

## VUESTRA MAQUINA EN RESUMEN

COMPONENTES QUE NO SE DEBEN FORZAR

- A interruptor marcha - parada
- B presostato - telepresostato
- C-C1 cable enchufe espina y presostato motor
- D-D1 molar - polea
- E asa para trasladar el compresor
- F manómetro presión aire en el depósito
- G salida aire del depósito
- H L correa de transmisión motor/cabezal
- I L apoyo anterior o rueda pivoteante
- M protector de correas
- N-N1 panel de datos y referencia lote de producción
- O ruedas posteriores
- P grifo descarga condensados
- R-R1 válvula de retención - tacco cierre
- S tubo rilsan para descargar la culata
- T tubo colector salida
- U-U1 cabezal con volante
- U2-U3 filtro de aspiración - cartucho
- U4-U5 toma de aceite y descarga aire cartier
- U5-U6 nivel y tapon descarga aceite
- W Y válvula de seguridad
- Z manómetro presión depósito
- Z1-Z2 grifo salida aire regulado
- Z3 manómetro aire regulado
- RT - protección termica

Los modelos relativos a las fig. 1-2-3-5-6 pueden ser suministrados con motores estándar y protector de correas metálico como indica la fig. 4. Para versiones particulares, que no estén en los dibujos o prospectos hay que hacer referencia a modelos similares.

## ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO

VALVULA DE SEGURIDAD - PRESOSTATO

CABEZAL  $\leftrightarrow$  VALVULA  $\leftrightarrow$  DEPÓSITO  $\leftrightarrow$  REGULADOR  $\leftrightarrow$  UTILIZACION CABEZAL

El compresor (U) conectado al motor (D) en la transmisión por correas, envía aire comprimido en el depósito (H) a través del tubo colector (T) y la válvula de retención (R). Conseguido el valor de regulación de 9 bar, el presostato (B) interrumpe la alimentación al motor eléctrico (D) (que se para) y a la vez descarga el aire que hay en la culata y en el tubo colector, a través del tubo rilsan (S) conectado con una válvula situada en el presostato mismo. Se facilita así el sucesivo arranque automático cuando la presión en el depósito se baja a un valor mínimo de 7 bar. El presostato (B), en las versiones monofases está dotado de válvula de descarga, cierre retardado que facilita el arranque del motor. Por lo tanto un soplo de aire a cada parada del motor, y otro más largo y sistemático a cada arranque a depósito vacío, se pueden considerar correctos en un funcionamiento normal. La válvula de seguridad (W), tarada a 11,5 bar y en directa conexión con el depósito, interviene en el caso de un irregular funcionamiento del presostato y garantiza la seguridad del compresor.

## ESQUEMA ELECTRICO (ver fig. 25-26)

- A Interruptor marcha-parada
- B Contactos eléctricos presostato
- RT Protección termica del motor
- AP Bobinado principal del motor
- AA Bobinado auxiliar del motor
- CO Condensador (modelos monofases)

## INSTRUCCIONES GENERALES DE USO -

### Precauciones

EL COMPRESOR TIENE QUE SER UTILIZADO EN AMBIENTE IDONEO (BIEN AERADO-TEMPERATURA DE +5/+40°C). NO EN PRESENCIA DE POLVO-ACIDO-VAPORES-GAS EXPLOSIVOS O INFLAMABLES. El uso de una máquina electromecánica comporta la observancia de algunas reglas fundamentales:

- El motor está dotado de protección termica RT que interrumpe el paso de corriente automáticamente cuando la temperatura del motor es elevada, puesta en el borne del motor en las versiones monofases y en el telepresostato en las versiones trifásicas. El arranque es automático, retardado al ensayo no tiene que ser variada.

- Al primer arranque y a cada conexión eléctrica, es indispensable, para las versiones trifásicas, controlar el sentido de rotación indicado por una flecha, puesta sobre el protector de correas. Esta verificación no es necesaria en los modelos monofases. Colocar el compresor por lo menos a 50 cm de la pared de manera que el aire aspirado por el volante sea fácilmente dirigida al cabezal permitiendo un regular enfriamiento. Para una correcta lubricación colocar el compresor sobre un piso bien horizontal.

## REGULACION DE LA PRESION

- El presostato (B) ya regulado en las pruebas de verificación no tiene que ser manipulado (el aumento de presión es nocivo para el motor y no se adapta a las demás piezas previstas para la presión nominal del catálogo).

- A grifo (Z2) abierto actuar sobre el pomo del regulador (Z) tirándolo suavemente hacia arriba antes y girándolo en el sentido de las agujas del reloj para aumentar la presión y en sentido contrario para disminuirla (fig. 12-13) no superar el valor máximo. Verificado el valor deseado en el manómetro (Z3) bajar el pomo bloqueando el regulador. Al terminar su uso llevar el regulador a 0 bar. Sobre el depósito (H) está prevista una salida de aire directa a presión máxima.

- La cantidad de aire ofrecida depende de la presión y de la utilización. Consumos excesivos se notan con valores bajos en el manómetro (V).

## MANTENIMIENTO

La vida del compresor esta condicionada a la calidad del mantenimiento.

