

MANUAL DE INSTRUCCIONES

PERKINS

MODELOS:

<i>DP 9</i>	<i>DPS 9</i>
<i>DP 13</i>	<i>DPS 13</i>
<i>DP 20</i>	<i>DPS 20</i>
<i>DP 27</i>	<i>DPS 27</i>
<i>DP 45</i>	<i>DPS 45</i>
<i>DP 65</i>	<i>DPS 65</i>
<i>DP 75</i>	<i>DPS 75</i>
<i>DP 100</i>	<i>DPS 100</i>
<i>DP 140</i>	<i>DPS 140</i>
<i>DP 200</i>	<i>DPS 200</i>
<i>DP 250</i>	<i>DPS 250</i>
<i>DP 300</i>	<i>DPS 300</i>
<i>DP 350</i>	<i>DPS 350</i>
<i>DP 400</i>	<i>DPS 400</i>
<i>DP 450</i>	<i>DPS 450</i>
<i>DP 500</i>	<i>DPS 500</i>
<i>DP 650</i>	<i>DPS 650</i>
<i>DP 730</i>	<i>DPS 730</i>
<i>DP 800</i>	<i>DPS 800</i>

GESAN
S.A.

976 455 189



Gracias por haber adquirido un Grupo Electrónico GESAN

Este manual ha sido concebido para que se familiarice con el uso y mantenimiento de su grupo electrónico. Por ello le recomendamos leerlo atentamente antes de poner en marcha el mismo con el fin de que conozca las precauciones a tener en cuenta durante su utilización y ayudarle a realizar su mantenimiento en las mejores condiciones.

Conserve este manual al alcance de la mano para consultarlo en cualquier momento y asegúrese que, en caso de reventa, acompaña a la máquina.

GRUPOS ELECTROGENOS GESAN, S.A., en un esfuerzo constante de mejora del producto, incorpora regularmente las mejoras introducidas en los equipos que suministra. Por este motivo las características e informaciones contenidas en este manual pueden ser modificadas sin previo aviso y sin obligación de actualización.

En caso de problema o para cualquier consulta, dirijase al distribuidor.

INDICE

- INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD
- DESCRIPCIÓN GENERAL
- SISTEMA ELÉCTRICO
- UNIDADES DE CONTROL
- PICTOGRAMAS
- ANTES DE LA UTILIZACIÓN
- UTILIZACIÓN
- MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO
- MANTENIMIENTO
- ESQUEMAS ELÉCRICOS
- LISTA DE POSIBLES FALLOS Y SU SOLUCIÓN
- CONSEJOS DE INSTALACIÓN DE GRUPOS ELECTRÓGENOS EN HABITÁCULOS

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

A continuación se exponen una serie de **advertencias** que, por su seguridad y la de los demás, deberá contemplar con especial atención:

1.- **Asegúrese** que existe un alumbrado suficiente sobre el cuadro de mandos, en el caso de operar en condiciones precarias de utilización.

2.- Sepa como **parar el grupo en caso de emergencia** y familiarícese con los controles y salidas del mismo.

No permita el uso del generador a quien no esté familiarizado con el mismo.

No deje hacer uso del grupo electrógeno a menores de edad sin la ayuda de un adulto.

No permita acercarse a niños ni a animales caseros al área en el que esté el motor pues existe la posibilidad de que se quemem con los componentes calientes o de que sufran lesiones con los equipos que hacen funcionar el motor.

3.- **Realice las verificaciones** correspondientes antes de poner en marcha el grupo electrógeno con el fin de evitar accidentes o daños al equipo.

4.- **Conecte la máquina a tierra**, así como la carga.

5.- **No haga funcionar** su grupo electrógeno sin capot bajo la lluvia o en la nieve. **EXISTE PELIGRO DE ELECTROCUCIÓN.**

No moje el grupo, **ni lo manipule** con las manos mojadas.

6.- **No conecte** el grupo electrógeno a la red de edificios. La conexión debe ser efectuada por un electricista cualificado y siempre de acuerdo con las normas y reglamentos eléctricos en vigor.

Una conexión mal realizada puede ocasionar retornos de corriente eléctrica con peligro de electrocución para cualquier persona que trabaje con la red.

7.- El sistema de escape del grupo electrógeno desprende calor suficiente como para encender algunos materiales:

Mantenga el grupo separado, al menos 1 metro, de edificios y otros equipos durante su funcionamiento.

No acerque material inflamable al generador.

No toque el motor ni el escape durante el funcionamiento del grupo. Pueden producirse quemaduras serias.

Deje enfriar el motor antes de realizar el mantenimiento del grupo o antes de almacenarlo.

8.- El combustible utilizado es inflamable y volátil:

Reposte con el motor parado y en una zona ventilada.

No se acerque a llamas o chispas mientras reposta.

NO FUME en las proximidades del grupo.

Mantenga el grupo nivelado y sobre superficie firme y horizontal. En caso contrario el combustible puede derramarse y prenderse.

No llene demasiado el depósito de combustible. Después de rellenar, asegúrese de que el tapón del depósito está bien cerrado.

No derramar combustible al rellenar. El vapor del combustible o el combustible derramado pueden arder. Si se derrama combustible, asegúrese de que el área está seca antes de arrancar el motor.

9.- Los gases de escape producidos por el motor son venenosos:

No haga funcionar el grupo en un local cerrado.

Si hace funcionar el grupo en caseta o área cerrada, **proporcione ventilación adecuada y conduzca** los gases de escape fuera del recinto.

10.- Si el grupo funciona en lugar donde no puede evitarse la penetración de humedad y polvo, hay que **secarlo y limpiarlo** periódicamente.

11.- A la menor señal de situación anormal o dudosa, **pare y desconecte el grupo**. Localice y corrija la falla antes de volver a arrancar.

12.- **Inspeccione periódicamente** los cables eléctricos. Si se observan cables deteriorados o situaciones peligrosas pare la unidad al instante y reemplace y corrijalas antes de volver a arrancar.

13.- **Maneje las baterías con precaución**. La batería expulsa gases explosivos; mantenga chispas, llamas y cigarrillos alejados. Proporcione ventilación adecuada cuando cargue o utilice baterías en lugares cerrados.

La batería contiene ácido sulfúrico (electrolito): El contacto con la piel u ojos puede causar graves quemaduras. Vista ropas protectoras y máscara protectora.

6. Si el electrolito entra en contacto con la piel, lávese con agua.

7. Si el electrolito entra en los ojos, lávelos con agua durante al menos 15 minutos y llame a un médico inmediatamente.

8. Si se traga electrolito, beba grandes cantidades de agua o leche, y siga con leche de magnesia o aceite vegetal y llame a un médico.

Utilice solo agua destilada. El agua del grifo acortará su vida de servicio. Si llena la batería por encima de la línea del nivel superior, hará que el electrolito rebose, resultando en corrosión del motor o partes vecinas. Limpie inmediatamente el electrolito derramado.

14.- **El aceite usado** puede provocar cáncer de piel en casos de contactos prolongados y frecuentes. Aunque esto es poco probable, es recomendable lavarse las manos después de haber manipulado el aceite del motor usado.

MANTENGASE FUERA DEL ALCANCE DE LOS NIÑOS.
VER TAMBIÉN MANUAL DE USUARIO DEL MOTOR Y DEL ALTERNADOR.

En caso de duda o consulta dirijase a :
GRUPOS ELECTROGENOS GESAN S.A.
Polígono Malpica- Alfindén, c/ Encina, nº 8
50171 La Puebla de Alfindén (Zaragoza)
Teléfono (976) 107332. Fax (976) 107366

DESCRIPCIÓN GENERAL

El grupo está formado por conjunto motor-alternador montado sobre bancada electro soldada, de perfil de acero, terminada con imprimación fosfatante y pintura de acabado.

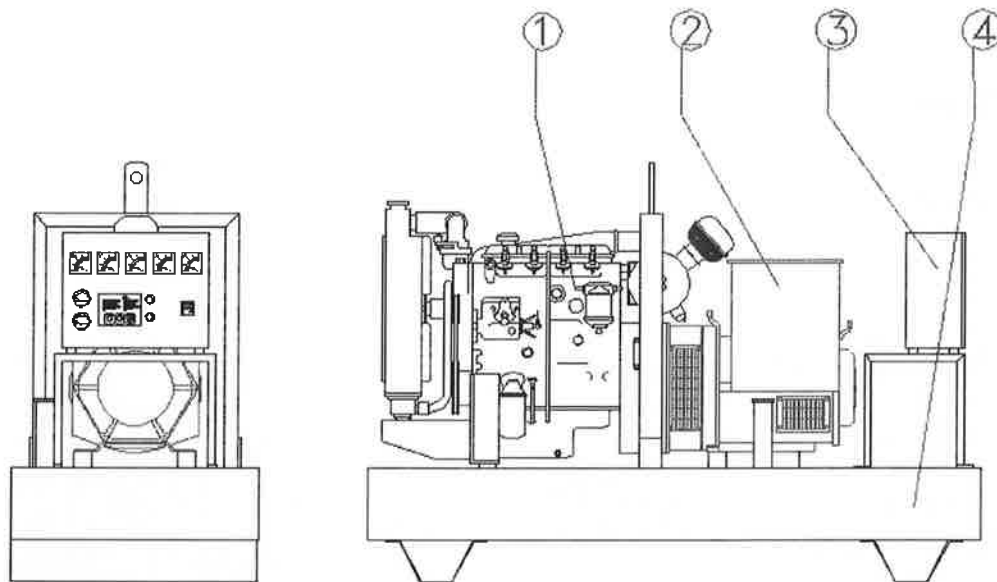
El alternador está directamente acoplado al motor en las envolventes, según Normas SAE. El rotor se fija al volante mediante discos de acero, que le dan flexibilidad. Este montaje garantiza la ausencia de vibraciones.

El conjunto se fija a la bancada mediante amortiguadores antivibratorios.

Según el modelo existen diferentes tipos ó versiones:

VERSIONES

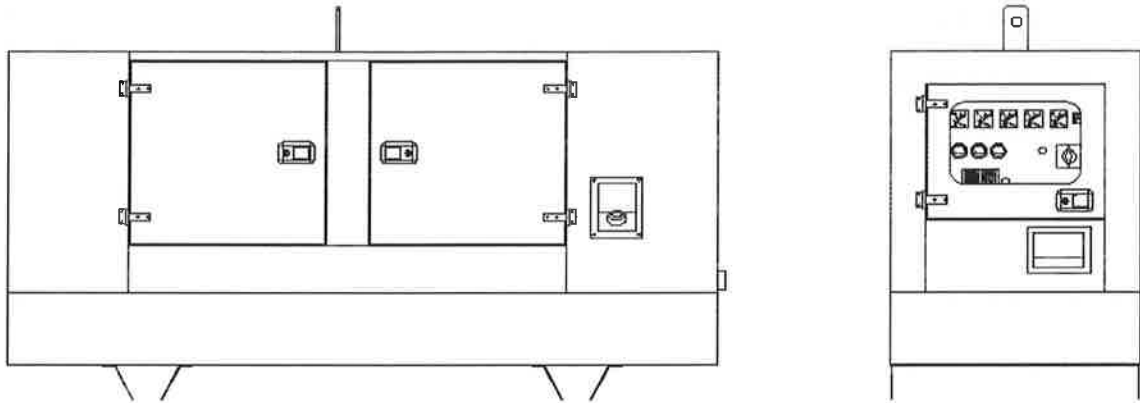
FIJO SIN CAPOT



- 1- MOTOR
- 2- ALTERNADOR
- 3- CUADRO
- 4- BANCADA

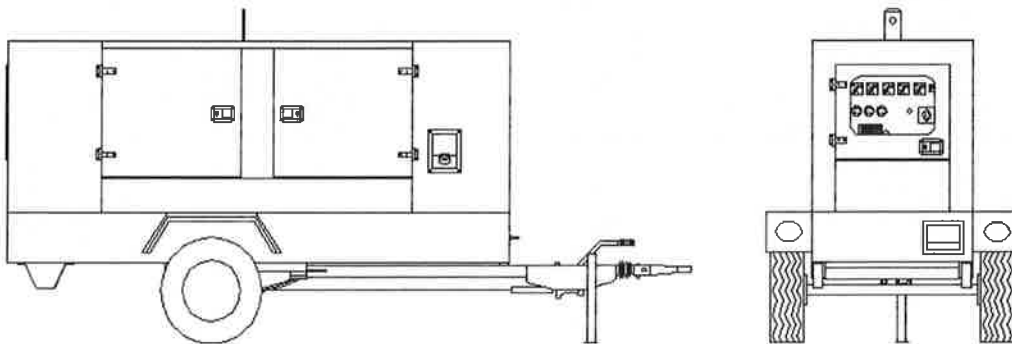
INSONORIZADO FIJO

El grupo incorpora **CAPOT METALICO INSONORIZADO**. Este capot está recubierto interiormente por material aislante de ruidos, lo que, unido al silenciador, permite su suministro con un **Nivel de Ruidos** , conforme a la directiva 79/113/CEE y 84/536/CEE.



INSONORIZADO MÓVIL

Grupo en bancada montado sobre equipo independiente de rodadura. Incorpora capot metálico con cuadro de control integrado en el mismo



SISTEMA ELÉCTRICO

CUADRO ELÉCTRICO EN GRUPOS NORMALES E INSONORIZADOS (DP Y DPS)

DP:

DP 9 y DP 13:

- Frecuencímetro
- Voltímetro
- Amperímetro
- Unidad de control GPM-2
- Piloto
- Cuenta horas
- Magnetotérmico

DP 20:

- Frecuencímetro
- Voltímetro
- Amperímetro
- Unidad de control GPM-2
- Piloto
- Cuenta horas
- Reloj nivel combustible
- Magnetotérmico
- Reloj Tª agua
- Reloj carga batería (opcional)
- Reloj presión aceite (opcional)

DP 27/800:

- Frecuencímetro
- Voltímetro conmutado
- Amperímetro
- Amperímetro
- Amperímetro
- Unidad de control GPM-2
- Piloto
- Cuenta horas
- Reloj nivel combustible
- Reloj temperatura agua
- Magnetotérmico
- Reloj carga batería (opcional)
- Reloj carga batería (opcional)

DPS:

DPS 9-13-20:

- *Frecuencímetro*
- *Voltímetro*
- *Amperímetro*
- *Piloto*
- *Magnetotérmico*
- *Diferencial*
- *Unidad de control GPM-2*
- *Cuenta horas*
- *Reloj nivel combustible*
- *Reloj T^a agua*
- *Reloj carga batería (opcional)*
- *Reloj presión aceite (opcional)*

DPS 27/800

- *Frecuencímetro*
- *Voltímetro conmutado*
- *Amperímetro*
- *Amperímetro*
- *Amperímetro*
- *Cuenta Horas*
- *Unidad de control GPM-2*
- *Relé diferencial*
- *Magnetotérmico*
- *Reloj de combustible*
- *Reloj de Temperatura*
- *Reloj carga batería (opcional)*
- *Reloj presión aceite (opcional)*

CUADRO ELÉCTRICO EN GRUPOS AUTOMÁTICOS

Montado en armario metálico con protección IP 54 y suministrado suelto para montaje en pared. Incluye Sistema de Medida, Control, y Transferencia.

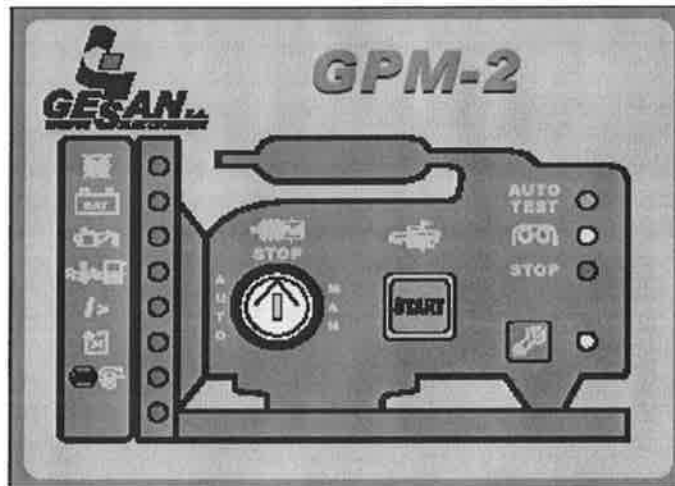
DP 9/20, DPS 9/20

- *Amperímetro*
- *Frecuencímetro*
- *Voltímetro*
- *Cuenta horas*
- *Conmutador voltímetro*
- *Piloto calefacción*
- *Seta de emergencia*
- *Voltímetro batería*
- *Unidad de control GECO*
- *Magnetotérmico*

DP 27/800, DPS 27/800

- *Amperímetro conmutado*
- *Frecuencímetro*
- *Voltímetro*
- *Cuenta horas*
- *Conmutador voltímetro*
- *Piloto calefacción*
- *Seta de emergencia*
- *Voltímetro batería*
- *Unidad de control GECO*
- *Guardamotor*
- *Reloj Tª agua*
- *Reloj de combustible*
- *Reloj carga de batería (opcional)*
- *Reloj presión de aceite (opcional)*

UNIDAD DE CONTROL GPM-2



GPM-2 es un protector de motor programable, ideado para el control y vigilancia de grupos electrógenos, motores, compresores, etc.

GPM-2 dispone de dos modos de funcionamiento según se encuentre la posición de la llave: manual (MAN) y automático (AUTO).

En modo de funcionamiento manual (MAN), si transcurren 60 segundos desde que se gira la llave a esta posición y no se pulsa el pulsador de arranque, GPM-2 manda parar y se activa la señal de bocina durante 120 segundos.

En modo de funcionamiento automático (AUTO), se ordena la marcha automática del grupo cuando las bornas 1 y 2 están cerradas. Se pueden producir hasta tres intentos de arranque, si al tercer intento no arranca, se ilumina la alarma de "FALLO DE ARRANQUE". Cuando se abren las bornas 1 y 2 se ordena la parada del motor. GPM-2 se desconecta de la batería quedando disponible para un nuevo servicio.

