



RL6_1b

Ref. Motor	LDW1003
Ref. Alternador	KH00290M
Clase de realizaciones	G1

CARACTERISTICAS GENERALES

Frecuencia (Hz)	50 Hz
Tension (V)	230 monofásico

DESCRIPCIÓN

- Mástil telescópico de 9 metros
- Mástil orientable en 350°
- Pasaje de horcas y anillo central de elevación
- Muletas estabilizadoras regulables y escamoteables
- Protección diferencial y poste de toma de tierra
- Visualización de magnitudes análogicas en pantalla (Pac/Tag)

Cuadro de mando	APM202
-----------------	--------

PROYECTOR

Numero de proyectores	4
Tipo de proyector	Ioduro metálico
Potencia total (We)	4000
Luminosidad (lumens)	400000

DIMENSIONES TOTALES VERSIÓN FULL

Longitud (mm)	4380
Anchura (mm)	1230
Altura (mm)	1760
Peso neto (kg)	670
Capacidad del depósito (L)	110
Autonomía a 75% de carga (h)	
Autonomía a 50% de carga (h)	

POTENCIA

PRP : Potencia principal disponible en continuo en carga variable durante un número ilimitado de horas al año de acuerdo con el ISO 8528-1. ESP : Potencia de emergencia disponible para una utilización de emergencia en carga variable de acuerdo con el ISO 8528-1. Opción sobrecarga no disponible.

CONDICIONES DE REFERENCIA

Según la norma ISO8528, la potencia nominal asignada por el grupo electrógeno es dado para una temperatura de entrada del aire 25°C, de una presión barométrica de 100 kPa (Altitud 100 m por encima del nivel del mar), y humedad relativa del 30 %. Para condiciones particulares a su instalación, trasladarse al tablero de detarao.

INCERTIDUMBRE ASOCIADO

Para los grupos electrógenos utilizados en interior, los niveles de presión acústica dependen de las condiciones de instalación, no es posible de especificar los niveles de ruido ambiente en las instrucciones de explotación y de mantenimiento. También, nuestras instrucciones de explotación y de mantenimiento contienen una advertencia para los peligros del ruido aéreo y la necesidad de poner en ejecución medidas preventivas apropiadas.

NIVEL SONORO

Nivel de presión acústica @1m en dB(A) 50Hz (75% PRP) (Incertidumbre asociada)	73 (0,70)
Nivel de presión acústica @7m en dB(A) 50Hz (75% PRP) (Incertidumbre asociada)	63 (0,70)
Nivel de potencia acústica garantizado (Lwa) 50Hz (75% PRP)	92



RL6_1b

DATOS MOTOR

DATOS GENERALES MOTOR

Marca motor	KOHLER
Ref. Motor	LDW1003
Tipo de aspiración	Athmo
Disposición de los cilindros	L
Número de cilindros	3
Cilindrada (L)	1,03
Refrigerante de aire	
Diámetro (mm) x Carrera (mm)	75 x 77,60
Tasa de compresión	22,8 : 1
Velocidad (tr/mn)	1500
Velocidad de los pistones (m/s)	3,88
Potencia máx. auxiliar a velocidad nominal (kW)	8,50
Regulación frecuencia (%)	+/- 2.5%
BMEP @ PRP 50 Hz (bar)	6
Tipo de regulación	Mecánico

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Capacidad del motor y radiador (L)	4,50
Potencia del ventilador (kW)	0,15
Caudal de aire ventilador (m3/s)	0,85
Contrapresión radiador (mm H2O)	
Tipo de enfriamiento	Glycol-Ethylene

EMISIONES

Emisión PM (g/kW.h)	
Emisión CO (g/kW.h)	
Emisión HC+NOx (g/kW.h)	0
Emisión HC (g/kW.h)	

ESCAPE

Temperatura de gases de escape @ ESP 50Hz(°C)	440
Caudal de gases de escape @ ESP 50Hz (L/s)	30,70
Contrapresión máx. escape (mm H2O)	750

