

# Ingeniería Energética

---

## Compresores



[Compresores  
alternativos](#)



[Compresores  
volumétricos](#)



[Turbocompresores](#)



[Turbocompresores  
centrífugos](#)



[Turbocompresores  
axiales](#)



[Ventiladores](#)

[Principal](#) - Compresores

**DEPARTAMENTO DE INGENIERIA  
ELECTRICA Y ENERGETICA**

**UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**

**COMPRESORES**

**Pedro Fernández Díez**

# **I.- COMPRESORES ALTERNATIVOS**

## **I.1.- INTRODUCCIÓN**

Los compresores son máquinas que tienen por finalidad aportar una energía a los fluidos compresibles (gases y vapores) sobre los que operan, para hacerlos fluir aumentando al mismo tiempo su presión.

En esta última característica precisamente, se distinguen de las soplantes y ventiladores que manejan grandes cantidades de fluidos compresibles (aire por ejemplo) sin modificar sensiblemente su presión, con funciones similares a las bombas de fluidos incompresibles.

Un compresor admite gas o vapor a una presión  $p_1$  dada, descargándolo a una presión  $p_2$  superior, Fig I.1. La energía necesaria para efectuar este trabajo la proporciona un motor eléctrico o una turbina de vapor.

*Campo de utilización.-* Los compresores alternativos tienen una amplia gama de volúmenes desplazados en el intervalo,  $0 \div 1000 \text{ m}^3/\text{h}$ , entrando en competencia con los de paletas, tornillo, etc.

## **I.2.- FACTORES INCLUIDOS EN EL RENDIMIENTO VOLUMÉTRICO REAL**

El ciclo teórico de trabajo de un compresor ideal se entiende fácilmente mediante el estudio de un compresor monofásico de pistón funcionando sin pérdidas y que el gas comprimido sea perfecto, Fig I.3.

Con ésto se da por hecho que el pistón se mueve ajustado herméticamente al cilindro, e incluso se considera que el paso del aire hacia y desde el cilindro tiene lugar sin resistencias en válvulas y conductos, es decir, sin cambio de presión.

El *volumen de desplazamiento* de un compresor es el volumen barrido en la unidad de tiempo por la cara o caras del pistón de la primera etapa, Fig I.2; en el caso de doble efecto, hay que tener en cuenta el vástago del pistón.

El volumen desplazado  $V_D$  por un compresor es el volumen de la cilindrada de la máquina

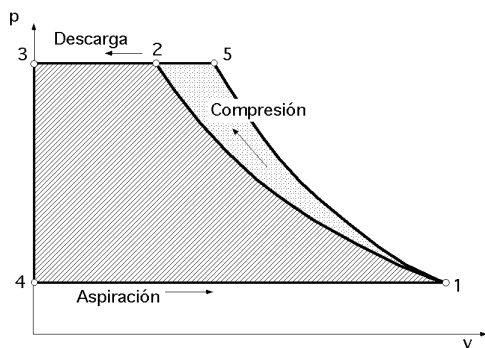


Fig I.3.- Ciclo de trabajo teórico de un compresor ideal, sin pérdidas, con espacio muerto nulo y con un gas perfecto

multiplicado por el número de revoluciones de la misma.

En el caso de ser un compresor de más de una etapa, el volumen engendrado viene indicado por la primera etapa.

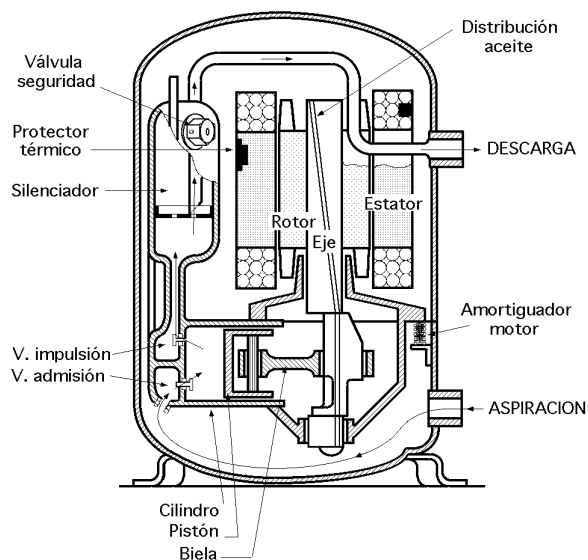
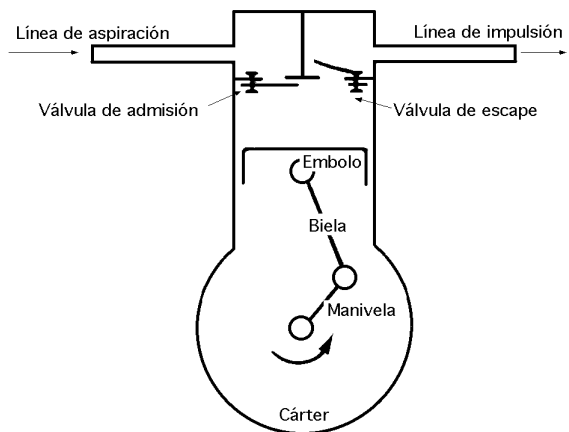


Fig I.I.1.- Esquema del funcionamiento de un compresor alternativo, y partes de un compresor hermético

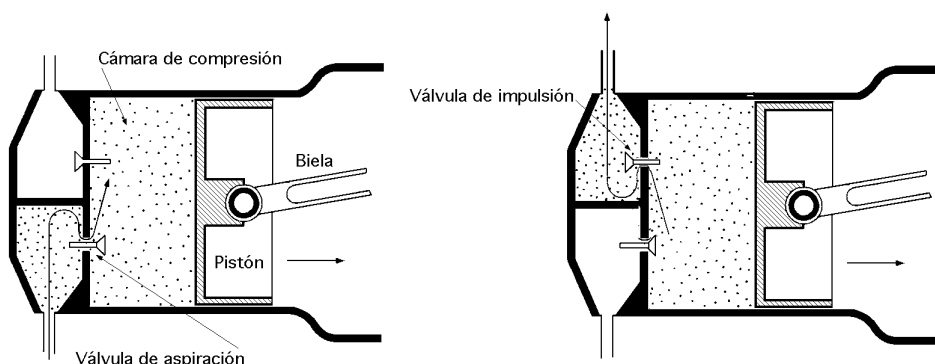


Fig I.I.2.- Volumen barrido en un compresor alternativo

El *espacio muerto* o volumen nocivo  $V_0$  corresponde al volumen residual entre el pistón y el fondo del cilindro y las lumbreras de las válvulas, cuando el pistón está en su punto muerto, estimándose entre un 3% ÷ 10% de la carrera, de acuerdo con el modelo de compresor.

Esto provoca un retraso en la aspiración debido a que el aire almacenado en el volumen residual a la presión  $p_2$  debe expansionarse hasta la presión  $p_1$  antes de permitir la entrada de aire en el cilindro.

Sin embargo, su efecto es doble en razón a que si por un lado disminuye el volumen de aspiración, por otro ahorra energía, ya que la expansión produce un efecto motor sobre el pistón; se puede considerar que ambos efectos se compensan bajo el punto de vista energético.

Si el compresor no tuviese espacio muerto, el volumen residual entre el punto muerto superior PMS y las válvulas de aspiración y escape sería 0; esta salvedad se hace en virtud de que la compresión del aire no se puede llevar, por razones físicas, hasta un volumen nulo, existiendo al extremo de la carrera del compresor un espacio muerto, que se corresponde con el menor volumen ocupado por el gas en el proceso de compresión.

La causa principal de la disminución del volumen de vapor efectivamente desplazado por un compresor es el espacio muerto o perjudicial. En el ciclo interno teórico del compresor, Fig I.4, al término de la compresión la presión es  $p_2$ ; el vapor comprimido pasa entonces a la línea de escape, recta (2-3), pero en el punto 3, punto muerto superior, queda todavía un volumen  $V_0$ , espacio muerto.

En la posterior carrera de retroceso (aspiración), este volumen  $V_0$  de gas se expansiona hasta el punto 4, presión  $p_a$ , y es solamente entonces, al ser alcanzada la presión de la aspiración, cuando comienza la admisión de vapor dentro del cilindro.

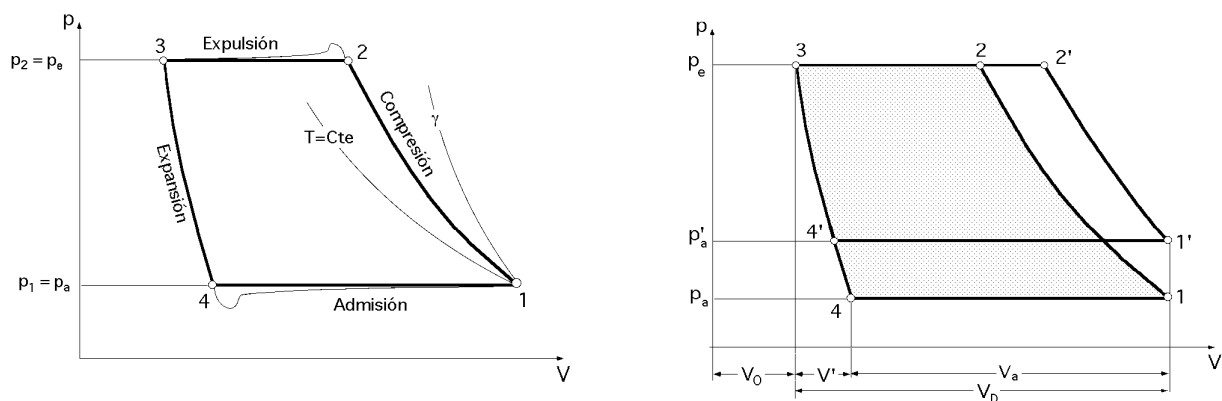


Fig I.4.- Diagrama de un compresor alternativo ideal

Si la transformación (3-4) es una politrópica de exponente  $n$  se cumple:

$$p_e V_0^n = p_a (V_0 + V') \quad ; \quad \frac{V'}{V_0} = \left( \frac{p_e}{p_a} \right)^{1/n} - 1$$

siendo:

Relación de compresión:  $c = \frac{p_e}{p_c} = \frac{\text{Presión absoluta en el escape}}{\text{Presión absoluta en la aspiración}}$

#### *Retraso en la apertura de la válvula de admisión*

Hasta que la presión dentro del cilindro sea ( $p_a - p_a$ ) (para vencer la tensión del resorte de la válvula de admisión) no se abrirá ésta; por lo tanto el vapor al entrar en el cilindro sufrirá una expansión  $p_a$  (laminación) a su paso por el orificio de la válvula de admisión.

Esto quiere decir que mientras dura la aspiración la presión del vapor dentro del cilindro es menor que la reinante en la línea de aspiración.

La consecuencia de este retraso en la apertura de la válvula de admisión es que el volumen admitido dentro es menor, pues parte de la carrera teórica de admisión del pistón se emplea en expandir el gas desde  $p_a$  hasta,  $p_a - p_a$ .

#### *Retraso en la apertura de la válvula de escape*

Por idéntico motivo, para que pueda salir el gas en el escape, deberá estar dentro del cilindro a una presión,  $p_e + p_e$ , ligeramente superior a la  $p_e$  reinante en la línea de escape.

En el supuesto de que en el punto muerto superior la presión dentro del espacio muerto no tenga tiempo material de igualarse a la  $p_e$  de la línea de escape, el recorrido del pistón en el retroceso para la expansión del gas del espacio muerto, no ya desde  $p_e$  hasta,  $p_a - p_a$ , sino desde,  $p_e + p_e$ , hasta,  $p_a - p$ , deberá ser mayor, disminuyendo también por este concepto la carrera útil de admisión del pistón, y por lo tanto el volumen realmente admitido en el cilindro.

A señalar que los efectos debidos a los retrasos de apertura en las dos válvulas no están influenciados por el valor de la relación de compresión.

#### *Calentamiento del cilindro*

El gas admitido en el cilindro en la carrera de admisión, se calienta al ponerse en contacto con las paredes interiores del cilindro, que están a temperatura más elevada, y también por el hecho de que el gas comprimido no es perfecto, rozamiento, disminuyendo su densidad, o lo que es lo mismo, aumentando su volumen específico.

Por esta razón, al final de la carrera de admisión el peso total de vapor admitido en el punto muerto inferior será menor, o lo que es lo mismo, el volumen aspirado, medido en las condiciones reinantes en la línea de aspiración, será menor que el barrido por el pistón en su carrera útil de admisión.

A señalar que este calentamiento del cilindro es función de la relación de compresión y aumenta al elevarse ésta. La pared del cilindro se calienta por doble motivo: por contacto directo con el gas a alta temperatura y por rozamiento mecánico entre pistón y cilindro.

#### *Inestanquidad de válvulas y segmentos*

Por este concepto, el volumen que realmente llega a impulsar el compresor es todavía menor; la inestanquidad aumenta igualmente al elevarse la relación de compresión.

### **I.3.- POTENCIA MECÁNICA Y RENDIMIENTOS**

### ***Potencia teórica del compresor***

En un compresor alternativo ideal, el volumen  $V_D$ ,  $m^3/h$ , de vapor que proveniente de la línea de aspiración es succionado hacia el cilindro, comprimido a continuación y expulsado al final, precisa de una potencia teórica:

$$N_t = V_D \frac{m^3}{hora} \frac{kg}{m^3} i \frac{Kcal}{kg}$$

siendo:

$V_D$ , el desplazamiento del pistón, o volumen barrido por el pistón en su carrera completa

$$i = i_2 - i_1$$

### ***Potencia real del compresor***

La potencia real  $N_r$  del compresor es:

$$N_r = V_a \frac{m^3}{hora} \frac{kg}{m^3} i \frac{Kcal}{kg}$$

siendo,  $V_a = V - V'$ , el volumen de gas o vapor realmente succionado (comprimido y expulsado) proveniente de la línea de aspiración, medido en las condiciones reinantes en ella

La potencia real del compresor es siempre menor que la teórica debido a que:

a) En cada carrera de aspiración del pistón, el valor del volumen de gas succionado proveniente de la línea de aspiración  $V_a$  (medido en las condiciones allí reinantes), es menor que el desplazado  $V_D$  por dicho pistón; la razón principal de este menor volumen aspirado estriba en el espacio muerto y en que la densidad del vapor que llena el cilindro al final de la carrera de aspiración, es menor que la del vapor situado en la línea de succión

b) En la carrera de compresión se presentan fugas de vapor (válvulas, segmentos), con lo que la cantidad de fluido efectivamente impulsada por el compresor será todavía menor.

### ***Rendimiento mecánico***

Se define el rendimiento mecánico del compresor como la relación:

$$_{mec} = \frac{\text{Trabajo absorbido según el ciclo indicado del compresor}}{\text{Trabajo absorbido en el eje del compresor}}$$

Este rendimiento es una medida de los rozamientos mecánicos del compresor, pistón-cilindro, cabeza y pie de biela, etc.

### ***Rendimiento eléctrico del motor***

Se define el rendimiento eléctrico del compresor como la relación:

$$_{eléct} = \frac{\text{Potencia mecánica absorbida en el eje del compresor}}{\text{Potencia eléctrica absorbida por el motor}}$$

Este rendimiento contabiliza las pérdidas que se producen en el motor eléctrico.

#### ***Rendimiento global***

Es el cociente entre el trabajo absorbido por el compresor según el ciclo teórico y el trabajo absorbido en el eje del mismo.

$$\eta_{com} = \frac{\text{Trabajo teórico absorbido por el compresor}}{\text{Trabajo real absorbido por el compresor}}$$

También se puede considerar como el producto de los rendimientos, indicado, mecánico y eléctrico, de la forma:

$$\eta = \eta_i \cdot \eta_{mec} \cdot \eta_{eléc}$$

La eficiencia de la compresión es una medida de las pérdidas que resultan de la divergencia entre el ciclo real o indicado y el ciclo teórico (isentrópico) de compresión. Estas pérdidas son debidas a que tanto el fluido como el compresor, no son ideales sino reales, es decir con imperfecciones y limitaciones tales como:

- a) *Rozamiento interno a causa de no ser el fluido un gas perfecto y a causa también de las turbulencias*
- b) *Retraso en la apertura de las válvulas de admisión y escape*
- c) *Efecto pared del cilindro*
- d) *Compresión politrópica*

Los factores que determinan el valor del rendimiento de la compresión y del rendimiento volumétrico real del compresor, son los mismos.

El diagrama del ciclo ideal de compresión se fija teóricamente y el del ciclo real de compresión se obtiene en el banco de ensayos mediante un sensor introducido en el volumen muerto del compresor, que transmite la presión reinante, que se registra en combinación con el movimiento del pistón, dando lugar al diagrama (p,v) interno de la máquina).

#### ***Rendimiento volumétrico ideal***

El rendimiento volumétrico ideal  $\eta_{vi}$ , aparece como consecuencia de la existencia del espacio muerto, y vale:

$$\begin{aligned} \eta_{vi} &= \frac{V_a}{V} \cdot 100 = 100 \left[ 1 - \frac{V_0}{V} \left\{ \left( \frac{p_e}{p_a} \right)^{1/n} - 1 \right\} \right] = \\ &= \frac{\text{Volumen realmente admitido, medido a la } p \text{ y } T \text{ reinantes en la línea de aspiración}}{\text{Cilindrada}} \times 100 \end{aligned}$$

En la expresión del  $\eta_{vi}$  se comprueba que el rendimiento volumétrico ideal disminuye al aumentar el espacio muerto  $V_0$  y la relación de compresión  $\epsilon_c$ ; es corriente que  $\frac{V_0}{V} = 0,06$

#### ***Rendimiento volumétrico real***

El rendimiento volumétrico real  $\eta_{v \text{ real}}$  se define como:



$$v_{\text{real}} = \frac{\text{Peso del vapor accionado por el compresor}}{\text{Peso del vapor teóricamente impulsado por el compresor calculado en base a } V_D} = \frac{V_a}{V_D} \times 100$$

siendo  $v_a$  la densidad del vapor en las condiciones de presión y temperatura reinantes en la línea de aspiración. Si se supone que en los puntos muertos inferior 1 y superior 3 no se llega a alcanzar el equilibrio de la presión exterior e interior, el diagrama real quedaría representado según se muestra en la Fig I.7.