GPM-2 dispone de unos indicadores luminosos para facilitar su manejo:

- AUTO TEST
- PREIGNICIÓN
- STOP
- INDICADOR DE MANTENIMIENTO

Alarmas

GPM-2 dispone de unas alarmas acústicas y visuales. Algunas de ellas paran el equipo automáticamente para la protección del mismo:

- FALLO DE ARRANQUE
- FALLO CARGA BATERÍA (ROTURA DE CORREAS)
- BAJA PRESIÓN DE ACEITE
- SOBRETENPERATURA
- BAJO NIVEL DE AGUA
- SOBRECARGA
- BAJO NIVEL DE COMBUSTIBLE
- ALARMA OPCIONAL

CÓMO ACTUAR SI SE PRODUCE UNA ALARMA

A) Alarmas que ordenan parada:

Llevar el selector a "OFF".

Subsanar el defecto que la provocó.

Seleccionar de nuevo el modo de operación deseado.

B) Alarmas que no ordenan parada:

Se reponen automáticamente al desaparecer la causa que las provocó. No necesitan llevar el selector a "OFF".

Datos técnicos

Alimentación	12 y 24 Vcc nominal (max 17,5 Vcc y 35 Vcc, respectivamente). Seleccionable mediante "Jumper J4".
Cebado de alternador	Cebado a 12 Vcc. Cebado a 24 Vcc. Sin cebado. Seleccionable mediante "Jumper J2".
Retirada de arranque	Por presostato de aceite y señal alterna carga baterías o frecuencia >20 Hz.

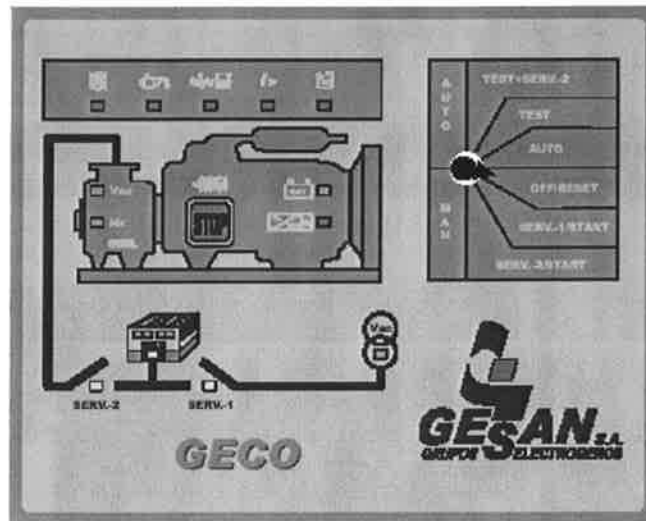
TEMPORIZACIONES STANDARD:

Permanencia de las alarmas para ser consideradas	1 segundo
Retardo alarmas diferidas	20 segundos
Duración de preignición	10 segundos
Orden de Arranque / Pausa automático	10 segundos
Permanencia de la orden parada	20 segundos
Duración de la salida de bocina	2 minutos
Marcha en vacío	1 minuto

CONFIGURACIÓN STANDARD:

Tensión batería	24 Vcc
Cebado alternador	SI
Intentos arranque / pausa	3
Retirada arranque:	P. aceite, Alt. Crg. Bat o frecuencia > 20 Hz
Frecuencia generador	50 Hz
Retardo alarma baja frecuencia	30 segundos
Permanencia Sobrevelocidad	1 / 2 segundos
Retardo Conex. Gen.I	10 segundos

UNIDAD DE CONTROL GECO



Geco es un automatismo ideado para el arranque, control y vigilancia de grupos, por fallo de tensión de red pudiendo ser utilizado con baterías de 12 o 24 Vcc.

Geco dispone de 6 modos de funcionamiento, 3 en modo automático (AUTO) y otros 3 en modo manual (MAN):

Funciones automáticas:

- AUTOMÁTICO
- TEST EN CARGA
- TEST

Bloque de funciones manuales:

- OFF/RESET
- SERV 1/START
- SERV 2/START

Funciones automáticas

- AUTOMÁTICO (AUTO)

Es el modo habitual de funcionamiento de los grupos de emergencia. La red es vigilada constantemente detectando como fallo de red situaciones en que la tensión sea inferior al 90 %.

Al producirse el fallo de red y transcurridos 3 segundos se ordena la apertura del contactor de red y cierre del contactor de grupo.

Son posibles hasta 3 intentos de arranque de 20 segundos seguidos de 10 segundos de pausa, si el grupo no ha arrancado, luce el led de "Fallo de arranque" y se activa la señal de bocina (2 minutos). La retirada de la "Orden de arranque" se produce en cuanto el automatismo a recibido la señal de motor en marcha, bien por lectura de frecuencia del generador >20Hz, o bien por positivo de batería recibido a través de la borna 4.

A la vuelta de la red, y transcurridos 60 segundos, se ordena la transferencia de cargas a esta, el grupo funciona en vacío durante 2 minutos y transcurridos estos se ordena la parada.

- **TEST EN CARGA (TEST+SERV.-2)**

Funcionamiento idéntico al de AUTOMÁTICO ya descrito, simulando el automatismo "Fallo de red" y transfiriendo las cargas al grupo. Al pasar a cualquier otra posición, en el caso de que exista la red, se ordena la transferencia de cargas.

- **TEST (TEST)**

El funcionamiento es similar al de TEST EN CARGA ya descrito, pero sin transferencia de las cargas al grupo. Si durante la operación de TEST fallase la red se produce la transferencia automática de las cargas al grupo. La vigilancia (alarmas) se establece de modo automático. La prueba finaliza al ser pasado el conmutador a otra posición.

Funciones manuales

- **OFF \ RESET:**

Se ordena la parada del grupo y borrado de alarmas (contactor de red cerrado).

- **SERV 1 \ START**

Los consumidores se alimentan desde red (contactor de red cerrado). Orden de arranque y marcha manual del grupo. Las alarmas se establecen de forma automática.

- **SERV 2 / START**

Orden de arranque y marcha manual del grupo (contactor de grupo cerrado). Las alarmas se establecen de forma automática.

- **PULSADOR STOP**

Se utiliza como parada de emergencia. Suena una alarma acústica y luce la luz de fallo de arranque.

Sistema de transferencia

Formado por 2 contactores, con enclavamiento mecánico y eléctrico.

Todos los grupos automáticos incorporan Equipo Calefactor que tiene como misión facilitar el arranque y la respuesta del motor diesel. Esta compuesto por un depósito conectado al sistema de refrigeración del motor y una resistencia de calentamiento con termostato regulable.

Alarmas

GEKO dispone de unas alarmas acústicas y visuales que paran el equipo automáticamente para la protección del mismo:

- FALLO DE ARRANQUE
- PARADA DE EMERGENCIA
- FALLO GENERADOR
- FALLO MARCHA
- BAJA PRESIÓN DE ACEITE
- SOBRETENPERATURA AGUA
- NIVEL AGUA
- SOBRECARGA
- BAJO NIVEL DE COMBUSTIBLE

CÓMO ACTUAR SI SE PRODUCE UNA ALARMA

A) Alarmas que ordenan parada:

Llevar el selector a "OFF".
 Subsanan el defecto que la provocó.
 Seleccionar de nuevo el modo de operación deseado.

B) Alarmas que no ordenan parada:

Se reponen automáticamente al desaparecer la causa que las provocó. No necesitan llevar el selector a "OFF".

Cargador de baterías

GECO dispone internamente de un cargador automático de baterías de 2 A max. Que necesita ser alimentado desde un transformador exterior, conectado a red.

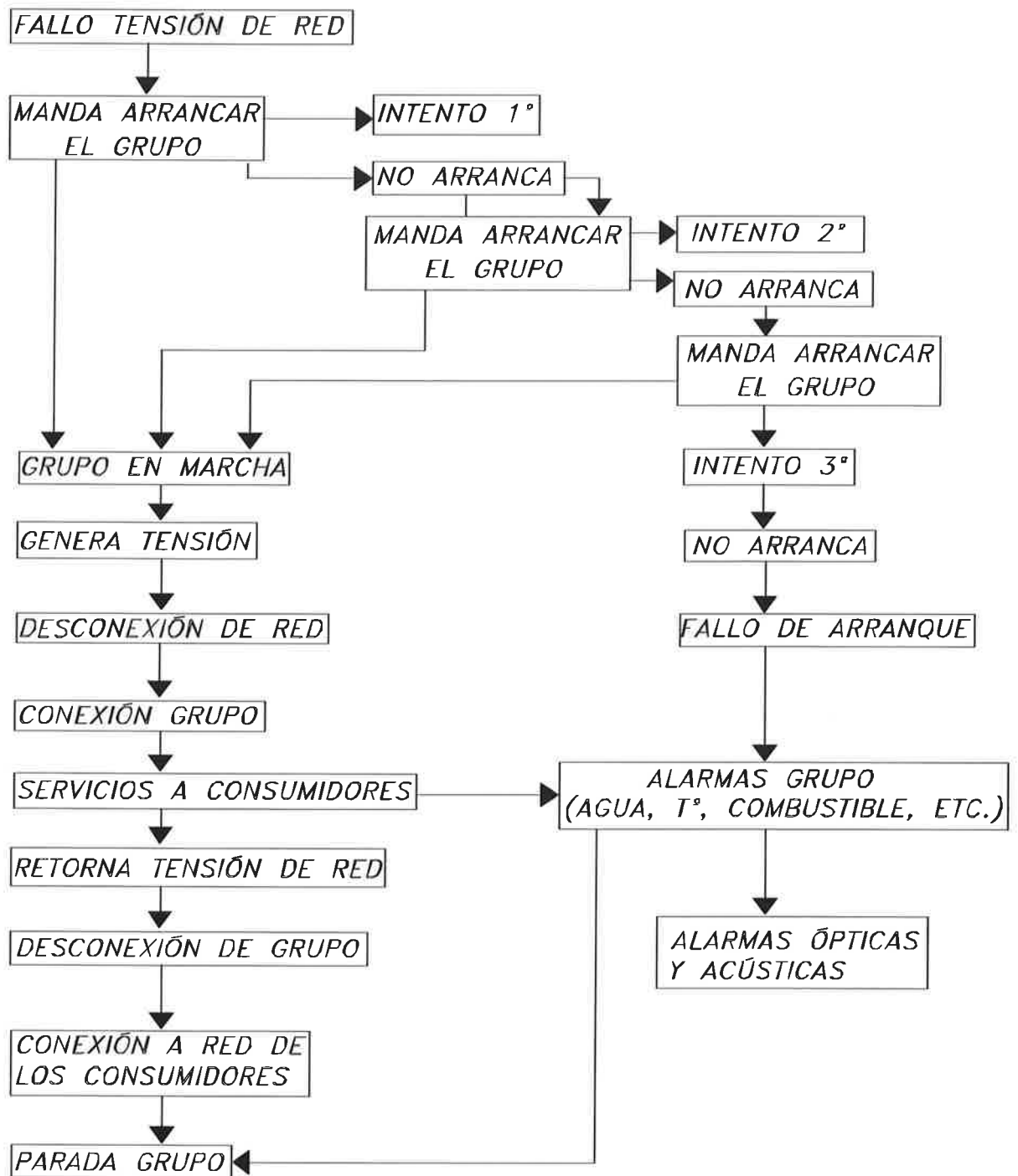
Si la tensión de baterías es correcta luce el piloto correspondiente de la placa GECO.

Potenciómetros de ajuste

POTENCIÓMETRO	AJUSTE	AJUSTE DE FÁBRICA
1	Ajuste del vigilante de tensión del generador	200-250 V
2	Ajuste de frecuencia del grupo	48-54 Hz
3	Ajuste del vigilante de mínima tensión de red	200 V
4	Ajuste de la tensión del cargador de baterías	13,8 (12 Vcc) / 27,6 (24 Vcc)
* Ajustado de Fábrica a los valores habituales de funcionamiento		

Datos técnicos

Retardo fallo de red-arranque	3 segundos
Duración impulsos arranque	20 segundos
Duración pausas entre impulsos	10 segundos
Retardo conexión contactor generador	3 segundos
Retardo establecimiento vigilancias	10 segundos
Retardo vuelta de red-reconexión	1 minuto
Duración marcha en vacío	1 minuto
Duración orden parada	20 segundos
Retardo alarma generador	1 minuto
Retardo alarma fallo de marcha	3 segundos
Máxima corriente carga batería	2 amperios
Duración máxima de la bocina	2 minutos
Número intentos de arranque	3
Potencia contactos relés	8 amperios



Organigrama de la secuencia del funcionamiento de un grupo automático de emergencia.

PICTOGRAMAS

En su grupo puede encontrar los siguientes pictogramas o etiquetas:



ETIQUETA Nº 1
(PELIGRO INDEFINIDO)



ETIQUETA Nº 2

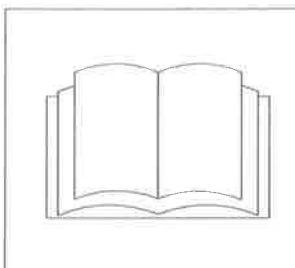


ETIQUETA Nº 3
(TOMA DE TIERRA)



ETIQUETA Nº 5

ETIQUETA Nº 4
(RIESGO ELECTRICO)



- * LEA ATENTAMENTE LAS INSTRUCCIONES DE FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO ANTES DE SU UTILIZACION
- * MANTENGA LOS PRODUCTOS INFLAMABLES ALEJADOS DEL GRUPO
- * HAGA FUNCIONAR EL GRUPO EN UNA ZONA VENTILADA. NO LO HAGA EN UNA HABITACION CERRADA

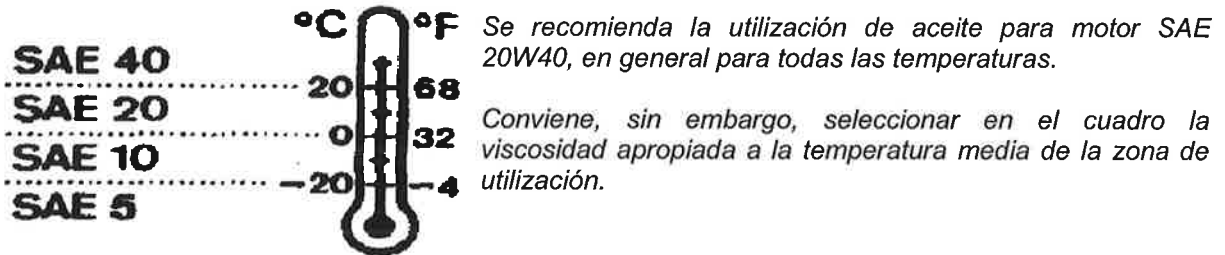
Por su seguridad y la de los demás, en caso de pérdida o borrado de estas etiquetas, recomendamos sean repuestas inmediatamente.

ANTES DE LA UTILIZACIÓN

(Nota: Para motosoldadoras este apartado es válido para los modelos DS170L, DS 240L, DS 240R y DS400L)

Antes de la utilización de su grupo le sugerimos que tenga en cuenta las recomendaciones y comprobaciones que se indican a continuación:

ACEITE RECOMENDADO



PARA MOTORES PERKINS

*PARA LOS MODELOS DP 200, DP 230, DP 250, DP 300, DP 350, DP 400, DP 450 Y DP 500; USAR ÚNICAMENTE LOS ACEITES:

API CH-4 (PREFERIBLE)
API CG-H (ACEPTABLE)

PARA MOTORES VOLVO:

SE RECOMIENDA EL USO DE LOS SIGUIENTES ACEITES:

API	(American Petroleum Institute)	API (CD), CE, CF, CF-4, CG-4
CCMC	(Committee of Common Market Automobile Constructors)	CCMC D4, D5
ACEA	(Association des Constructeurs Européen d'Automobiles)	ACEA E1, E2, E3
VDS	(Volvo Drain Specification)	VDS, VDS2



¡¡ ATENCIÓN !!!

COMPROBACION DEL NIVEL DE ACEITE

Esta operación debe efectuarse antes de cada utilización con el fin de preservar al motor de su grupo electrógeno de graves averías.

- a) Sacar la varilla nivel de aceite. (foto 1)
- b) Comprobar que el nivel esté al máximo. (foto 2)
- c) Poner la varilla nivel de aceite en su posición.
- d) En caso de NIVEL BAJO efectuar el llenado, con el aceite recomendado, por el tapón colocado a tal efecto en la culata del motor.

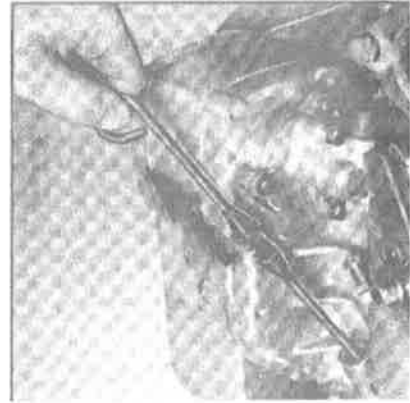
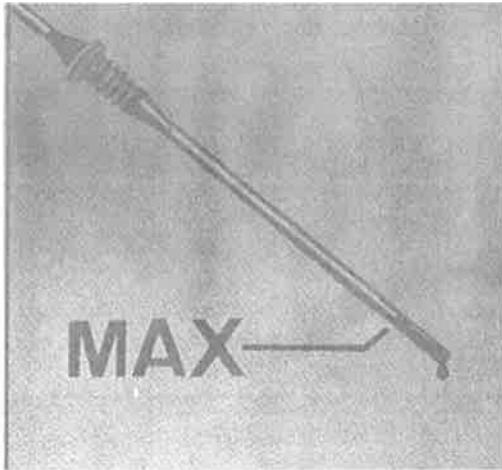


Foto 1 →



←Foto 2

COMBUSTIBLE RECOMENDADO

UTILIZAR, PREFERENTEMENTE, GASOIL DE AUTOMOCIÓN.



!! ATENCIÓN !!!

* El uso de combustible con alto contenido de agua ocasiona serios desperfectos en el equipo de inyección del motor, lo que repercute el correcto funcionamiento del grupo.

* No dejar penetrar suciedad ni agua en el depósito de combustible.

NOTA: LA GARANTÍA NO CUBRE LOS DAÑOS OCASIONADOS EN EL MOTOR POR EL USO DE UN COMBUSTIBLE INAPROPIADO.

UTILIZACIÓN

Una vez efectuada la puesta en marcha del motor, su grupo electrógeno GESAN se encuentra en disposición de facilitarle las prestaciones que le han hecho merecedor de su atenta confianza como usuario.

