

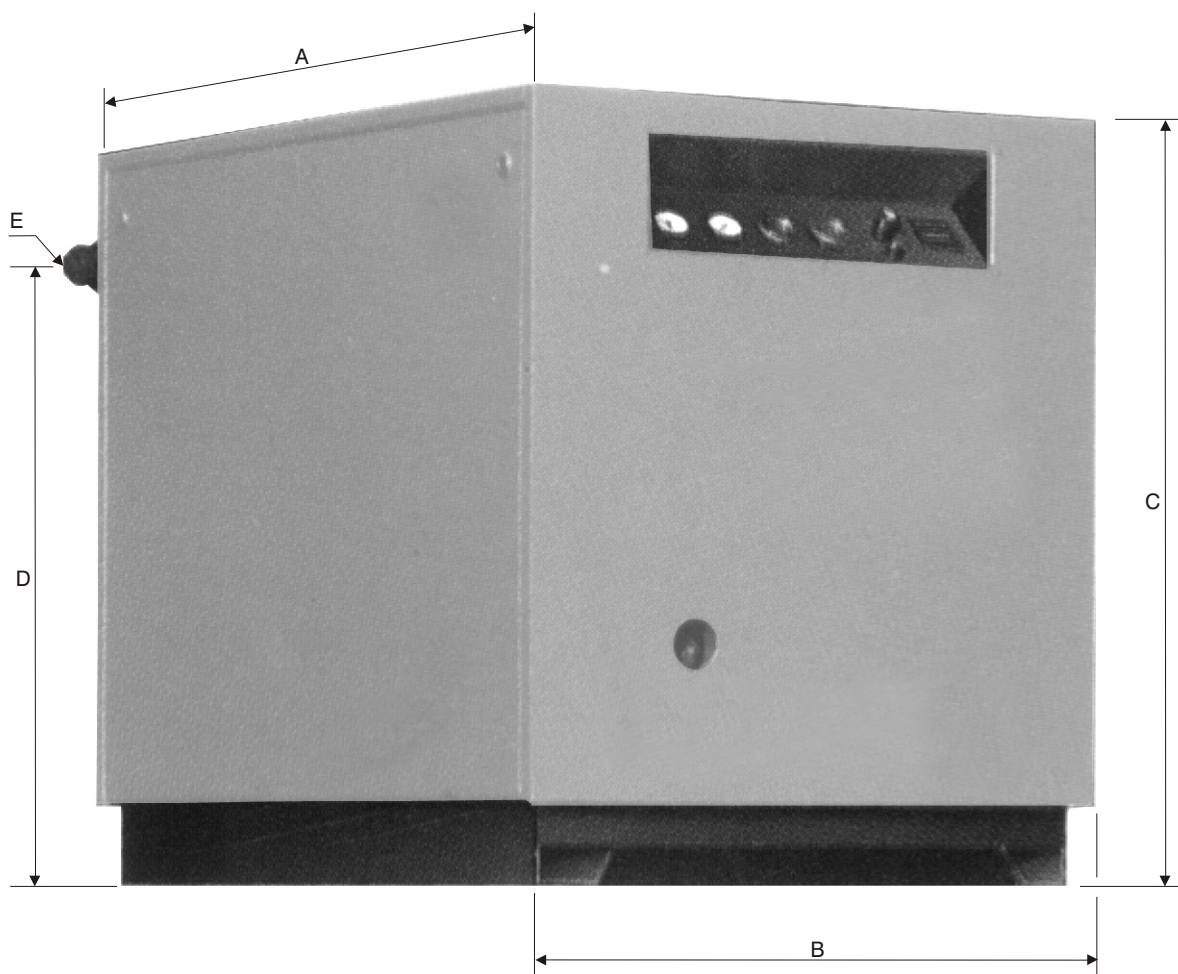
CATÁLOGO TÉCNICO

COMPRESSOR - SRP 1020 - SRP 1025 - TA 20 - TA 25

TÉRMINO DE FABRICAÇÃO - JULHO/1997

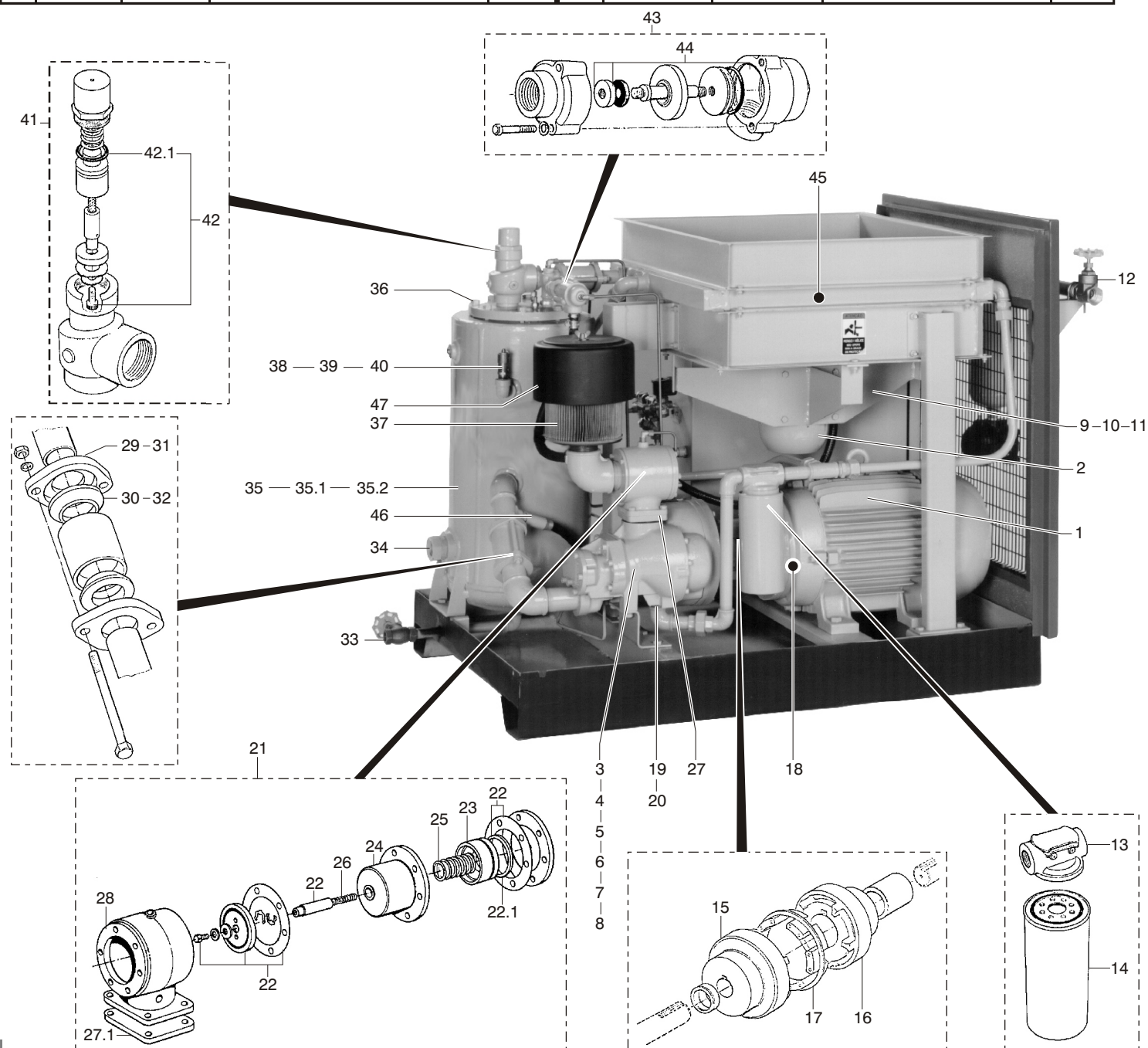
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MODELO	VAZÃO EFETIVA						MOTOR ELÉTRICO UNID. COMPRESSORA					SISTEMA DE PARTIDA	MOTOR ELÉTRICO VENTILADOR					ÓLEO LUBRIFICANTE		DIMENSÕES (mm)					CON. DES.	PESO (kg)
	7,5 bar		9 bar		11 bar		cv	kW	Pólos	Hz	Tensão (v)		cv	kW	Pólos	Hz	Tensão (v)	Volume (l)	REFERÊNCIA	A	B	C	D	E		
	pes³/min	l/min	pes³/min	l/min	pes³/min	l/min																				
SRP 1020 TA 20	85	2406	77	2180	70	1982	20	15	2	60	220 380 440	CHAVE COMPEN- SADORA	1	0,75	4	60	220/380	18	LUB SCHULZ	1250	820	1000	850	1” BSP	480	
SRP 1025 TA 25	95	2690	90	2548	85	2406	25	19																		