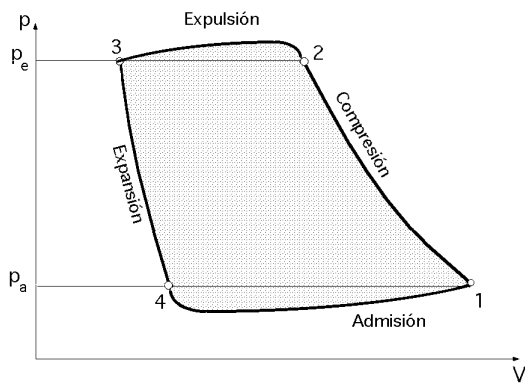


Fig I.5.- Diagrama real de trabajo de un compresor

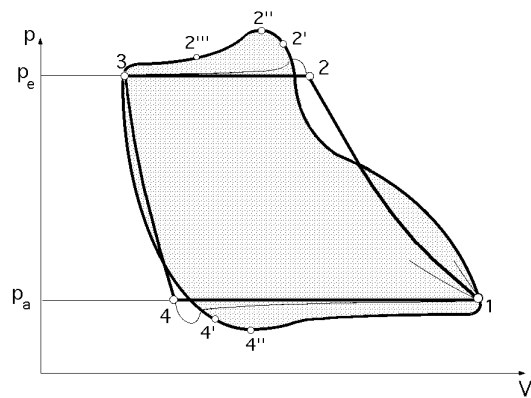


Fig I.6.- Diagrama indicado del compresor real, con igualación de presiones en los puntos muertos

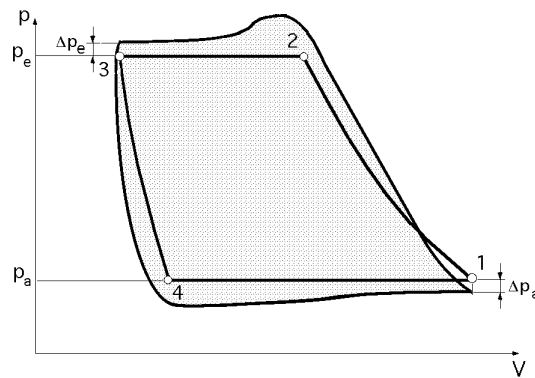


Fig I.7.- Diagrama indicado del compresor real, caso de no igualación de presiones en los puntos muertos

## I.4.- DIAGRAMAS

### DIAGRAMA INDICADO DEL COMPRESOR IDEAL

El área (12341) del diagrama indicado del compresor ideal representa el trabajo teórico del compresor, de forma que,  $i_2 - i_1$ , proporciona el valor del trabajo teórico del compresor por Kg de fluido accionado por el compresor, es decir admitido y expulsado de él. Para que este valor de,  $i_2 - i_1$ , coincida con el área (12341) del diagrama indicado ideal, es necesario que,  $V_1 - V_4$ , volumen admitido en el cilindro, represente el volumen correspondiente a 1 Kg de fluido medido a la presión y temperatura del punto 1, o lo que es lo mismo que,  $V_2 - V_3$ , volumen expulsado del cilindro,

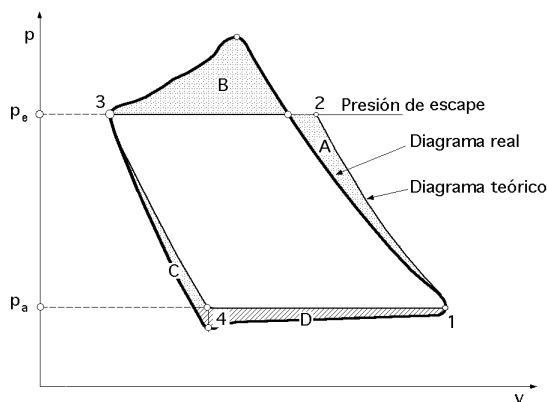


Fig 1.8.- Diagrama teórico y real de trabajo de un compresor de una etapa

$$v_{ol} = \frac{V_1 - V_4}{V_1 - V_3} \times 100 = \frac{(V_1 - V_4)}{(V_1 - V_3)} \frac{a}{a} \times 100 = \frac{1}{1 + m - V_3/a} \times 100$$

$$m = \frac{100 - v_i (1 - V_3/a)}{v_i}$$

*En la carrera de compresión el pistón efectúa un trabajo, y la máquina comprime  $(1 + m)$  kg; en la carrera de expansión, correspondiente a  $m$  Kg del espacio nocivo, el pistón recibe un trabajo.*

En un diagrama termodinámico, en donde todas las variables vienen referidas a 1 kg de fluido, tanto la compresión (1-2), como la expansión (3-4), están representadas por la misma línea isentrópica ideal (líneas conjugadas), pues la presión y temperatura del vapor en la posición 2 del pistón son idénticas a las de la posición 3, y lo mismo para las posiciones 1 y 4.

### DIAGRAMA INDICADO DEL COMPRESOR REAL

Las áreas A, B, C y D que diferencian el ciclo real del ideal vienen motivadas por:

A) La refrigeración, permite una aproximación del ciclo a una transformación isotérmica. Por falta de refrigeración, o por un calentamiento excesivo a causa de rozamientos, dicha área puede desaparecer.

B) El trabajo necesario para efectuar la descarga del cilindro.

C) El trabajo que el volumen perjudicial no devuelve al expandirse el gas residual, y que es absorbido en la compresión.

D) El trabajo perdido en el ciclo de aspiración.

Las áreas rayadas B, C, D expresan las diferencias de trabajo efectuado en cada etapa del ciclo, entre el diagrama teórico y el diagrama real.

El diagrama estudiado corresponde a un compresor de una sola etapa, cuyo ciclo de compresión se realiza rápidamente, sin dar tiempo a que el calor generado en la compresión del aire pueda disiparse a un refrigerante o intercambiador de calor, pudiéndose decir que el aire durante su compresión sigue una evolución adiabática.

Si el área (12341) del diagrama indicado ideal representa el trabajo teórico de compresión, el área comprendida dentro del diagrama indicado real (sombreado), representará el trabajo real

sea el correspondiente al mismo Kg medido esta vez en las condiciones del punto 2 .

La relación entre el rendimiento volumétrico ideal del compresor  $v_i$ , y el gasto másico de fluido que queda en el espacio perjudicial al final de la carrera de expulsión  $m$ , supuesto que el compresor aspira 1 Kg de gas  $= (V_1 - V_4)_a$ , se determina en la forma:

necesario para efectuar la compresión real; para obtener el valor del trabajo absorbido en el eje del compresor, a este trabajo hay que sumarle el perdido en vencer los rozamientos mecánicos del compresor.

- Al final de la carrera de admisión, punto 1 muerto inferior, la velocidad del pistón disminuye hasta cero, igualándose las presiones del exterior  $p_{ext}$  y del interior del cilindro  $p_a$  (aunque por la velocidad del pistón no exista tiempo material a que éste equilibrio se establezca); la válvula de admisión está cerrada, así como la de descarga.

- Al final de la carrera de escape, punto 3 muerto superior, la velocidad del pistón disminuye igualmente hasta cero, tendiendo la presión dentro del cilindro a regresar al valor de  $p_e$ ; la válvula de escape esta cerrada, así como la de admisión.

- Para que la válvula de admisión abra durante la carrera de retroceso, es necesario que la presión reinante en el interior del cilindro sea inferior a la  $p_a$  del vapor de admisión; esto ocurre por ejemplo en el punto 4', en donde,  $p_{4'} = p_a - p_a$ , Fig I.6.

En el instante de la apertura, la válvula se abre de golpe, tendiendo luego a cerrarse algo (supues-ta eliminada la posibilidad real de que la válvula comience a vibrar, abriéndose-cerrándose-abrién-dose, etc...) , con lo que la presión dentro del cilindro aún bajará algo más, hasta el punto 4" por ejemplo; por lo tanto,  $V_1 - V_{4'}$ , será el volumen ocupado al final de la admisión por el gas aspirado al interior del cilindro, medido a la presión de aspiración  $p_a$ , pero a una temperatura superior, debido al efecto pared del cilindro, que se podría interpretar como que el cilindro permanece durante la compresión a una temperatura media, mientras que el fluido al comienzo de la compresión estará por debajo de ella y al final estará por encima, por lo que se puede considerar representado por dos calores, uno entrante y otro saliente.

- En la carrera de compresión, para que la válvula de escape se abra, es necesario que la presión reinante dentro del cilindro sea superior a la  $p_e$  de la línea de descarga; esto ocurre por ejemplo en el punto 2', en donde,  $p_2 = p_e + p$ , Fig I.6.

En el instante de la apertura, ésta se producirá igualmente de golpe, volviendo a cerrarse y originando que la presión en el interior del cilindro suba algo más, hasta 2" por ejemplo; en la carrera de expulsión al estar el vapor a mayor temperatura que la pared, ésta absorberá el calor del fluido.

- En los procesos de compresión y expansión, el sentido de la transmisión del calor entre el vapor y las paredes del cilindro se invierte; en todo este razonamiento se ha supuesto que el compresor real carece de camisa de agua.

Durante la última parte del proceso de expansión y en la inicial del de compresión, hemos visto que la temperatura de la pared era mayor que la del vapor, pasando por lo tanto calor de aquélla a éste; en la parte inicial del proceso de expansión y la final del de compresión, la temperatura del vapor es superior a la de la pared, por lo que el calor pasará de aquél a ésta; ésto se puede interpretar como si el vapor funcionase con un coeficiente politrópico variable.

- Si se pretende representar todo ésto en un diagrama termodinámico, resulta más sencillo y correcto definir los estados inicial y final 1 y 2, justo antes y después del compresor, como puntos de equilibrio termodinámico.

Así en el punto 1, antes de la válvula de admisión, las condiciones del vapor son las existen-

tes y conocidas de la línea de admisión.

En el punto 2 (justo después de la válvula de escape a través de la cual el gas se habrá laminado, expandiéndose isentálpicamente desde una presión comprendida entre,  $p_e + p_e$ , y  $p_e$ , a otra que es la reinante  $p_e$  en la línea de descarga; la presión es  $p_e$  pero la temperatura, (valor que junto a la  $p_e$  permite determinar la posición del punto 2 en el diagrama termodinámico correspondiente), será función de todas las aportaciones y cesiones caloríficas, así como de las dos laminaciones que sufre el gas a lo largo de todo el ciclo interno del compresor real.

Supuesto fijado correctamente el punto 2, midiendo por ejemplo su temperatura  $T_2$ , de la transformación (1-2) sólo conocemos sus puntos inicial y final en el diagrama termodinámico, no pudiendo ser considerada como una politrópica, como hasta ahora se ha venido haciendo, pues como se ha descrito en el ciclo real indicado, tienen lugar operaciones que termodinamicamente no tienen sentido incluirlas en una politrópica.

Lo que sí es cierto, supuesto correctamente fijado el punto 2, es que,  $i_2 - i_1$ , representa el trabajo neto realizado por el compresor real y que este valor coincide con el área que el diagrama indicado real proporciona, por lo que se tiene otra forma diferente de determinar el punto 2, mediante el diagrama indicado real referido a 1 Kg de gas en la admisión y escape, calculando su superficie  $a$ , por lo que:

$$i_2 - i_1 = a \quad i_2 = a + i_1$$

La camisa de agua de refrigeración en un cilindro hace que  $T_2$  sea menor, disminuyendo el valor de,  $i_2 - i_1$ . No es correcto representar en el diagrama termodinámico puntos tales como el 2", 2''' , etc..., que representan la presión de una parte del gas comprimido, y no la del resto que ya ha salido y estará por lo tanto a la presión de escape  $p_e$ .

## I.5.- RENDIMIENTO

*- El  $\eta_{vol}$  depende principalmente de la relación de compresión y algo de la velocidad del compresor, y se ha comprobado que compresores de las mismas características de diseño tienen aproximadamente los mismos rendimientos volumétricos, independientemente del tamaño de compresor que se trate.*

*Para una estimación aproximada existen gráficos como el de la Fig I.9, y para órdenes de magnitud aproximados la Tabla I.1.*

Tabla I.1.- Valores aproximados de rendimientos

$(p_1/p_2)$	vol %	i %	mec %	eléc %
2	88	90	85 a 93	85 a 90
4	83	82	85 a 93	85 a 90
6	78	74	85 a 93	85 a 90

*- El  $\eta_i$  depende igualmente de la relación de compresión. Tiene el mismo orden de magnitud que el rendimiento volumétrico.*

*El  $\eta_{mec}$  depende de la velocidad de rotación. Para una misma velocidad, será máximo cuando el compresor esté muy cargado*

*- El  $\eta_{eléc}$  depende de la potencia del motor (a mayores potencias, mayores rendimientos).*

*-Dificultad de separar los rendimientos indicado y mecánico*

Por lo que respecta al rendimiento indicado, es necesario definir qué ciclo se considera de partida como teórico; se suele tomar la isentrópica (1 - 2), o para el caso de un cilindro refrigerado por camisa de agua una politrópica (1 - 2') de exponente  $n$  conocido, función del enfriamiento producido en el cilindro (aletas-aire; circuito de agua refrigerante, etc).

*En el rendimiento indicado queda recogido el efecto pared, pudiéndose establecer la hipótesis simplificada de que todo el calor generado por rozamiento entre el pistón y el cilindro se incorpora al fluido.*

*Sin embargo, si dentro del rendimiento mecánico se han incluido a su vez todas las pérdidas por rozamientos mecánicos, tanto internos al cilindro como externos a él, la pérdida debida al rozamiento del pistón se contabilizaría dos veces*

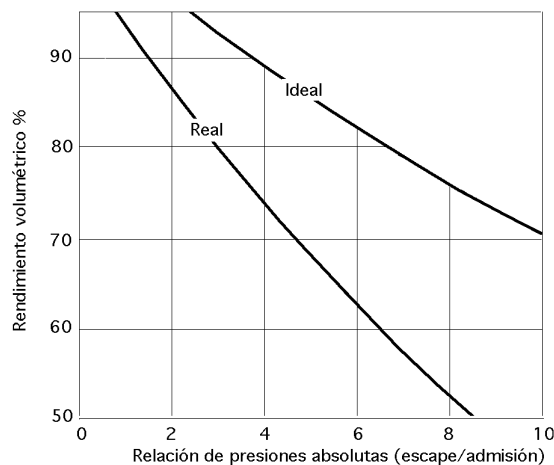
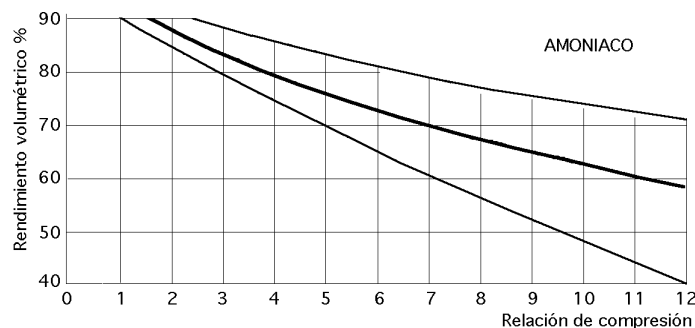


Fig 1.9.- Rendimientos volumétricos reales e ideales de un compresor



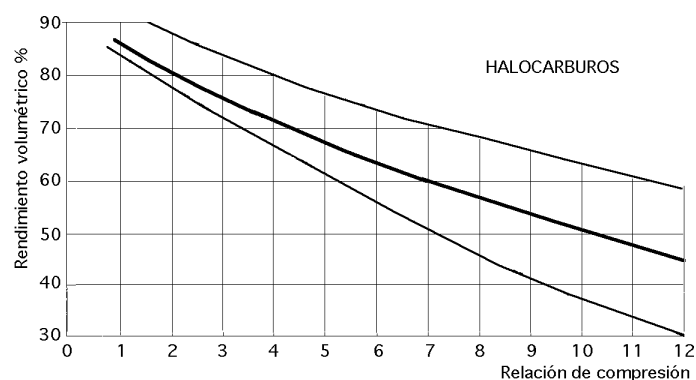


Fig I.10.- Rendimientos volumétricos reales de algunos compresores, valores medios y campo de aplicación.

El problema se puede plantear suponiendo que el rendimiento mecánico contabiliza solamente los rozamientos mecánicos externos al cilindro, minimizando y desvirtuando el significado del rendimiento mecánico, tanto más cuanto que el mayor frotamiento se presenta entre el pistón y el cilindro; según ésta hipótesis, el calor disipado por el rozamiento pistón-cilindro quedaría englobado dentro del rendimiento indicado, con la hipótesis de que el 100% del calor así generado se incorpora al fluido.

También se puede suponer que en el rendimiento mecánico quedan englobados todos los rozamientos mecánicos, tanto internos como externos. El efecto pared contabilizado en el rendimiento indicado incluiría en este caso solamente el calor cedido por la pared proveniente del gas a la presión y temperatura de alta.

La conclusión que se obtiene de este razonamiento es la enorme dificultad de separar los rendimientos indicado e interno, por lo que es más práctico englobar ambos rendimientos en el rendimiento del compresor total.

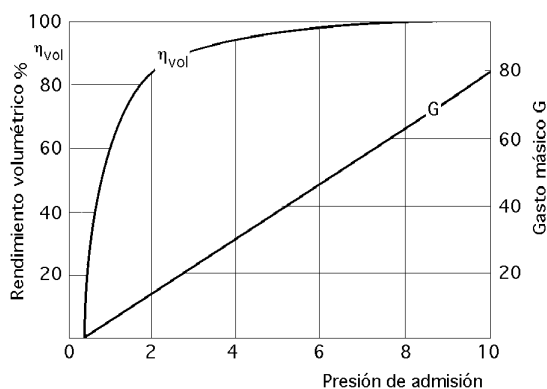


Fig I.11

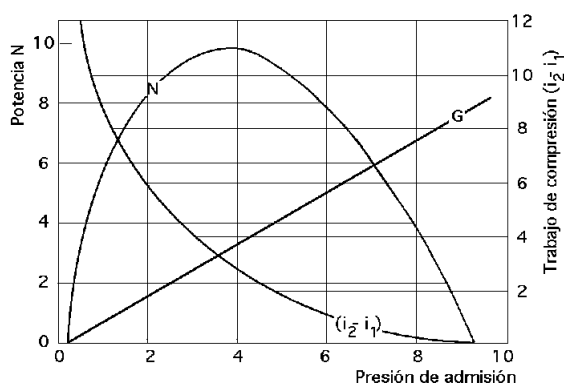


Fig I.12

En la Fig I.11 se representa la influencia de la presión de admisión  $p_a$  sobre el rendimiento volumétrico ideal  $\eta_{vol\ ideal}$  y sobre el gasto másico  $G$  comprimido por un compresor alternativo ideal dado, supuesta constante la presión de escape  $p_e$ , siendo:

$$G = V_D \frac{vol\ ideal}{V_1}$$

$$vol = 1 - \frac{V_{\text{espacio muerto}}}{V_{\text{Carrera}}} \left\{ \left( \frac{p_e}{p_a} \right)^{1/n} - 1 \right\}$$

En la Fig I.12 se representa la influencia de la presión de admisión  $p_a$  sobre el trabajo específico de la compresión,  $i_2 - i_1$ , y sobre la potencia mecánica  $N$  absorbida por un compresor alternativo ideal dado, suponiendo constante y conocida la presión de escape  $p_e$ .