Sin embargo, permítanos, una vez más, recordarle las normas a tener en cuenta para un correcto funcionamiento del mismo y para su propia seguridad:



!! ATENCIÓN !!!

- * **No conectar** el grupo electrógeno a toma de red.
- * **No arrancar** el grupo sin haber comprobado que no hay nada conectado a las bases de salida.
- * **No modificar** el cableado del grupo.
- * **No colocar** el peso del escape encima del turbo del motor (motores con turbo).
- * **No modificar la velocidad del motor:** La frecuencia y la tensión de la corriente suministrada están directamente ligadas a la velocidad de rotación del motor. Esta regulación **SE EFECTUA EN FÁBRICA**.

LA MANIPULACIÓN DEL ACELERADOR DEL MOTOR CONLLEVA LA PÉRDIDA DE LA GARANTÍA.

- * **No alimentar** aparatos cuya tensión no se corresponde a la suministrada por el grupo.
- * **No se recomienda** la utilización de este grupo para aparatos eléctricos como televisores, cadenas hi-fi, microordenadores, etc.
- * **Si va a conectar una soldadora eléctrica**, consulte a nuestro Dpto. Técnico. Los picos de corriente **PUEDEN QUEMAR EL ALTERNADOR**. En caso de motosoldadoras no utilizar el grupo como soldadora y grupo electrógeno.
- * **Evitar las sobrecargas.** El grupo incorpora un disyuntor para su protección. Si se accionara dicho disyuntor, reduzca la carga antes de volver a arrancar la máquina. Para el correcto funcionamiento de su grupo, tenga en cuenta que:
 - La suma de la potencia de los aparatos conectados al mismo tiempo al grupo tiene que ser compatible con las características que se proporcionan al final de este manual.
 - Algunos aparatos (motores eléctricos, compresores, etc) absorben una potencia, en el arranque, mayor a su potencia nominal. Consultar en cada caso a su distribuidor.
 - No sobrepasar los valores de intensidad máxima indicadas para cada base de salida.

PUESTA EN SERVICIO

INSTALACIÓN

- a) Coloque la máquina sobre terreno sólido, nivelado y horizontal.
- b) Si la máquina va a funcionar a la intemperie, protéjala de la lluvia. Asegúrese de colocar el equipo donde la humedad y el polvo la afecten lo menos posible. Compruebe que el escape no está dirigido a las personas.
- c) Si la máquina va a funcionar en local cerrado, instale un tubo de diámetro suficiente para la evacuación de los gases de escape del motor a la atmósfera, donde no pueda poner en peligro a las personas.
Asegúrese de que el local está lo suficientemente ventilado para permitir el funcionamiento del motor.
- d) Deje espacio suficiente para la supervisión, revisión y mantenimiento. Recomendamos que este espacio no sea inferior a 1 metro alrededor de la máquina.

CONEXIÓN

Deberá abrirse el cuadro y conectarse el aparato a utilizar al bornero y se levantarán los magneto-térmicos.

También es posible conectar las bornas del grupo a un cuadro de distribución exterior, al cual se conectará el aparato a utilizar.

DURANTE EL FUNCIONAMIENTO

Asegurarse de que la potencia máxima a consumir se ajusta a la suministrada por el grupo, para no producir ninguna avería en el alternador.

Verificar el nivel de combustible, de vez en cuando, para evitar que se vacíe el circuito de combustible.



!! ATENCIÓN !!!

Para un motor de admisión atmosférica existe una pérdida de potencia media de un 1% por cada 300 m de altura sobre el nivel del mar. Esta pérdida afecta directamente al funcionamiento del grupo electrógeno, alterando la potencia eléctrica entregada.

Si el grupo va a funcionar a alturas superiores a 1500 m sobre el nivel del mar hay que tener en cuenta esta pérdida de potencia. CONSULTAR.

PUESTA EN MARCHA DEL GRUPO

GRUPOS CON PLACA GPM-2 ARRANQUE MANUAL

- 1) *Asegúrese de que la instalación a la que se va a conectar el grupo tiene toma de tierra.*
- 2) *Verificar el nivel de agua en el radiador y el nivel de aceite. Rellenar en caso necesario.*
- 3) *Verificar el nivel de combustible. Si el nivel es bajo la placa de control no dejará arrancar el grupo.*
- 4) *Comprobar que el interruptor de corte está desconectado (hacia abajo) y la llave de arranque de la placa de control del motor en la posición O.*
- 5) *Conectar el aparato al grupo electrógeno.*
- 6) *Proceder a conectar la batería a los terminales del grupo. Conectar primero el positivo y luego el negativo.*
- 7) *Girar la llave de control a la posición MAN. Comprobar que se quedan encendidos el piloto de fallo de carga de batería, el de baja presión de aceite y el starter.*
- 8) *Cuando el piloto starter se apague, pulsar el botón verde de arranque.*
- 9) *Una vez conectado comprobar que la lectura de los indicadores de frecuencia y tensión se adaptan a las especificaciones solicitadas. (por ejemplo, 51 Hz, 380V)*
- 10) *Una vez que todas las comprobaciones previas son correctas. Proceder a conectar el interruptor de corte. Es decir, subir hacia arriba.*

Cuando el grupo se solicita con arranque y parada por señal:

- 1) *Abrir el cuadro y conectar las bornas 1 y 2 a la señal que el cliente quiera establecer.*
- 2) *Seguir los mismos pasos descritos anteriormente, exceptuando el paso 7 donde la llave debe de conectarse en posición automática.*

Cuando el grupo sea insonorizado incorporará un interruptor de protección diferencial.

- 1) *Se procederá siguiendo los diez pasos descritos anteriormente y en el paso 3 se verificará que dicho diferencial esta metido hacia dentro antes de comprobar que los interruptores de corte están hacia abajo.*

PARADA DEL MOTOR

Manualmente:

Pasar el selector de llave a la posición "0". Es importante dejar la llave en esta posición de lo contrario podría desconectar la batería.

Automáticamente:

Al abrir el puente entre las bornas 1 y 2 se desconecta primero el contactor de generador y el motor para un minuto después.

GRUPOS CON PLACA GECO ARRANQUE AUTOMÁTICO

Estos grupos llevan un cuadro de interconexión que va en el grupo electrógeno y un cuadro eléctrico que puede ir, según se desee, en el grupo electrógeno o no. Por otra parte pueden funcionar a su vez en automático o manual.

- 1) *Verificar que el conmutador de la placa esta en OFF.*
- 2) *Mediante el esquema suministrado de fabrica hay que conectar la caja de interconexión con el cuadro eléctrico, incluida la instalación de maniobra y fuerza.*
- 3) *Verificar que el interruptor de corte esta hacia abajo.*
- 4) *Verificar el nivel de agua en el radiador y el nivel de aceite. Rellenar en caso necesario.*
- 5) *Verificar el nivel de combustible.*
- 6) *Conectar la batería, conectando primero el positivo y luego el negativo.*
- 7) *Alimentar el circuito de red y verificar que el indicador de tensión esta iluminado.*
- 8) *Enclavar el interruptor automático o guarda motor (Subir palancas hacia arriba).*
- 9) *Situar el selector de la placa en la posición deseada.*

PARADA DEL MOTOR

Manualmente:

Pulsar el pulsador STOP de la placa.

Automáticamente:

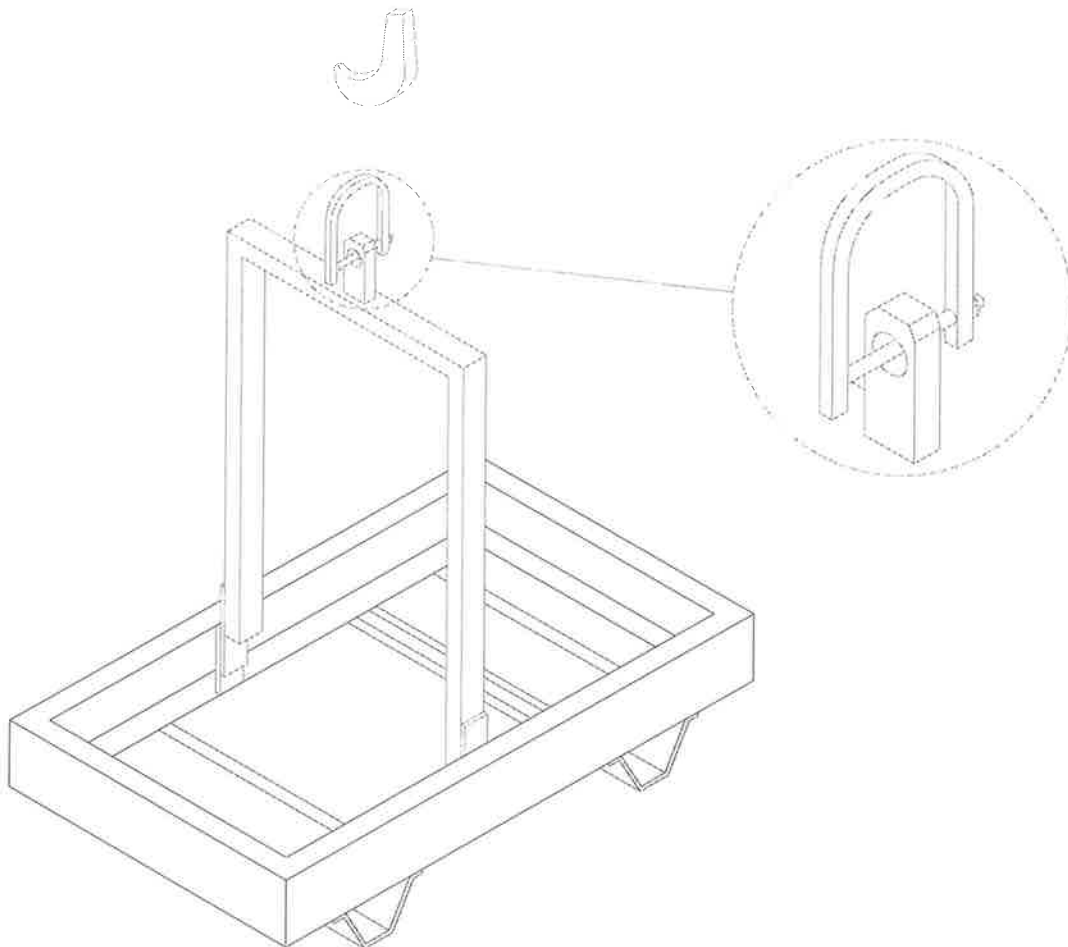
Al abrir el puente entre las bornas 9 y 10 se desconecta primero el contactor de generador y el motor para un minuto después.

MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO

MANIPULACIÓN

Su grupo electrógeno está provisto de una **PÉRTIGA DE ELEVACIÓN** (excepto en los modelos fijos sin capot) para cualquier manipulación del mismo que pueda presentarse.

Le recomendamos utilice esta pértiga para mover el grupo en cualquier circunstancia, de acuerdo con la ilustración:



TRANSPORTE



!! ATENCIÓN !!!

Antes de transportar el grupo asegúrese que la batería está desconectada. En el transporte el grupo no deberá llevar combustible.

ALMACENAMIENTO PROLONGADO

Cuando su grupo permanezca sin ser utilizado durante un periodo prolongado rogamos tenga en cuenta, por el bien de su máquina, las siguientes normas:

- a) Efectúe el almacenamiento en lugar no excesivamente húmedo ni polvoriento.*
- b) Si el grupo no va a ser utilizado durante más de seis meses retire el aceite del motor, así como el filtro de aceite. Cuando el grupo vaya a ser utilizado de nuevo, vuelva a poner aceite.*
- c) Saque los inyectores y vierta una pequeña cantidad de aceite en los cilindros a través de los orificios de aquellos*
- d). Gire el motor manualmente, si es posible, para que el aceite se reparta uniformemente*
- e) Desconecte las baterías.*

De esta forma su grupo quedará listo para un nuevo arranque cuando desee utilizarlo.

MANTENIMIENTO

Tanto la vida como las prestaciones de su grupo electrógeno GESAN dependen del seguimiento de un buen programa de mantenimiento. Es imprescindible, por tanto, para asegurar una mayor duración de su grupo, que respete el Programa que le facilitamos y consulte a su vez los manuales del motor y alternador.



|| ATENCIÓN !!!

* El motor y el tubo de escape alcanzan temperaturas suficientes para provocar quemaduras y prender materiales inflamables si estos se encuentran próximos a ellos. Dejar enfriar el motor durante 15 minutos antes de todo mantenimiento.

* El uso de piezas NO ORIGINALES o equivalentes puede provocar daños en su grupo electrógeno.

1. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Verificaciones diarias.

Con el fin de prevenir problemas y accidentes es importante mantener la máquina en óptimas condiciones antes de poner en marcha el grupo.

NOTA: Estas verificaciones deben realizarse con la máquina parada.

1.- Verificar partes que han tenido problemas en anteriores operaciones.

2.- Verificaciones en la máquina:

- 2.1- Perdidas de agua o aceite.
- 2.2- Nivel de aceite del motor y su estado.
- 2.3- Cantidad de combustible.
- 2.4- Cantidad de refrigerante.
- 2.5- Polvo en la tapa del filtro de aire.
- 2.6- Partes rotas y falta de pernos y tuercas.

3.- Verificaciones al insertar la llave de encendido:

3.1- Funcionamiento correcto de medidores y leds indicadores; estas partes no deben estar manchadas.

3.2- Funcionamiento correcto de lámparas fluorescentes.

4.- Verificaciones al encender el grupo:

- 4.1- Color de los humos de escape.
- 4.2- Ruido extraño del motor.

Verificaciones periódicas.

Tiempo	Realizar...
Cada 50 horas	Verificar la tubería del combustible y las abrazaderas.
Cada 100 horas	Sustituir el filtro de aire. Limpiar el filtro decantador. Verificar el nivel de agua de la batería. Verificar el ajuste de la correa del ventilador.
Cada 200 horas	Verificar los manguitos del radiador y las abrazaderas.
Cada 300 horas	Cambiar el cartucho del filtro de aceite.
Cada 400 horas	Cambiar el cartucho del filtro de combustible.
Cada 500 horas	Limpiar el agua del radiador interior. Cambiar la correa del ventilador.
Cada 1 o 2 meses	Rellenar la batería con agua destilada.
Cada año o cada 6 limpiezas del filtro de aceite	Cambiar el elemento filtrante.
Cada 800 horas	Hacer reglaje de las válvulas.
Cada 2 años	Cambiar el refrigerante del radiador. Reemplazar los manguitos del radiador y las abrazaderas. Reemplazar la tubería del combustible y las abrazaderas.

2. MANTENIMIENTO ESPECÍFICO PARA GRUPOS AUTOMÁTICOS

Además de las normas básicas de mantenimiento que incorpora el manual del motor, se deben de realizar las siguientes operaciones:

1.- Cada 2 semanas se pondrá en marcha el grupo eléctrico durante un periodo de 15 minutos. Durante dicho periodo se verificará el correcto funcionamiento del voltaje y frecuencia así como de las diferentes partes del motor (el voltímetro de batería deberá indicar entre 12.5 y 14 voltios o entre 25 y 27 voltios según el motor).

Para efectuar el arranque tenemos dos opciones:

- a) **ARRANQUE MANUAL.** Para ello utilizaremos el selector de la unidad de control del grupo tal como se indica en el manual de instrucciones. La parada se realiza también manualmente.
- b) **ARRANQUE AUTOMÁTICO.** Al producir un corte de corriente el grupo tendrá que arrancar, suministrando corriente eléctrica a través del contactor de grupo. La unidad de control detecta la corriente y si esta tiene los parámetros necesarios, se provoca el proceso de conmutación y posterior parada.

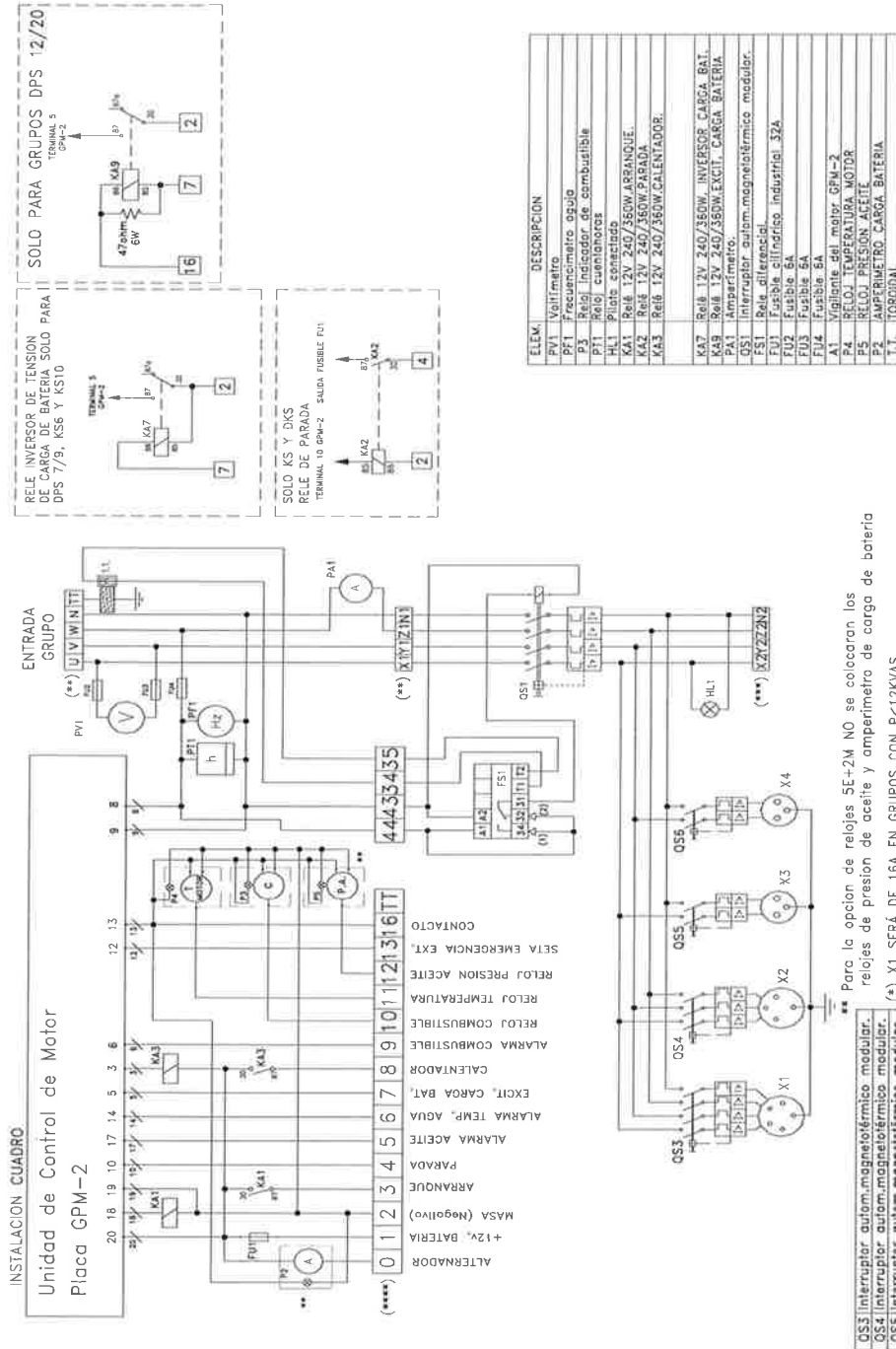
Antes de la puesta en marcha es necesario revisar los niveles de aceite y de agua, en el caso de motores refrigerados por agua.

