خنک‌کن و هواساز)
cellular foam seal	درزبند اسفنجی
centrifugal	گریز از مرکزی - ساتریفوژ (ی)
centrifugal compressor	کمپرسور ساتریفوژ
centrifuge	دستگاه گریز از مرکزی - ساتریفوژ - به شتاب درآوردن - گریزاندن از مرکز
ceramic	سرامیک - سفال لعابدار - کاشی
chain	زنجیر
chamber	محفظه - اتاقک
characteristic ratio	نسبت مشخصه
check valve	شیر یکطرفه
checklist	برگه‌بازرسی - فهرست بازرسی
chilled water pump	پمپ آب سرد
chiller water	آب سرد
circuit	مدار
circulation	گردش
cistern	مخزن
clean	تمیز کردن - پاک کردن
closed	بسته
cold weather	شیر هوای سرد (در آتش‌نشانی)
concrete	بتن
condensate	چگالیده
condensate drain	تخلیه‌کننده چگالیده (آب حاصل از تقطیر)
condenser	کندانسور - چگالنده

ball valve	شیر کروی - شیر ساچمه‌ای
ball-and-socket assembly	تکیه‌گاه مفصلی
ballcock	شیر کروی (ضربه‌ای)
basine	تشت - لگن
belt drive	محرك تسمه‌ای
belt guard	حفاظ تسمه
bend	خم - زانویی - خمیدگی - خم کردن
blade	تیغه
blade edge seal	درزبند لبه تیغه
blade side seal	درزبند کنار تیغه‌ای
blow	وزش - دمیدن هوا - ضربه - برخورد
blow-through	وزشی (نوعی کندانسور هوایی)
blowdown	لرذگیری (در دیگها) - تخلیه
blowdown valve	شیر لرذگیری - شیر تخلیه
bolt	پیچ
bonnet	سریوش - کلاهک - درپوش
booster	کمکی
box	جعبه - محفظه
break cistern	منبع واسطه
breeching	لوله دود (در دیگها)
bubbler	حباب‌ساز
burner	مشعل
butterfly	پروانه
butterfly blade	تیغه پروانه‌ای
bypass	کنارگذر
bypass damper	دمپر میان بر

air-to-air heat pump	پمپ گرمای هوا به هوا
alarm	هشداردهنده صوتی - آلام
algae	جلبک
alignment	هم محوری - همترازی
ammeter	آمپر - آمپر سنج
amper: Amp	آمپر
apparatus	دستگاهها
approach	نزدیک شدن - تقرب - تماس - میل
assembly	مونتاز - سوار کردن قطعات - مجموعه
atmospheric cooling tower	برج خنک‌کن آتمسفریک
atomization	پودرسازی (مایعات)
atomize	پودر کردن (مایعات)
atomizing	پودرسازی (مایعات)
attenuate	رقیق کردن یا شدن - نازک کردن یا شدن - تخفیف دادن - سبک کردن یا شدن
attenuator	خفه‌کننده - تخفیف‌دهنده - رقیق‌کننده
automatic air release valve	سویاپ هواگیری خودکار
automatic damper	دمپر خودکار
axial	محوری
axial flow fan	بادزن جریان محوری

B - b

backdraft damper	دمپر یکطرفه
backward	عقب - روبه عقب - وارونه - از پشت
backward-curved blades	تیغه‌های خم عقب
baffle	دیواره - تیغه - صفحه حائل

واژه‌نامه

A - a

abrasion	ساییدگی
abrasive separator	جداکننده مواد خورنده
absorb	جذب کردن
absorbed	جذب شده
absorbent/absorbant	ماده جاذب
absorber	جذب کننده - جاذب
absorption	جذبی
absorption machine	چیلر جذبی (ابزوریشن)
actuator	محرک
adjustment screw	پیچ تنظیم
agitator	همزن
air atomizing system	سیستم هوای پودرکننده
air handling unit	دستگاه هواساز
air pocket	کیسه هوا (در اصطلاح لوله کشی گودی و فرورفتگی که هوا در آن جمع شود)
air pressure switch	کلید فشار هوا
air separator	جداکننده هوا
air washer	هواشوی
air-cooled condenser	کندانسور هوایی - کندانسور هوا-خنک

منابع و مراجع

- 1- MAINTENANCE ENGINEERING HANDBOOK
By: Lindley R. Higgins
Forth Edition, 1988, McGram-Hill book company
- 2- MECHANICAL AND ELECTRICAL SYSTEMS FOR CONSTRUCTION
By: Riley shuttleworth
First Edition, 1983, McGram-Hill book company
- 3- MODERN AIR CONDITIONING PRACTICE
By: Norman C. Harris
Third Edition, 1983, McGram-Hill book Company
- 4- CHEMICAL ENGINEERING PROGRESS
November 1991
- 5- PLANT ENGINEERING
November 1994
- 6- HANDBOOK OF AIR CONDITIONING SYSTEM DESIGN
By: Carrier Air Conditioning Comany
- 7- ENGINEERING MANUAL OF AUTOMATIC CONTROL
By: Honeywell Co.
SI Edition, October 1989
- 8- CUENOD THERMOTHCHNIC CATALOGUE

از همین مؤلف منتشر شده است:

کتاب "محاسبات تأسیسات ساختمان"

نحوه محاسبه تأسیسات ساختمان به صورت کاملاً کاربردی با بهره‌گیری از مرجع از معتبرترین کتب تأسیساتی آمریکا با مثالها و پروژه‌های حل شده متعدد شا

- حرارت مرکزی
 - تهویه مطبوع
 - آبرسانی و دفع فاضلاب ساختمان
 - سیستم آتش‌نشانی ساختمان
 - مجموعه‌ای از آخرین کاتالوگهای وسایل تأسیساتی معتبرترین کارخانجات ایران:
- خارجی
- واژه‌نامه با بیش از هزار واژگان تأسیساتی

از همین مولف منتشر شده است:

کتاب " نقشه کشی اجرایی سیستم‌های تهویه مطبوع "

شامل : اصول نقشه کشی، نقشه کشی سیستم کانال‌ها، نقشه کشی سیستم ایزومتریک سیستم کانال‌ها، نقشه کشی مقاطع و جزئیات.

از همین مؤلف منتشر می‌شود:

“فرهنگ بزرگ لغات و اصطلاحات تأسیساتی”

جامع‌ترین و بزرگترین واژه‌نامه تأسیساتی ایران در دو بخش انگلیسی-فارسی و فارسی-انگلیسی در قالب یک کتاب با هزاران واژگان، به همراه تعریف و توضیح واژه‌ها.

از همین مؤلف منتشر می شود:

کتاب "مجموعه مقالات کاربردی تأسیسات"

شامل:

مقالات کاربردی درباره آب و فاضلاب و سیستم های بخار و نگهداری سیستم
لوله کشی ساختمان و تهویه مطبوع و ...

منتشر شده است:

تعمیر و نصب سیستمهای پرودتی^{۰۰}

شامل:

نصب و راه اندازی – تعمیر و نگهداری – تشخیص عیوب و ...

نویسنده : ای. سی. بریانت

ترجمه : زاره انجرقلی

(عضو انجمن صنعت تأسیسات)

منتشر شده است:

«محاسبات و کارگزاری برق»

(جلد اول)

شامل:

محاسبات و کارگزاری کابل، فیوز، مدارهای سیم‌کشی ساختمان، محاسبه و کارگزاری دستگاه محافظ جان (F11) همراه با شماتیک دستگاههای برقی.
تألیف مهندس بهروز احمدی