En la Fig I.13 se representa, (para un ciclo frigorífico), la influencia de la presión de admisión  $p_a$  sobre el efecto frigorífico  $i$  y sobre la potencia frigorífica,  $G_i$ , producida por un compresor alternativo ideal dado, suponiendo constante y conocida la presión de escape  $p_e$ .

En la Fig I.14 se representa la influencia de la presión de admisión  $p_a$  sobre la relación (potencia del compresor/potencia frigorífica),  $N/i$ , y sobre el desplazamiento específico,  $V_D/i$ , de un compresor alternativo ideal dado, suponiendo constante y conocida la presión de escape  $p_e$ , siendo:

$$\frac{N}{G_i} = \frac{i_2 - i_1}{i} ; \quad \frac{V_D}{G_i} = \frac{V_1}{vol_{ideal} i}$$

En la Fig I.15 se representa la influencia de la presión de escape  $p_e$  sobre el rendimiento volumétrico ideal y sobre el trabajo específico de compresión, de un compresor alternativo ideal dado, suponiendo constante y conocida la presión de admisión  $p_a$ .

En la Fig I.16 se representa la influencia de la presión de escape  $p_e$  sobre la potencia frigorífica  $i$  y sobre la potencia mecánica absorbida por un compresor alternativo ideal dado, suponiendo constante y conocida la presión de admisión  $p_a$ .

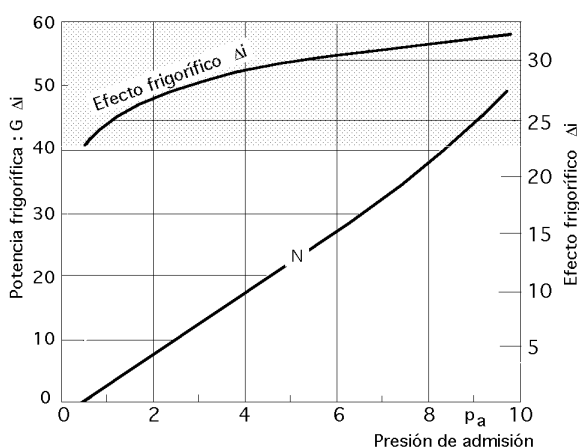


Fig I.13

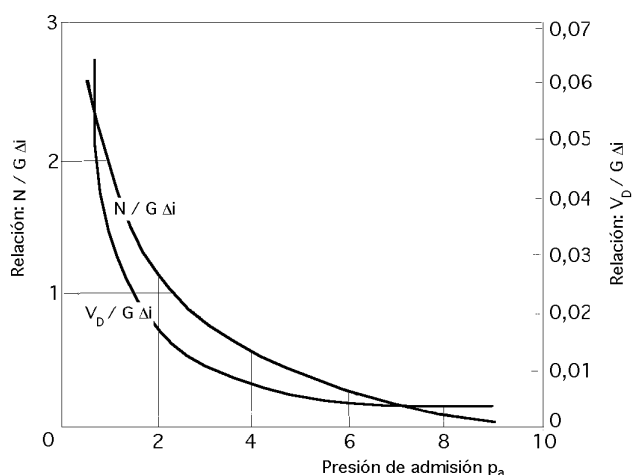


Fig I. 14

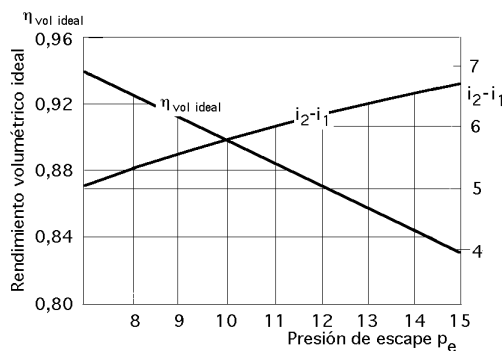


Fig I.15

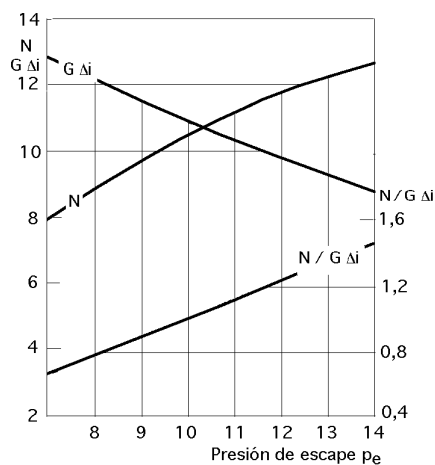


Fig I.16

## I.6.- COMPRESIÓN EN ETAPAS

El grado de compresión  $c$  es el cociente entre la presión absoluta de descarga  $p_2$  y la presión absoluta de admisión o entrada  $p_1$ . Puede tener cualquier valor pero en la práctica, en compresores de una sola etapa no suele pasarse de relaciones de compresión de  $3,5 \div 4$ , ya que relaciones de compresión más altas necesitan un compresor voluminoso que encarece el equipo. Además como toda compresión lleva consigo un aumento de temperatura de los gases que se procesan, existe el riesgo de que éstos salgan excesivamente calientes, lo que perjudicaría tanto el equipo mecánico como la lubricación de la máquina.

Cuando la relación de compresión es muy grande, se aconseja el empleo de compresores de varias etapas escalonadas con o sin refrigeración intermedia, cada una de las cuales tiene una relación de compresión del orden de  $3,5 \div 4$ .

Según sea el  $n^\circ$  de etapas, la relación de compresión  $c$  en cada etapa es:

$$c = \sqrt[n]{\frac{P_{\text{máx}}}{P_{\text{mín}}}}$$

siendo  $n$  el  $n^\circ$  de etapas, que permite disponer de una relación de compresión ideal idéntica en cada etapa

En un compresor de dos o más etapas se puede establecer una relación de compresión total, que es la relación entre la presión absoluta final en la descarga de la última etapa y la presión absoluta inicial en la aspiración de la primera etapa; también se puede establecer una relación de compresión parcial de cada etapa, que es la relación entre la presión absoluta final en la descarga de aquella etapa y la presión absoluta en la aspiración de la misma etapa.

### DIAGRAMA DE UN COMPRESOR DE DOS ETAPAS

En la compresión en etapas, se puede refrigerar el aire entre cada una de ellas mediante un sistema de refrigeración intermedio (con un agente enfriador exterior que puede ser el aire o el agua), cuya acción principal es la de dispersar el calor producido durante la compresión.



La refrigeración intermedia perfecta se consigue cuando la temperatura del aire que sale del refrigerador intermedio es igual a la temperatura del aire a la entrada en la aspiración del compresor.

Cuando las relaciones de compresión de todas las etapas sean iguales, se logra un consumo de potencia mínimo.

Si aumentamos el número de etapas, la compresión se acercará a la isoterma del aire inicial, que es la transformación de compresión que requiere menos trabajo.

La compresión en dos o más etapas permite mantener la temperatura de los cilindros de trabajo entre límites razonables; temperaturas anormalmente altas llevan consigo el riesgo de explosiones y carbonización del aceite lubricante y problemas en las válvulas.

Los compresores más usuales en el mercado tienen refrigeración intermedia, y son de dos etapas. El diagrama indicado en la Fig I.17 corresponde a un compresor de dos etapas, y en ella los diagramas independientes de cada cilindro se consideran como si fueran de un compresor de una etapa.

La superposición de los diagramas de trabajo correspondientes al cilindro de baja presión, que es el que comprime el aire aspirado hasta una presión aproximada de 2 a 3 bars, y al de alta presión, que comprime el aire recibido hasta la presión de trabajo o descarga, indica que la energía que requiere el conjunto de cilindros es muy inferior a la que exigiría si toda la compresión se hubiera realizado de una sola vez.

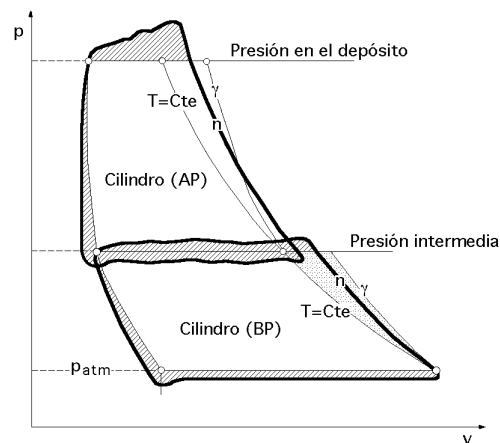


Fig I.17.- Diagrama de un compresor de dos etapas

El área rayada corresponde a un trabajo perdido que se realiza dos veces sobre el aire, en la expulsión del cilindro de baja presión y en la compresión del cilindro de alta presión.

De la observación de la Fig I.17 se deduce que, para compresores de una etapa, o de dos etapas, de simple efecto, pero en la primera fase de compresión, la curva de compresión está siempre comprendida entre la isotérmica y la adiabática, pero aproximándose más a la segunda que a la primera, lo que refleja un proceso politrópico.

*Para un compresor de dos etapas*, el trabajo teórico efectuado es mínimo cuando los dos cilindros logran idéntica cantidad de trabajo.

Debido a que el cilindro de alta presión tiene que admitir todo el aire entregado por el cilin-

dro de baja presión, la presión del refrigerador intermedio viene fijada por el tamaño de los cilindros.

El trabajo total es,  $T_{AP} + T_{BP}$ .

La ecuación politrópica se puede aplicar a los dos cilindros.

$$T_{\text{comp.1ª etapa}} = \frac{P_1 V_1}{n-1} n \left\{ \left( \frac{P_2}{P_1} \right)^{n-1/n} - 1 \right\} = n c_v \frac{P_2 V_2 - P_1 V_1}{R} = n \frac{P_1 V_1 - P_2 V_2}{n-1}$$

El trabajo politrópico de compresión en la segunda etapa sería idéntico al anterior entre las presiones correspondientes.

La presión intermedia  $p_i$  de la refrigeración para dos etapas es:

$$P_i = \sqrt{P_1(\text{asp}) P_2(\text{descarga})}$$

La presión óptima para el refrigerador es la raíz cuadrada del producto de las presiones de aspiración y de descarga. Si el trabajo realizado por cada cilindro es el mismo, el trabajo total es el doble del correspondiente a uno de los dos cilindros.

## I.7.- REFRIGERACIÓN

Durante la compresión se engendra calor, y si no se elimina, se eleva la temperatura del aire a medida que se va comprimiendo. En la mayoría de las aplicaciones, la elevación de la temperatura que sufre el fluido al ser comprimido  $T_2 > T_1$ , es perjudicial para su utilización.

Por lo tanto, los compresores se refrigeran para evitar este efecto y reducir el trabajo absorbido por la compresión. Siendo poco práctico que el aire retenga todo su calor, se recurre a eliminarlo a medida que se comprime mediante procedimientos apropiados.

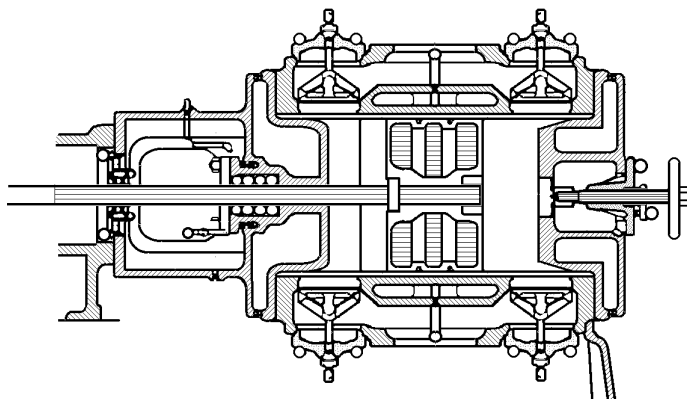


Fig I.18.- Compresor alternativo con camisa refrigerante

La potencia mínima necesaria en la compresión es la correspondiente a una compresión isotérmica, que es irrealizable en la práctica, pero que puede aproximarse fraccionando la compresión en varias etapas, refrigerando el gas entre cada etapa, de forma que el conjunto de la compresión se aproxime a la isotérmica.

Como contrapartida, el ampliar el número de etapas incrementa la pérdida de carga total en las válvulas, refrigeradores y separadores, al tiempo que el precio del compresor aumenta con el

número de etapas.

*El ciclo real de un compresor en el cual se disipa parcialmente el calor generado en la compresión, se acerca más a una transformación politrópica, Fig I.18.*

Los fabricantes de compresores insisten en que para conseguir un rendimiento óptimo, el aire aspirado por el compresor debe ser tan frío como sea posible, ya que la temperatura final será tanto más baja cuanto más lo sea la inicial.

### **REFRIGERACIÓN INTERMEDIA**

Sabemos que para grandes relaciones de compresión hay que acudir a la compresión por etapas. La principal ventaja de este tipo de compresión es que permite una refrigeración del fluido (vapor o gas) entre etapa y etapa, que se traduce en un ahorro de la energía a aportar para mover el compresor, tomando la precaución de no refrigerar en exceso, ya que pudiera ser que el ahorro de energía de compresión fuese inferior al de los gastos de refrigeración.

Como el paso del gas por el sistema de refrigeración supone una pérdida de carga, la presión del gas que llega a la admisión de la siguiente etapa será inferior a la de salida de la etapa anterior, lo cual supone una pérdida de energía extra que habrá que añadir.

Un dato importante a tener en cuenta es que el by-pass, entre succión y descarga, tiene que estar refrigerado, ya que de no ser así entraría gas caliente en la etapa de admisión el cual al ser comprimido se recalentaría y se podría llegar a la rotura del compresor por un calentamiento excesivo.

El agua que refrigera el ciclo de compresión extrae, aproximadamente entre un 15% ÷ 40% del calor total de compresión, y la refrigeración intermedia en los compresores de dos etapas elimina alrededor de un 30% ÷ 40% del calor por lo que se recomienda una temperatura de entrada para el agua de refrigeración entre los 5°C ÷ 10°C superior a la entrada de aire, saliendo del compresor entre 40°C ÷ 50°C.

## **I.8.- COMPRESORES DE AIRE A PISTÓN**

Los compresores son máquinas que aspiran el aire ambiente (a presión atmosférica) y lo comprimen hasta lograr una presión superior. Existen varios tipos de compresores y vamos a exponer someramente algunos modelos, resaltando las prestaciones más interesantes.

La gama de compresores a pistón conocidos en el mercado se puede resumir atendiendo al caudal que se dispone y al rendimiento del mismo en CV necesarios para comprimir 1 m<sup>3</sup>/min a 7 bars de presión efectiva.

*a) Compresores de simple efecto y una etapa de compresión, refrigerados por aire.-* Se emplean hasta una capacidad de 1 m<sup>3</sup>/min y su rendimiento no supera los 10 CV/m<sup>3</sup>/min

*b) Compresores de simple efecto, de dos etapas de compresión, refrigerados por aire.-* A partir de 2 m<sup>3</sup>/min y hasta 10 m<sup>3</sup>/min, siendo su rendimiento del orden de 7,6 ÷ 8,5 CV/m<sup>3</sup>/min

*c) Compresores de doble efecto, dos etapas de compresión, y refrigeración por agua.-* Comienzan con 10 m<sup>3</sup>/min, y llegan hasta 100 m<sup>3</sup>/min, estando su rendimiento entre 6,6 ÷ 7 CV/m<sup>3</sup>/min.

*d) Compresores de simple efecto, dos etapas de compresión, refrigeración por aire, sin engrase de cilindros.-* Se inician con 2 m<sup>3</sup>/min y terminan en 10 m<sup>3</sup>/min acusando un rendimiento que varía de, 8,2 ÷ 9 CV/m<sup>3</sup>/min.

*e) Compresores de doble efecto, dos etapas de compresión, refrigeración por agua, sin engrase de cilindros.-* Parten de 10 m<sup>3</sup>/min y llegan hasta los 100 m<sup>3</sup>/min teniendo un rendimiento fluctuante dentro de los, 7,1 ÷ 7,5 CV/m<sup>3</sup>/min.

## **I.9.- CLASIFICACIÓN DE LOS COMPRESORES ALTERNATIVOS**

### ***POR EL NÚMERO DE ETAPAS.***

Los compresores se pueden clasificar, atendiendo al estilo de actuar la compresión, de una o dos etapas.

#### ***Compresores de una etapa***

Se componen básicamente de un cárter con cigüeñal, pistón y cilindro. Para su refrigeración llevan, en la parte exterior, aletas que evacúan el calor por radiación y convección; se utilizan en aplicaciones en donde el caudal está limitado y en condiciones de servicio intermitente, ya que son compresores de pequeñas potencias.

En estos compresores, la temperatura de salida del aire comprimido se sitúa alrededor de los 180°C con una posible variación de  $\pm 20^{\circ}\text{C}$ .

#### ***Compresores de dos etapas***

El aire se comprime en dos etapas; en la primera (de baja presión BP) se comprime hasta una presión intermedia  $p_i = 2$  a 3 bars, y en la segunda (de alta presión AP), se comprime hasta una presión de 8 bars.

Estos compresores son los más empleados en la industria cubriendo sus caudales una extensa gama de necesidades.

Pueden ser refrigerados por aire o por agua, es decir, el refrigerador intermedio (entre etapas) puede actuar a base de un ventilador o una corriente de agua a través del mismo. El aire comprimido sale a unos 130°C con una variación de  $\pm 15^{\circ}\text{C}$ .

### ***POR EL MODO DE TRABAJAR EL PISTÓN***

#### ***De simple efecto***

Cuando un pistón es de simple efecto, Fig I.19a, trabaja sobre una sola cara del mismo, que está dirigida hacia la cabeza del cilindro.

La cantidad de aire desplazado es igual a la carrera por la sección del pistón.