2.- Cada mes se revisará el nivel de agua de la batería. (Si es necesario añadir hay que evitar llenar hasta arriba.) Comprobar también el voltímetro de la batería.

3.- Cada 12 meses se deberá cambiar el aceite del carter, así como los filtros de aceite y combustible. Se debe revisar también los circuitos de gasoil.

ESQUEMAS ELÉCTRICOS

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS ≤ 20 KVA MANUAL.



** Para conexión de bobina de mínima utilizar conexión 2
 ** Para conexión de bobina de emisión utilizar conexión 1

** Para la opción de relojes 5E+2M NO se colocaran los relojes de presión de aceite y amperímetro de carga de batería

(*) X1 SERÁ DE 16A EN GRUPOS CON P<12KVAS

(**) Bomas U,V,W,N y X1,Y1,Z1,N1 Sección 10mm2

(***) Borna T1 Tierra Sección 6mm2

(****) Bomas X2,Y2,Z2,N2 Sección 4mm2.

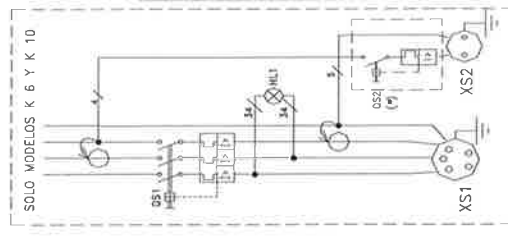
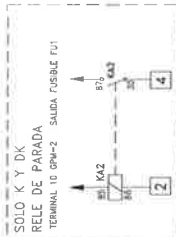
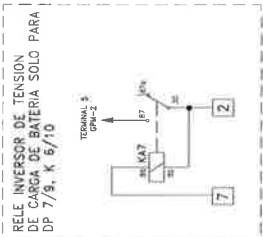
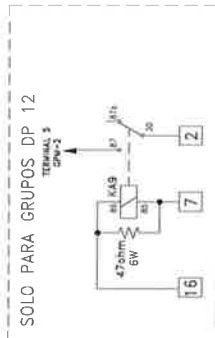
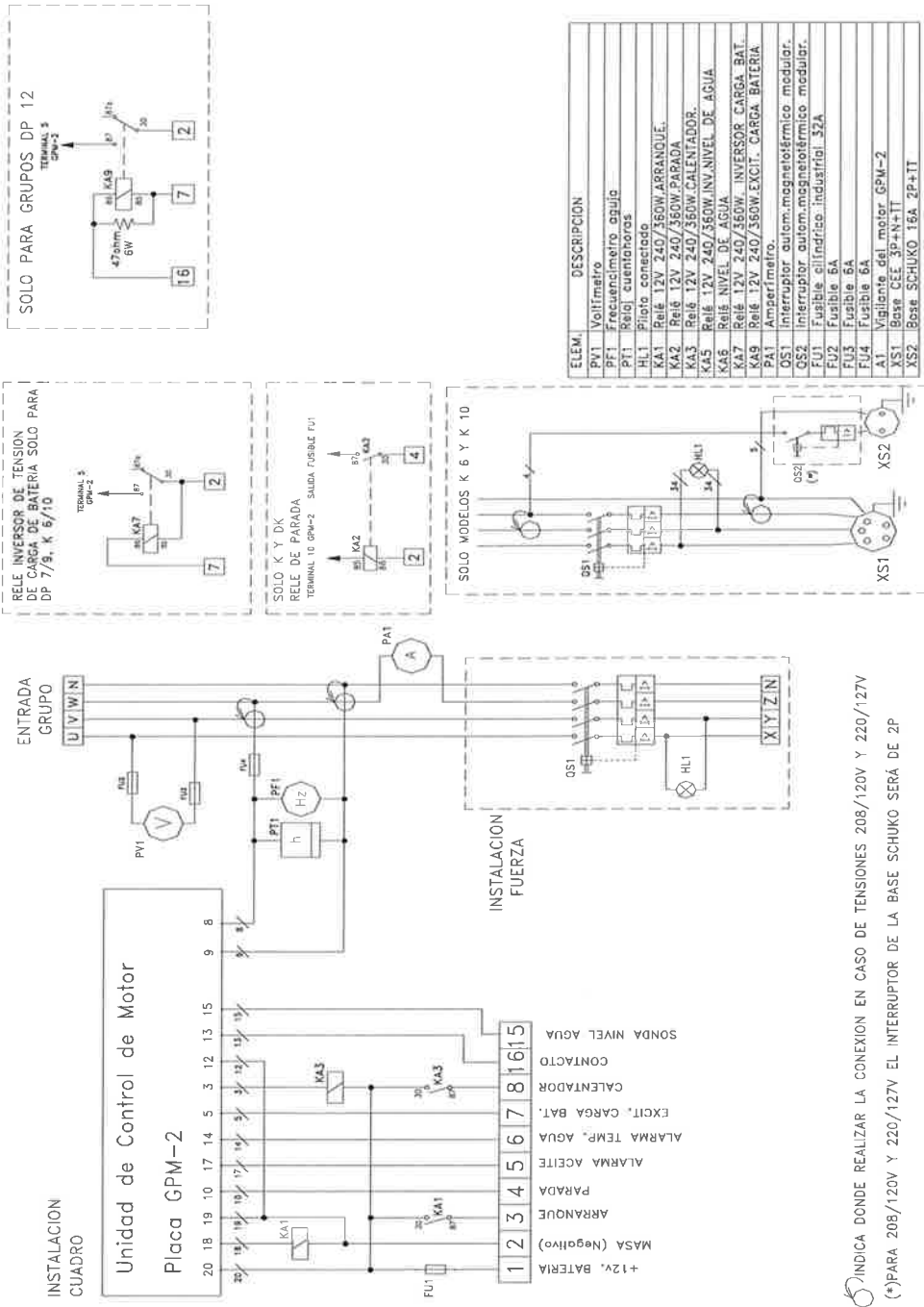
(*****) Bomas N°: 3,-16 Sección 4mm2.

(*****) Bomas N°: 0 y 2 Sección 10mm2.

- OS3 Interruptor autom. magneto térmico modular.
- OS4 Interruptor autom. magneto térmico modular.
- OS5 Interruptor autom. magneto térmico modular.
- OS6 Interruptor autom. magneto térmico modular.
- X1 Base CEE 32A 3P+N+TT (*)
- X2 Base CEE 16A 3P+TT
- X3 Base CEE 16A 2P+TT
- X4 Base SCHUKO 16A 2P+TT

ESQUEMA Nº 2353

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP < 20 KVA MANUAL.

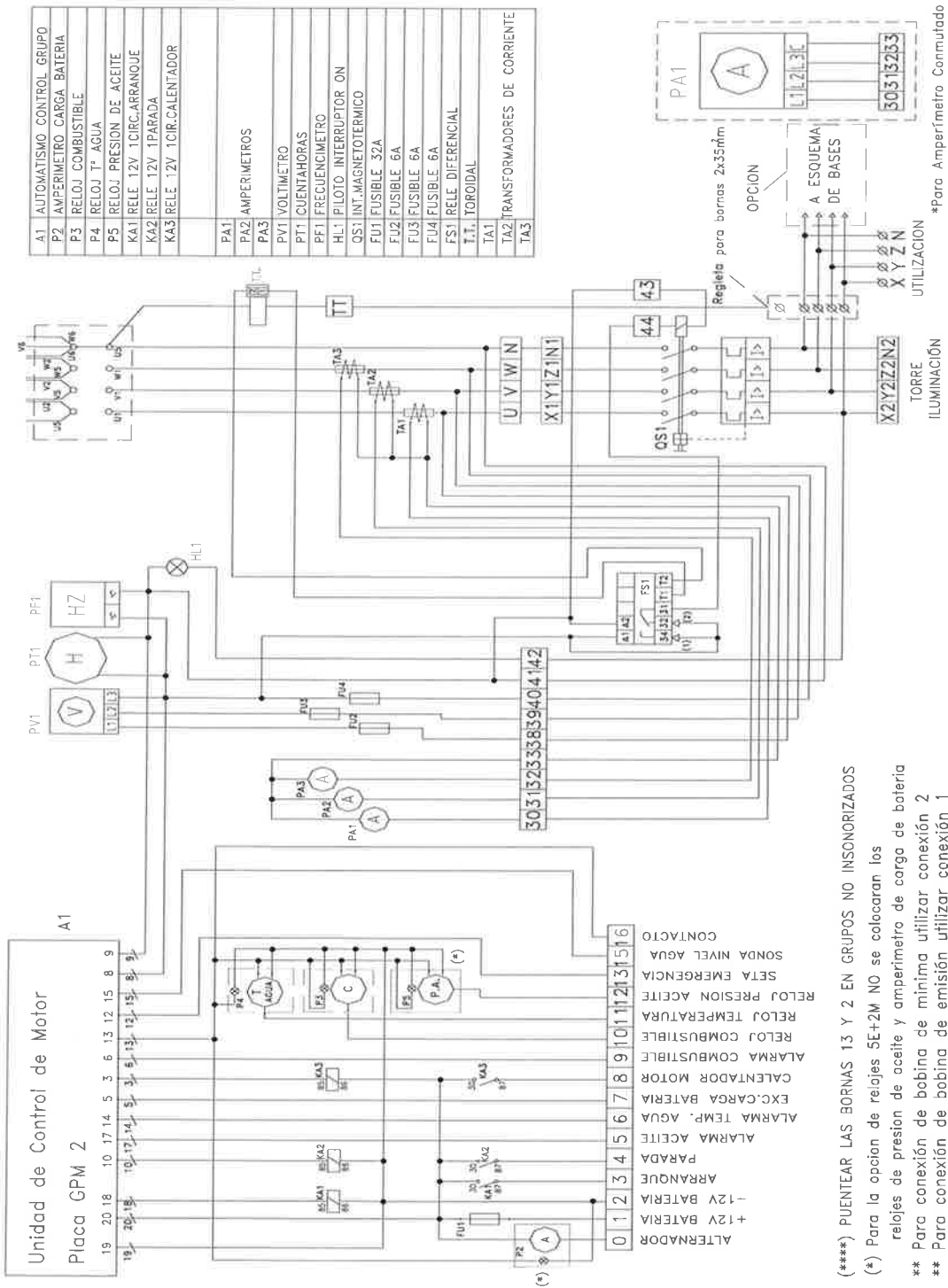


ELEM.	DESCRIPCION
PV1	Voltmetro
SF1	Frecuencimetro aguja
PT1	Reloj cuantificadores
HL1	Piloto conectado
KA1	Relé 12V 240/360W.ARRANQUE.
KA2	Relé 12V 240/360W.PARADA
KA3	Relé 12V 240/360W.CALENTADOR.
KA5	Relé 12V 240/360W.INV.NIVEL DE AGUA
KA6	Relé NIVEL DE AGUA
KA7	Relé 12V 240/360W. INVERSOR CARGA BAT.
KA9	Relé 12V 240/360W. EXCIT. CARGA BATERIA.
PA1	Amperímetro.
OS1	Interrupor autom.magneto térmico modular.
OS2	Interrupor autom.magneto térmico modular.
FU1	Fusible cilíndrico industrial 32A
FU2	Fusible 6A
FU3	Fusible 6A
FU4	Fusible 6A
AT	Vigilante del motor GPM-2
XS1	Base CEE 3P+N+TT
XS2	Base SCHUKO 16A 2P+TT

ESQUEMA Nº 1645

INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V
 (*) PARA 208/120V Y 220/127V EL INTERRUPTOR DE LA BASE SCHUKO SERÁ DE 2P

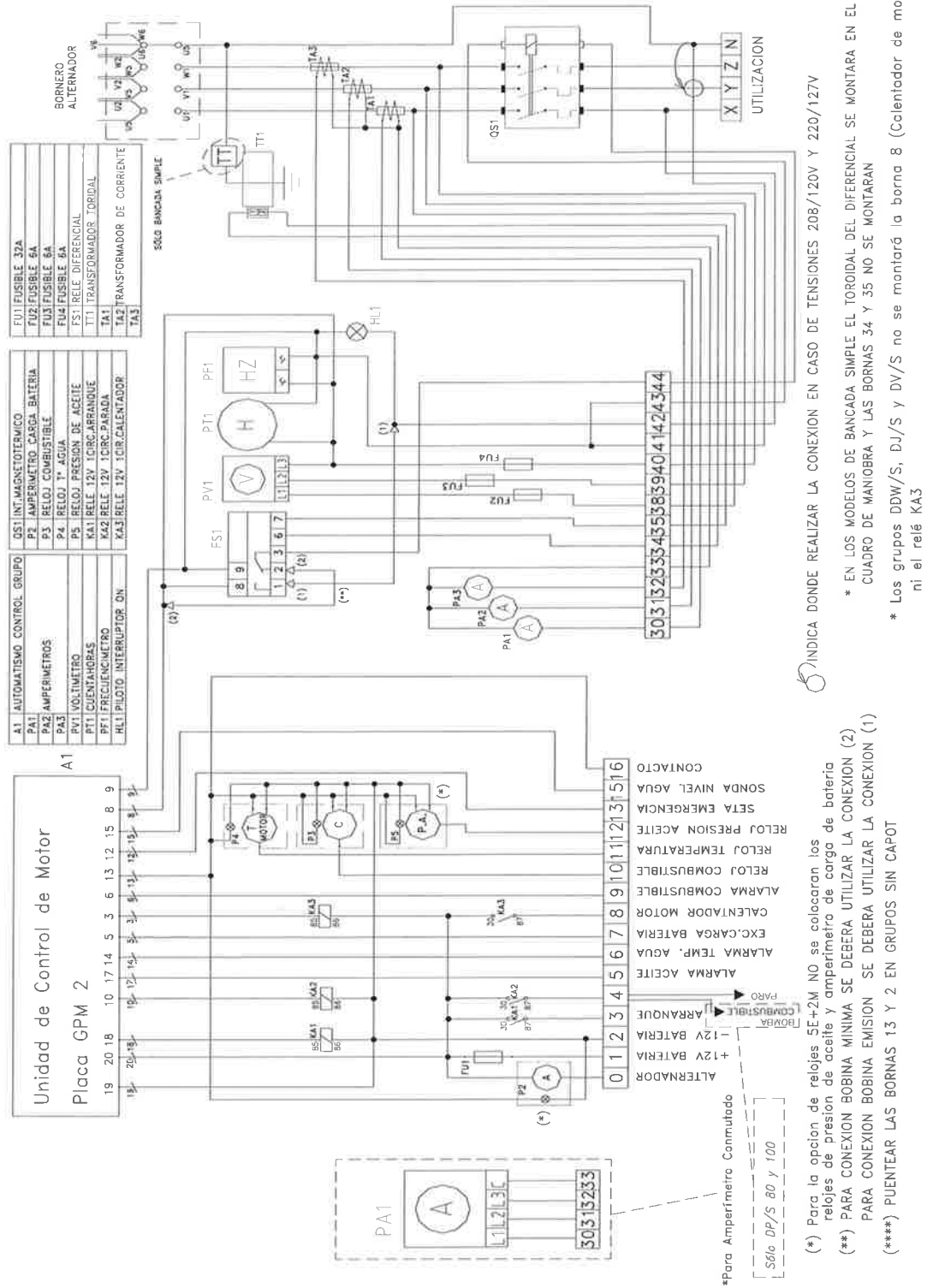
ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS 27, DPS 45.



(****) PUENTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS NO INSONORIZADOS
 (*) Para la opcion de relajes 5E+2M NO se colocaran los relojes de presion de aceite y amperimetro de carga de bateria
 ** Para conexión de bobina de mínima utilizar conexión 2
 ** Para conexión de bobina de emisión utilizar conexión 1

ESQUEMA N° 2379

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 63, DP/S 75, DP/S 100 Y DP/S 140 MANUAL.