COMPONENTES DO COMPRESSOR DE AR

Nº	CÓDIGO		DENOMINAÇÃO	QUANT.	Nº	CÓDIGO		DENOMINAÇÃO	QUANT.
	SRP 1020 TA 20	SRP 1025 TA 25				SRP 1020 TA 20	SRP 1025 TA 25		
1	015.0136-4	015.0139-9	Motor elétrico trif. (Unidade)	01	26	014.0046-0	014.0046-0	Mola retenção válvula admissão	01
2	015.0134-8	015.0134-8	Motor elétrico trif. (Ventilador)	01	27	713.0244-0	713.0244-0	Base flange fix. válvula admissão	01
3	039.0005-3	039.0006-1	Unid. compres. CF50 7,5 bar	01	27.1	023.0153-9	023.0153-9	Junta válvula admissão	01
4	039.0020-0	039.0017-0	Unid. compres. CF50 9 bar	01	28	713.0120-6	713.0120-6	Corpo válvula	01
5	039.0019-0	039.0005-3	Un. comp. CF50 11 bar	01	29	713.0103-6	713.0103-6	Flange 1.1/2"	02
6	021.0024-0	021.0024-0	Un. comp. CF50 recond.(todas relações)	01	30	023.0135-0	023.0135-0	Anel acoplamento 1.1/2"	02
7	021.0016-0	021.0016-0	Reparo selo vedação unid. comp. CF50	01	31	713.0155-9	713.0155-9	Flange 1"	02
8	021.0015-0	021.0015-0	Reparo rolamentos unid. comp. CF50	01	32	023.0167-9	023.0167-9	Anel acoplamento 1"	02
9	028.0050-0	028.0050-0	Hélice	01	33	022.0105-4	022.0105-4	Registro 1/2"	01
10	007.0017-7	007.0017-7	Difusor	01	34	813.0128-0	813.0128-0	Visor nível óleo	01
11	007.0020-7	007.0020-7	Grade hélice	02	35	813.0115-8A07	813.0115-8A07	Reservatório 7,5 bar	01
12	022.0109-7	022.0109-7	Registro gaveta 1"	01	35.1	813.0115-8A09	813.0115-8A09	Reservatório 9 bar	01
13	713.0261-0	713.0261-0	Cabeçote filtro óleo	01	35.2	813.0115-8A11	813.0115-8A11	Reservatório 11 bar	01
14	007.0023-1	007.0023-1	Filtro óleo	01	36	013.0505-0	013.0505-0	Parafuso cabeça sextavada	08
15	713.0196-6	713.0196-6	Flange acoplamento unidade	01	37	007.0045-2	007.0045-2	Elemento filtro ar	01
16	713.0195-8	713.0195-8	Flange acoplamento motor	01	38	022.0108-9	022.0108-9	Válvula segurança 1/2" 7,5 bar	01
17	028.0084-5	028.0084-5	Borracha acoplamento	01	39	022.0147-0	022.0147-0	Válvula segurança 1/2" 9 bar	01
18	713.0118-4	713.0118-4	União unidade/motor	01	40	022.0148-0	022.0148-0	Válvula segurança 1/2" 11 bar	01
19	003.0246-5	003.0246-5	Gicle inj. Óleo	01	41	813.0110-7	813.0110-7	Válvula pressão mínima	01
20	001.0096-0	001.0096-0	Junta vedação gicle	01	42	021.0002-8	021.0002-8	Reparo válvula pressão mín.	01
21	813.0104-2	813.0104-2	Válvula admissão 2.1/2"	01	42.1	023.0189-0	023.0189-0	Anel ved. válvula pressão mín.	01
22	021.0004-6	021.0004-6	Reparo válvula admissão	01	43	813.0117-4	813.0117-4	Válvula alívio	01
22.1	023.0148-2	023.0148-2	Anel pistão válvula admissão	01	44	021.0006-4	021.0006-4	Reparo válvula alívio	01
23	021.0114-0	021.0114-0	Pistão válvula admissão c/ guia mola	01	45	007.0061-0	007.0061-0	Radiador ar/óleo	01
24	713.0121-4	713.0121-4	Cilindro válvula admissão	01	46	012.0180-8	012.0180-8	Termostato	01
25	014.0045-2	014.0045-2	Mola comando válvula admissão	01	47	007.0051-7	007.0051-7	Tampa filtro ar	01