ANTES DE CUALQUIER INTERVENCIÓN DESENCUJAR EL CABLE Y VACIAR COMPLETAMENTE EL DEPÓSITO DEJANDO QUE SE ENFRIE EL COMPRESOR.

- Apretar los tornillos de la culata al arranque después de la primera hora de trabajo para compensar eventuales dilataciones termicas (fig. 14). Presión de apriete 25 Nm - 2,5 Kgm.

- Sustituir el aceite a las 100 horas y sucesivamente cada 300 horas (tapon de descarga U4 y descarga U6 de fig. 9) usar aceite mineral API CC Sae 20 para modelos monofases y Sae 40 para modelos trifases (para climas fríos se aconseja Sae 20).

- No mezclar calidades diferentes. Para variación de color (blancuzco=presencia de agua - muy oscuro=aceite recalentado) se aconseja el cambio inmediato del aceite.

- Apretar bien el tapon (U6) al restablecimiento asegurarse de no tener pérdidas durante la utilización. Mantener el nivel del aceite a la altura de la muesca roja central (fig. 10) controlándolo semanalmente para asegurar en el tiempo la correcta lubricación.

- Limpiar el filtro de aspiración (U2) en función del aire ambiente y de cualquier forma máximo cada 2 semanas (el filtro atascado determina un menor rendimiento y mayor desgaste en el cabezal).

- La humedad del aire, que se condensa en el depósito (H) debe de ser descargada cada semana a través del grifo (P) como se indica en fig. (16) sea para conservar el depósito como para no limitar su capacidad. Para la conservación del medio ambiente el aceite de las condensadas deberá ser tratado según la normativa en vigor.

- La transmisión por correa obliga a una buena limpieza y tensión de la misma porque de no estar bien tensada se verifican desliziamientos sobre la polea con recalentamiento, desgaste de la misma y pérdida de rendimiento. Si demasiado tensada se verifica un mayor esfuerzo en los cojinetes con un mayor desgaste y recalentamiento del motor. El valor de tensado se puede considerar correcto si, apretando con un dedo en la zona intermedia, se obtiene una flexión de ca. 0,6-0,8 cm (fig. 17). En las versiones B1900, B2500, B3000 (Serie RAIDER) la tensión esta reglada

por el muelle de tensión puesto sobre el motor. La regulación de la correa en los demás modelos, o genéricamente su sustitución, pide en caso de desmontar el protector de correas (fig. 18-19), el reposicionamiento y alineación del motor (fig. 20-21), la inserción de la correa (fig. 22) y el montaje del protector de correas (fig. 18-19) restableciendo la correcta fijación inicial. El correcto montaje del protector de correas es indispensable para la seguridad del utilizador.

## POSIBLES ANOMALIAS Y REPARACION DE LAS MISMAS

Las intervenciones sobre partes eléctricas (motor, presostato, salvamotor, cables...) hay que hacerlos solamente por electricista.

Anomalia	Causa	Reparacion
Pérdida de aire por la válvula del presostato (B) o compresor parado.	Válvula de retención (R) que por desgaste o suciedad del tacco de goma no hace correctamente sus funciones.	Soltar la tuerca hexagonal de la válvula de retención (R) limpiar el tacco de goma o reemplazarlo correctamente (fig. 24).
Disminución de rendimiento. Arranques frecuentes.	Si hay un consumo superior a la producción verificar posibles pérdidas por juntas o mangueras. Sucto el filtro de aspiración. Deslizamiento de la correa.	Cambiar las juntas de los racores o apretarlos. Cambiar el cartucho o tensar las correas (fig. 18-19-20-21-22).
El motor y/o el cabezal calientan irregularmente.	Aireación insuficiente-Mejorar el ambiente, obstrucción de las vías de circulación del aire-escasa lubricación.	Mejorar el posicionamiento filtro y aceite.
El compresor se para y vuelve a trabajar después de algunos minutos. eléctrico.	Interviene la protección termica (RT) esquema de algunos minutos. eléctrico.	Comprobar nivel y calidad del aceite rearmar termica - llamar al electricista.
Anormal presencia de aceite en el circuito.	Nivel aceite excesivo - desgaste segmentos.	Comprobar nivel - pedir asistencia.
El compresor después de algunos tentativos de arranque se para.	Interviene la protección termica (RT) condiciones ambientales por recalentamiento del motor (baja temperatura, ambiente, tensión insuficiente, escasa lubricación).	Mejorar las condiciones ambientales, comprobar nivel del aceite, favorecer nuevamente la lubricación, el arranque del motor y si sigue no funcionando pedir un electricista.

## GARANTIA

Ver condiciones de garantía. Las indicaciones dadas son a título informativo. El constructor se reserva la facultad de realizar las modificaciones oportunas para su mejora, sin ningún previo aviso.

## CENTROS DE ASISTENCIA

Los numerosos centros de distribución y asistencia post-venta presentes a escala mundial son capaces de ofrecer un servicio rápido y completo. Preguntad a vuestro proveedor la ubicación del centro mas cercano a ud's. Para pedidos de recambios citar lote de producción y referencia del recambio (fig. 1-2-3-4-5-6).