(*) INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V

(*) Para la opción de relojes 5E+2M NO se colocaran los relojes de presión de aceite y amperímetro de carga de batería

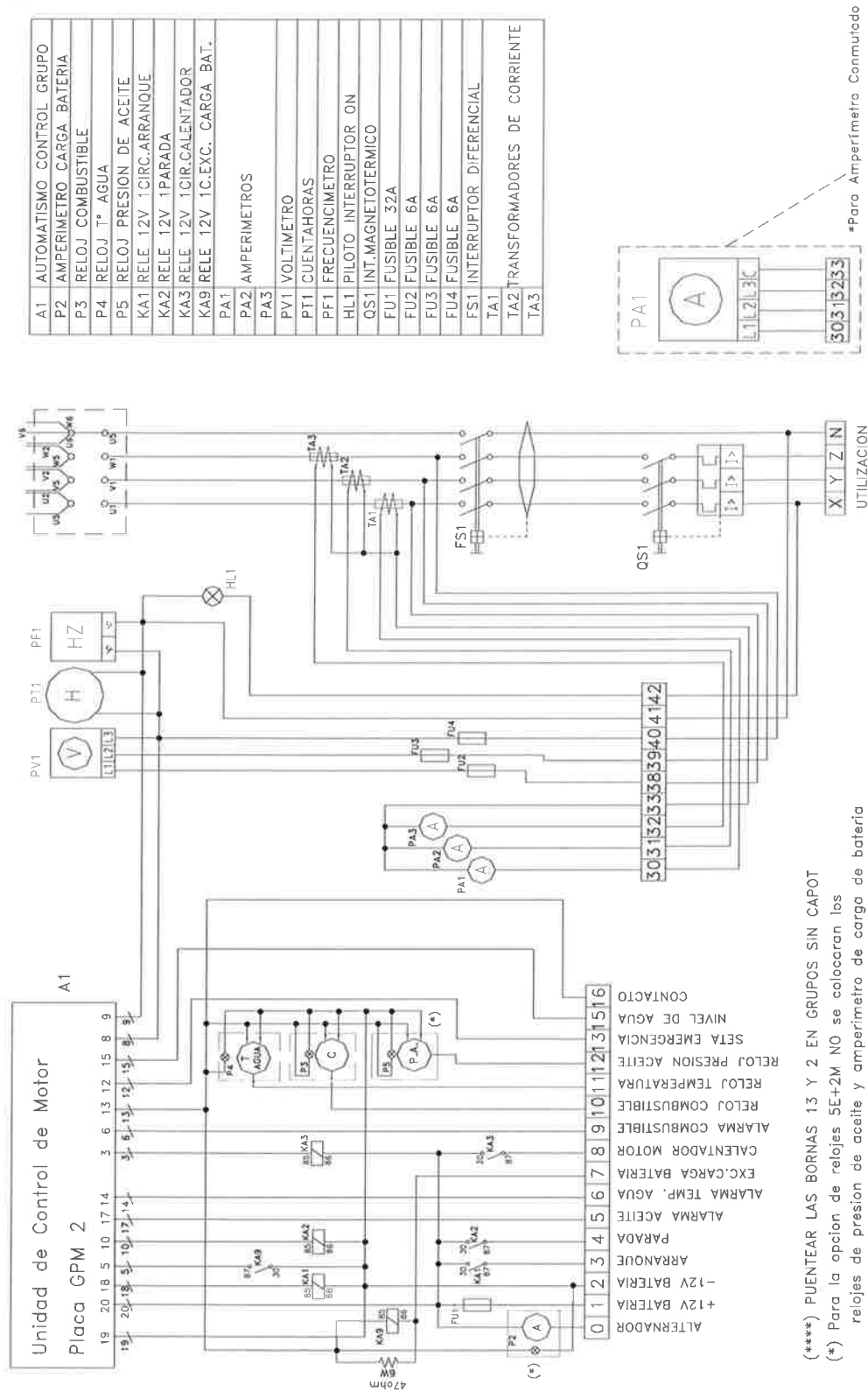
(**) PARA CONEXION BOBINA MINIMA SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (2)

PARA CONEXION BOBINA EMISION SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (1)

(****) PUENTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS SIN CAPOT

* Los grupos DDW/S, DJ/S y DV/S no se montará la borna 8 (Calentador de motor), ni el relé KA3

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS 20 ≤ DP ≤ 45 MANUAL.



A1	AUTOMATISMO CONTROL GRUPO
P2	AMPERIMETRO CARGA BATERIA
P3	RELOJ COMBUSTIBLE
P4	RELOJ Tª AGUA
P5	RELOJ PRESION DE ACEITE
KA1	RELE 12V 1CIRC.ARRANQUE
KA2	RELE 12V 1PARADA
KA3	RELE 12V 1CIRC.CALENTADOR
KA9	RELE 12V 1C.EXC. CARGA BAT.
PA1	AMPERIMETROS
PA2	AMPERIMETROS
PA3	AMPERIMETROS
PV1	VOLTIMETRO
PT1	CUENTAHORAS
PF1	FRECUENCIOMETRO
HL1	PILOTO INTERRUPTOR ON
OS1	INT.MAGNETOTERMICO
FU1	FUSIBLE 32A
FU2	FUSIBLE 6A
FU3	FUSIBLE 6A
FU4	FUSIBLE 6A
FS1	INTERRUPTOR DIFERENCIAL
TA1	TRANSFORMADORES DE CORRIENTE
TA2	TRANSFORMADORES DE CORRIENTE
TA3	TRANSFORMADORES DE CORRIENTE

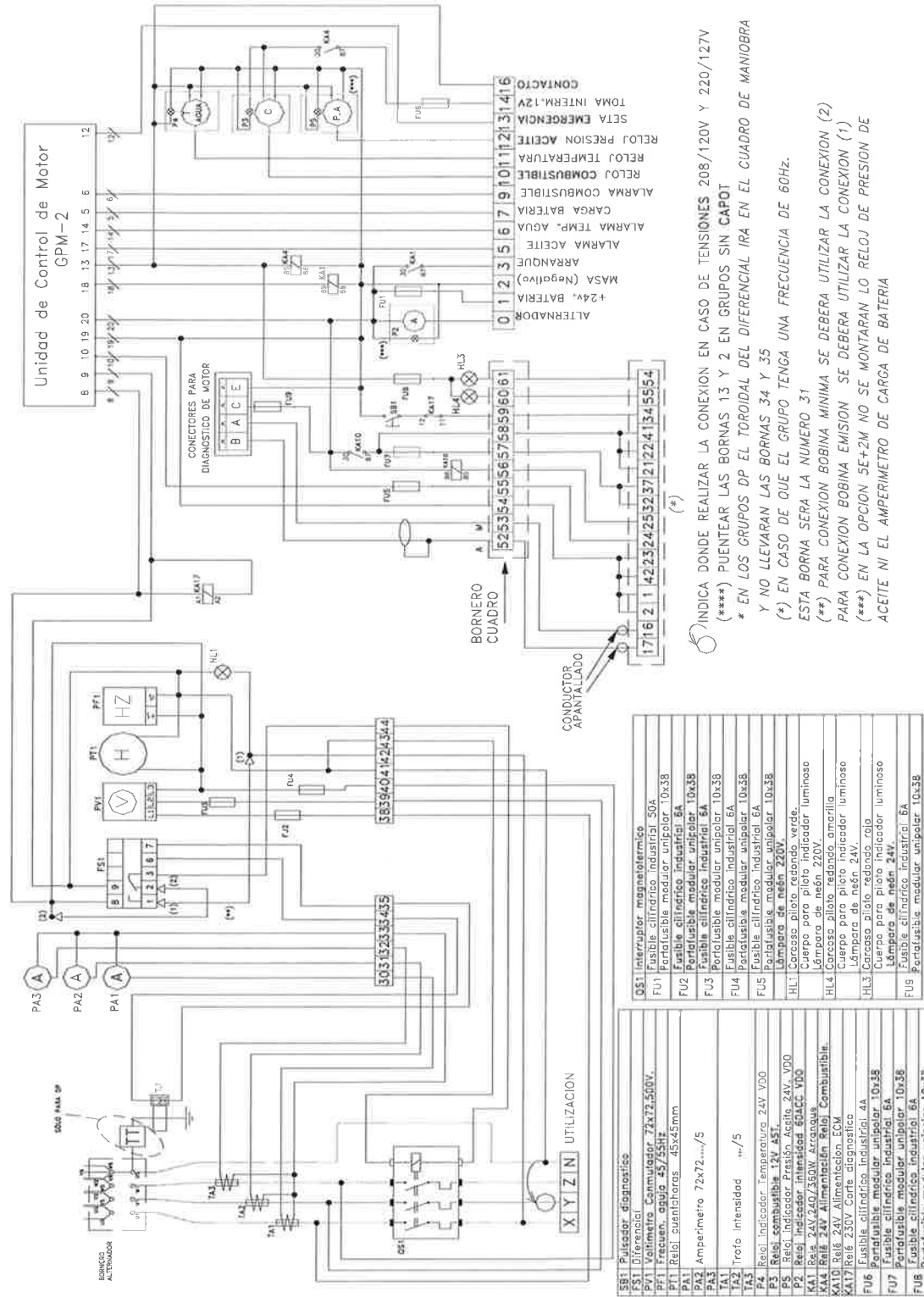
(*****) PUENTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS SIN CAPOT

(*) Para la opcion de relojes 5E+2M NO se colocaran los

relojes de presión de aceite y amperímetro de carga de batería
 ** Relé exc. carga batería (KA9) y resistencia sólo para DP 20,
 en resto de modelos la borna 7 irá al terminal 5 de la GPM2.

ESQUEMA Nº 2186

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 200, DP/S 230 Y DP/S 250 MANUAL.

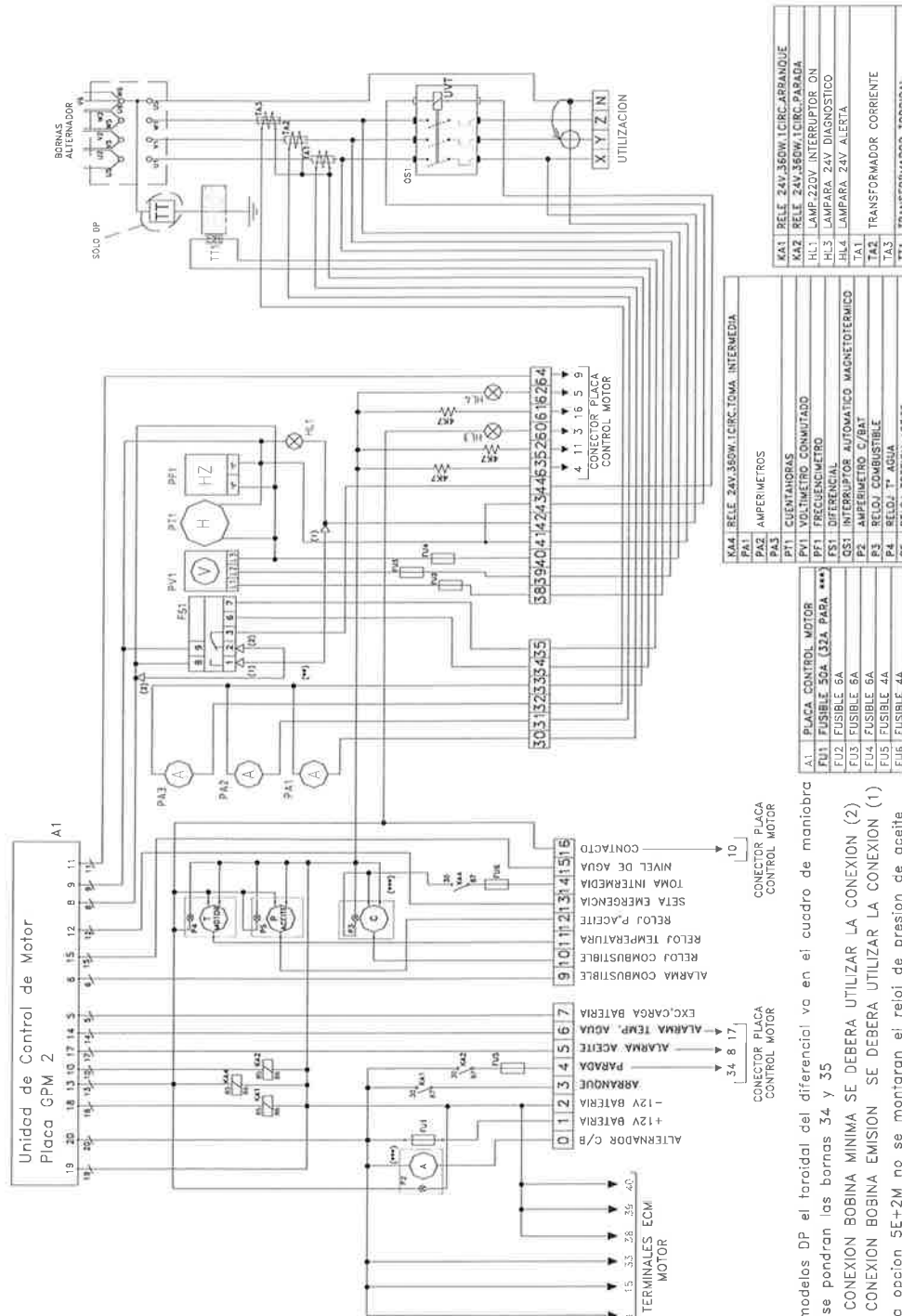


INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V
 (****) PUNTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS SIN CAPOT
 * EN LOS GRUPOS DP EL TOROIDAL DEL DIFERENCIAL IRA EN EL CUADRO DE MANIOBRA Y NO LLEVARAN LAS BORNAS 34 Y 35
 (*) EN CASO DE QUE EL GRUPO TENGA UNA FRECUENCIA DE 60Hz.
 ESTA BORNA SERA LA NUMERO 31
 (**) PARA CONEXION BOBINA MINIMA SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (2)
 PARA CONEXION BOBINA EMISION SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (1)
 (***) EN LA OPCION 5E+2M NO SE MONTARAN LO RELOJ DE PRESION DE ACEITE NI EL AMPERIMETRO DE CARGA DE BATERIA

S81	Pulsador diagnóstico
S1	Diferencial
S2	Relé combustible 12V 45T
S3	Relé combustible 24V V00
S4	Relé combustible 24V V00
S5	Relé indicador Presión Aceite 24V V00
S6	Relé indicador Intensidad 0ACC-V00
K1	Relé 24V 240/350W Arcoavis
K2	Relé 24V 240/350W Arcoavis
K10	Relé 24V Alimentación ECU
K17	Relé 230V Alimentación ECU
F6	Fusible cilíndrico industrial 6A
F7	Fusible cilíndrico industrial 6A
F8	Fusible cilíndrico industrial 6A
F9	Fusible cilíndrico industrial 6A
F10	Fusible cilíndrico industrial 6A
F11	Fusible cilíndrico industrial 6A
F12	Fusible cilíndrico industrial 6A
F13	Fusible cilíndrico industrial 6A
F14	Fusible cilíndrico industrial 6A
F15	Fusible cilíndrico industrial 6A
F16	Fusible cilíndrico industrial 6A
F17	Fusible cilíndrico industrial 6A
F18	Fusible cilíndrico industrial 6A
F19	Fusible cilíndrico industrial 6A
F20	Fusible cilíndrico industrial 6A
F21	Fusible cilíndrico industrial 6A
F22	Fusible cilíndrico industrial 6A
F23	Fusible cilíndrico industrial 6A
F24	Fusible cilíndrico industrial 6A
F25	Fusible cilíndrico industrial 6A
F26	Fusible cilíndrico industrial 6A
F27	Fusible cilíndrico industrial 6A
F28	Fusible cilíndrico industrial 6A
F29	Fusible cilíndrico industrial 6A
F30	Fusible cilíndrico industrial 6A
F31	Fusible cilíndrico industrial 6A
F32	Fusible cilíndrico industrial 6A
F33	Fusible cilíndrico industrial 6A
F34	Fusible cilíndrico industrial 6A
F35	Fusible cilíndrico industrial 6A
F36	Fusible cilíndrico industrial 6A
F37	Fusible cilíndrico industrial 6A
F38	Fusible cilíndrico industrial 6A
F39	Fusible cilíndrico industrial 6A
F40	Fusible cilíndrico industrial 6A
F41	Fusible cilíndrico industrial 6A
F42	Fusible cilíndrico industrial 6A
F43	Fusible cilíndrico industrial 6A
F44	Fusible cilíndrico industrial 6A
F45	Fusible cilíndrico industrial 6A
F46	Fusible cilíndrico industrial 6A
F47	Fusible cilíndrico industrial 6A
F48	Fusible cilíndrico industrial 6A
F49	Fusible cilíndrico industrial 6A
F50	Fusible cilíndrico industrial 6A
F51	Fusible cilíndrico industrial 6A
F52	Fusible cilíndrico industrial 6A
F53	Fusible cilíndrico industrial 6A
F54	Fusible cilíndrico industrial 6A
F55	Fusible cilíndrico industrial 6A
F56	Fusible cilíndrico industrial 6A
F57	Fusible cilíndrico industrial 6A
F58	Fusible cilíndrico industrial 6A
F59	Fusible cilíndrico industrial 6A
F60	Fusible cilíndrico industrial 6A
F61	Fusible cilíndrico industrial 6A
F62	Fusible cilíndrico industrial 6A
F63	Fusible cilíndrico industrial 6A
F64	Fusible cilíndrico industrial 6A
F65	Fusible cilíndrico industrial 6A
F66	Fusible cilíndrico industrial 6A
F67	Fusible cilíndrico industrial 6A
F68	Fusible cilíndrico industrial 6A
F69	Fusible cilíndrico industrial 6A
F70	Fusible cilíndrico industrial 6A
F71	Fusible cilíndrico industrial 6A
F72	Fusible cilíndrico industrial 6A
F73	Fusible cilíndrico industrial 6A
F74	Fusible cilíndrico industrial 6A
F75	Fusible cilíndrico industrial 6A
F76	Fusible cilíndrico industrial 6A
F77	Fusible cilíndrico industrial 6A
F78	Fusible cilíndrico industrial 6A
F79	Fusible cilíndrico industrial 6A
F80	Fusible cilíndrico industrial 6A
F81	Fusible cilíndrico industrial 6A
F82	Fusible cilíndrico industrial 6A
F83	Fusible cilíndrico industrial 6A
F84	Fusible cilíndrico industrial 6A
F85	Fusible cilíndrico industrial 6A
F86	Fusible cilíndrico industrial 6A
F87	Fusible cilíndrico industrial 6A
F88	Fusible cilíndrico industrial 6A
F89	Fusible cilíndrico industrial 6A
F90	Fusible cilíndrico industrial 6A
F91	Fusible cilíndrico industrial 6A
F92	Fusible cilíndrico industrial 6A
F93	Fusible cilíndrico industrial 6A
F94	Fusible cilíndrico industrial 6A
F95	Fusible cilíndrico industrial 6A
F96	Fusible cilíndrico industrial 6A
F97	Fusible cilíndrico industrial 6A
F98	Fusible cilíndrico industrial 6A
F99	Fusible cilíndrico industrial 6A
F100	Fusible cilíndrico industrial 6A

ESQUEMA Nº 1920

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 300, DP/S 350, DP/S 400, DP/S 450 Y DP/S 500 MANUAL.