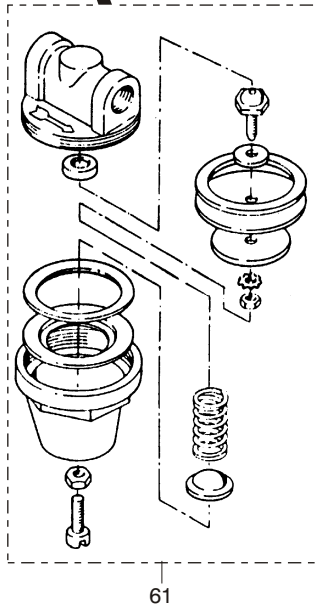
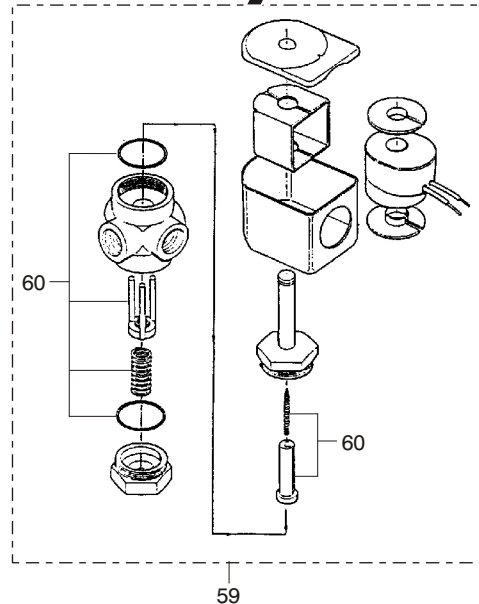
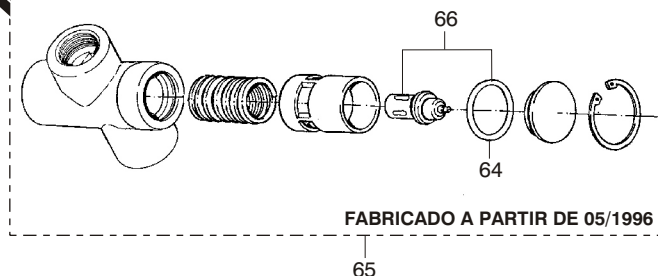
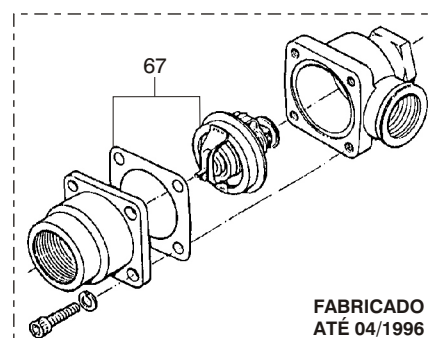
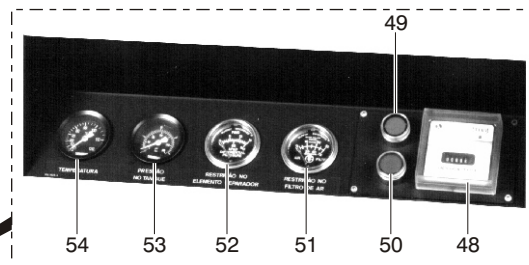
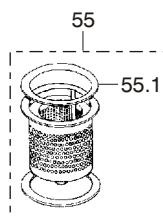
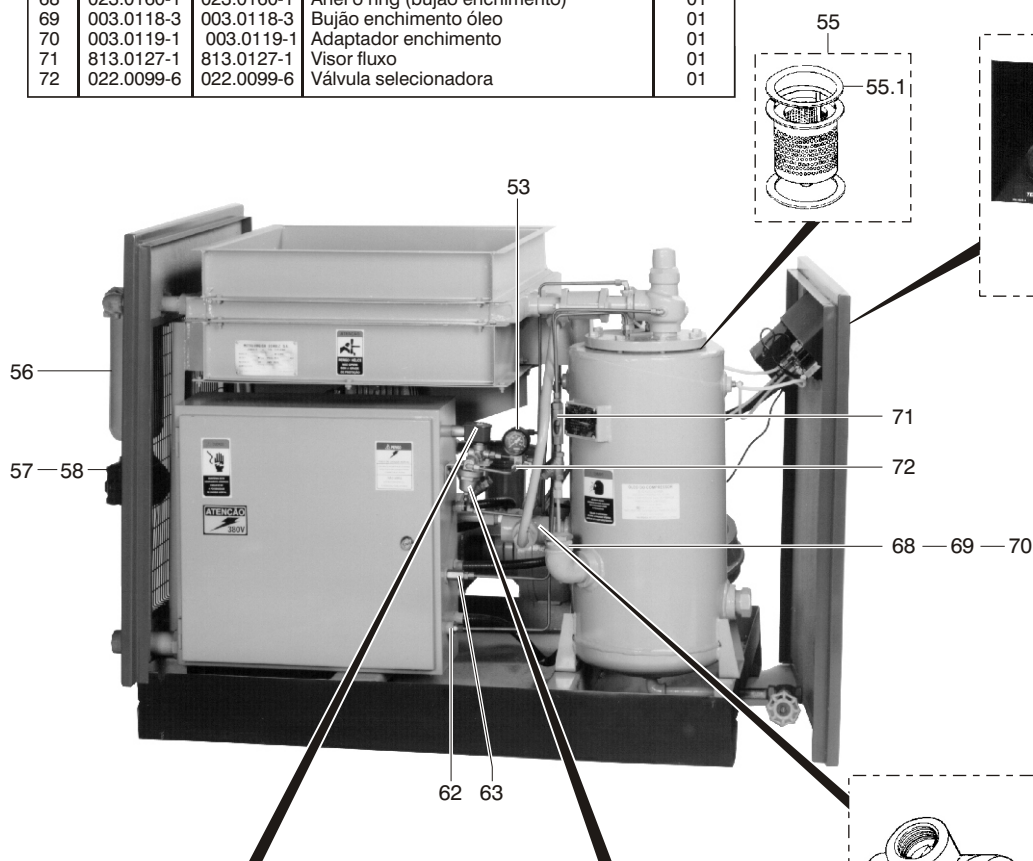