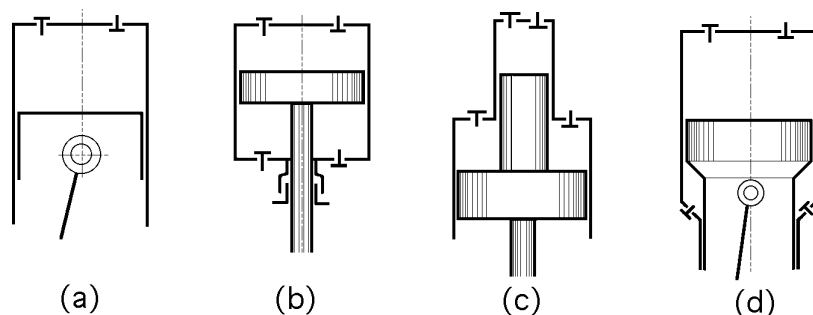


Fig I.19.- Formas de trabajar el pistón

#### *De doble efecto*

El pistón de doble efecto trabaja sobre sus dos caras y delimita dos cámaras de compresión en el cilindro, Fig I.19b. El volumen engendrado es igual a dos veces el producto de la sección del pistón por la carrera.

Hay que tener en cuenta el vástago, que ocupa un espacio obviamente no disponible para el aire y, en consecuencia, los volúmenes creados por las dos caras del pistón no son iguales.

#### *De etapas múltiples*

Un pistón es de etapas múltiples, si tiene elementos superpuestos de diámetros diferentes, que se desplazan en cilindros concéntricos.

El pistón de mayor diámetro puede trabajar en simple o doble efecto, no así los otros pistones, que lo harán en simple efecto.

Esta disposición es muy utilizada por los compresores de alta presión, Fig I.19c.

#### *De pistón diferencial.*

El pistón diferencial es aquel que trabaja a doble efecto, pero con diámetros diferentes, para conseguir la compresión en dos etapas, Fig I.19d.

Su utilidad viene limitada y dada la posición de los pistones está cayendo en desuso.

#### **POR EL NUMERO Y DISPOSICIÓN DE LOS CILINDROS**

En los compresores de cilindros, o a pistón, los fabricantes acostumbran a utilizar diversas formas de montaje para éstos, siendo las más frecuentes la disposición vertical, la horizontal, en L ó en ángulo a 90°, y de dos cilindros opuestos, debiendo también incluir la colocación en V muy adoptada para los compresores pequeños.

Los *compresores verticales* sólo se utilizan para potencias pequeñas, ya que los efectos de machaqueo, relativamente importantes producidos por esta disposición, conducen al empleo de fundaciones pesadas y voluminosas, en contraposición de las disposiciones horizontales o en ángulo, que presentan otras cualidades de equilibrio tales que, el volumen de las fundaciones, se reduce muchísimo.

Para *compresores pequeños*, la forma en V es la más empleada.

Para *compresores grandes de doble efecto*, se recurre al formato en L o en ángulo, con el cilindro de baja presión vertical y el de alta presión horizontal.

Estos compresores deben trabajar a una presión comprendida entre 6 y 7 bar, inferior a la presión máxima establecida del orden de (8÷10) bar, que indica la presión límite a la que puede

trabajar, no siendo recomendable el que un compresor trabaje constantemente a su presión máxima.

## I.9.- REGULACIÓN DE LA CAPACIDAD

La mayoría de los compresores se diseñan para trabajar en unas condiciones operativas fijas y determinadas, de acuerdo con el proceso al que van destinados. No obstante, siempre se pueden presentar emergencias que obliguen a variaciones en las condiciones de operación.

La capacidad de un compresor es el gasto másico de fluido que circula por el compresor, que debe ser controlado en forma manual o automática, para contrarrestar los aspectos negativos que puedan aparecer.

Para ello se puede recurrir a las siguientes soluciones:

a) *Regulación de la capacidad utilizando un motor de velocidad variable*; al igual que en las bombas, la regulación a base de disminuir el número de emboladas no es fácil, máxime en los compresores de cierto tamaño, que suelen ir siempre acoplados a un motor eléctrico síncrono.

b) *Regulación de la capacidad utilizando una válvula en la aspiración* que cierre y haga que la presión de admisión sea menor que la existente en la línea de aspiración

c) *Regulación de la capacidad en los compresores de varios cilindros*, descargando algunos de ellos

d) *Regulación de la capacidad variando el espacio nocivo* en forma artificial, manual o automáticamente, tal como se indica en la Fig I.20

e) *Regulación de la capacidad en forma escalonada* mediante el control, manual o automático, de válvulas de by-pass, Fig I.21-20, de forma que en el recorrido del cilindro se puedan disponer hasta 3 válvulas con el fin de conseguir un control escalonado de la capacidad, que van inutilizando partes sucesivas de la cámara de compresión.

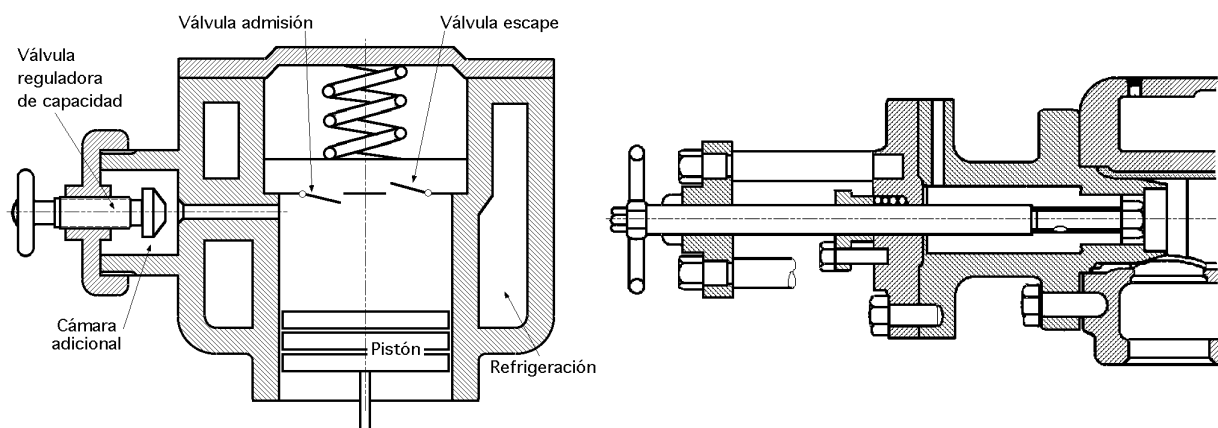


Fig I.20.- Regulación de la capacidad por variación del espacio nocivo, y detalle del mismo

A título de ejemplo supongamos el compresor de doble acción de la Fig I.21: Si mantenemos el espacio muerto y todo lo demás normal, el compresor está actuando a plena carga. Si abrimos el espacio muerto, tenemos que el compresor trabajará al 75%; se observa cómo se van obteniendo las diferentes capacidades de bombeo al ir jugando con todas las posibilidades de que dispone el compresor.

En el ejemplo representado en la Fig I.22 se dispone únicamente de una válvula reguladora de la capacidad

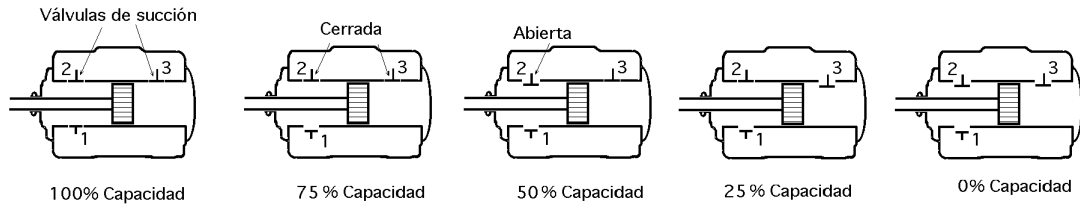


Fig I.21.- Compresor de doble efecto; variación de la capacidad

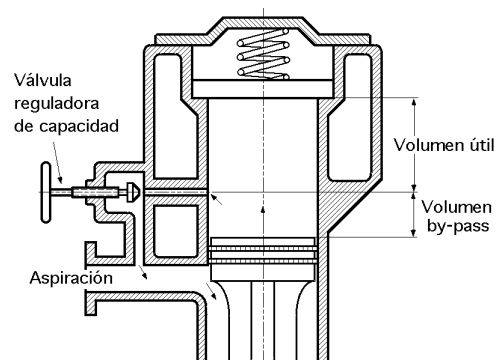


Fig I.22.- Regulación de la capacidad mediante un by-pass

*f) Regulación de la capacidad en compresores pequeños*, mediante un control *on-off*, parando y arrancando el motor por medio de un termostato.

*g) Regulación de la capacidad utilizando un by-pass refrigerado*, entre la descarga y la succión, de forma que según se recircule una mayor o menor cantidad, se obtendrá un menor o mayor caudal de gas comprimido. Este sistema de regulación se suele utilizar generalmente en combinación con el anterior.

En todos estos casos las presiones de descarga y aspiración se mantienen invariables en el proceso. Sólo se regulan las cantidades de gases enviadas.

Cuando se estrena un compresor hay que seguir cuantas recomendaciones nos sugiera el fabricante para una mejor conservación y funcionamiento del mismo. De su cumplimiento dependerá mucho la vida del compresor y se evitarán desagradables consecuencias.

#### ***Puesta en marcha de los compresores alternativos***

En las instrucciones suministradas por el fabricante, se suele detallar esta operación; no obstante, en términos generales se puede decir:

1. Comprobar líneas, válvulas, juntas, etc.
2. Comprobar sistemas de lubricación y niveles de aceite. Algo de aceite debe ir al cilindro directamente, pero excesivo aceite puede ensuciar las válvulas (hollín) y cuesta dinero por el aceite gastado. Poco aceite puede ser causa de un desgaste prematuro de los anillos del pistón. Poner en marcha el sistema. Esto en caso de cilindros lubricados.

3. *Comprobar el sistema de refrigeración de agua del cilindro y hacer circular el agua antes de ponerlo en marcha, para prevenir un sobrecalentamiento y pérdida de engrase.*

4. *Girar el volante lentamente para dar algunas emboladas y desalojar cualquier líquido que pudiera haber en el cilindro, y repartir bien el aceite.*

5. *Arrancar el compresor en descarga y con las válvulas de admisión y escape cerradas y el by-pass abierto. Después abrir la impulsión y cerrar el by-pass. A continuación ir abriendo la válvula de aspiración lentamente. De esta manera se da tiempo a evaporar todo el líquido. Durante todo el arranque el compresor debe tener las válvulas 2 y 3 de succión abiertas del todo (bloqueadas a tope). Así tenemos la seguridad de que el compresor no trabaja en carga.*

6. *Poner en carga el compresor, primero al 25%, después 50% y por último al 100%.*

#### ***Parada de compresores alternativos***

1. *Poner el compresor en descarga. Dejarle funcionando un poco sin carga para enfriar el pistón y asegurar la retención de una capa de aceite protector sobre todas las superficies metálicas. El agua de refrigeración debe seguir fluyendo hasta después de parar el compresor.*

2. *Cerrar la válvula de la línea de aspiración, abrir el by-pass y después cerrar la línea de impulsión.*

3. *Parar el motor o turbina que mueve el compresor.*

4. *Si el compresor va a estar parado unos días, el eje del pistón se debe proteger con una capa de aceite contra la corrosión.*

5. *Antes de la nueva puesta en marcha se debe sacar el aceite del cárter y poner uno nuevo.*

Tabla I.2.- Cuadro técnico de síntomas de funcionamiento anormal, causas y corrección



ANOMALÍA	CAUSA	CORRECCIÓN
No arranca el compresor	a) Falta de aceite	Llenar de aceite al nivel.
	b) Poca temporización en el temporizador del cuadro eléctrico, no dando tiempo al cambio y no subiendo la presión de aceite.	Dar más tiempo al temporizador
	c) Falta de agua	Abrir la llave de entrada o dar mayor caudal
Dispara la válvula de seguridad entre fases	a) Válvula de seguridad mal (Destarada)	Repararla o reponerla.
	b) Membranas o tórica de regulación mal (Pasa aire de regulación a la 1ª etapa)	Reponer
Aceite en filtro de aspiración	Demasiado engrase (Al trabajar en vacío expulsa por la aspiración)	Ajustar el engrase y revisar
Consumo excesivo de aceite del cárter	a) Empaquetadura deteriorada o floja	Reapretar o reponer
	b) Nivel de aceite muy bajo	Revisar
No sube la presión de aceite	a) Giro inverso de la bomba	Cambiar la polaridad del motor
	b) Falta de aceite	Llenar de aceite el nivel
	c) Bomba descebada	Cebarla
	d) Manómetro o tubería averiada	Reponer o reparar tubería
Caudal del compresor disminuido	a) Válvulas de admisión o escape mal	Revisar válvulas
	b) Pistón de regulación en posición pisando (válvula abierta)	Limpiar zona pistón descargador
	c) Filtro aspiración sucio	Limpiar el filtro
	d) Desgaste segmentos.	Reponer
Inconvenientes en el suministro de aire	Tubería de admisión obstruida. Filtro sucio.	Limpiar
Sube la presión final	a) Presostato averiado.	Reponer (comprobar micro)
	b) Tubería presostato rota.	Arreglar.
	c) Electroválvula averiada, no abre, queda agarrada	Revisar funcionamiento o reponer.
	d) Tubería regulación rota.	Arreglar tubería
	e) Pistón descargador bloqueado en posición alta (No abre válvula)	Aligerar pistón descargador
La máquina se para	a) Falta de aceite (Funcionando la seguridad)	Comprobar seguridad y circuito de engrase
	a) Falta de agua (Funcionando la seguridad)	Comprobar seguridad y circuito de agua
	c) Alta temperatura en escape (Funcionando termostato)	Refrigerador final sucio o poca agua.
	e) Fallo eléctrico.	Revisar maniobra
Baja la presión entre fases (en carga)	a) Válvula admisión 1ª etapa mal	Revisar válvulas
	b) Pistón de regulación en posición pisando (Válvula abierta)	Limpiar zona pistón descargador
	c) Válvula de escape 1ª etapa mal (Baja un poco la presión)	Revisar válvulas
Baja la presión entre fases (en vacío)	Válvula escape 1ª etapa mal (Fuga.)	Revisar válvulas.
Baja la presión final	a) Consumo excesivo en red	No es ningún fallo del compresor
	b) Presostato mal tarado o averiado.	Tarar bien o reponerlo
Aire caliente a la salida de los refrigeradores	a) Falta de agua, si el agua sale caliente	Aportar más caudal de agua
	b) Sucios los refrigeradores. (Agua sale fría)	Limpiarlos
Calentamiento del compresor	a) Válvulas en malas condiciones	Revisar
	b) Presión de descarga excesiva.	Controlar
	c) Lubricación insuficiente.	Vigilar el aceite

## II.- COMPRESORES VOLUMETRICOS

### II.1.- COMPRESORES HELICOIDALES

Los compresores helicoidales utilizados en técnicas frigoríficas pueden ser de dos tipos:

- a) De dos rotores, (Lysholm), que comenzaron a utilizarse en los años 30 y están compuestos de dos husillos roscados (rotores), uno motor y otro conducido.
- b) De rotor único, (Zimmern), que comenzaron a utilizarse en los años 60 y están compuestos por un rotor o husillo roscado único, que engrana con un par de ruedas satélites dentadas idénticas.

#### ***COMPRESOR HELICOIDAL DE DOS ROTORES***

El compresor helicoidal de dos rotores, Fig II.1, es una máquina rotativa de desplazamiento positivo, en la que la compresión del vapor se efectúa mediante dos rotores (husillos roscados).

El rotor conductor tiene cuatro o cinco dientes helicoidales, y engrana con seis celdas o cámaras de trabajo, igualmente helicoidales, del rotor conducido, alojados ambos dentro del estator.

Para asegurar el cierre hermético de las cámaras de trabajo y, por lo tanto, la separación de las cavidades de aspiración e impulsión del compresor, la sección transversal de los dientes ha evolucionado desde un perfil circular, hasta perfiles cicloidales, en orden a mejorar el funcionamiento mecánico y dinámica de los rotores.

El perfil del tornillo conductor es convexo, mientras que el del conducido es cóncavo; el rotor conductor, conectado al eje motor, gira más rápido que el conducido en una relación,  $6/4 = 1,5$  ó  $6/5 = 1,2$ .

El vapor que penetra por la cavidad de aspiración, situada en uno de los extremos del compresor, llena por completo cada una de las cámaras de trabajo helicoidales del rotor conducido.

Durante el giro de los rotores, las cámaras de trabajo limitadas entre los filetes de los rotores y las superficies internas del estator, dejan de estar en comunicación directa con la cavidad de aspiración y se desplazan junto con el vapor a lo largo de los ejes de rotación.

En un momento determinado, cada cámara de trabajo se cierra por uno de sus extremos mediante uno de los cuatro dientes del rotor conductor, quedando así atrapado un volumen de vapor  $V_1$ , que queda desconectado de la aspiración a la presión  $p_1$  (fin de la fase de admisión), comenzando la etapa de compresión; al proseguir la rotación, el volumen se va reduciendo hasta que se pone en comunicación con la lumbrera de escape, alcanzando un valor  $V_2$  a la presión  $p_2$ , momento en que se produce el fin de la fase de compresión y comienzo de la de escape.

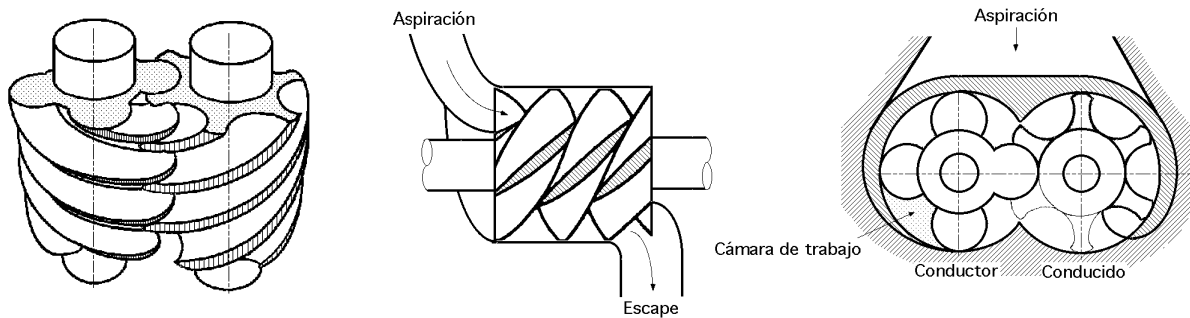


Fig II.1.- Tornillos de un compresor helicoidal de dos rotores

El perfil de los rotores helicoidales es tal que los conducidos se descargan completamente; el husillo conductor es el que realiza el trabajo de desplazamiento, actuando al mismo tiempo como rotor y como desplazador. El husillo conducido tiene la misión de separar las cavidades de admisión e impulsión, pero sin desalojar al vapor.

