

# ATP Baudouin - Leroy Somer Series



## ATP1400-BDN/LS

### Principales Características

	Trifásico		50 Hz
	Diésel		1500 r.p.m.
	Baudouin / 12M33G1400/5		230V/400V
	Leroy somer / LSA 50.2 L7		0,8
	Deepsea 6120		ABB / 4x2000

Potencia en emergencia (STP)	1400 kVA	1120 kW
Potencia continua (PRP)	1250 kVA	1000 kW
Potencia continua (COP)	- kVA	- kW

### Insonorizado

Largo (L)	5800 mm	
Alto (H)	2530 mm	
Ancho (W)	2280 mm	
Peso	12975 kg	
Depósito diario	2120 L	
		<b>50Hz</b>
Ruido del motor diésel	121.6 dB(A)	

Prueba de ruido realizada al 100% de la potencia del ESP, a 1 m de distancia, con motor sin radiador, sin ventilador de refrigeración y sin silenciador.

### Instalación en sala

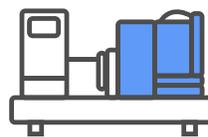
Sistema de escape	50Hz		
	COP	PRP	STP
T. máx. temperatura de escape después del turbocompresor (°C)	-	-	550
Flujo de los gases de escape (m³/min)	-	218	237
Calor evacuado (kW)	-	-	-
Máx. contrapresión de escape (mBar)	75		
Máx. momento de flexión de la brida de salida de gases de escape (Nm)	10		
Diámetro de salida (mm)	200		

Sistema de ventilación	50Hz		
	COP	PRP	STP
Flujo de aire recomendado (m³/min)	-	77,7	83,5
Mín. diámetro del tubo de admisión (mm)	140		
Aumento de la temperatura del aire de admisión (°C)	≤5		

Calor por radiación	50Hz		
	COP	PRP	STP
Disipación de calor total (kJ/s)	-	-	1800,9
Calor Radiado al Ambiente (kJ/s)	-	248,3	278,5

## Especificaciones del motor

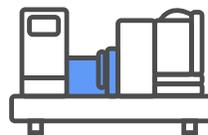
Especificaciones generales	50 Hz
Modelo	12M33G1400/5
Emisiones	No aplica
Grado de desempeño	G2
Método operativo	Cuatro tiempos
Tipo de combustible	Diésel
Sistema de refrigeración	Líquido (agua + 50% anticongelante)
Sistema de aspiración	Turboalimentado y Post-enfriado
Sistema de inyección	Directa
Número y disposición de los cilindros	12 en V
Cilindrada (l)	39,20
Diámetro del cilindro (mm)	150
Carrera del cilindro (mm)	185
Relación de compresión	15:1
Regulación	Electrónica
Velocidad de rotación	1500
Capacidad de aceite (L)	9,25
Potencia bruta COP (kWm)	-
Potencia bruta PRP (kWm)	1100
Potencia bruta STP (kWm)	1210
Capacidad de refrigerante (L)	33
Potencia neta COP (kWm)	-
Potencia neta PRP (kWm)	-
Potencia neta STP (kWm)	-



Consumos		50Hz	
Consumo de combustible	Carga	lt/h	g/kWh
STP	100%	288,8	200,5
	100%	258,6	197,5
PRP	75%	190,7	194,2
	50%	129,2	197,3
	25%	71,2	217,4
Tolerancia al consumo de combustible		3%	
<b>Condiciones de referencia</b>			
Temperatura (°C)		25	
Presión atmosférica (kPa)		100	
<b>Capacidad</b>			
Líquido refrigerante (L)		303	
Capacidad de aceite (total)		160	
<b>Starting system</b>			
Tensión (V)		24	
Potencia (kW)		10	
Batería (Ah)		55	

## Especificaciones del alternador

Especificaciones generales	
Modelo	LSA 50.2 L7
Nº de Fases	Trifásico
Protección	IP23
Aislamiento	H
Calentamiento	H
Forma de onda IEC = THF:	<3,5%
Forma de onda NEMA = TIF:	<50
Sistema de excitación:	AREP / PMG
Modelo de AVR:	D350



Sobrevelocidad: rpm	2250
Regulación de la tensión	± 0,25%
Caudal de aire 50 Hz (m3/s)	1,8
Radiointerferencia:	Supresión conforme a la norma europea EN61000-6
AREP+ Corriente de cortocircuito	2.7 In: 5 seg.

## Batería de arranque

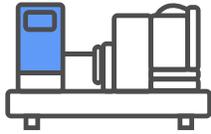


Voltaje de la batería	
Capacidad de la batería	
Cantidad	
Tipo de batería	Libre de mantenimiento, tipo plomo-ácido sellada

## Certificaciones



## Panel de control



Generador	DSE6110/20
Tensión (F-F / F-N)	★ / ★
Intensidad	★
Frecuencia	★
Valores RMS	★
Secuencia de fases del generador	★
Intensidad de tierra del generador [1]	★
Nº de eventos registrados	250
Reloj integrado	★
Protección PIN	★
kWh, kVAh, kVAh, kVAh, cos Ø	★
Sincronoscopio (m)	★
Nº de salidas disponibles [2]	6
Horas de funcionamiento del motor	★
Indicación de alarmas en el LCD	★
Nº Total de indicadores LED	8
Nº de alarmas LED	☒
Señalización acústica alarmas	■
Programador	★
Nivel de combustible	★
Motor	DSE6110/20
Velocidad del motor	★
Protección por baja presión de aceite	★
Lectura de presión de aceite [3]	■
Protección por alta temperatura del motor	★
Lectura de temperatura del moto[3]	■
Tensión de baterías	★
Intensidad de baterías [4]	■
Consumo de combustible [5]	★
Bajo nivel de agua en radiador [6]	■
Mantenimiento programado para motor	★
Comunicación	DSE6110/20
Puerto USB hembra tipo B (Máx. 6m) [7]	★
Puerto USB hembra tipo A (n)	☒
Puerto CAN (Máx. 40 m)	★
Función PLC	★