COMPONENTES DO COMPRESSOR DE AR

Nº	CÓDIGO		DENOMINAÇÃO	QUANT.
	SRP 1020 TA 20	SRP 1025 TA 25		
48	021.0100-0	021.0100-0	Horímetro	01
49	012.0123-9	012.0123-9	Botão partida (verde)	01
50	012.0124-7	012.0124-7	Botão parada (vermelho)	01
51	011.0101-3	011.0101-3	Vacuômetro (filtro ar)	01
52	011.0103-0	011.0103-0	Manômetro diferencial (separador)	01
53	011.0110-0	011.0110-0	Manômetro pressão tanque/comando	02
54	011.0102-1	011.0102-1	Termômetro	01
55	021.0009-1	021.0009-1	Elemento separador ar/óleo	01
55.1	023.0146-6	023.0146-6	Junta elemento separador	02
56	813.0120-4	813.0120-4	Separador condensado	01
57	022.0033-3	022.0033-3	Purgador 1/2"	01
58	023.0271-0	023.0271-0	Junta purgador	01
59	012.0115-8	012.0115-8	Válvula solenóide	01
60	021.0007-3	021.0007-3	Reparo válvula solenóide	01
61	022.0098-8	022.0098-8	Válvula piloto	01
62	012.0002-0	012.0002-0	Pressostato alta pressão	01
63	012.0365-0	012.0365-0	Pressostato comando	01
64	023.0268-0	023.0268-0	Anel o'ring válvula termostática	01
65	813.0217-0	813.0217-0	Válvula termostática	01
66	021.0034-0	021.0034-0	Reparo válvula termostática	01
67	021.0000-2	021.0000-2	Reparo válv. termostática (até 04/1996)	01
68	023.0160-1	023.0160-1	Anel o'ring (bujão enchimento)	01
69	003.0118-3	003.0118-3	Bujão enchimento óleo	01
70	003.0119-1	003.0119-1	Adaptador enchimento	01
71	813.0127-1	813.0127-1	Visor fluxo	01
72	022.0099-6	022.0099-6	Válvula selecionadora	01

JOGO ENGRENAGENS - UNIDADE CF50

PRESSÃO (bar)	RELAÇÃO TRANSMISSÃO	CÓDIGO	
		SRP 1020 TA 20	SRP 1025 TA 25
7,5	2,789	021.0080-0	-
	3,114	-	021.0078-0
9	2,600	021.0081-0	-
	3,000	-	021.0079-0
11	2,349	021.0082-0	-
	2,789	-	021.0080-0



COMPONENTES DA CHAVE ELÉTRICA

SRP 1020 / TA 20			SRP 1025 / TA 25			DENOMINAÇÃO
220v	380v	440v	220v	380v	440v	
012.0223-8	012.0223-8	012.0223-8	-	012.0223-8	012.0223-8	Contator SM 3 TF 46
012.0228-3	012.0228-3	-	-	012.0228-3	-	Contator SM 3 TF 44
012.0229-4	012.0229-4	012.0229-4	012.0229-4	012.0229-4	012.0229-4	Contator SM 3 TF 40
-	-	-	-	012.0239-9	-	Contator SM 3 TF 41
-	-	-	012.0222-1	-	-	Contator SM 3 TF 48
-	-	-	012.0227-2	-	-	Contator SM 3 TF 47
-	-	012.0250-0	012.0250-0	-	-	Contator SM 3 TF 43
012.0235-0	012.0235-0	012.0235-0	012.0235-0	012.0235-0	012.0235-0	Dijuntor monopolar SM 4A
012.0234-9	012.0234-9	012.0234-9	012.0234-9	012.0234-9	012.0234-9	Dijuntor SM tripolar 10A
012.0155-7	012.0155-7	012.0155-7	012.0155-7	012.0155-7	012.0155-7	Relé tempo 6"
012.0224-6	012.0224-6	-	-	012.0224-6	012.0224-6	Relé sobrecarga SM (32 à 50A)
012.0225-4	012.0225-4	012.0225-4	-	012.0225-4	012.0225-4	Relé sobrecarga SM (2,5 à 4A)
-	-	-	012.0237-2	-	-	Relé sobrecarga SM (4 à 6,3A)
-	-	-	012.0246-9	-	-	Relé sobrecarga SM (63 à 80A)
-	-	012.0307-0	-	-	-	Relé sobrecarga SM (20 à 32A)
-	-	012.0259-0	-	-	012.0259-0	Transformador primário 200v A
012.0268-0	-	-	012.0268-0	-	-	Autotrafo 220v
-	012.0233-8	012.0233-8	-	012.0233-8	012.0233-8	Autotrafo 380v

CONEXÕES

CÓDIGO	DENOMINAÇÃO
003.0231-7	Bico mangueira 1/2"
003.0169-8	Bucha redução 1/2" x 1/4"
003.0247-3	Bujão sext. Int. 1/8"
003.0005-5	Cotovelo 1/8" x 1/4"
003.0197-3	Gicle 1.10
022.0062-0	Gicle alívio descarga Ø 4mm
003.0242-2	Joelho fema 1/8" flex.
003.0243-0	Joelho macho 1/4" flex.
003.0182-5	Joelho macho 1/4"
003.0171-0	Joelho macho 1/8" flex.
003.0174-4	Niple duplo 1/4"
003.0162-0	Niple duplo 1/8"
021.0057-0	Porca/anel cônico p/ tb. flex. Nylon
003.0206-6	Tee 1/4"
003.0205-8	Tee 1/8"
003.0264-0	Tee tubo 6,4 x 1/8L
003.0265-0	Tee tubo 6,4 x 1/8C
003.0154-0	União 3/4"
003.0232-5	União fema 1/8" flex.
003.0191-4	União macho 1/4" flex.
003.0234-1	União macho 6,4 x 1/4" (aço)
003.0176-0	União macho 6,4 x 1/8"
003.0173-6	União macho 6,4 x 1/4" (latão)
003.0054-3	União reta 1/8" x 1/4"

TUBULAÇÃO / MANGUEIRA

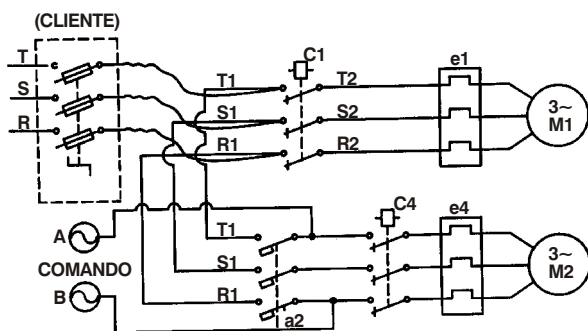
CÓDIGO	DENOMINAÇÃO
713.0329-2	Tubo retorno óleo
713.0331-4	Tubo radiador / filtro
713.0332-2	Tubo by-pass
713.0359-0	Tubo válvula termostática / radiador
021.0083-0	Tubo flexível c/ porca 1,6 m
381.0176-5	Mangueira 1/2"
*	Tubo cobre treliado s/ costura 6,4 x 4,2

* Peça de mercado (não comercializada pela Schulz S.A.).