KA4	RELE 24V.350W.1CIRC.TOMA INTERMEDIA
KA1	RELE 24V.350W.1CIRC.ARRANQUE
PA2	AMPERIMETROS
PA3	AMPERIMETROS
PV1	CUENTAHORAS
PV2	VOLTIMETRO
HZ	FRECUENCIEMETRO
FS1	DIFERENCIAL
OS1	INTERRUPTOR AUTOMATICO MAGNETOTERMICO
F2	AMPERIMETRO C/BAT
F3	RELOJ COMBUSTIBLE
F4	RELOJ T° AGUA
F5	RELOJ PRESION ACEITE
F6	FUSIBLE 4A

A1	PLACA CONTROL MOTOR
FU1	FUSIBLE 50A (32A PARA **)
FU2	FUSIBLE 6A
FU3	FUSIBLE 6A
FU4	FUSIBLE 6A
FU5	FUSIBLE 4A
FU6	FUSIBLE 4A

0	ALTERNADOR C/B
1	+12V BATERIA
2	-12V BATERIA
3	ARRANQUE
4	PARADA
5	ALARMA ACEITE
6	ALARMA TEMP. AGUA
7	EXCARGA BATERIA
8	ALARMA ACEITE
9	ALARMA COMBUSTIBLE
10	RELOJ COMBUSTIBLE
11	RELOJ TEMP. AGUA
12	RELOJ PRESION ACEITE
13	ALARMA COMBUSTIBLE
14	ALARMA TEMP. AGUA
15	RELOJ PRESION ACEITE
16	ALARMA COMBUSTIBLE
17	ALARMA TEMP. AGUA
18	RELOJ PRESION ACEITE
19	ALARMA COMBUSTIBLE
20	ALARMA TEMP. AGUA
21	RELOJ PRESION ACEITE
22	ALARMA COMBUSTIBLE
23	ALARMA TEMP. AGUA
24	RELOJ PRESION ACEITE
25	ALARMA COMBUSTIBLE
26	ALARMA TEMP. AGUA
27	RELOJ PRESION ACEITE
28	ALARMA COMBUSTIBLE
29	ALARMA TEMP. AGUA
30	RELOJ PRESION ACEITE
31	ALARMA COMBUSTIBLE
32	ALARMA TEMP. AGUA
33	RELOJ PRESION ACEITE
34	ALARMA COMBUSTIBLE
35	ALARMA TEMP. AGUA
36	RELOJ PRESION ACEITE
37	ALARMA COMBUSTIBLE
38	ALARMA TEMP. AGUA
39	RELOJ PRESION ACEITE
40	ALARMA COMBUSTIBLE

* En los modelos DP el tarjador del diferencial va en el cuadro de maniobra y no se pondran las bornas 34 y 35

(**) PARA CONEXION BOBINA MINIMA SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (2)

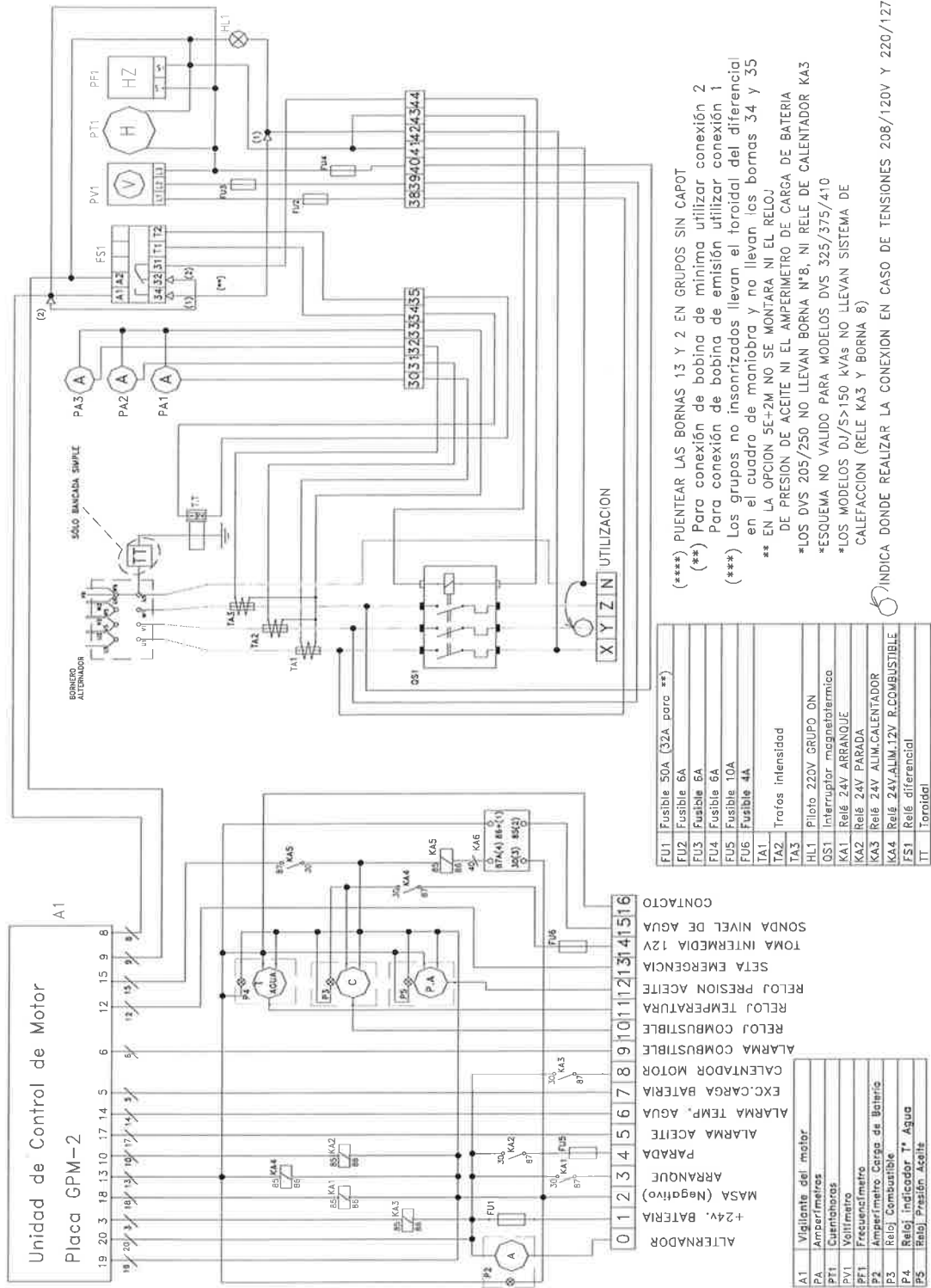
PARA CONEXION BOBINA EMISION SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (1)

(***) En la opcion 5E+2M no se montaran el reloj de presion de aceite ni el amperimetro de carga de bateria

INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V

ESQUEMA N° 1973

ESQUEMA ELÉCTRICO MODELOS DP/S 630, DP/S 730 Y DP/S 800 MANUAL.



(****) PUENTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS SIN CAPOT
 (***) Para conexión de bobina de mínima utilizar conexión 2
 Para conexión de bobina de emisión utilizar conexión 1
 (****) Los grupos no insonorizados llevan el toroidal del diferencial en el cuadro de maniobra y no llevan los bornas 34 y 35
 ** EN LA OPCIÓN 5E-2M NO SE MONTARA NI EL RELOJ DE PRESION DE ACEITE NI EL AMPERIMETRO DE CARGA DE BATERIA
 *LOS DVS 205/250 NO LLEVAN BORNA N°8, NI RELE DE CALENTADOR KA3
 *ESQUEMA NO VALIDO PARA MODELOS DVS 325/375/410
 *LOS MODELOS DJ/S>150 KVA NO LLEVAN SISTEMA DE CALEFACCION (RELE KA3 Y BORNA 8)

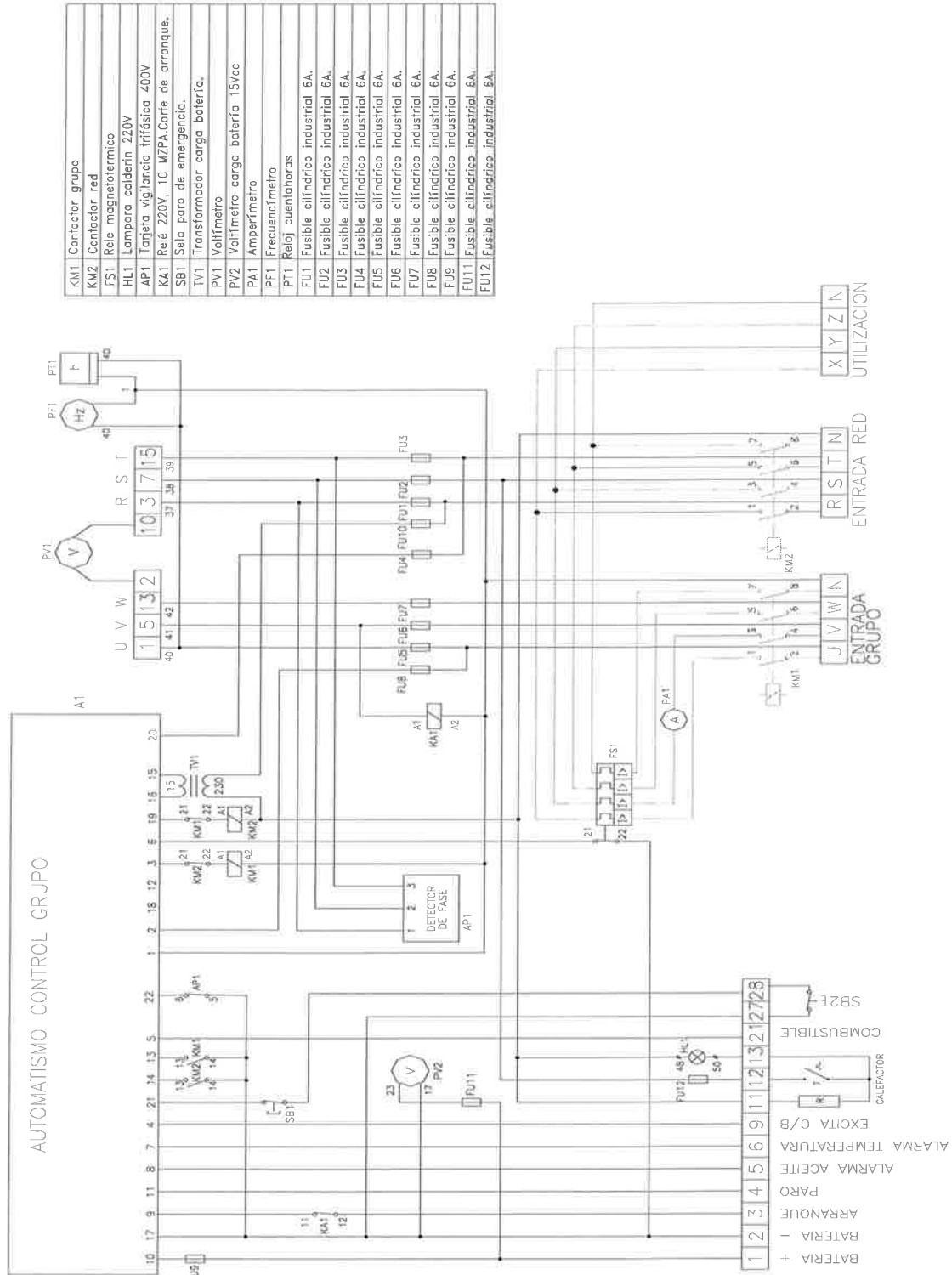
INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V

FU1	Fusible 50A (32A para **)
FU2	Fusible 6A
FU3	Fusible 6A
FU4	Fusible 6A
FU5	Fusible 10A
FU6	Fusible 4A
TA1	Trafos intensidad
TA2	
TA3	
HL1	Piloto 220V GRUPO ON
OS1	Interruptor magnetotermico
KA1	Relé 24V -ARRANQUE
KA2	Relé 24V -PARADA
KA3	Relé 24V ALIM.-CALENTADOR
KA4	Relé 24V ALIM.12V R.COMBUSTIBLE
FS1	Relé diferencial
TT	Toroidal

A1	Vigilante del motor
PA	Amperímetros
PF1	Cuñahierros
PV1	Voltmetro
PF1	Frecuencímetro
P2	Amperímetro Carga de Batería
P3	Reloj Combustible
P4	Reloj Indicador T° Agua
P5	Reloj Presión Aceite
CONTACTO	
0	ALTERNADOR
1	+24V. BATERIA
2	MASA (Negativo)
3	ARRANQUE
4	PARADA
5	ALARMA ACEITE
6	ALARMA TEMP. AGUA
7	EXC.CARGA BATERIA
8	CALENTADOR MOTOR
9	ALARMA COMBUSTIBLE
10	RELOJ COMBUSTIBLE
11	RELOJ TEMPERATURA
12	RELOJ PRESION ACEITE
13	SETA EMERGENCIA
14	TOMA INTERMEDIA 12V
15	SONDA NIVEL DE AGUA
16	CONTACTO

ESQUEMA Nº 2120

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP ≤ 40 KVA AUTOMÁTICO.

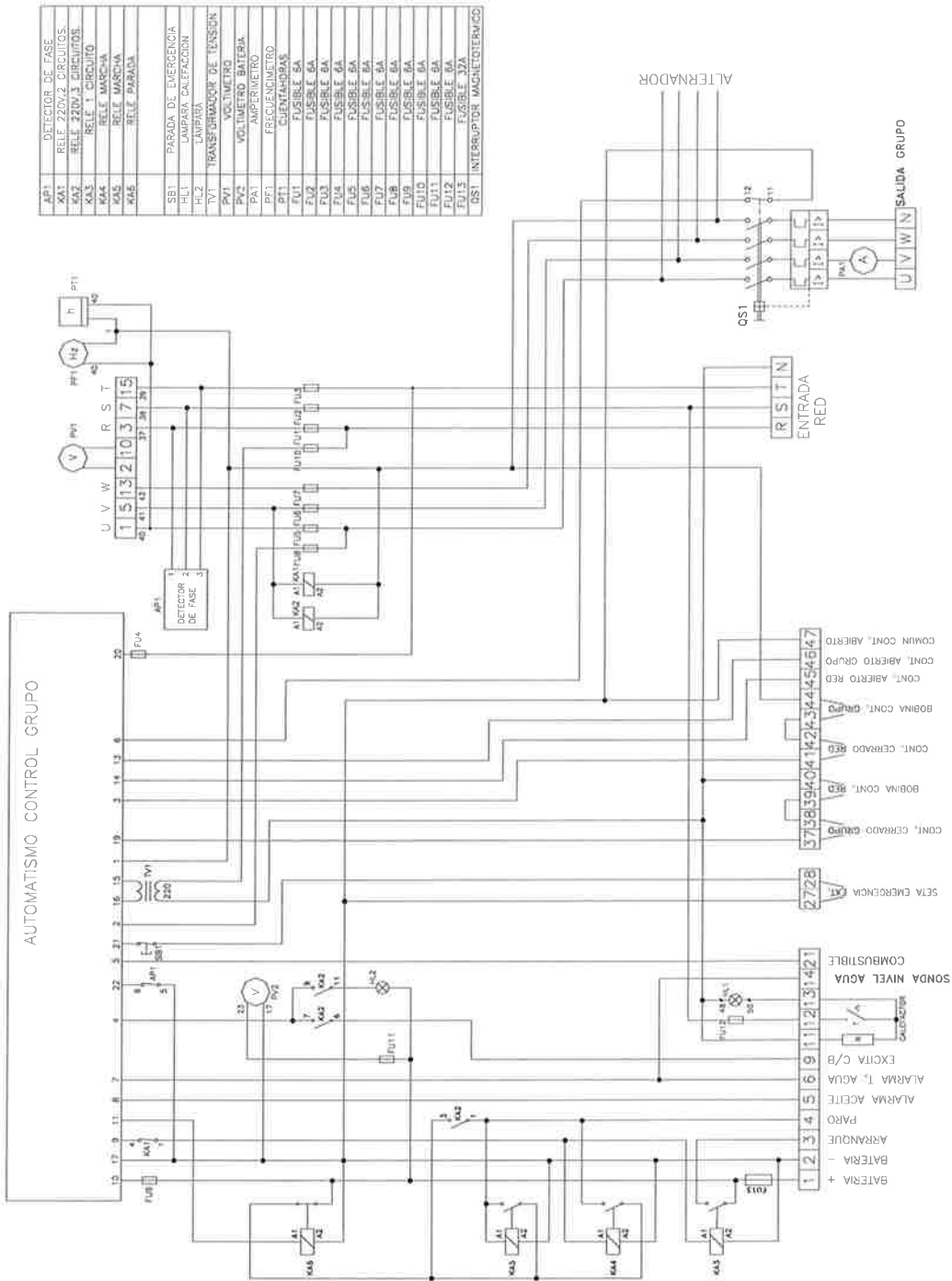


KM1	Contacto grupo
KM2	Contacto red
FS1	Relé magnetotérmico
HL1	Lampara calderin 220V
AP1	Tarjeta vigilancia trifásica 400V
KA1	Relé 220V, TC MZPA, Corrié de arranque.
SB1	Seta para de emergencia.
TV1	Transformador carga batería.
PV1	Voltímetro
PV2	Voltímetro carga batería 15Vcc
PA1	Amperímetro
PF1	Frecuenciómetro
PT1	Reloj cuantianoras
FU1	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU2	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU3	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU4	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU5	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU6	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU7	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU8	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU9	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU11	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU12	Fusible cilíndrico industrial 6A.

ESQUEMA Nº 1313.1

NOTA: Las bornas 27 y 28 solo aparecerán en grupos insonorizados o con capot.