Cada una de las cámaras de trabajo se comporta como si el cilindro fuese un compresor alternativo, en donde cada diente del rotor conductor hace las veces de pistón, que primero cierra y después comprime el volumen inicialmente atrapado  $V_1$ , por lo que un compresor helicoidal no es sino un compresor alternativo de seis cilindros helicoidales, en el que se han eliminado el cigüeñal, el espacio nocivo y las válvulas de admisión y escape.

**Funcionamiento.-** El proceso se puede descomponer en cuatro partes:

- a) **Aspiración**, que consiste en el llenado progresivo de una cámara de trabajo de volumen  $V_1$
- b) **Desplazamiento a presión constante**, de forma que al continuar la rotación, la cámara de trabajo que contiene el volumen de vapor  $V_1$  se mueve circunferencialmente sin variar el volumen.
- c) **Compresión**, en la que cada diente del rotor conductor engrana con el extremo de cada cámara de trabajo en cuestión, decreciendo progresivamente su tamaño hasta que, cuando su valor es  $V_2$ , se pone en comunicación con la cavidad de escape.
- d) **Escape**, en el que al proseguir el giro, el volumen disminuye desde  $V_2$  a cero, produciéndose la expulsión del vapor a la presión de salida  $p_2$ .

#### COMPRESOR HELICOIDAL DE ROTOR UNICO

El compresor helicoidal de rotor único consta de un rotor conductor con seis cámaras de trabajo helicoidales de perfil globoidal, que acciona dos ruedas dentadas satélite que tienen once dientes cada una, de perfil idéntico al de las cámaras de trabajo, y situadas a ambos flancos del

rotor conductor, Fig II.2; la velocidad de las ruedas dentadas es  $(6/11)$  de la del rotor principal.

La potencia de compresión se transfiere directamente desde el rotor principal al vapor; las ruedas dentadas no disponen de ningún tipo de energía, salvo pérdidas por rozamiento.

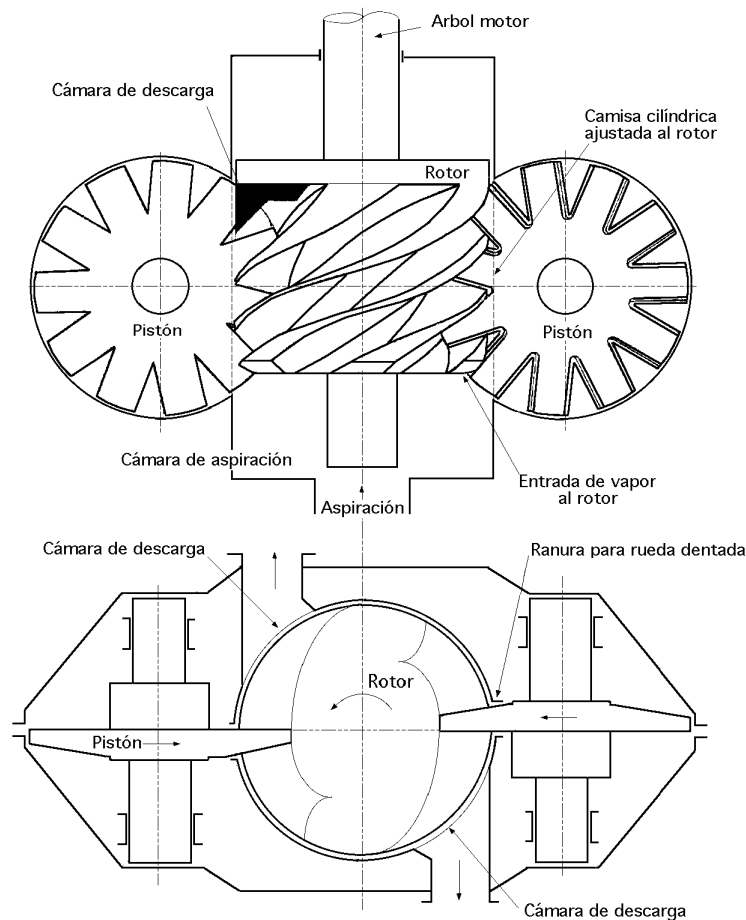


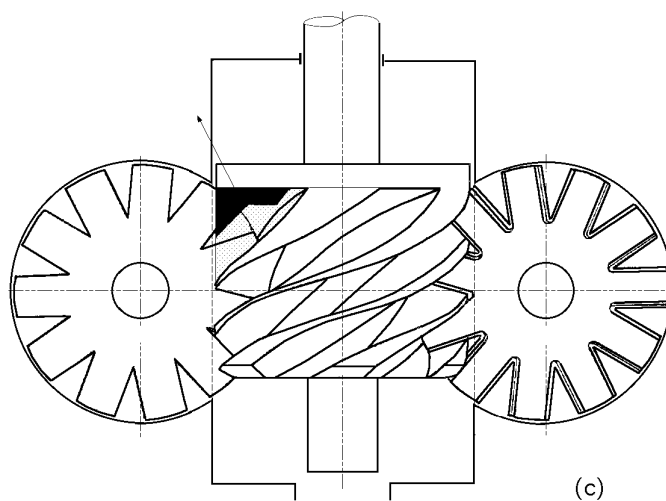
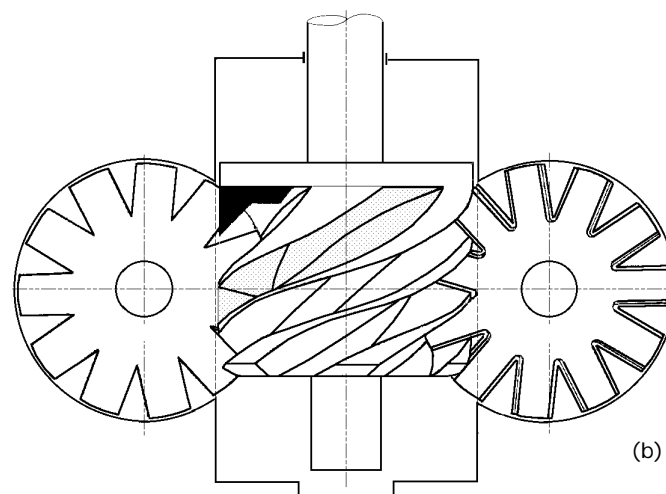
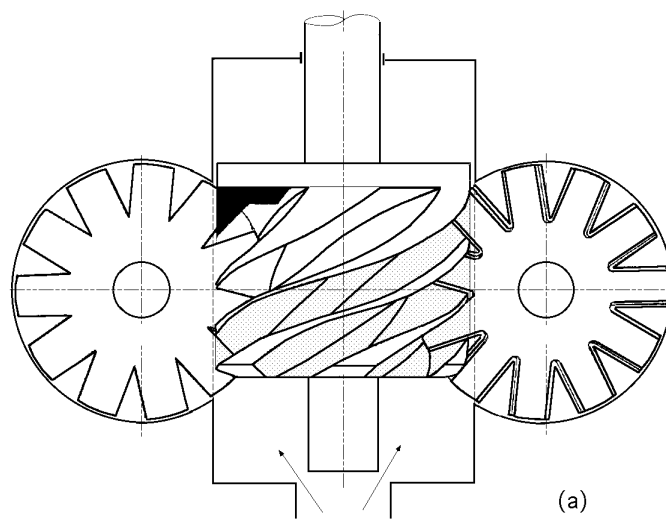
Fig II.2.- Compresor helicoidal de rotor único

Las *holguras* entre los perfiles en movimiento tienen que ser pequeñas, (las óptimas para cada tipo de máquina), con el fin de evitar fugas o filtraciones de vapor desde la cavidad de escape hacia regiones donde las presiones sean más bajas. La inexistencia de juntas y segmentos hace que las pérdidas por rozamiento mecánico sean más bajas en comparación con las que se producen en los compresores alternativos.

Las holguras relativas son mayores en las máquinas pequeñas, en las que predominan las pérdidas por fugas, que en las máquinas grandes, en las que dominan las pérdidas debidas a la caída de presión por rozamiento del fluido.

### **Lubricación**

Para asegurar el sellado de las holguras entre los perfiles en contacto se utiliza aceite lubricante en exceso, lográndose así un desgaste despreciable de las partes móviles, por no existir contacto entre ellas.



a) Aspiración; b) Compresión; c) Descarga

Fig II.3.- Fases del funcionamiento de un compresor helicoidal de rotor único

El rotor y las ruedas dentadas se diseñan con holguras tan pequeñas que eviten por completo la necesidad del aceite sellador, con la ventaja de que el fluido refrigerante circula libre de aceite por todo el circuito frigorífico y, en particular, por la línea de aspiración, pudiéndose incrementar la presión en la aspiración del compresor y simplificando la instalación al eliminar la bomba y el circuito del aceite. En estos compresores el desgaste de las partes móviles se convierte en un problema de importancia que se ha solventado utilizando materiales de fibra de carbono y teflón.

### **FUNCIONAMIENTO**

El proceso se puede descomponer en las fases siguientes:

#### ***Aspiración***

El rotor encerrado en una camisa cilíndrica, tiene todas las cámaras de trabajo en comunicación con la cavidad de aspiración por uno de sus extremos.

Un diente de una de las ruedas dentadas engrana con cada cámara, efectuándose la aspiración del vapor conforme se desplaza dentro de la cámara.

#### ***Compresión***

Al proseguir la rotación, las cámaras (c) una vez se han llenado completamente, se cierran y separan de la cavidad de aspiración mediante un diente perteneciente a la otra rueda dentada, reduciendo progresivamente su volumen, comprimiendo así el vapor.

#### ***Escape***

En un momento determinado, cada una de las cámaras de trabajo, con volúmenes decrecientes y presiones crecientes, se pone en comunicación con la lumbrera de escape, cesando la compresión y produciéndose la expulsión del vapor hasta que el volumen  $V_2$  queda reducido a cero.

*De lo expuesto se deduce que las cámaras de trabajo del rotor, se comportan a todos los efectos como seis cilindros de doble efecto, en los que los dientes actúan como pistones; mientras que por uno de sus lados se efectúa la aspiración del vapor, por el otro se realiza simultáneamente su compresión y escape.*

La velocidad del fluido a la entrada y salida del compresor helicoidal se incrementa según el cuadrado de sus dimensiones, mientras que el flujo de fluido frigorígeno se incrementa con el cubo de sus dimensiones.

Si por ejemplo se doblan las dimensiones del compresor, las áreas de entrada y salida se multiplicarían por un factor 4 y el flujo por 8; como las pérdidas de carga son proporcionales al cuadrado de la velocidad, duplicar el tamaño de un compresor helicoidal supone multiplicar por 4 las pérdidas de carga.

Los esfuerzos axiales y radiales que el vapor ejerce en los compresores helicoidales de rotor único, están equilibrados y compensados, cosa que no sucede en los de dos rotores, por lo que la vida de los rodamientos se convierte en un aspecto crítico de su diseño.

Los compresores helicoidales pueden ser de tipo abierto en el caso de utilizar amoníaco como refrigerante, y tanto abiertos como herméticos si se emplean halocarburos.

En la Fig II.3 se observan las sucesivas etapas por las que atraviesa una cámara de trabajo en orden creciente de volúmenes y en la Fig II.4 el funcionamiento del compresor de tornillo de rotor único.

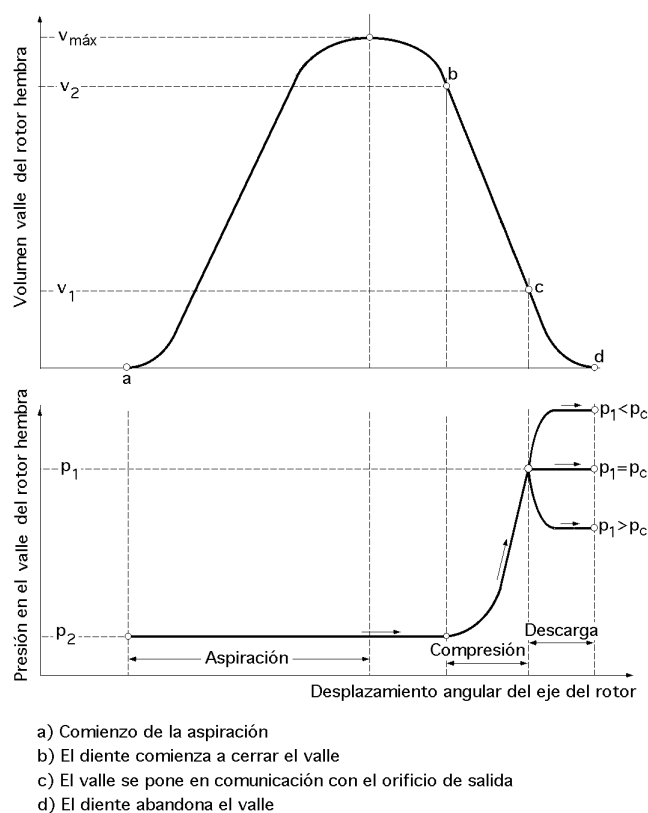


Fig II.4.- Funcionamiento del compresor de tornillo de rotor único

### RELACION DE COMPRESION DE DISEÑO

En los compresores de rotor único y en los de dos rotores, se cumple que:

$$p_1 V_1 = p_2 V_2 \quad ; \quad \frac{p_2}{p_1} = \left\{ \frac{V_1}{V_2} \right\}$$

La expresión,  $c = \frac{p_2}{p_1}$ , es la relación de compresión de diseño que un determinado compresor puede generar funcionando con un fluido frigorígeno dado.

Cualquier compresor volumétrico, (sin válvula de admisión), genera siempre una relación de compresión de diseño  $c_d$  fija y constante para un determinado refrigerante.

Un compresor volumétrico alternativo, (con válvula de admisión), comprime el vapor hasta que su presión iguala o supera ligeramente la de condensación; en ese instante la válvula de escape se abre por presión, lo que provoca una relación de compresión  $c_d$  variable, función en cada caso de las condiciones de carga térmica existentes en el evaporador y en el condensador.

El volumen de vapor aspirado en cada embolada es también variable, por depender de  $c_d$ , (cuanto mayor sea  $c_d$  menor será el rendimiento volumétrico y menor también el volumen realmente aspirado).

El compresor volumétrico rotativo tiene una relación de compresión de diseño  $c_d$  fija y constante. Cuando la cámara de trabajo se reduce a cero al final de la fase de escape (espacio muerto nulo), el volumen de vapor aspirado  $V_D$  en la siguiente fase de aspiración es constante, y depende

únicamente de la geometría y velocidad del compresor. La relación de compresión impuesta por la instalación es la relación entre las presiones  $p_c$  del condensador y del evaporador,  $r_c = \frac{p_c}{p_e}$

### PRESION FINAL DE COMPRESION

Para conseguir el máximo rendimiento del compresor helicoidal, la presión generada en los canales helicoidales del rotor conducido tiene que ser exactamente igual a la presión existente en el escape; de no ser así se producirían pérdidas internas que aunque no perjudican al compresor, ni merman significativamente su capacidad frigorífica, aumentan la potencia consumida reduciendo el rendimiento final; éstos compresores se seleccionan teniendo en cuenta la relación de compresión  $r_d$ , sabiendo que también van a funcionar de modo satisfactorio fuera de la relación elegida consumiendo algo más de energía.

La presión  $p_2$  de diseño del compresor seleccionado no siempre es posible hacerla coincidir

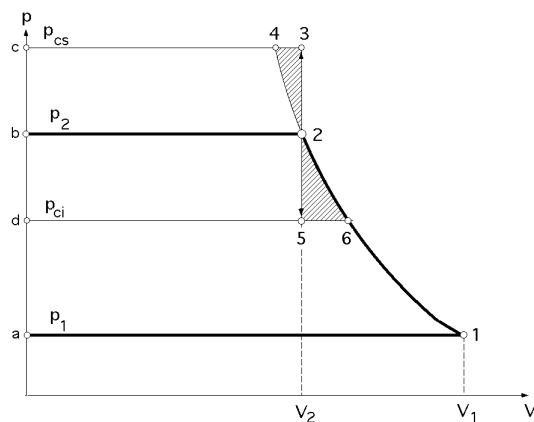


Fig II.5.- Diagrama teórico de un compresor helicoidal

con la presión de condensación impuesta por la instalación frigorífica  $p_c$ , por lo que se pueden dar los siguientes casos, Fig II.5.

a) Si  $p_c = p_2$  la compresión se realiza según el ciclo indicado (1-2-b-c-1), cuya superficie representa el trabajo teórico consumido por el compresor.

b) Si  $p_c > p_2$  cuando el volumen de la cámara de trabajo alcanza el valor  $V_2$  se pone en comunicación con la lumbrera de escape, produciéndose un reflujo de vapor desde la cavidad de alta presión hacia la celda de volumen  $V_2$ , que de modo casi instantáneo eleva la presión en el interior desde  $p_2$  a  $p_{cs}$ .

c) Si  $p_c < p_2$  cuando el volumen de la cámara de trabajo alcanza el valor  $V_2$  se pone en comunicación con la lumbrera de escape, se produce un reflujo de vapor desde la cámara de volumen  $V_2$  hacia la parte de alta, que de modo casi instantáneo disminuye la presión en el interior desde  $p_2$  a  $p_{ci}$ . Como el árbol motor sigue girando, la cámara llena de vapor a la presión  $p_{ci}$  disminuye su

La entrada del volumen (3-4) de vapor que proviene de la parte de alta, finaliza la compresión hasta  $p_{cs}$ , objetivo que el compresor por sí solo no habría podido conseguir. Como el árbol motor sigue girando, la cámara llena de vapor a la presión  $p_{cs}$  disminuye su volumen en la fase de descarga desde  $V_2$  hasta el valor cero según (3-c).

El área (1-2-3-c-a-1) del diagrama indicado representaría el trabajo mecánico de la compresión realizada; si el valor de  $r_d$  hubiera coincidido con el de  $r_i$  (o haber existido válvula de escape en lugar de lumbrera), la compresión hubiese proseguido sin problemas hasta  $p_{cs}$  según (2-4) y el área (1-2-4-c-a-1) habría representado el trabajo mecánico consumido por el compresor.