DIAGRAMAS FUNCIONAL E MULTIFILAR

CHAVE DE PARTIDA DIRETA

DIAGRAMA MULTIFILAR



CHAVE DE PARTIDA COMPENSADORA

DIAGRAMA MULTIFILAR

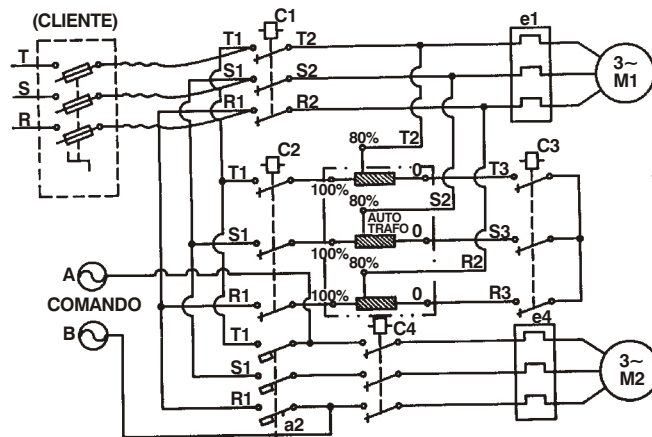


DIAGRAMA FUNCIONAL

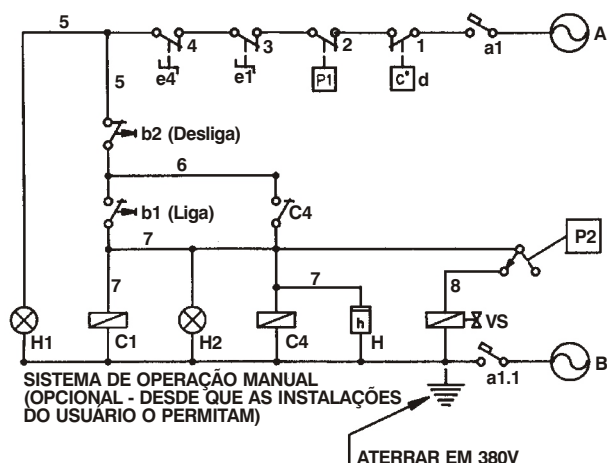
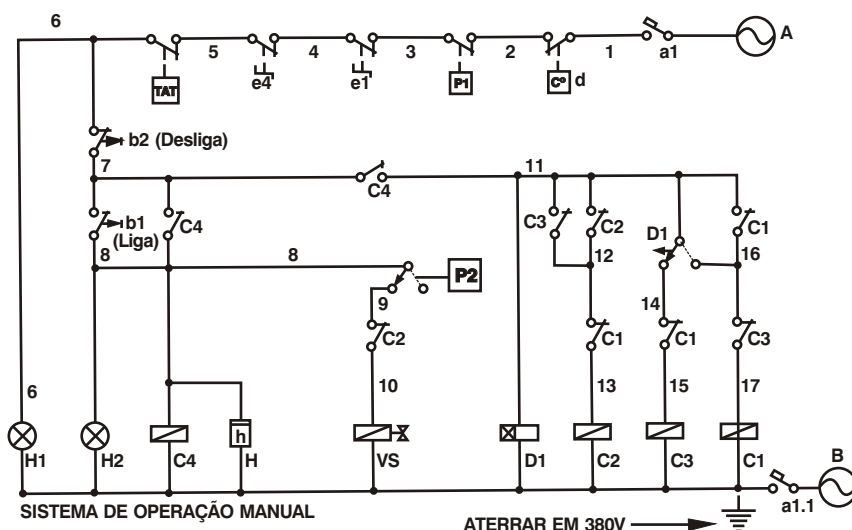


DIAGRAMA FUNCIONAL



DESCRIÇÃO

D1	TEMPORIZADOR (POTÊNCIA)	VS	VÁLVULA SOLENÓIDE 3 VIAS NA AUTO TRAFÓ
e1	RELE TÉRMICO (MOTOR COMP.)	AT	DISJUNTOR TERMOMAGNÉTICO
e4	RELE TÉRMICO (MOTOR VENT.)	a1/a1.1	DISJUNTOR TERMOMAGNÉTICO
H	HORÍMETRO	a2	DISJUNTOR TERMOMAGNÉTICO
H1	LÂMPADA VERDE	b1	BOTONEIRA N.A. (LIGA-VERDE)
H2	LÂMPADA VERMELHA	b2	BOTONEIRA N.F. (DESL.-VERM.)
M1	MOTOR TRIF. CLASSE IP-54	C1	CONTATOR (MOTOR M1)
M2	MOTOR TRIF. CLASSE IP-54	C2	CONTATOR (ALIMENT. AUTOTRAFO)
P1	PRESSOSTATO (ALTA PRESSÃO)	C3	CONTATOR (FECHAM. AUTOTRAFO)
P2	PRESSOSTATO COMANDO	C4	CONTATOR (MOTOR M2)
TAT	TÉRMICO AUTO TRAFÓ	d	TERMOSTATO (N.F. ATÉ 115°C)