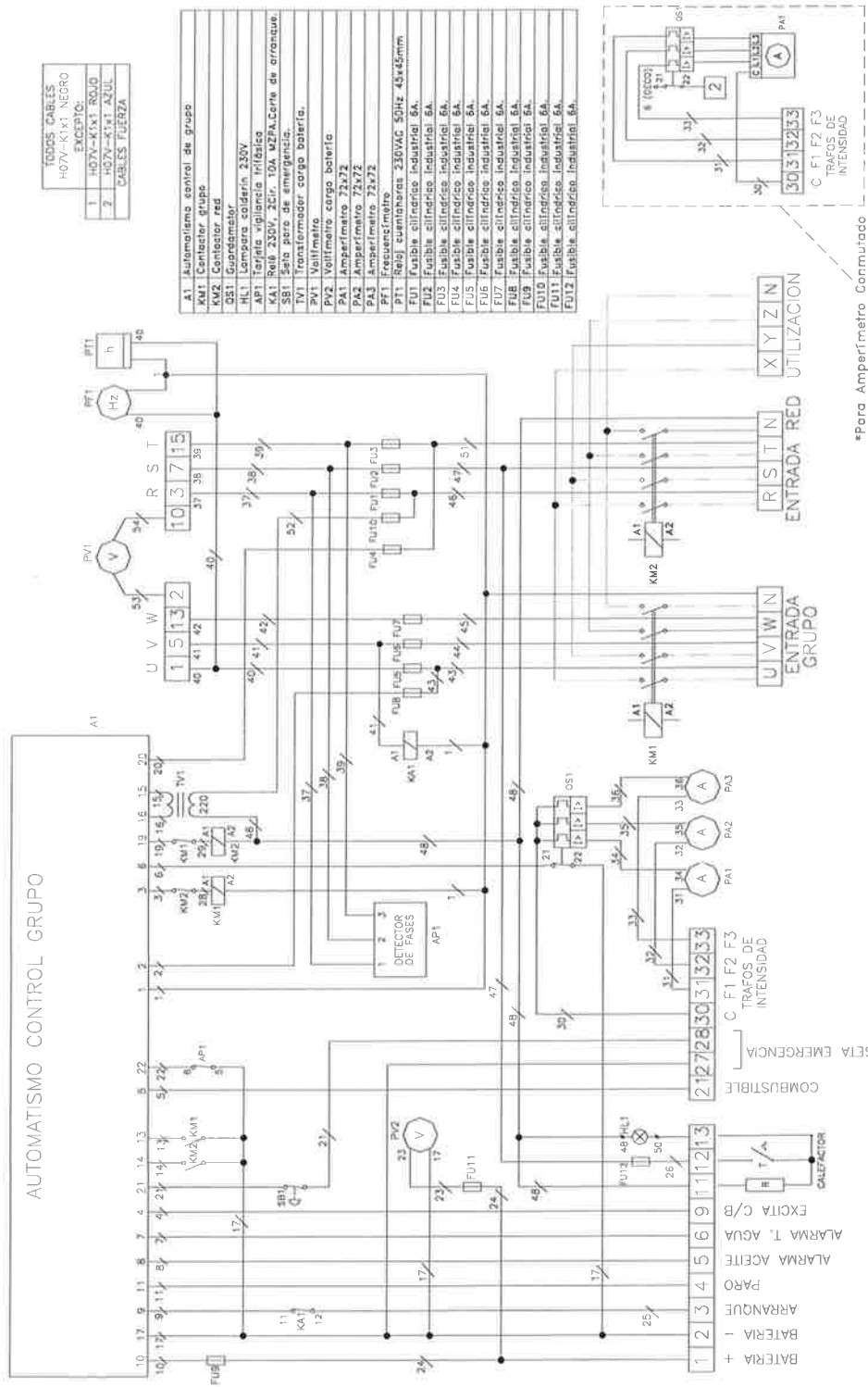
ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS ≤ 40 KVA AUTOMÁTICO SIN CONMUT. CUADRO GRUPO.



** Puentear bornes 27 y 28 en grupos no insonorizados.

ESQUEMA N° 2403

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS > 45 KVA, DP > 40 KVA AUTOMÁTICO.

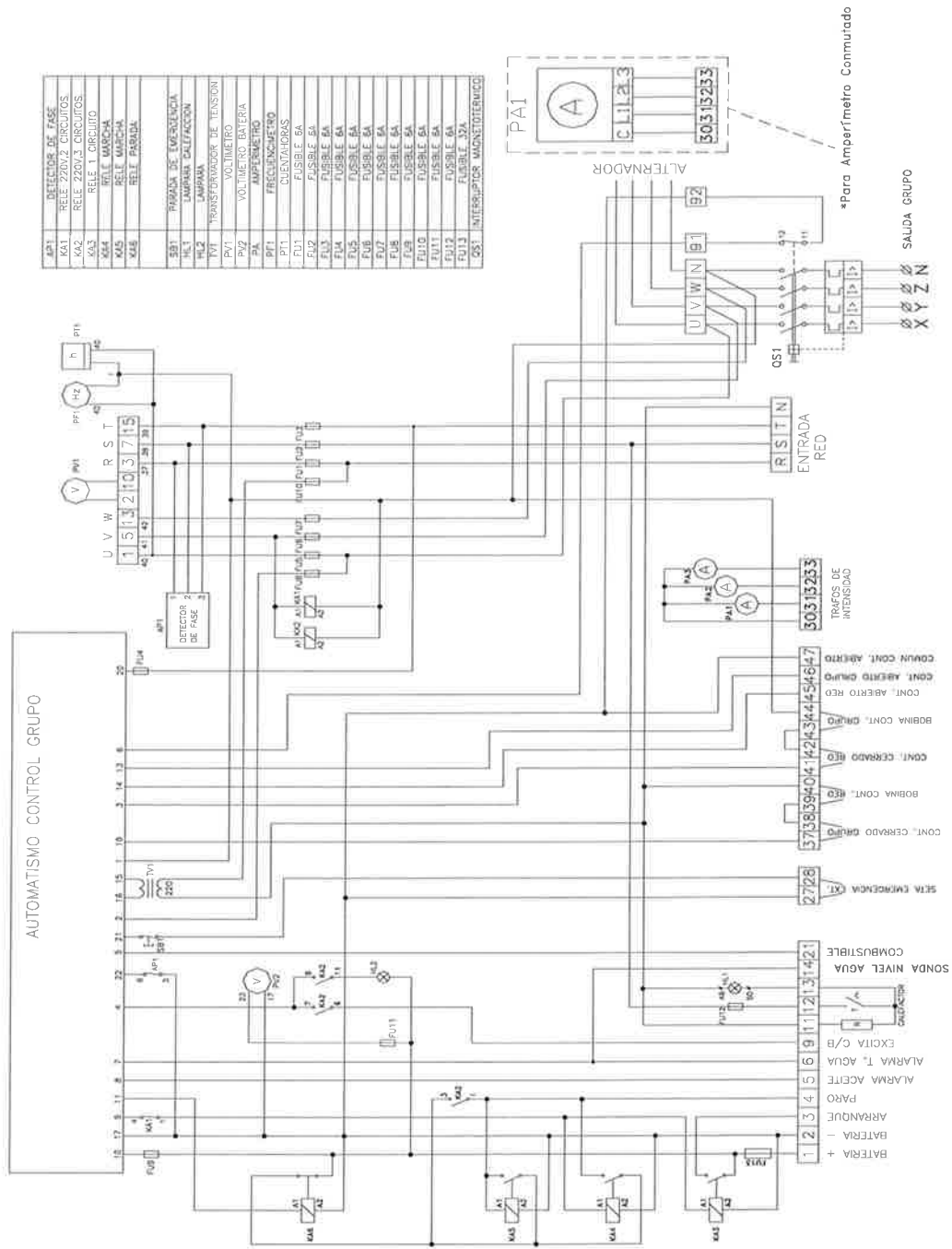


*Para Amperímetro Comutado

* El trafo TV1 de carga de batería será de 230/15V en grupos hasta 140kVAS, y de 230/30 para grupo con POT>140kVAS y modelo DAA/S 60E
 ** Puentear bornes 27 y 28 en grupos no insonorizados.

ESQUEMA N° 1323

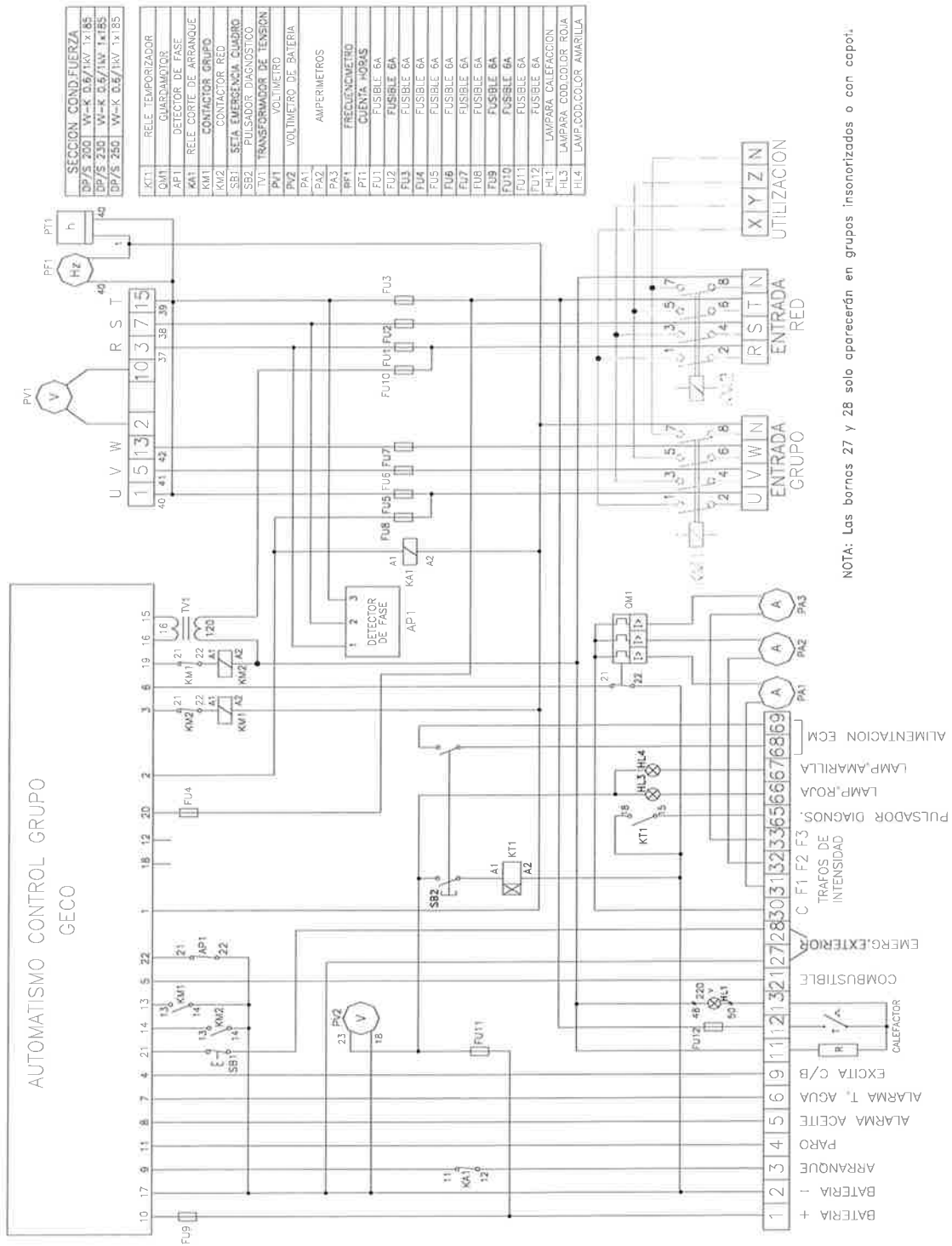
ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS 45 KVA AUTOMÁTICO SIN CONMUT. CUADRO GRUPO.



** Puentear bornes 27 y 28 en grupos no insonorizados.

ESQUEMA Nº 2491

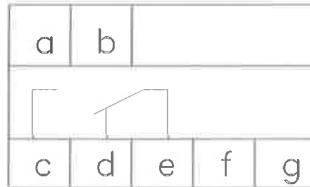
ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 200, DP/S 230 Y DP/S 250 AUTOMÁTICO.



NOTA: Los bornes 27 y 28 solo aparecerán en grupos insonorizados o con copoti.

ESQUEMA N° 1486

TABLA REPRESENTATIVA DISTINTOS RELES DIFERENCIALES.

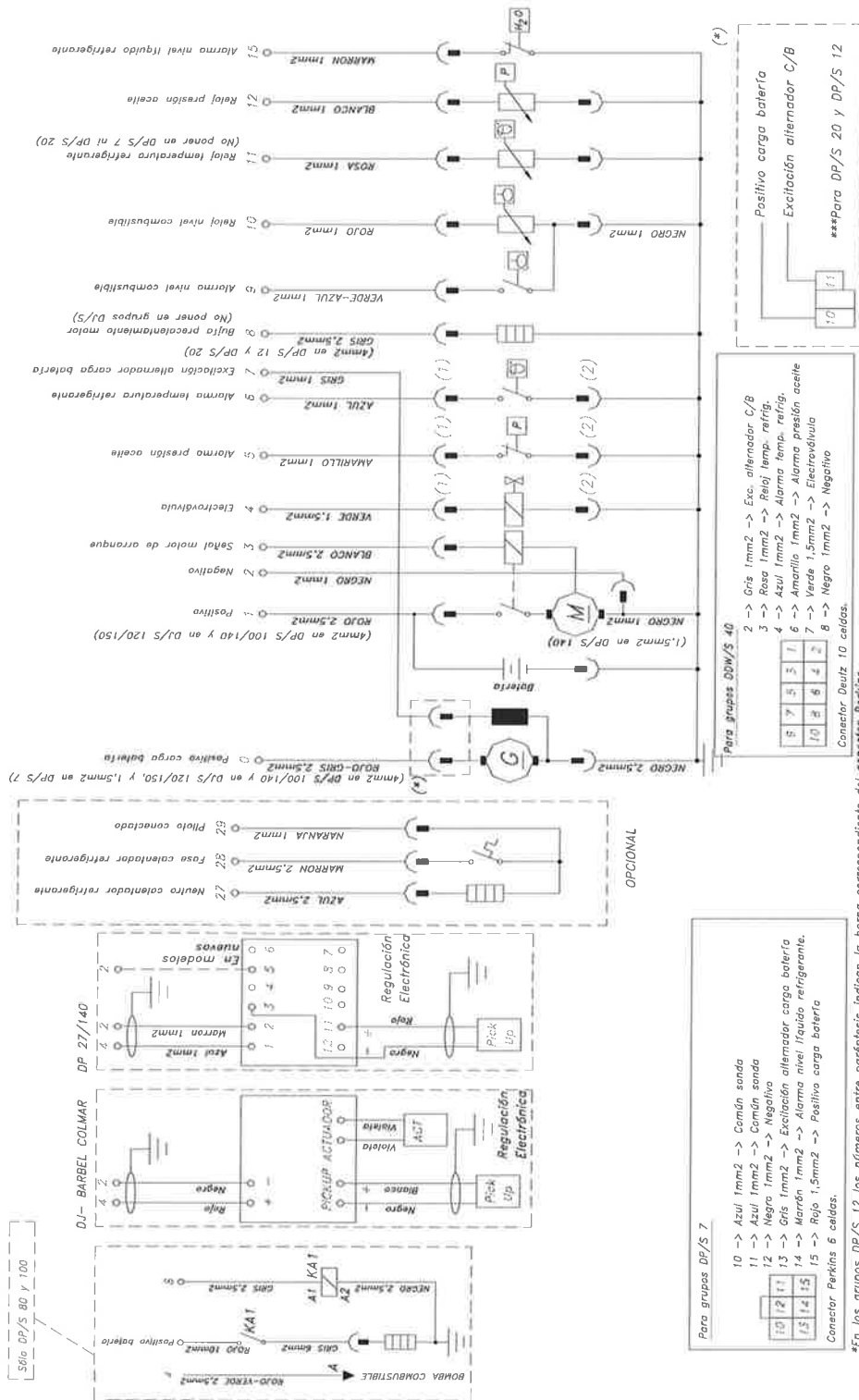


	RH10M	RH328A	RH10M(Nuevo) RH99M
a	8	7	A1
b	9	8	A2
c	1	9	34
d	2	10	32
e	3	11	31
f	6	5	T1
g	7	6	T2

Numeracion bornas relés diferenciales

ESQUEMA N° 2477

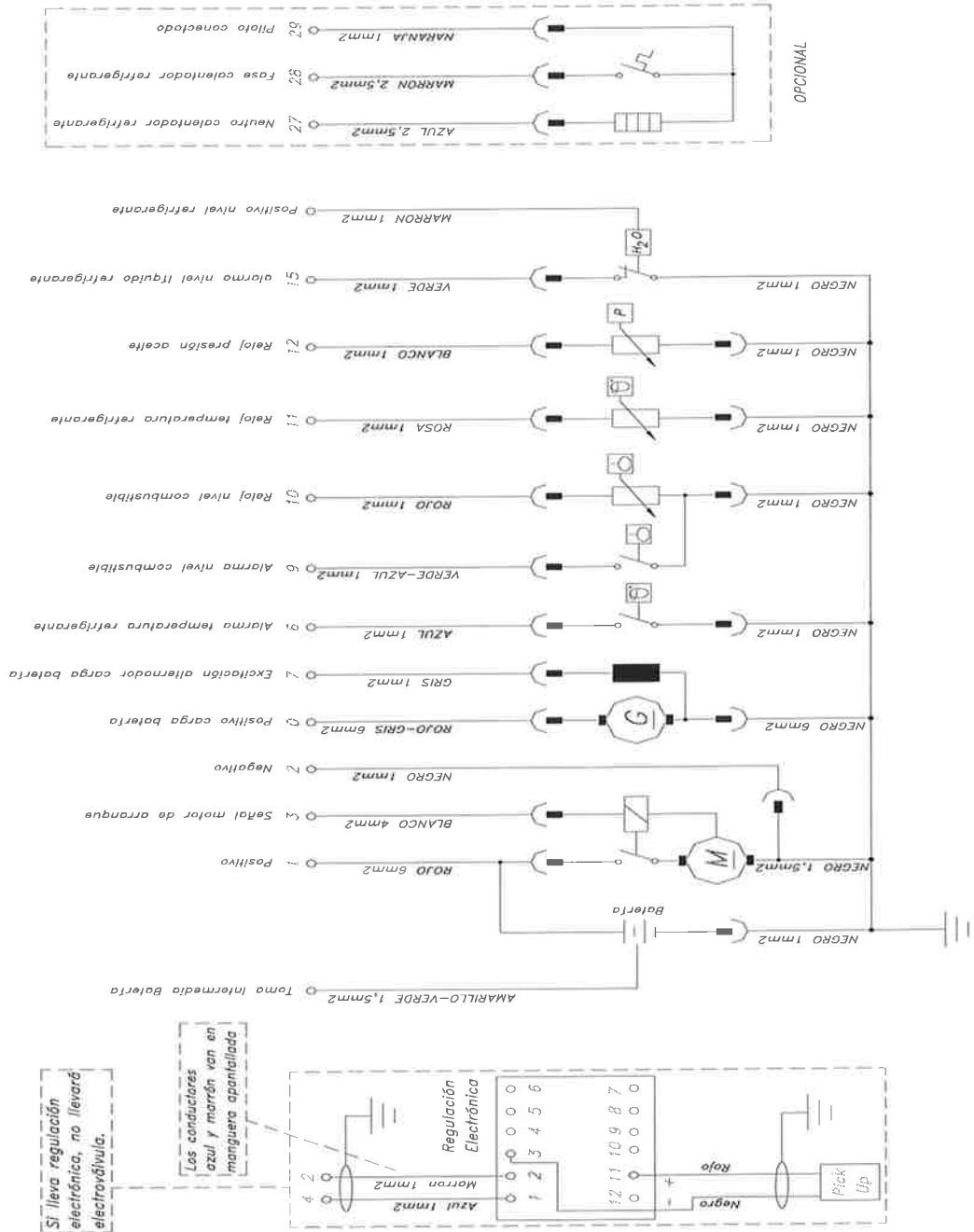
ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 7 a 140 KVA. MANUAL



*En los grupos DP/S 12 los números entre paréntesis indican la barra correspondiente del conector Perkins.
 **En los grupos DP/S 7 automáticos no se colocará bujía de precalentamiento de motor.
 ***En los grupos Perkins las masas serán con conductor negro de 1mm² excepto las indicadas en el esquema. Los demás grupos llevarán las indicadas.

