

Tabla N° 1

FALLA	CAUSA	REMEDIO
<b>Sin reacción del panel de instrumentos cuando la llave gira la posición (I).</b>	Las baterías no están conectadas.	Conecte las baterías.
	Fusible en el motor de arranque "reventado".	Reemplace el fusible.
<b>El motor falla en arrancar.</b>	Carga baja de la batería.	Verifique la tensión de la correa del abanico, las conexiones de la batería y los cables.
	Mala conexión a tierra.	Revise los cables a tierra, límpielos como se requiera.
	Conexión suelta.	Ubíquelos y haga una buena conexión.
	Inanición de combustible.	Verifique el nivel de combustible y los componentes del sistema de combustible.
		Reemplace el filtro de combustible si es necesario.
	Falló el regulador.	Reemplace el regulador.
Solenoides defectuosos detenidos.	Revise el solenoide de parada.	
<b>El motor se detiene mientras está en funcionamiento o está renuente a arrancar.</b>	Bajo nivel de combustible.	Llene el tanque de combustible y deje entrar aire del sistema de combustible si es necesario. (Refiérase a la sección de <b>Mantenimiento</b> ).
	Sistema de apagado de seguridad en operación.	Verifique los interruptores de apagado.
<b>El motor arranca pero se atasca cuando el interruptor regresa a la posición.</b>	Falla eléctrica.	Pruebe los circuitos eléctricos.
	Baja presión de aceite del motor.	Revise el nivel de aceite y el (los) filtro(s) de aceite.
	Regulador defectuoso.	Verifique los reguladores.
	Interruptor de llave defectuoso.	Compruebe el interruptor de llave.

hacer la mantención requerida. No hacen, por ejemplo, los cambios de filtros cada 1,500 horas hacen que el cambio de aceite se realice cada 5,000 horas, y eso ocasiona que el aceite pierda sus propiedades de lubricación y enfriamiento, los filtros se encuentren llenos de polvo y no provean del aire necesario al compresor o motor. Entonces, los problemas más comunes no son los del compresor sino que el usuario no hace la mantención como debería ser hecha.

Por su parte, el gerente general de Kaeser Perú indicó que el común denominador es el filtro de combustible porque la calidad de combustible no es la idónea. "Muchas veces la calidad del combustible que llega no es la más óptima y la vida útil de los filtros de combustible se reduce para proteger la máquina. Creo que es lo más común en el tema de compresores portátiles. En general,

los equipos que vienen al Perú tienen diferentes protecciones. Creo que no pasa por el equipo sino por los canales de distribución de combustibles", opinó.

**Otro factor: El mercado informal**

El representante de Atlas Copco indicó que, desafortunadamente, el mercado pirata existe y muchas veces, aunque se pueden encontrar buenos repuestos de marcas conocidas que no sean del compresor original, difícilmente cumplen con las especificaciones porque no pasaron por el desarrollo técnico necesario.

"Las piezas y repuestos son desarrollados para un equipo en específico, entonces, cuando los repuestos son de otras marcas o piratas, muchas veces el funcionamiento del compresor no es el mismo. Otras veces ocurre que hay cambio de personal por parte del

cliente. Muchas veces la persona capacitada ya no se encuentra en la compañía y contratan a otro especialista que no tiene el mismo nivel de capacitación y conocimiento", sostuvo.

El representante de Crubher manifestó que la venta de un compresor viene siempre acompañada de una capacitación técnica del operador para el arranque y mantenimiento del equipo; sin embargo, hay mucha rotación del personal y no se traslada adecuadamente este conocimiento, por lo que se reportan fallas por desconocimiento. "Sucede también que por un falso ahorro se utilizan partes no originales que comprometen el buen funcionamiento del equipo. Otras causas son el descuidar las tareas de mantenimiento preventivo que son necesarias para mantener su confiabilidad y disponibilidad", opinó. **TM**