DIAGNÓSTICO DE FALHAS

DEFEITOS EVENTUAIS	CAUSAS PROVÁVEIS	SOLUÇÃO	DEFEITOS EVENTUAIS	CAUSAS PROVÁVEIS	SOLUÇÃO
O compressor não parte. <i>Nota: Não insista em parti-lo sem antes constatar e eliminar a causa do problema.</i>	Falta de tensão no comando.	Verifique o fusível de proteção do comando. Com tensão no comando a lâmpada verde deve acender.	O compressor parte e desliga logo em seguida.	Queda de tensão no comando.	Rearme os relés de sobrecarga. Se o problema persistir, verifique a pressão no reservatório, a temperatura de descarga e estado dos contatos do contator principal.
	Relé de sobrecarga desarmado.	Rearme e verifique a causa do desarme religando o compressor.		Falta de fase ou tensão de alimentação insuficiente.	Verifique a tensão e a rede de alimentação e elimine a causa.
	Bobina dos contatores queimada.	Troque as bobinas.		Pressão excessiva no reservatório. O compressor desliga por ação do pressostato de alta pressão.	Vide causas e soluções do defeito "Pressão Excessiva de Operação".
	Fios frouxos ou soltos.	Verifique os referidos componentes e acompanhando o diagrama elétrico, veja onde está interrompida a tensão que impede a operação de ligar.		Pressostato de alta pressão com defeito ou desregulado.	Ajuste o pressostato 20 psi (1,5 bar) acima da pressão de trabalho.
	Botão liga com problemas.	Rearme os disjuntores ou troque os fusíveis.		Alta temperatura de operação. O interruptor atua em 116 °C, desligando o compressor	Verifique o nível do óleo. Vide causa e soluções do defeito "Temperatura Elevada de Operação". Verifique o termômetro, a temperatura de operação varia de 85 a 100 °C.
	Disjuntores abertos ou fusíveis queimados.	Rearme os disjuntores ou troque os fusíveis.		Excesso de folga axial na unidade compressora. Radiador com vazamento Vazamento de ar no comando (válvula de admissão não abre) O consumo de ar é superior a produção do compressor. Temporizador de partida (D1) não faz a comutação. O compressor está com rotação invertida. Filtro de ar obstruído (sujo). Válvula piloto fora de ajuste. Pressostato de comando fora de ajuste ou com defeito. Válvula solenóide com defeito. Bobina queimada, válvula travada na posição aberta ou linha de retorno bloqueada. Válvula de alívio travada na posição aberta. Obstrução na rede. Verifique válvulas fechadas ou filtros de linha obstruídos.	Substitua a unidade compressora.
	Fio neutro não foi conectado. Obs.: É necessário fio neutro em redes trifásicas de 380 volts.	Conecte o fio neutro no borne específico para esse fim. Nota: Entre fase e neutro deve existir uma tensão de 220 volts.			Substitua o radiador.
	Térmico do auto-trafo aberto (Lâmpada verde apagada)	Troque o auto-trafo.			Elimine o vazamento.
	Disjuntor unipolar ou tripolar desligados.	Ligue o(s) disjuntor(s) (a lâmpada verde deve acender).			Verifique o consumo dos equipamentos instalados. Nota: Cuidado com desgaste de bicos de jato areia, (troque-os se necessário). Verifique e elimine vazamentos, principalmente em redes subterrâneas.
	Bobina do contator C4 (ventilador) queimada ou em curto.	Substitua a bobina.			Substitua o temporizador.
	Pressostato de alta pressão (P1) está aberto (o reservatório ar/óleo está sem pressão).	Ajuste ou substitua o pressostato.			Desligue o compressor e certifique-se de que o mesmo gira no sentido correto.
	Compressor não parte.	Aguarde a diminuição da pressão da rede.			Verifique vacuômetro se necessário troque o filtro.
	Queda de tensão na rede elétrica. Instalação em desacordo com a norma NBR 5410.	Reveja o dimensionamento dos cabos de alimentação, observando a distância da fonte alimentadora (transformador). Verifique para quanto cai a tensão no comando no momento da partida. Verifique defasagem de tensões entre as fases. Verifique se algum fio de comando está solto.			Ajuste-a para pressão de trabalho.
	Tensão da rede é insuficiente.	Aumente a tensão da fonte. Aumente a seção dos condutores de alimentação.			Ajuste-o 1 bar acima da pressão de trabalho, ou substitua-o.
	Interruptor de alta temperatura com defeito.	Troque o interruptor.			Desmonte e limpe a válvula solenóide. Troque a válvula ou o reparo se necessário.
	Falta de fase ou energia elétrica.	Verifique a instalação e os fusíveis de proteção.			Efetue a limpeza e substitua o reparo se necessário.
	O compressor está com sentido de rotação invertido.	Inverta 2 (duas) fases na entrada da rede de alimentação do compressor.			Abra as válvulas e troque os filtros de linha se necessário.
	Válvula solenóide em curto.	Substitua-a.			Desmonte, limpe, substitua o reparo ou a válvula completa.
	Manômetro de pressão do reservatório ar/óleo está com defeito.	Troque o manômetro.			Limpe-a ou troque-a.
O compressor parte e desliga logo em seguida.	Registro de saída fechado.	Abra o registro de saída para a rede.	Pressão de operação elevada, reservatório com excesso de pressão. <i>Nota: O compressor deverá desligar se a pressão subir 2 bar acima da pressão de trabalho.</i>	Elemento separador obstruído.	Observe o indicador de restrição do elemento separador e troque-o se necessário.
	Instalação em desacordo com a Norma NBR 5410.	Verifique a corrente e a defasagem entre fases. Verifique a causa e redimensione os cabos se houver necessidade.		Válvula de alívio travada na posição fechada.	Efetue a limpeza e substitua o reparo se necessário.
	Os cabos de alimentação estão frouxos na entrada ou saída dos contatores ou no próprio motor.	Verifique os cabos e reaperte-os se necessário.		Válvula de admissão não fecha completamente.	Verificar o funcionamento da mesma, sem o filtro de ar sendo que na pressão máxima de trabalho, a mesma deve estar totalmente fechada.
	Relé térmico com defeito ou contatos dos contatores muito gastos.	Verifique os contatores e o relé térmico e substitua-os se necessário.		Tubulação do comando obstruída.	Substitua a tubulação.
	Termostato com defeito.	Substitua-o		Pressostato de comando fora de ajuste ou com defeito.	Ajuste-o 1 bar acima da pressão de trabalho ou substitua-o.
	Falta de óleo (a temperatura sobe rapidamente).	Verifique o nível do óleo e reponha se necessário.		Válvula solenóide travada na posição fechada.	Desmonte-a, limpe-a e troque o reparo se necessário.
	Temporizador de partida (D1) com falha regulado com tempo muito longo.	Ajuste-o para um tempo máximo de 5 (cinco) segundos, ou substitua-o.		Vazamento na tubulação de comando.	Reaperte conexões e substitua a tubulação se necessário.
	Válvula de pressão mínima travada ou elemento separador obstruído.	Verifique se o pistão da válvula de pressão mínima, está travado e também a restrição do elemento separador, através do manômetro no painel.		Válvula de pressão mínima com pistão travado.	Efetue a limpeza e substitua o reparo 42 se necessário, o anel do pistão deverá ser lubrificado com bisulfeto de molibidênio.
	Relé(s) de sobrecarga do(s) motor(es) desarma.	Avalie a corrente do(s) motor(s) e ajuste p(s) relé(s) se necessário. Nota: É importante medir a tensão da rede.		Manômetro de pressão do tanque com defeito.	Substitua-o.
	Mau contato dos fios do comando.	Reaperte os parafusos que fixam os fios.		Válvula de segurança com defeito.	Substitua-a.
				Pressão de operação elevada.	Verifique e elimine a alta pressão.
				Pressostato de alta pressão mal regulado ou com defeito.	Ajuste ou troque o pressostato.