En consecuencia, el área (2-4-3-2) representa el trabajo adicional consumido, pérdida que supondrá una disminución de la eficiencia frigorífica.

c) Si  $p_c < p_2$  cuando el volumen de la cámara de trabajo alcanza el valor  $V_2$  se pone en comunicación con la lumbrera de escape, se produce un reflujo de vapor desde la cámara de volumen  $V_2$  hacia la parte de alta, que de modo casi instantáneo disminuye la presión en el interior desde  $p_2$  a  $p_{ci}$ . Como el árbol motor sigue girando, la cámara llena de vapor a la presión  $p_{ci}$  disminuye su



volumen en su fase de descarga desde  $V_2$  hasta el valor cero según (5-d).

El área (1-2-5-d-a-1) del diagrama indicado representa el trabajo mecánico de la compresión así realizada; si el valor de  $v_d$  hubiera coincidido con el de  $v_i$ , la compresión hasta  $p_{ci}$  se hubiese efectuado según (1-6) y el área (1-6-d-a1) habría representado el trabajo mecánico consumido por el compresor.

El área (2-5-6) representa el trabajo adicional consumido, pérdida que supondrá una disminución de la eficiencia frigorífica.

A pesar de estos aspectos negativos, los compresores volumétricos rotativos tienen unos valores del rendimiento volumétrico cercanos a la unidad (inexistencia de espacio muerto), lo que hace que los circuitos diseñados con este tipo de compresores tengan siempre valores de la eficiencia frigorífica iguales o superiores a los alcanzados con los alternativos.

El *aceite* utilizado en estos compresores tiene como misión:

*a) Lubricar, a pesar de que, excepto en el arranque, no existe contacto metálico alguno entre los dos rotores entre sí y entre éstos y la carcasa o estator.*

*b) Sellar las holguras de las partes en movimiento.*

*c) Absorber el calor desarrollado en la compresión por contacto directo con el fluido frigorígeno, disminuyendo la temperatura de escape y el calor a disipar por el condensador.*

*El fabricante tiene que proporcionar para cada compresor, trabajando en determinadas condiciones de funcionamiento, los datos de la potencia eléctrica consumida mínima correspondiente a la relación de volúmenes óptima  $N_{elé}$  de los flujos caloríficos  $q_e$  a extraer del aceite (dato necesario para dimensionar el enfriador de aceite y el condensador) y el calor eliminado al exterior  $q_c$  de condensación, de la forma:*

$$q_c = G + 860 N_{elé} - q_e$$

Los efectos de absorción calorífica y de sellado, y la inexistencia de espacio muerto perjudicial (que en los compresores alternativos reduce mucho el rendimiento volumétrico) hace que con este tipo de compresores se puedan conseguir en una sola etapa relaciones de compresión que con compresores alternativos requerirían dos.

El circuito de lubricación incluye un enfriador de aceite, (utilizando agua como elemento refrigerante), un separador de aceite del fluido frigorígeno a la salida del compresor, y una bomba de aceite, utilizada únicamente en el arranque, ya que en funcionamiento normal la circulación del aceite está asegurada por la diferencia de presiones,  $p_2 - p_1$ .

### **CAMPO DE UTILIZACION.**

Los compresores de tornillo se sitúan, en cuanto a producción frigorífica, entre los alternativos y los centrífugos, abarcando la siguiente gama de prestaciones:

$$100 \text{ Tm} < G < 300 \text{ Tm} \quad \text{ó} \quad 600 \text{ m}^3/\text{h} < V_D < 4000 \text{ m}^3/\text{h}$$

Estos compresores, al igual que los alternativos, se utilizan en instalaciones industriales con presiones del orden de,  $15 \div 20 \text{ Kg/cm}^2$ .

La tendencia es que en el futuro su aplicación se extienda a volúmenes de desplazamiento  $V_D$  por debajo de los 600 m<sup>3</sup>/h.

### REGULACION DE LA CAPACIDAD

La capacidad de desplazamiento se puede realizarse de tres modos diferentes:

*a) Variando la velocidad de giro del rotor conducido.*

*b) Mediante una laminación a la entrada del compresor*, que origina un aumento de la relación de compresión; este efecto, en otros compresores puede elevar peligrosamente la temperatura de escape del vapor, pero no en los helicoidales.

*c) Cuando el consumo de potencia sea un factor a tener en cuenta, se utiliza otro método consistente en una o varias válvulas deslizantes*, Fig II.6; la función de éstas válvulas, Fig II.7, es devolver mediante un (by-pass) situado en la cavidad de entrada del compresor, una fracción (variable) del volumen total desplazado a plena carga, retardando así el comienzo de la compresión; las válvulas deslizantes puede funcionar desde la presión correspondiente a plena carga, hasta cargas parciales cercanas a cero, en forma manual o automática, mediante un pistón movido hidráulicamente por el aceite del compresor.

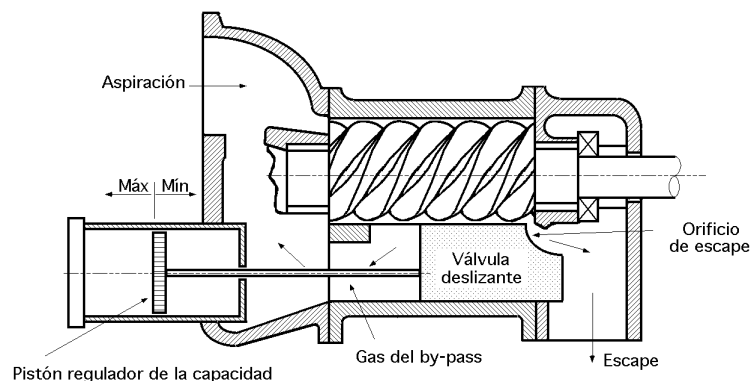


Fig II.6.- Compresor helicoidal de dos rotores, con regulación de la capacidad de volumen desplazado mediante válvula deslizante

Cuando éste pistón trabaja a plena carga, la válvula deslizante situada en posición de cierre, comienza la regulación de la capacidad alejándose de esta posición, descubriendo una abertura en la parte inferior del alojamiento de los rotores Fig II.7.

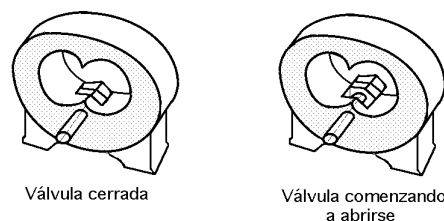


Fig II.7.- Válvula deslizante en posiciones de cierre y apertura parcial

Como el efecto de la válvula deslizante no es otro que disminuir el valor de  $V_1$  manteniendo constante el de  $V_2$ , la reducción de la capacidad lleva aparejada otra reducción simultánea, no

deseable, de la relación de compresión de diseño  $\phi_d$ , inconveniente que algunas veces se soluciona mediante válvulas deslizantes capaces de modificar también el tamaño de la lumbrera de escape, variando de este modo el valor de  $V_2$  y el de la relación de volúmenes de diseño.

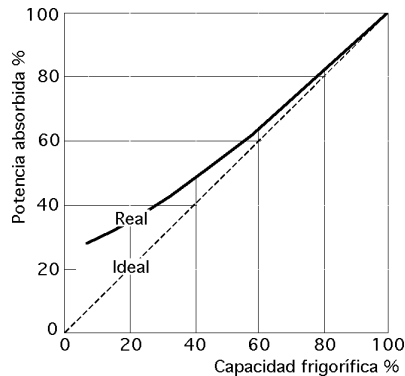


Fig II.8.- Características de control con válvula deslizante

### VENTAJAS.

Se pueden alcanzar en una etapa relaciones de compresión muy altas, sin necesidad de enfriamiento intermedio, aunque en la práctica esto carece de interés ya que no es económicamente interesante el hacerlo.

*- Son, junto con los compresores centrífugos, las máquinas mejores de regular*

*- No tienen válvulas de admisión y escape*

*- No tienen espacio muerto perjudicial*

*- Pueden manejar sin ningún peligro volúmenes de fluido frígido*

*líquido, posibilidad que no tienen los compresores alternativos y centrífugos.*

*- Ausencia de pulsaciones.*

*- Mínimo desgaste de sus componentes giratorios.*

*- Son bastante silenciosos, más los de rotor único que los de rotor doble.*

### SOBREALIMENTACION

Para conseguir en una etapa relaciones de compresión elevadas, el compresor helicoidal no tiene los problemas del alternativo, para grandes valores de  $\phi_c$ ; la compresión en una sola etapa disminuye demasiado el efecto frigorífico del ciclo, aumentando por consiguiente el coste de funcionamiento de la instalación.

Una solución para mejorar en estos casos el COP de un sistema de compresión simple con compresor helicoidal, consiste en utilizar la ventaja que supone la expansión escalonada en orden a separar a una presión intermedia  $p_i$  entre  $p_1$  y  $p_2$  las fases líquidas y de vapor producido en la expansión de  $p_2$  a  $p_i$ , evitándose la inútil, perjudicial (desde el punto de vista de la producción frigorífica) y gravosa (desde el punto de vista de la potencia mecánica consumida) continuación de la expansión de la fase vapor desde  $p_i$  a  $p_1$ .

Este vapor saturado seco, cuya separación se realiza en un economizador, se lleva hacia el compresor, introduciéndose en él a través de una lumbrera secundaria de admisión, situada en un lateral entre la lumbrera primaria de admisión y la de escape.

Si la ubicación de la lumbrera secundaria es correcta, la entrada adicional de vapor se producirá en el momento en que el canal del rotor conducido esté ya cerrado, lleno de vapor y a una presión ligeramente inferior a la  $p_i$  reinante en el economizador.

De esta manera, en la segunda etapa, el compresor comprimirá conjuntamente la carga original de vapor y la adicional, razón por la que el compresor que lo realiza suele denominarse sobrealimentado.

El resultado final es la consecución de un COP superior al que se alcanzaría sin sobrealimen-

tación y en una etapa, pero inferior siempre al que puede conseguirse con el sistema, más complejo, de compresión y expansión escalonadas con dos compresores.

## II.2.- COMPRESORES FRIGORIFICOS ROTATIVOS DE PALAS DESLIZANTES

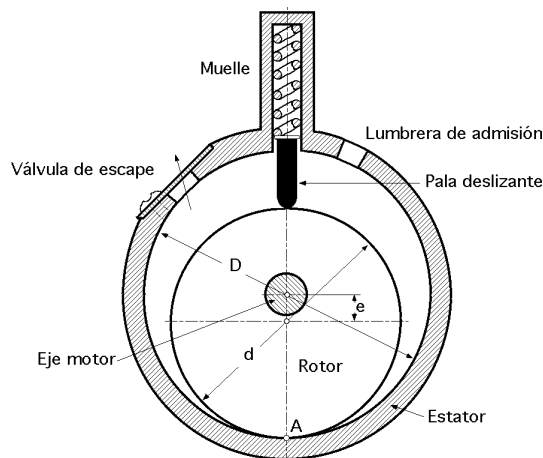
Los compresores rotativos de rotor único cilíndricos, pueden ser: compresores de rodillo y compresores de palas.

### COMPRESOR DE RODILLO

En los compresores de rodillo el eje motor y el eje del estator son concéntricos, mientras que el eje del rotor es excéntrico una distancia  $e$  respecto a ellos, Fig II.9. Al deslizar el rotor sobre el estator se establece entre ellos un contacto, que en el estator tiene lugar a lo largo de todas y cada una de sus generatrices, mientras que en el rotor sólo a lo largo de una A, la correspondiente a la máxima distancia al eje motor.

El pistón deslizando, alojado en el estator, se aprieta y ajusta contra el rotor mediante un muelle antagonista ubicado en el estator. La admisión del vapor se efectúa a través de la lumbrera de admisión y el escape a través de la válvula de escape.

El vapor aspirado en el compresor, que llena el espacio comprendido entre el rotor y el esta-



tor, se comprime de forma que, al girar, disminuye progresivamente su espacio físico (cámara de trabajo), Fig II.10, hasta que alcanza la presión reinante en la válvula de escape, que en ese momento se abre, teniendo lugar a continuación la expulsión o descarga del vapor.

El volumen de vapor teórico desplazado por el compresor de estas características  $V_D$  es de la forma:

$$V_D = \frac{\pi}{4} (D^2 - d^2) L n \frac{m^3}{hora}$$

Fig II.9.- Compresor rotativo de pala deslizante siendo  $D$  el diámetro interior del estator,  $d$  el diámetro del rotor,  $L$  la longitud de contacto (rotor-estator) y  $n$  el nº de rpm del rotor; la excentricidad  $e$  es la distancia entre el eje motor y el eje del estator

$$e = \frac{D - d}{2}$$

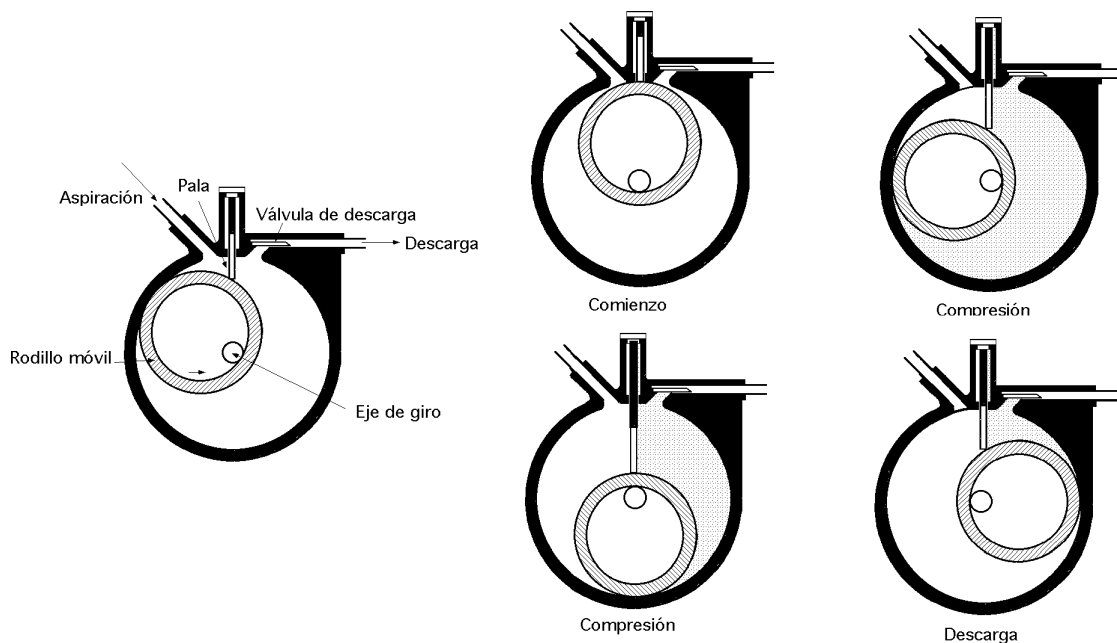


Fig II.10.- Funcionamiento de un compresor de rodillo de pala deslizante

### COMPRESOR DE PALAS

En este compresor el eje motor es excéntrico respecto al eje del estator y concéntrico respecto al eje del rotor Fig II.11. El rotor gira deslizando sobre el estator, con cinemática plana (radial), en forma excéntrica respecto a la superficie cilíndrica interior del estator, estableciéndose un contacto que, en el estator tiene lugar sobre una única generatriz, mientras que en el rotor tiene lugar a lo largo de todas sus generatrices; el rotor es un cilindro hueco con ranuras radiales en las que las palas están sometidas a un movimiento de vaivén, (desplazadores).

Bajo la acción de la fuerza centrífuga, las palas (1 ó más) aprietan y ajustan sus extremos libres deslizantes a la superficie interior del estator, al tiempo que los extremos interiores de dichas palas se desplazan respecto al eje de giro.

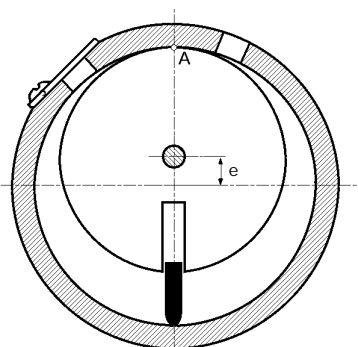


Fig II.11.-  
Compresor de palas monocelular

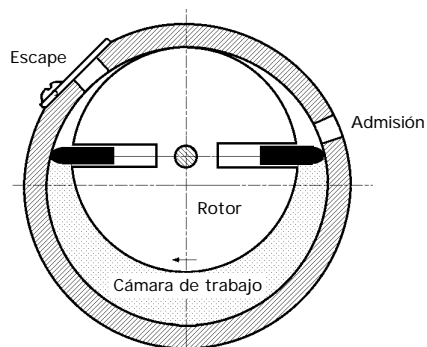


Fig II.12.-  
Compresor bicelular

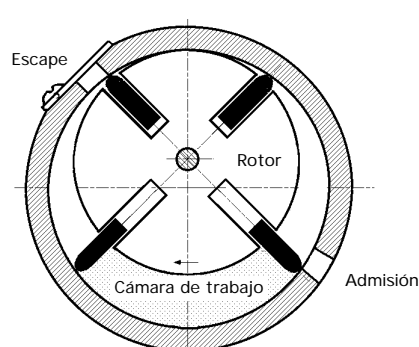


Fig II.13.-  
Compresor multicelular

La **admisión del vapor** se efectúa mediante la lumbrera de admisión y el escape a través de la válvula de escape. El vapor llena el espacio comprendido entre dos palas vecinas y las superficies correspondientes del estator y del rotor (cámara de trabajo), cuyo volumen crece durante el giro

del rotor hasta alcanzar un valor máximo, y después se cierra y traslada a la cavidad de impulsión del compresor, comenzando al mismo tiempo el desalojo del vapor de la cámara de trabajo.

El *funcionamiento del compresor* de una pala es similar al del compresor de rodillo, siendo el volumen desplazado  $V_D$  idéntico, el cual se puede incrementar añadiendo más palas o aumentando la excentricidad  $e$ .

La *ubicación de la lumbrera de admisión en el estator*, para una posición fija de la generatriz de contacto (rotor-estator), se fija de forma que el rendimiento volumétrico no disminuya demasiado, para así conseguir en el compresor un volumen desplazado  $V_D$  máximo; ésto implica que hay que situar la lumbrera de forma que el espacio comprendido entre dos palas consecutivas sea el máximo posible, en el instante en que la segunda pala termine de atravesar dicha lumbrera; a continuación este espacio físico en su giro hacia la válvula de escape, disminuye, dando lugar a la compresión del vapor hasta alcanzar la presión de salida, momento en que se efectúa el escape a través de la válvula correspondiente.