Red	DSE6110/20
Tensión (F-F / F-N)	★ / ★
Intensidad [1]	☒
Frecuencia	★
kVA, kW, cos Ø (a)	☒
Control de conmutación entre red-grupo	★
Protecciones y alarmas	DSE6110/20
Tensión de baterías alta/baja	🔔
Fallo en alternador de carga de baterías	🔔
Fallo de parada	🔔 / 🔄
Fallo de arranque	🔔 / 🔄
Bajo nivel de combustible	🔔 / 🔄
Sobrecarga	🔔 / 🔄
Fallo a tierra	🔔 / 🔄
Asimetría entre fases	🔔 / 🔄
Mantenimiento	🔔 / 🔄
Frecuencia del generador alta/baja	🔔 / 🔄
Sobrevelocidad del motor	🔔 / 🔄
Baja velocidad del motor	🔔 / 🔄
Sobretensión	🔔 / 🔄
Baja tensión en generador	🔔 / 🔄
Alerta de la ECU (si aplica)	🔔 / 🔄
Baja presión de aceite	🔔 / 🔄
Bajo nivel de agua en radiador [f]	🔔 / 🔄
Alta temperatura del motor	🔔 / 🔄
Fuga / robo combustible	🔔
Aplicaciones	DSE6110/20
Arranque automático o manual	★
Arranque remoto por contacto seco NA	★
Automático por fallo de red	★
Alternancia con tiempo repartido	☒
Multi-generadores en sincronismo con reparto de carga (Máx 32 generadores) (m)	☒
Generador-red en sincronismo y con reparto de carga (1 generador y 1 red) (m)	☒
Expansiones opcionales	DSE6110/20
DSE2130 (8 entradas dig.)   IG-IOM (8 ent./salidas dig. + 4 entradas analógicas)   G-08 (8 ent. dig.)	★
DSE2157   I-RB8   G-06 (8 salidas a relé)	★
DSE2548   IGL-RA15   - (expansión con 8 LED's adicionales)	★
Normas	DSE6110/20
Temperatura de trabajo	-30 -> 70°C
Índice de protección (cuando montado con junta de estanqueidad)	IP65
Grado máximo de humedad (durante 48 h)	93% / 40°C

## Leyenda

★	Disponible
■	Opcional
☒	No disponible
🔔	Alarma de aviso
⊙	Alarma de parada
[1]	Necesita un TI adicional
[2]	Nº de salidas disponibles para configuración estándar. Las salidas no incluyen relés ni cableados adicionales a bornes.
[3]	Si la información no es proporcionada por la ECU del motor, se necesita incluir un sensor adicional.

[4]	Necesita un amperímetro adicional
[5]	Si la información es proporcionada por la ECU del motor
[6]	Necesita de un sensor adicional
[7]	Necesita incluir un módulo IL-NT-S-USB adicional
[8]	Necesita incluir un módulo IL-NT-RS232-485 adicional
[9]	DeepSea: Necesita incluir un módulo DSE891 adicional/ComAp: Necesita incluir un módulo IB-LITE adicional
[10]	DeepSea: Necesita incluir un módulo DSE890 adicional/ComAp: Necesita incluir un módulo IL-NT-GPRS adicional
[11]	DeepSea: Necesita incluir un módulo DSE892 adicional/ComAp: Necesita incluir un módulo IB-LITE adicional

### Energía de reserva de emergencia (ESP)

La energía de reserva de emergencia es la energía máxima disponible para una carga variable durante una falla de la red eléctrica principal. El factor de carga promedio durante 24 horas de funcionamiento no debe exceder el 70 % de la potencia nominal ESP del motor. Las horas de funcionamiento típicas del motor son 200 horas al año, con un uso máximo de 500 horas al año.

Esto incluye un máximo anual de 25 horas por año en la clasificación de potencia ESP. No se permite la capacidad de sobrecarga. El motor no se debe utilizar para aplicaciones paralelas de servicios públicos sostenidos.

### Potencia principal (PRP)

Prime Power es la potencia máxima disponible para horas ilimitadas de uso en una aplicación de carga variable. El factor de carga promedio no debe exceder el 70 % de la potencia nominal PRP del motor durante cualquier período de 24 horas. Se encuentra disponible una capacidad de sobrecarga del 10 %; sin embargo, está limitada a 1 hora dentro de cada período de 12 horas.

1. Todas las clasificaciones se basan en las condiciones de funcionamiento según ISO 8528-1, ISO 3046, DIN6271. Tolerancia de rendimiento de  $\pm 5\%$ .
2. Condiciones de prueba: 100 kPa, temperatura de entrada de aire de 25°C, humedad relativa del 30%, con densidad de combustible de 0,84 kg/L. Es posible que se requiera una reducción de potencia para condiciones fuera de estas; comuníquese con la fábrica para obtener más detalles.
3. Las curvas de potencia de salida se basan en el funcionamiento del motor con sistema de combustible, bomba de agua y bomba de aceite lubricante; no se incluyen alternador de carga de batería, ventilador y equipo opcional.