DIAGNÓSTICO DE FALHAS

DEFEITOS EVENTUAIS	CAUSAS PROVÁVEIS	SOLUÇÃO	DEFEITOS EVENTUAIS	CAUSAS PROVÁVEIS	SOLUÇÃO
Superaquecimento (Acima de 116 °C o compressor desligará por ação do termostato).	Válvula termostática com defeito.	Troque o elemento termostático.	Restrição prematura do elemento separador.	Elemento separador oxidado.	Substitua-o.
	Termostato desregulado ou com defeito.	Verifique a regulação ou substitua-o se necessário.		Restrição prematura do filtro de óleo nas primeiras horas de operação (compressor novo).	Troque o filtro de óleo.
	Radiador obstruído externamente.	Limpe o radiador com jato de água ou de ar e verifique o ventilador.		Compressor instalado em local inadequado.	Melhore as condições do local, ou remova para local apropriado.
	Baixo nível de óleo.	Complete o nível.	Oscilação de pressão. O compressor opera em ciclo rápido carga e alívio.	Consumo de ar muito inferior a capacidade de produção do compressor.	Desligue algum compressor em paralelo ou instale um reservatório.
	Filtro de óleo obstruído.	Troque o filtro.		Registro de saída de ar fechado. (Neste caso a pressão na rede é muito baixa).	Abra o registro.
	Temperatura ambiente muito elevada.	Providencie ventilação adequada.		Muita perda de carga próxima ao compressor.	Elimine a perda de carga.
	Sistema hidráulico com sintomas de oxidação (verniz). Nota: O óleo fica avermelhado quando há sintoma de oxidação.	Desmonte a tubulação de óleo, o reservatório e o radiador. Lave a tubulação e o reservatório com thinner. Encha o radiador com thinner e deixe-o de molho 12 horas. Posteriormente lave-os com água quente ou vapor, para eliminar os resíduos de thinner. Troque o elemento separador e o filtro de óleo. Faça trocas de óleo de 200 em 200 horas, até que o óleo volte às suas características originais. Se necessário, faça o acompanhamento através de análise química do óleo.		Pressostato com diferencial muito pequeno.	Aumente o diferencial para 20 a 25 psi.
	Rolamentos da unidade compressora com excesso de folga.	Substitua os rolamentos.		Rede mal dimensionada. Nota: A tubulação, deve ser igual ou maior que a tubulação de saída do compressor.	Redimensione a tubulação da rede.
	Óleo contaminado por excesso de água.	Drene a água condensada no reservatório de ar/óleo pelo menos uma vez por semana.		Falta de reservatório, (pulmão).	Coloque um reservatório adequado na rede.
	Óleo inadequado.	Utilize o óleo recomendado. (Vide Tabela Características Técnicas).		Obstrução na rede devido a acessórios como filtros, secadores e resfriadores de ar estarem obstruídos, mal dimensionados ou mal localizados.	Troque os filtros da rede se necessário ou o filtro interno do secador (se existir). Obs.: Sempre que for possível, coloque o reservatório antes dos acessórios.
	Falta de ventilação. Observe que o ar é soprado para cima.	Limpe o radiador com jato de água ou ar. Verifique o ventilador.		Uso de válvula de retenção na saída de ar do compressor. Nota: Sempre que for possível, coloque a válvula de retenção após o reservatório.	Retire a válvula e coloque-a na posição ideal.
				Pressostato de comando com diferencial muito baixo ou com falha.	Ajuste ou substitua o seu diferencial. Não poderá ultrapassar de 1 bar.
				Filtro de ar situado na rede, obstruído. Obstrução na descarga de ar.	Verifique e elimine a causa. Troque os filtros da rede.
Consumo excessivo de óleo (perda de óleo para a linha).	Elemento separador de óleo danificado.	Substitua-o.	Perda de óleo pelo filtro ar (ao desligar o compressor)	Válvula de retenção da válvula de admissão travada aberta.	Desmonte, limpe a válvula de retenção e troque o seu reparo se necessário.
	Óleo impróprio ou contaminado.	Troque o óleo e seu filtro.		Óleo está espumando (óleo impróprio, contaminado ou em excesso).	Utilize o óleo recomendado. Verifique o nível do óleo, com o compressor desligado.
	Baixo diferencial no pressostato de comando.	Aumente o diferencial.		Despressurização do reservatório, muito rápido ao desligar.	Verifique o orifício após a válvula de alívio, o mesmo deve estar com restrição.
	Vazamento no circuito.	Identifique e corrija.		Válvula de alívio travada na posição fechada.	Efetue a limpeza e substitua o reparo 44 se necessário.
	Compressor operando muito tempo em alívio.	Otimize o tempo mudando o modo de comando ou regulando o relé.		Linha de retorno de óleo do separador obstruída.	Limpe o filtro "Y" e o orifício no bloco do compressor.
	Compressor trabalhando em ciclos rápidos de carga e alívio.	Verifique e elimine obstrução na rede (válvulas semi fechadas ou filtros). Aumente o diferencial do pressostato se necessário.	Vibrações e ruídos excessivos.	Hélice com pá quebrada.	Substitua-a.
	Tubo pescador curto, ou cortado com o chanfro a favor da parede do separador ar/óleo.	O mesmo deve encostar no fundo. O chanfro deve estar contrário a parede do separador.		Conjunto de engrenagens (coroa/pinhão) com folga excessiva ou danificada.	Troque os rolamentos da coroa. Troque o jogo de engrenagens se necessário.
	Baixa pressão de descarga. Nota: Neste caso o óleo é arrastado para a rede de ar comprimido.	Verifique a demanda de ar do cliente (consumo de ar). Nota: O compressor não poderá operar abaixo da pressão de 75 psi ou 5,2 bar.		Rolamentos do motor danificados.	Substitua os rolamentos, e observe o período recomendado para lubrificação, e utilize somente a graxa recomendada pelo fabricante do mesmo. Nota: Caso esteja dentro do período de garantia, o motor elétrico deverá ser encaminhado ao seu Técnico Credenciado.
	Excesso de óleo (nível de óleo muito elevado).	Verifique o nível de óleo sempre com o compressor parado, o correto é indicar no centro do visor de nível.		Rolamentos gastos, danificados ou com folga excessiva na unidade.	Substitua os rolamentos. Ajuste, se necessário, a folga dos rolamentos cônicos.
	Vazamento de óleo na tubulação ou no selo (retentor) da unidade.	Elimine o vazamento na tubulação e proceda a troca do selo.	Excesso de água na rede.	Falta de purgador na rede ou obstruídos.	Coloque purgador, caso não exista, solicite que o usuário encaminhe ao técnico do mesmo para limpeza ou permita que se efetue a limpeza.
	Linha de retorno, filtro "Y" ou orifício obstruído. Observe o fluxo de óleo no visor.	Limpe o filtro "Y", limpe o orifício (no bloco do compressor). A partir de 03/99 esta peça não é parte integrante do compressor.		Alto índice de umidade relativa do ar.	Instale secadores de ar e filtros, se não estiver instale um reservatório de ar adequado.
	Elemento separador danificado ou com má eficiência. A vida útil é de um ano, podendo variar dependendo do óleo e das condições do ambiente de operação.	Troque o elemento separador.		Alta temperatura do ar na descarga do compressor. Deficiência na ventilação da sala (temperatura acima da recomendada).	Proceda a limpeza externa do radiador, e instale dutos ou exaustores na sala, para retirar o ar quente (consulte à fábrica), a temperatura máxima ambiente é de 45 °C.
Restrição prematura do elemento separador.	Ambiente muito agressivo, com partículas de poeira em suspensão no ar.	Coloque filtro duplo veicular (opcional), disponível nos compressores SRP 1040/75 e TA 40/75.		Aspecto construtivo da rede de ar comprimido incorreto.	Orienta ou corrija o melhoramento na rede.
	Não foi efetuado a troca do óleo lubrificante e filtros no período recomendado no manual de instruções (1000 horas).	Proceda a troca, verificando se não ocorreu comprometimento no compressor. Caso o ambiente seja agressivo, instale o filtro duplo veicular e, após, antecipe a troca do óleo e elementos separador e filtro de óleo.			
	Sistema hidráulico (óleo) oxidado (verniz).	Vide Defeitos eventuais "Superaquecimento".			