CARBURANTE

Consumo 110% carga (L/h)	2,70
Consumo 100% PRP carga (L/h)	2,50
Consumo 75% carga PRP (L/h)	1,90
Consumo 50% carga PRP (L/h)	1,30
Caudal máximo bomba fuel-oil (L/h)	50

ACEITE

Capacidad de aceite (L)	2,40
Presión aceite mín. (bar)	1,40
Presión aceite máx. (bar)	7
Consumo de aceite 100% ESP 50Hz (L/h)	0,04
Capacidad aceite carter (L)	2,30

BALANCE TERMICO

Calor expulsado en el escape (kW)	9
Calor irradiado (kW)	1
Calor expulsado en el agua HT (kW)	9

AIRE DE ADMISIÓN

Contrapresión máx.de admisión (mm H2O)	200
Caudal de aire combustión (L/s)	12,80

Ref. Alternador	KH00290M	Potencia nominal continua 40°C (kVA)	6
Número de fase	Monofasico	Potencia emergencia 27°C (kVA)	
Factor de potencia (Cos Phi)	1	Rendimiento 100% carga (%)	76,50
Altitud (m)	0 à 1000	Caudal de aire (m3/s)	0,0480
Exceso de velocidad (rpm)	1500	Informe de cortocircuito (Kcc)	
Número de polos	4	R. longitudinal sincrónica no saturada (Xd) (%)	
Capacidad de mantener un cortocircuito a 3 In durante 10 s	No	R. transversal sincrónica no saturada (Xq) (%)	
Clase de aislamiento	H	CT transitoria en vacío (T'do) (ms)	
Clase de T° (H/125°) en funcionamiento continuo 40°C	H / 125°K	R. longitudinal transitoria saturada (X'd) (%)	
Clase de T° en funcionamiento de emergencia 27°C	H / 163°K	CT transitoria en Cortocircuito (T'd) (ms)	
Ajustamiento AVR	No	R. longitudinal subtransitoria saturada (X''d) (%)	
Total distorsión de armónicos en vacío DHT (%)		CT subtransitoria (T''d) (ms)	
Total distorsión de armónicos en carga DHT (%)		R. transversal subtransitoria saturada (X''q) (%)	
Forma de onda: NEMA=TIF		CT subtransitoria (T''q) (ms)	
Forma de onda: CEI=FHT		R. homopolar no saturada (Xo) (%)	
Número de cojinetes		R. inversa saturada (X2) (%)	
Acoplamiento	Directo	CT del inducido (Ta) (ms)	
Regulación de la tensión al régimen establecido (+/- %)		Corriente de excitación en vacío (io) (A)	
Tiempo de respuesta (Delta U = 20% transitoria) (ms)		Corriente de excitación en carga (ic) (A)	
Indice de protección	IP 21	Tensión de excitación en carga (uc) (V)	
Tecnología	Sin anillos ni escobillas	Arranque (Delta U = 20% perm. o 30% trans.) (kVA)	
		Delta U transitoria (4/4 carga) - Cos Phi : 0,8 AR (%)	
		Pérdidas en vacío (W)	
		Disipación de calor (W)	
		Tasa de desequilibrio maxima (%)	

APM202, simplicidad y seguridad

El cuadro de control APM202 asegura la fácil conducción del material así como la seguridad necesaria. Ha sido concebido en la línea de del resto de cuadros de control de la gama SDMO y sigue la misma lógica (temporización y ciclo de fase de arranque idénticos a la parametrización estándar del cuadro de control APM303). Los leds indican los posibles fallos del grupo. En caso de fallo de sobre velocidad, nivel bajo de aceite o un problema de temperatura, el módulo de control APM202 para el grupo para evitar un deterioro de la máquina y favorecer su longevidad. El módulo de control APM202 dispone de tres intentos de arranque. Esto permite, en caso de que el grupo no arranque (por ejemplo por falta de combustible), relanzar tres intentos de arranque.