En el compresor monocelular (una pala), la posición de la lumbrera de admisión tiene que estar lo más cerca posible de la generatriz A de contacto (rotor-estator), Fig II.10, siendo el desplazamiento teórico (cámara de trabajo) idéntico al de un compresor de rodillo.

En el compresor bicelular (dos palas), la posición de la lumbrera de admisión es la indicada en la Fig II.12, siendo el volumen teórico desplazado (cámara de trabajo) proporcional a dos veces el área sombreada, que es la máxima que geoméricamente se puede conseguir.

En el compresor multicelular, (cuatro o más palas), la posición de la lumbrera de admisión es la indicada en la Fig II.13, siendo el volumen teórico desplazado proporcional a cuatro veces el área sombreada, que es la máxima que se puede obtener.

Se observa que el desplazamiento aumenta con el número de palas (2, 4... veces el área sombreada), llegándose a construir compresores con 6, 8 y hasta 10 palas; con compresores de más de 10 palas no se generan ganancias sensibles en el volumen desplazado.

*El volumen desplazado crece aumentando la excentricidad  $e$*  (o lo que es lo mismo disminuyendo el diámetro  $d$ , para un diámetro  $D$  constante); esta solución genera un aumento de la fuerza centrífuga a la que están sometidas las palas, por lo que se ocasiona un rozamiento excesivo entre éstas y el estator, con su consiguiente deterioro y desgaste.

Otra solución consiste en incrementar el número de palas que permite reducir la excentricidad y los efectos perjudiciales de la fuerza centrífuga.

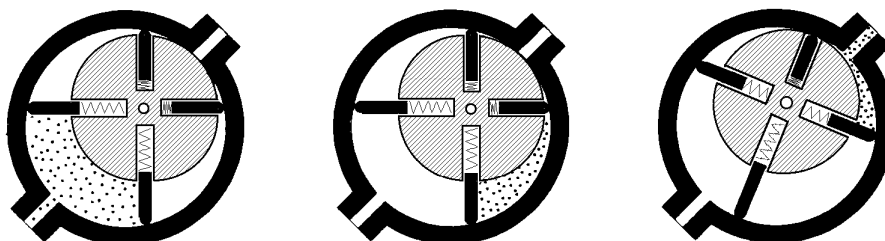


Fig II.14.- Funcionamiento del compresor multicelular

### ***Rendimiento volumétrico***

Como no existe expansión del vapor entre las presiones de salida y entrada, el rendimiento volumétrico de este tipo de compresores es excelente, por lo que a bajas presiones de aspiración pueden funcionar de forma más eficiente que los alternativos.

### ***Rendimientos indicado y mecánico***

Los valores de estos rendimientos son análogos a los que se presentan en los compresores alternativos.

### ***Lubricación***

La lubricación es esencial para la buena conservación mecánica de los distintos órganos, y para obtener un buen rendimiento.

El aceite ayuda al sellado de las holguras mecánicas y evita las fugas de vapor internas; una deficiencia en la lubricación se traduce en una caída de presión y de rendimiento.

Estos compresores funcionan con una cantidad de aceite superior a la de los alternativos de la misma potencia frigorífica, por lo que a la salida disponen de un separador de aceite.

### ***Campo de utilización***

En cuanto al volumen desplazado, los compresores rotativos de rotor único se sitúan entre los alternativos y los centrífugos, es decir:

$$600 \frac{\text{m}^3}{\text{hora}} < V_D < 5000 \frac{\text{m}^3}{\text{hora}}$$

Teniendo en cuenta la magnitud del volumen de vapor (o gas) desplazado y su elevado rendimiento a bajas presiones de aspiración, les hace útiles en acondicionadores de aire e industrialmente como compresores *booster* en circuitos de compresión escalonada.

Por razones constructivas, raramente trabajan por encima de,  $3 \div 5 \text{ Kg/cm}^2$ , no sobrepasando relaciones de compresión mayores de 7.

### ***Ventajas***

Son máquinas poco ruidosas, no necesitan válvula de admisión por lo que el vapor aspirado entra de manera continua, y como no existen espacios muertos perjudiciales los rendimientos volumétricos son muy altos.

### ***Inconvenientes***

Su fabricación exige una gran precisión.

## **II.3.- COMPRESOR FRIGORIFICO ROTATIVO TIPO SCROLL**

Aunque el compresor Scroll, o de espiral fue descrito por primera vez en 1905 por el francés Leon Creux, sólo las recientes técnicas de mecanización por control numérico han hecho posible la fiabilidad de fabricación imprescindible para este tipo de compresores, cuyo diseño se basa principalmente en la consecución de tolerancias muy estrechas en piezas de forma geométrica complicada, como es el caso de los perfiles en espiral.

El compresor Scroll se puede considerar como la última generación de los compresores rotativos de paletas, en los cuáles éstas últimas han sido sustituidas por un rotor en forma de espiral,

excéntrico respecto al árbol motor, que rueda sobre la superficie del estator, que en lugar de ser circular tiene forma de espiral, concéntrica con el árbol motor.

El contacto entre ambas superficies espirales se establece, en el estator, en todas sus generatrices, y en el rotor también en todas sus generatrices.

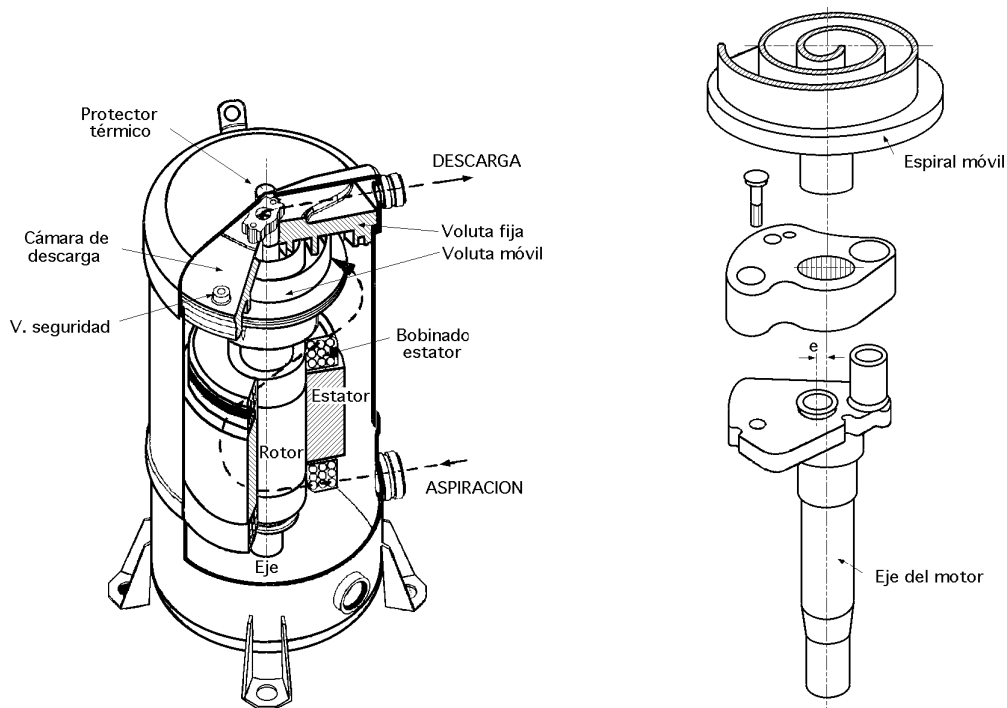


Fig II.15.- Vista del conjunto árbol motor-rotor del compresor Scroll, y conjunto espiral móvil-eje del motor

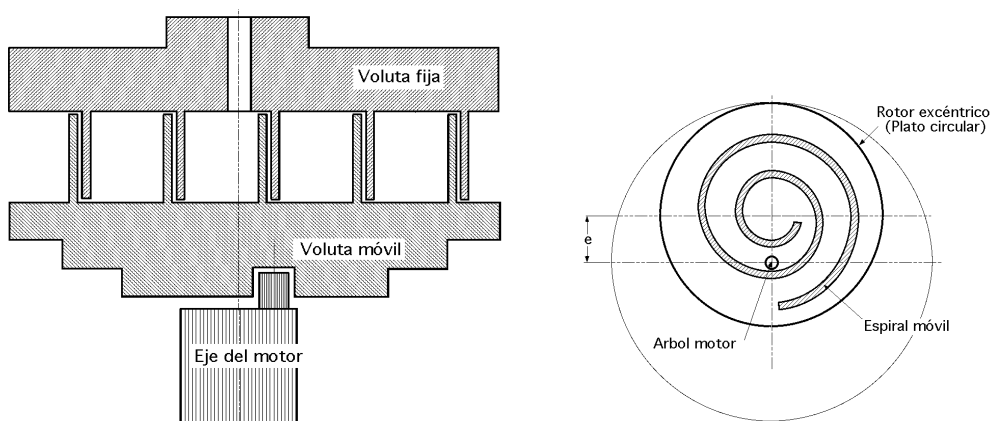


Fig II.16.- Volutas fija y móvil

Como se puede comprobar, hay otra diferencia fundamental respecto a los compresores rotativos de paletas, y es la de que la espiral móvil del rotor no gira solidariamente con este último, sino que sólo se traslada con él paralelamente a sí misma.

**Rodadura sin deslizamiento.**- En la teoría de engranajes, los flancos de los dientes de un par de ruedas dentadas se diseñan de modo que sean perfiles de evolvente de círculos (la evoluta es, en este caso particular, un círculo denominado círculo base), con el objeto de conseguir así que los dientes rueden uno sobre el otro sin deslizamiento.



En el caso del compresor Scroll, el hecho de que los perfiles de las dos espirales sean de evolvente, permite a la espiral móvil rodar sin deslizamiento sobre la espiral fija, cumpliéndose en todo momento la alineación de los centros de las dos espirales y el punto de contacto entre ambas.

**Funcionamiento.-** En este tipo de compresores, las celdas o cámaras de compresión de geometría variable y en forma de hoz Fig II.15 están generadas por dos caracoles o espirales idénticas, una de ellas, la superior, fija (estator), en cuyo centro está situada la lumbrera de escape, y la otra orbitante (rotor), estando montadas ambas frente a frente, en contacto directo una contra la otra Fig II.16.

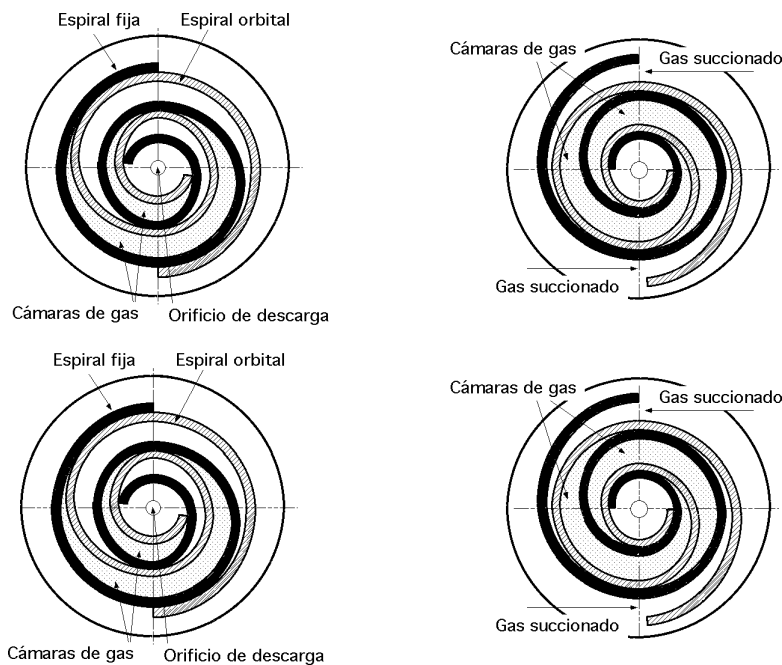


Fig II.17.a- Vistas del compresor Scroll en diversas etapas de funcionamiento

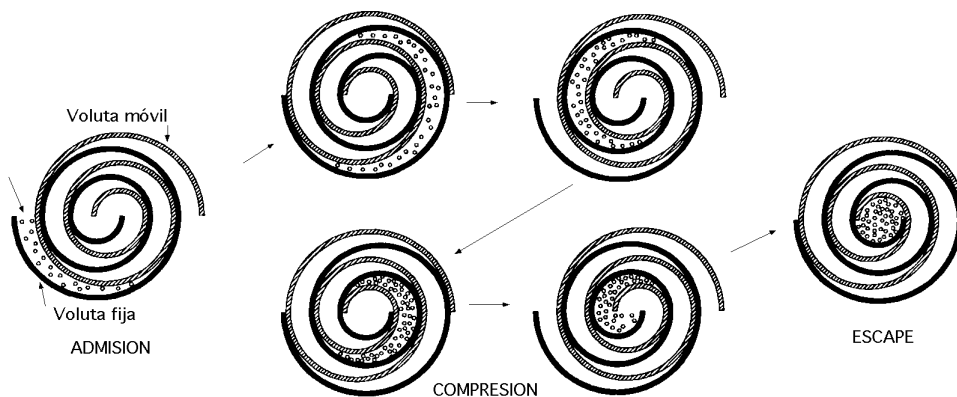


Fig II.17.b- Vistas del compresor Scroll en diversas etapas de funcionamiento

La espiral fija y la móvil cuyas geometrías se mantienen en todo instante desfasadas un ángulo de  $180^\circ$ , merced a un dispositivo antirotación, están encajadas una dentro de la otra de modo que entre sus ejes hay una excentricidad  $e$ , Fig II.16 en orden a conseguir un movimiento orbital de radio  $e$  del eje de la espiral móvil alrededor del de la espiral fija. Fijándose exclusiva-

mente en el conjunto (árbol motor-rotor) Fig II.15, con cada giro de  $360^\circ$  del árbol motor se imprime a la espiral inscrita en el plato, rotor excéntrico, los dos movimientos siguientes:

- a) *Uno de rotación de  $360^\circ$  alrededor de su eje, (que tendría lugar igualmente si el valor de  $e$  fuera nulo)*
- b) *Otro simultáneo de traslación paralela a si misma alrededor del eje del árbol motor (que no se produciría si el valor de  $e$  fuese nulo).*

Si se desea que la espiral describa únicamente éste último movimiento de traslación orbital sin la rotación producida por el hecho de estar solidariamente sujeta al plato, es necesario eliminar mediante un dispositivo antirotación, ésta última unión rígida, lo que se consigue montando la espiral móvil sobre un simple cojinete vertical de apoyo, concéntrico con ella.

De esta manera, el giro del árbol motor o cigüeñal arrastra al conjunto del caracol móvil, haciéndole describir alrededor del árbol motor (y por lo tanto alrededor del centro del caracol fijo, punto donde está situada la lumbrera de escape), una órbita de radio  $e$  sin rotación simultánea.

Como consecuencia de este movimiento, las mencionadas celdas, y el vapor atrapado en ellas, son empujadas suavemente hacia el centro de la espiral fija, al mismo tiempo que su volumen se va reduciendo progresivamente, comprimiendo el vapor; cuando éste llega al centro de la espiral fija, se pone en comunicación con la lumbrera de escape ubicada en él, produciéndose de esta manera la descarga del vapor.

El funcionamiento se puede descomponer en las tres fases siguientes:

**Aspiración:** en la primera órbita,  $360^\circ$ , en la parte exterior de las espirales se forman y llenan completamente de vapor a la presión  $p_1$  dos celdas de volumen  $V_1$

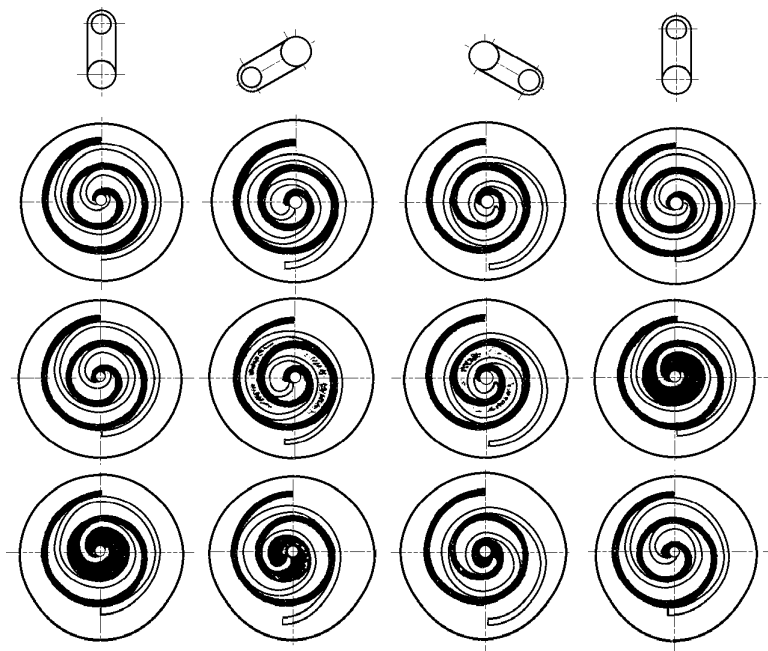


Fig II.18.- Diversas posiciones de las volutas

**Compresión:** en la segunda órbita,  $360^\circ$ , tiene lugar la compresión a medida que dichas celdas disminuyen de volumen y se acercan hacia el centro de la espiral fija, alcanzándose al final de la segunda órbita, cuando su volumen es  $V_2$ , la presión de escape  $p_2$ .

**Descarga:** en la tercera y última órbita, puestas ambas celdas en comunicación con la lumbrera de escape, tiene lugar la descarga (escape) a través de ella.

Cada uno de los tres pares de celdas, estarán en cada instante en alguna de las fases descritas, lo que origina un proceso en el que la aspiración, compresión y descarga tienen lugar simultáneamente y en secuencia continua, eliminándose por esta razón las pulsaciones casi por completo.

#### ***Presión final de compresión.***

Todo lo dicho para los compresores helicoidales, es válido también para el compresor Scroll. Al igual de lo que acontecía con el compresor helicoidal, en el caso del Scroll pueden asimismo presentarse los tres casos representados en la Fig II.19.

#### ***Regulación de la capacidad***

Algunos compresores utilizan una válvula deslizante o de corredera montada en el estator, que permite abrir secuencialmente una serie de lumbreras de by-pass practicadas en el fondo de él, variándose de esta forma el valor del volumen  $V_1$  de vapor realmente admitido en el compresor, sistema similar al descrito en la regulación de los compresores de tornillo.