DIAGNÓSTICO DE FALHAS

DEFEITOS EVENTUAIS	CAUSAS PROVÁVEIS	SOLUÇÃO	DEFEITOS EVENTUAIS	CAUSAS PROVÁVEIS	SOLUÇÃO
Excesso de água no óleo dentro do reservatório ar/óleo.	Temperatura de descarga ar/óleo muito baixa.	Troque o elemento da válvula termostática.	Diminuição da rotação do motor elétrico.	Unidade compressora travada.	Substitua-a.
	Compressor super dimensionado (trabalha mais em alívio).	Aumente o consumo de ar ou substitua o compressor por um de menor capacidade.		Sentido de rotação invertido.	Ajuste o sentido de rotação.
	Falta de drenagem do reservatório ar/óleo.	Drene a água condensada no tanque pelo menos uma vez por semana. Nota: É aconselhável drenar a água com o compressor parado a pelo menos uma hora.		Pressão residual no reservatório.	Verifique se a válvula de admissão e pressão mínima estão travadas abertas e proceda os ajustes necessários.
	Retorno de água da rede para dentro do reservatório ar/óleo do compressor.	Verifique a drenagem dos purgadores e reservatórios da rede de ar comprimido. Verifique também a válvula de pressão mínima e substitua o seu reparo se necessário.	O compressor está desligado e não volta a ligar mesmo com a pressão na rede baixa.	Relé de sobrecarga desarmado.	Verifique a corrente e também a regulagem do relé de sobrecarga.
Desarme constante do relé de sobrecarga.	Cabos de alimentação do motor mal conectados ou com oxidação.	Reaperte os cabos, limpe as conexões e rearme o relé.		Alta temperatura.	Verifique o nível de óleo e reponha se necessário.
	Relé de sobrecarga mal regulado ou com defeito.	Verifique a corrente e a tensão de alimentação. Regule o relé ou troque o mesmo se necessário. Obs.: Regule o relé considerando o fator de serviço de motor.			Verifique se a hélice está perfeita, caso contrário, substitua-a.
	Corrente do motor acima do fator de serviço.	Verifique se a unidade compressora e o motor giram livremente. Em caso de anormalidade, substitua as peças necessárias.			Verifique a restrição do filtro de óleo e substitua-o se necessário.
	Compressor trabalhando acima da pressão recomendada.	Regule o compressor de acordo com a pressão especificada em sua placa de identificação.			Verifique se há fluxo de ar na colméia do radiador. (Limpe-a se estiver obstruída).
	Aquecimento anormal de um dos cabos do motor (sem alteração de corrente).	Troque os cabos de posição, mantendo o mesmo sentido de rotação. Verifique se o aquecimento manteve-se na mesma fase ou se acompanhou a troca dos cabos. Caso tenha acompanhado a troca dos cabos, o problema está no motor. Caso contrário, o problema está na rede elétrica.			Verifique se existe vazamento de óleo e elimine-o.
	Contatos dos contatores comprometidos.	Substitua os contatores.		Botão liga com problema.	Substitua-o.
Ruído intermitente na partida - os contatores parecem não acionar.	Válvula de admissão não fecha completamente.	Efetue a limpeza e substitua o reparo 22 se necessário.		Falta de fase no comando.	Procure a causa conforme o esquema.
	Queda de tensão na rede elétrica. Instalação em desacordo com a norma NBR 5410.	Reveja o dimensionamento dos cabos de alimentação, observando a distância da fonte alimentadora (transformador).	O compressor não eleva a pressão da rede.	Bobina do relé de segundos ou do contator queimada.	Troque a bobina.
		Verifique para quanto cai a tensão no comando no momento da partida.		Filtro de ar obstruído.	Verifique o indicador de restrição e as condições do filtro de ar, substituindo-o se necessário.
		Verifique defasagem de tensões entre as fases.		Válvula de admissão travada, fechada ou com guarnições gastas (vazando).	Abra a válvula de admissão, veja a condição do anel de vedação e substitua-o se necessário.
		Verifique se algum fio de comando está solto.		Válvula solenóide queimada ou com orifício obstruído.	Troque-a ou desobstrua a sua passagem.
				Tubo que alimenta a solenóide rompido ou desconectado.	Conecte o tubo de comando ou substitua-o.
				Pressostato desregulado.	Regule o pressostato na pressão de trabalho.
				Vazamento de ar em alguma tubulação do compressor.	Observe se alguma conexão ou tubo rompeu e faça o reparo.

OBSERVAÇÕES

Diante do sintoma de pressão baixa na rede de ar, observe os seguintes detalhes:

Se a pressão no manômetro do compressor está alta e na fábrica muito baixa, o problema é perda de carga substancial na rede de ar.

Se a pressão no compressor está baixa e na rede de ar também, é possível que o consumo aumentou em função da instalação de equipamento recente. Neste caso, a demanda necessária de ar é superior a produção.

Antes de qualquer providência buscando encontrar as causas no compressor, feche o registro de saída lentamente, até a pressão subir bem próxima da máxima de trabalho e verifique a corrente do motor.

Se o compressor estiver aspirando ar em plena carga e a corrente está bem próxima da nominal é provável que o problema não seja no compressor.

* Consultar Manual de Instruções.

NOTA: A Schulz reserva-se ao direito de alterar seu produto sem aviso prévio.

ATENÇÃO - Utilize somente peças originais Schulz / Wayne.
- Preserve o meio ambiente não jogando fora o óleo usado.