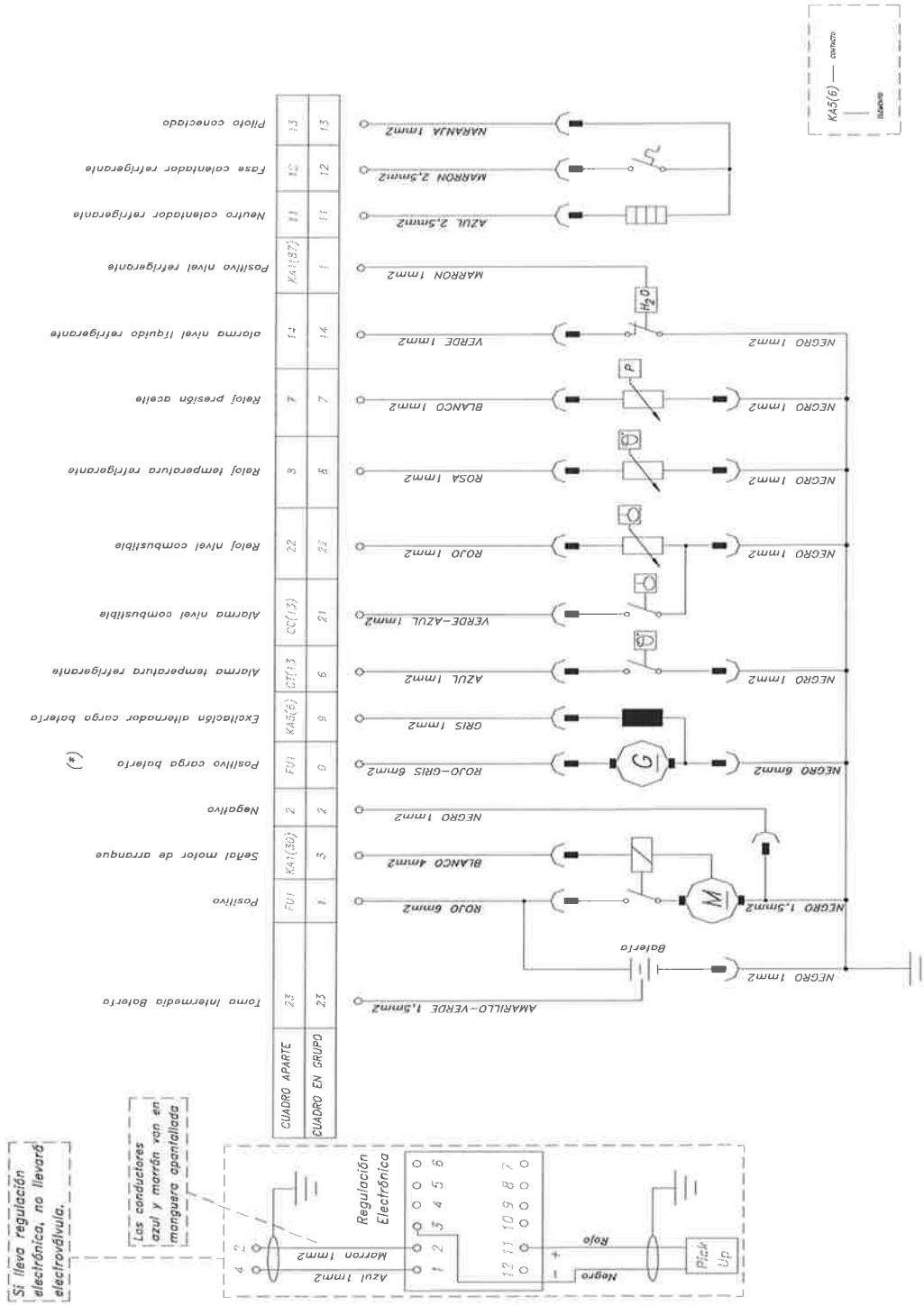
ESQUEMA N° 2240

ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 300/350/400/450/500 KVA. MANUAL



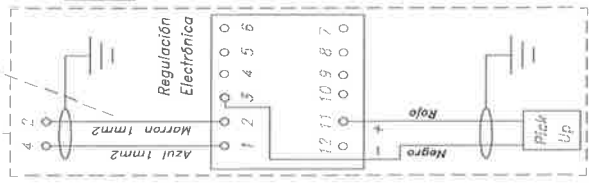
ESQUEMA N° 2246

ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 300/350/400/450/500 KVA. AUTOMÁTICO



Si lleva regulación electrónica, no llevará electroválvula.

Los conductores azul y marrón van en maniguera opantillada



(*) Con amperímetro carga de batería en las 2 opciones a borna 0

ESQUEMA Nº 2575

LISTA DE POSIBLES FALLOS Y SU SOLUCIÓN

(Debidos al Motor)

Incidente	Causa probable	Solución
<i>El motor no arranca</i>	1. Válvulas pisadas.	1. Desmontar y esmerilar asientos de válvulas.
	2. Tuercas fijación culata flojas.	2. Apretar
	3. Conductos obstruidos.	3. Desmontar y limpiar
	4. Filtro de combustible obstruido.	4. Sustituir
	5. Aire en le circuito de combustible.	5. Purgar
	6. Inyector gripado.	6. Controlar tobera y sustituir en caso necesario
	7. Respiradero depósito obstruido.	7. Limpiar
	8. Válvula de inyección bloqueada.	8. Controlar y sustituir si es necesario
	9. Bª alimentación defectuosa.	9. Controlar y sustituir pieza defectuosa
	10. Batería descargada.	10. Recargar
	11. Conexión de cables equivocada o mala conexión.	11. Controlar según esquema y modificar.
	12. Interruptor de arranque defectuoso.	12. Sustituir.
	13. Motor de arranque defectuoso.	13. Reparar o sustituir.
<i>El motor arranca y se para.</i>	1 Filtro de aire obstruido.	1. Sustituir.
	2. Ralentí bajo.	2. Modificar hasta 51.5 Hz.
	3. Filtro combustible obstruido.	3. Sustituir.
	4. Aire en el circuito de combustible.	4. Purgar.
	5. Respiradero depósito obstruido.	5. Limpiar.
	6. Bª alimentación defectuosa.	6. Controlar y sustituir si es necesario.
<i>El motor no acelera.</i>	1. Exceso de carga.	1. Controlar cargas máximas aconsejadas.
	2. Avance de inyección incorrecto.	2. Reparar.
	3. Muelle regulador roto.	3. Sustituir.
	4. Filtro combustible obstruido.	4. Sustituir.
	5. Respiradero depósito obstruido.	5. Limpiar
	6. Cremallera enganchada.	6. Verificar y consultar Servicio Técnico.
	7. Aire en el circuito de combustible	7. Purgar
<i>Régimen inconstante.</i>	1. La cremallera se engancha.	1. Verificar y consultar Servicio Técnico.
	2. Nivel de aceite alto.	2. Verificar y ajustar al nivel.
<i>Humo negro.</i>	1. Filtro de aire obstruido.	1. Sustituir.
	2. Inyector mal tarado.	2. Controlar tobera y sustituir si es necesario.
	3. Exceso de carga.	3. Quitar carga
<i>Humo blanco.</i>	1. Funcionamiento excesivo al ralentí.	1. Parar el grupo cuando no se emplee.
	2. Rodaje incompleto.	2. Verificar horas de rodaje y seguir indicaciones para completarlo.
	3. Segmentos desgastados.	3. Verificar segmentos y camisas y sustituir.
	4. Cilindros desgastados.	4. Verificar y rectificar.
	5. Nivel alto de aceite.	5. Verificar y poner al nivel.
<i>Baja presión de aceite.</i>	1. Cojinete bancada-biela desgastados.	1. Verificar y sustituir
	2. Válvula regulación presión bloqueada.	2. Limpiar o sustituir
	3. Válvula regulación mal regulada.	3. Verificar y ajustar.
	4. Bª de aceite desgastada.	4. Verificar y reparar
	6. Tubo aspiración aceite obstruido.	6. Limpiar
	7. Bomba de aceite desgastada.	7. Reparar o sustituir.
<i>El generador no se excita</i>	1. Velocidad del motor reducida..	1. Contrólense las revoluciones y llévense al valor nominal.
	2. Condensador destruido.	2. Cambiar el condensador.
	3. Bobinado defectuoso.	3. Contrólense la resistencia de los arrollamientos.
	4. Puente diodos averiado.	4. Contrólense y sustitúyase
	5. Pérdida de remanencia	5. Aplicar al condensador una tensión de 220 V.

v

o

e

a

n

o

r

l

h

t

o

n

a

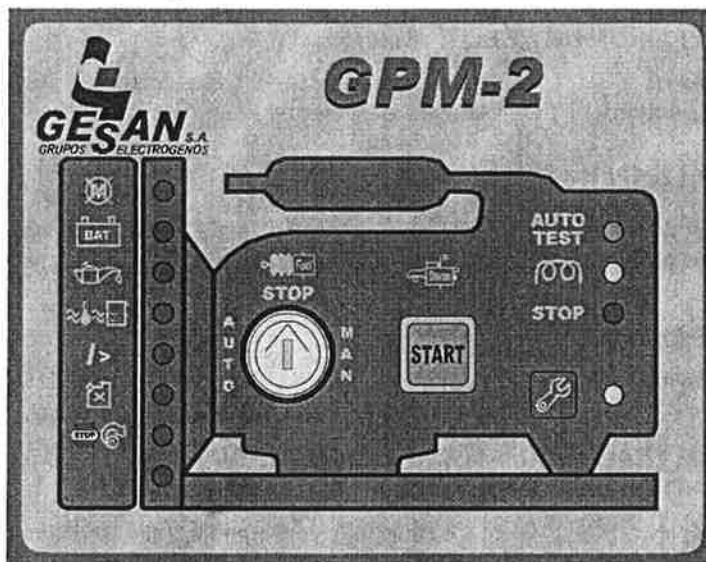
s

e

n

l

-



NORMATIVA:

EN-61000-4-6

EN-61000-4-4

EN-61000-4-2

GPM-2, es un protector de motor programable, ideado para el control y vigilancia de grupos electrógenos, motores, compresores, motobombas, etc., pudiendo ser utilizado indistintamente con baterías de 12 y 24Vcc. con posibilidad de alarmas a distancia.

1. FUNCIONAMIENTO

GPM-2 dispone de dos modos de funcionamiento según la posición de la llave: MANUAL y AUTOMATICO.


Accionando el pulsador de arranque, se producirá la correspondiente orden al motor. El arranque se retirará cuando se apaguen las señales de “BAJA PRESION DE ACEITE”, “ALTER. CARGA DE BATERIAS” ó con frecuencia superior a 20Hz.

Con la llave en posición “MAN”, se iluminan las indicaciones de “BAJA PRESIÓN DE ACEITE” y “ALTERNADOR DE CARGA DE BATERÍAS”, caso de no accionar el pulsador de arranque, transcurridos 60seg. , GPM-2 manda parar, y se activa la señal de bocina durante 120 seg.


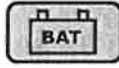
Con la llave en posición “AUTO”, y si las bornas 1 y 2 están cerradas, se iluminan las indicaciones de “BAJA PRESIÓN DE ACEITE” y “ALTERNADOR DE CARGA DE BATERÍAS”se ordena la marcha automática del grupo, encendiéndose el led correspondiente (AUTO TEST). Se pueden producir hasta 3 intentos de arranque. Si el grupo no arranca al tercer intento se ilumina la alarma de “FALLO DE ARRANQUE”. Cuando se abren las bornas 1 y 2, temporiza marcha en vacío, y se ordena la parada del motor. GPM-2 queda desactivado (sin consumo de batería), quedando disponible para un nuevo servicio.

La línea de potencia y la línea de arranque a distancia **deberán ir separadas**, así mismo, se recomienda la colocación de un relé intermedio, repetidor de arranque automático, para distancias iguales o superiores a 20 metros.

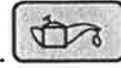
2. INDICACIONES

- **AUTO TEST:** Verde fijo/Marcha en remoto
- **PREIGNICION:** Amarillo fijo/Preignición
- **STOP:** Rojo
 - Led intermitente:** Indicación de marcha en vacío durante 60sg. transcurridos los cuales GPM-2 manda parar.
 - Led fijo:** Orden de parada, 20sg.
- MANTENIMIENTO:** Amarillo intermitente
 - 1^{er} mantenimiento:** Transcurridas 50 horas de funcionamiento
 - 2^o mantenimiento:** Transcurridas 150 horas del primer mantenimiento (programable)
- RESET MANTENIMIENTO:** Pasar la llave a posición “STOP” y durante el tiempo de parada pulsar 

3. ALARMAS

- **FALLO DE ARRANQUE** 
 - Led intermitente:** Después de tres intentos fallidos, se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.
 - Led fijo:** “Alarma por fallo de tensión ó baja frecuencia”, se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.
- **FALLO CARGA BATERIAS (ROTURA DE CORREAS)** (Temporizada 20sg.) 
 - Led fijo:** Motor parado (antes del arranque), solo Indicación.

Led intermitente: "Alarma Fallo de carga baterías", se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.
BAJA PRESION DE ACEITE (Temporizada 20sg.)



Led fijo: Motor parado (antes del arranque), Solo Indicación.

Led intermitente: "Alarma Baja presión aceite", se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.

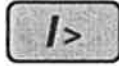
SOBRETENPERATURA / BAJO NIVEL DE AGUA



Led fijo: "Alarma Bajo nivel de agua" se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.

Led intermitente: "Alarma Alta temperatura de agua" se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.

- **SOBRECARGA**



Led intermitente: "Alarma Sobrecarga", se activa la señal de bocina, y transcurrido el tiempo programado de marcha en vacío, GPM-2 manda parar.

- **BAJO NIVEL DE COMBUSTIBLE**



Led fijo: "Alarma Bajo nivel combustible", se activa la señal de bocina.

Led intermitente: "Alarma Bajo nivel combustible", se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.

- **PARADA DE EMERGENCIA/SOBREVELOCIDAD**



Led intermitente: "Alarma Parada de emergencia", se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.

Led fijo: "Alarma Sobrevelocidad", se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.

- **ALARMA OPCIONAL**



Led fijo: "Alarma", se activa la señal de bocina.

Led intermitente: "Alarma", se activa la señal de bocina. GPM-2 manda parar.

4. DATOS TECNICOS

ALIMENTACION

12 y 24 V_{CC} nominal: (máx. 17,5 V_{CC} y 35 V_{CC}, respectivamente) seleccionable mediante "JUMPER J4".

CEBADO DE ALTERNADOR: Cebado a 12Vcc. Cebado a 24Vcc. Sin cebado seleccionable mediante "JUMPER J2".

RETIRADA DE ARRANQUE: Por "PRESOSTATO DE ACEITE", y "SEÑAL ALTERN.CARGA BATERÍAS", ó "Frecuencia" >20Hz.

SALIDAS

Contacto, Arranque y Parada: + Vcc (Positivo de batería), 8 A. máximo.

Alarma (Bocina): - Vcc (Negativo de batería), 1 A. máximo.

TEMPORIZACIONES STANDARD

Permanencia de alarmas para ser consideradas:	1 sg.
Retardo alarmas diferidas:	20 sg.
Duración de preignición:	10 sg.
Orden de Arranque / Pausa automático:	10 sg.
Permanencia de la orden de parada:	20 sg.
Duración de la salida de bocina:	2 min.
Marcha en vacío	1 min.
Ret. Alarma tensión generador:	30 sg.

CONFIGURACION STANDARD

Tensión batería:	24Vcc
Cebado alternador:	SI
Intentos arranque/pausa:	3
Retirada arranque: P. Aceite, Alt. Crg. Bat. ó Fr.>20Hz	
Frecuencia Generador:	50 Hz
Retardo alarma baja frecuencia:	30 sg.
Permanencia Sobrevelocidad:	1/2 sg.
Retardo Conex. Gen. :	10 sg.
Contacto Parada Emergencia:	NC

ESQUEMA DE CONEXIONES



CUIDADO! DADO QUE LOS GENERADORES CARGADORES DE BATERIA, EN CASO DE DESCONEXION DE LA BATERIA CON GRUPO EN MARCHA GENERAN UNA TENSION ENTRE 50 Y 200 VOLTIOS (DESTRUCTIVA PARA LA ELECTRONICA), SE DEBEN EVITAR ABSOLUTAMENTE OPERACIONES EN LAS CONEXIONES CON EL GRUPO EN MARCHA.