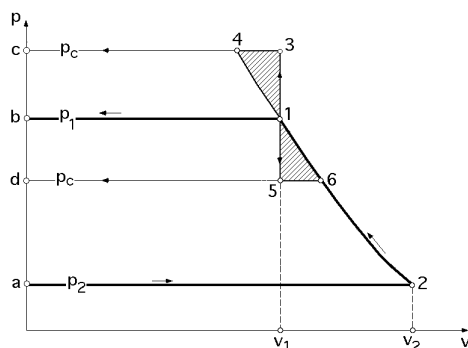


Fig II.19.- Presión final de compresión; casos posibles

Si todas las lumbreras de by-pass permanecen cerradas, únicamente queda abierta la de escape, proporcionando el compresor en este caso el máximo de su capacidad. Este sistema consigue una regulación suave y progresiva de la capacidad del compresor.

Otros compresores consiguen un cierto grado de regulación mediante la fabricación de unidades múltiples equipadas con dos o más compresores Scroll de tamaños iguales, o diferentes, montados en paralelo, lo que permite cubrir una amplia gama de capacidades frigoríficas y fraccionar la potencia frigorífica de modo escalonado.

A título de ejemplo, una unidad tándem compuesta por dos compresores diferentes, uno del 40% y el otro del 60% de la potencia frigorífica total, posibilita el escalonamiento siguiente: 40% (funcionando sólo el primero), 60% (idem el segundo) y 100% (idem los dos).

Para los tamaños pequeños, y si la frecuencia de paradas y puestas en marcha no es excesiva, se utiliza el control “on-off”, parando y arrancando el motor por medio de un termostato o un prestatato.

#### ***Campo de utilización***

Se emplean en el campo de los pequeños desplazamientos (aire acondicionado y bomba de

calor en viviendas) para potencias frigoríficas comprendidas entre 5 y 100 kW, ocupando un espacio intermedio entre los compresores rotativos y los alternativos. Hasta la fecha se fabrican solamente herméticos.

El vapor se introduce en la carcasa del compresor, por su parte inferior, en donde está situado el motor, pasando por entre los devanados del estator y rotor, refrigerándolos; a la salida del motor el vapor reduce su velocidad facilitándose de este modo la separación de la mayor parte del aceite arrastrado por el vapor de aspiración.

#### ***Lubricación***

La lubricación de los dos cojinetes del cigüeñal y el de apoyo de la espiral móvil, se realiza con aceite impulsado a través del interior del cigüeñal mediante una bomba centrífuga sumergida en el cárter y movida por el mismo cigüeñal.

Este circuito de aceite está totalmente separado de las superficies de contacto de ambas espirales, cuya lubricación está asegurada por la pequeña cantidad de aceite arrastrado por el vapor de aspiración.

#### ***Pérdidas mecánicas por rozamiento***

La inexistencia de juntas y segmentos en los compresores Scroll, característica común también a los helicoidales, hace que las pérdidas mecánicas por rozamiento en este tipo de compresores, sean más bajas en comparación con las que se producen en los compresores alternativos.

#### ***Estanqueidad.***

Para conseguir la estanqueidad suelen llevar mecanizada en el borde superior de ambas espirales una ranura que cumple el mismo cometido de sellado que los segmentos en los pistones de los compresores alternativos.

Si entre ambos lados de la ranura (dos celdas en diferentes estadios de compresión) existe una diferencia de presiones  $p$ , el caudal de fluido (vapor o gas) que se filtrará de una celda a la otra, disminuyendo el rendimiento volumétrico del compresor, será tanto menor cuanto mayor sea la resistencia que se oponga a dicho flujo.

Esta resistencia, que es función de la holgura existente entre las superficies en contacto de ambas espirales, se aumenta practicando la ranura antes mencionada, que recibe el nombre de *cámara de alivio*. Su misión es originar un ensanchamiento brusco seguido de una contracción de la vena fluida, dos resistencias adicionales que no se presentarían de no existir dicha acanaladura. La diferencia de presiones  $p$  entre dos cámaras de compresión adyacentes, es siempre menor que la  $(p_c - p_e)$  generada por el compresor, lo que evidentemente disminuye todavía más el riesgo de fugas y filtraciones.

***Ventajas.***- Los circuitos frigoríficos y de bomba de calor que utilizan compresor Scroll alcanzan valores del COP inusualmente altos, posibles únicamente debido al elevado rendimiento volumétrico que tiene este compresor para todas las condiciones de funcionamiento que pueden presentarse (relaciones de compresión diversas).

Las causas de este buen rendimiento volumétrico son:

***a) Inexistencia de espacio muerto perjudicial.***

***b) Ausencia de válvulas de admisión y escape así como de segmentos que elimina tanto posibles retrasos***

*en su apertura como inestanqueidades.*

*c) El contacto, tanto en los flancos de las espirales como en sus bases y bordes superiores, es perfecto y constante (adaptabilidad axial y radial muy buena).*

*d) Mínimo efecto de pared merced a la separación física de las zonas de aspiración (exterior espirales) y descarga (interior espirales)*

Otra consecuencia beneficiosa del elevado rendimiento volumétrico que poseen este tipo de compresores es su menor desplazamiento o tamaño, comparado con el necesario para un alternativo de la misma potencia frigorífica.

- La *simultaneidad* con que se producen la aspiración, compresión y escape del vapor en un compresor Scroll, en comparación con las fases correlativas en las que ocurren en uno alternativo, hace que las variaciones del par motor en un compresor Scroll sean mucho más reducidas que en uno alternativo, disminuyendo por esta razón los esfuerzos a que está sometido el motor así como las vibraciones; a señalar igualmente la ausencia casi total de pulsaciones.

- Una *elevada fiabilidad de funcionamiento*, lo que se traduce en un índice muy bajo de fallos, debido principalmente a los tres aspectos de diseño siguientes:

*a) Pequeño número de partes móviles, un 60% menos que en un compresor alternativo*

*b) Ausencia de válvulas*

*c) Buena resistencia frente a los esfuerzos causados por la llegada al compresor de líquido y/o partículas sólidas (suciedad)*

- *Excelente nivel sonoro*, (6 db), menor que el de los compresores alternativos de su rango y esto debido a que la espiral móvil rueda sin deslizamiento sobre la espiral estacionaria

- Como la espiral móvil rueda sin deslizamiento sobre la espiral estacionaria, el *desgaste* experimentado por las superficies espirales en contacto es mínimo.

- *Tamaño y peso pequeño*, un 40% y un 15% menor que el de uno alternativo, respectivamente.

**Inconvenientes.-** El hecho de no estar inherentemente equilibrado, al contrario de lo que sucede con los compresores de tornillo, impone un límite e impide de modo decisivo la fabricación de compresores Scroll de tamaños grandes.

A presiones de escape altas, las dos espirales, la estacionaria y la orbital, tienden a separarse debido al empuje generado por la presión interna del vapor; esto se traduce en un aumento de las holguras, lo que a su vez reduce el rendimiento del compresor. Para evitar este aspecto negativo, algunos fabricantes utilizan espirales compensadas en presión, haciendo gravitar la presión de alta o una intermedia en el reverso de al menos una de las espirales.

**Selección.-** La selección del compresor más adecuado a las necesidades de proyecto, se efectúa mediante las curvas características suministradas por el fabricante. En ellas se indica, para cada par de presiones de condensación y evaporación, la potencia frigorífica producida y la eléctrica consumida por cada modelo de compresor que utiliza un fluido frigorígeno determinado y en base a unos valores de recalentamiento y subenfriamiento que varían de unos catálogos a otros. Es norma que los distintos tamaños de compresores de una misma firma tengan idéntico perfil de espirales, pero diferentes alturas axiales y, por lo tanto, distintos desplazamientos.

## III.- TURBOCOMPRESORES

### III.1.- INTRODUCCION

Los turbocompresores son turbomáquinas térmicas que sirven para comprimir un gas; se pueden dividir en dos grupos: soplantes y turbocompresores. Las máquinas hidráulicas TMH para gases se denominan ventiladores.

Los *ventiladores* generan un incremento de presión total  $p_{total}$  pequeño, del orden de 1 m. de c. a., o una relación de compresión 1,1. Si el incremento de presiones no excede el valor indicado, la variación de volumen específico del gas a través de la máquina se puede despreciar en el cálculo de la misma, por lo que el ventilador es una TMH.

En la actualidad, en el diseño de una turbomáquina hay que tener en cuenta la compresibilidad del fluido para incrementos de presión mucho menores, hasta 0,3 m. de c.a., por lo que los ventiladores, hasta dicho incremento de presión, se pueden diseñar como TMH.

Los *soplantes o turbosoplantes* son máquinas destinadas a comprimir generalmente aire, en las que la relación de compresión es,  $1,1 < \epsilon_c < 3$ ; no tienen ningún tipo de refrigeración incorporada y, en general, son de un único escalonamiento. Así por ejemplo, para el aire que se precalienta en los recuperadores de los altos hornos, la soplante tiene que impulsarle a una presión equivalente a la resistencia de la conducción, más la resistencia de las toberas de inyección en la zona de fusión de los hornos, con una relación de compresión del orden de 3, utilizándose en estas circunstancias soplantes de varios escalonamientos, en los que el aire no se refrigera, ya que posteriormente habría que precalentarlo antes de introducirlo en el horno.

Las turbosoplantes se pueden clasificar en función de la relación de compresión  $\epsilon_c$  en la forma:

*soplantes de BP.....*:  $\epsilon_c = 1,1$  a  $1,5$

*soplantes de MP.....*:  $\epsilon_c = 1,5$  a  $2,5$

*soplantes de AP.....*:  $\epsilon_c = 2,5$  a  $4$ .

El número de revoluciones de los turbosoplantes varía de 3.000 a 21.000 rpm.

Los turbocompresores son máquinas térmicas que comprimen gases con relaciones de compresión mayores, y por ello tienen incorporada refrigeración, a no ser que su destino aconseje lo contrario, como sucede en los turbocompresores de las turbinas de gas.

Tanto los turbosoplantes como los turbocompresores pueden ser radiales o centrífugos, diagonales (semiaxiales o de flujo mixto) y axiales, siendo los primeros y los últimos los más importantes.

Aunque en el campo de las grandes presiones el compresor alternativo es aún insustituible, la evolución de los turbocompresores hace posible su aplicación a presiones cada vez más elevadas, con grandes caudales, lográndose máquinas de mayor potencia unitaria y de mejor rendimiento.

Uno de los factores que más han influido en la investigación de la mejora de rendimientos en los turbocompresores ha sido el desarrollo espectacular de la turbina de gas en los últimos años, ya que el turbocompresor forma parte integral de dicha máquina; la potencia neta de una turbina de gas es igual a la potencia útil desarrollada por la turbina, menos la potencia absorbida por el turbocompresor, por lo que la mejora del rendimiento del turbocompresor es de gran influencia en el desarrollo de la turbina de gas.

*En las turbinas de gas de aviación o turborreactores*, el turbocompresor axial en comparación con el turbocompresor centrífugo ofrece la ventaja de mayor potencia para una misma sección transversal, por lo que el avión dotado de turborreactor con turbocompresor axial tiene un coeficiente de arrastre menor, en igualdad de potencia, que el dotado de turbocompresor centrífugo. Así se explica que pocas máquinas hayan conocido un desarrollo tan espectacular como el turbocompresor axial desde la patente de Parsons en 1901 hasta el turbocompresor axial actual.

Los primeros turbocompresores axiales se construyeron alrededor de 1900 por Sir Charles Parsons; tenían una baja relación de compresión, así como rendimientos muy modestos, del orden del 55%, por lo que se abandonaron en favor de los turbocompresores centrífugos de varios escalonamientos por su más alto rendimiento, del 70% al 80%. Hasta el año 1926 no se emprendieron más desarrollos de turbocompresores axiales, en que A. A. Griffith establece los principios básicos de su teoría del perfil aerodinámico, para el diseño de los álabes de los turbocompresores y turbinas. Los turbocompresores actuales sobrepasan rendimientos del 90%, con relaciones de compresión mayores de 30.

La compresión de gases, y muy especialmente la del aire, es un proceso industrial muy frecuente; si los caudales de aire o de gas son relativamente elevados, y las presiones no son excesivas, el turbocompresor aventaja a los compresores alternativos y rotativos de desplazamiento positivo.

Las ventajas de los turbocompresores en comparación con los compresores alternativos son:

- *Construcción compacta*
- *Volumen de máquina reducido*
- *Seguridad de funcionamiento*
- *Mantenimiento prácticamente nulo*
- *Carencia de desgaste*
- *Escasa cimentación*

- Montaje sencillo
- Marcha exenta de vibraciones
- Regulación progresiva fácil
- Carencia de vibraciones en los conductos de gas
- Empleo de motores eléctricos normales, para su accionamiento
- Pequeño consumo de corriente eléctrica en el arranque
- Carencia de problemas de mezcla del aceite de lubricación con el gas, etc

Estas ventajas justifican la introducción del turbocompresor en la industria y su penetración cada vez mayor en el campo hasta ahora reservado a los compresores alternativos, sobre todo cuando se requieren caudales másicos elevados.

Las mayores dificultades encontradas en el desarrollo de los turbocompresores axiales provienen del proceso de flujo, ya que cuando un fluido se acelera rápidamente en un conducto experimenta una pérdida moderada de la presión de remanso, mientras que si experimenta una rápida deceleración, da lugar a gradientes adversos de presión, que se pueden traducir en desprendimientos de la capa límite de la corriente y en consecuencia provocar grandes pérdidas. Por ello, para limitar las pérdidas durante la difusión, la relación de deceleración del flujo a través de las coronas de álabes tiene que mantenerse en valores bajos, circunstancia que implica el que para una relación de compresión dada, un turbocompresor axial tenga muchos escalonamientos.

### III.2.- CLASIFICACION DE LOS TURBOCOMPRESORES

Los turbocompresores se clasifican, según la dirección del flujo, en los tres tipos siguientes Fig III.1:

a) Radiales; b) Diagonales (semiaxiales, radioaxiales ó de flujo mixto); c) Axiales

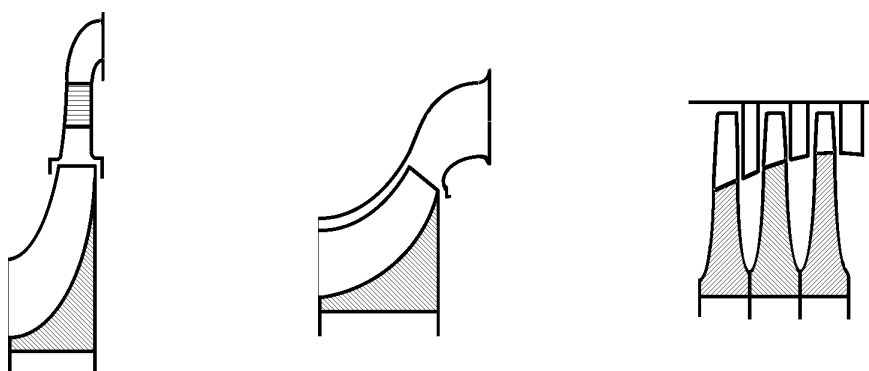


Fig III.1.- Corte de un turbocompresor: a) Radial; b) Diagonal; c) Axial

Los turbocompresores radiales y diagonales se denominan turbocompresores centrífugos; los turbocompresores diagonales no son muy corrientes y su teoría fundamental no difiere de la de los turbocompresores radiales. El diseño específico del rodete de doble curvatura, característico de las turbomáquinas diagonales, es análogo al empleado en las bombas helicocentrífugas.

El turbocompresor diagonal puede suministrar un caudal  $2 \div 3$  veces mayor que un turbocompresor del mismo diámetro con un rendimiento un 5% mayor. Se utiliza para humos, gas de alto



horno, plantas de desulfurización, industrias de productos farmacéuticos y alimenticios, túneles de aireación, etc.)

### **COMPARACION DE LOS TURBOCOMPRESORES CENTRÍFUGOS Y LOS AXIALES**

***El turbocompresor centrífugo tiene las siguientes ventajas sobre el turbocompresor axial:***

- a) Mayor robustez y, por tanto, mayor seguridad en la explotación*
- b) Menor número de escalonamientos*
- c) Mayor facilidad de alojamiento de los sistemas de refrigeración intermedia*
- d) Mayor zona de estabilidad de funcionamiento, por lo que respecta al fenómeno de bombeo*

***El turbocompresor axial ofrece las siguientes ventajas con relación al turbocompresor radial:***

- a) Mejor rendimiento*
- b) Para un mismo gasto másico y presión, mayor número de revoluciones*
- c) El turbocompresor axial tiene menor volumen, menor superficie frontal, y menor peso para igualdad de gasto másico y de relación de compresión. Esta ventaja es excepcionalmente importante en aviación, e históricamente constituyó el estímulo para la evolución del turbocompresor axial con destino a los turborreactores; la ventaja se hace patente en el campo de las relaciones de compresión elevadas y grandes potencias; por esta razón, los turbocompresores de los motores Turbina de gas de gran potencia suelen ser axiales y los de los motores Turbina de gas de pequeña potencia, radiales.*

Si la relación de compresión es pequeña, ésta se puede lograr con un turbocompresor radial de un solo escalonamiento, con lo cual el peso y volumen de la máquina será menor que si se empleara un turbocompresor axial, que necesariamente tendría que ser de varios escalonamientos.

La relación de compresión por escalonamiento es:

*Escalonamiento turbocompresor radial: máxima realizable de,  $3 \div 5$ ; valores normales de,  $1,5 \div 2,5$*

*Escalonamiento turbocompresor axial: máxima realizable de,  $1,5 \div 2$ ; valores normales de,  $1,05 \div 1,2$*

### **III.3.- RENDIMIENTO DE LOS TC**

Aunque el turbocompresor axial tiene mejor rendimiento que el radial, es mucho más sensible a las variaciones de la carga; su rendimiento disminuye más rápidamente al variar las condiciones de funcionamiento con relación al punto de diseño, Fig III.2; la curva de rendimiento en función del gasto másico del turbocompresor radial es más plana (horizontal) que la del turbocompresor axial.

En la Fig III.3 se indican las curvas características relación de presiones,  $p_F/p_E$ , en función del caudal volumétrico  $Q_E$  a la entrada de la máquina, a diferentes números de revoluciones, correspondientes a un turbocompresor radial y axial respectivamente.

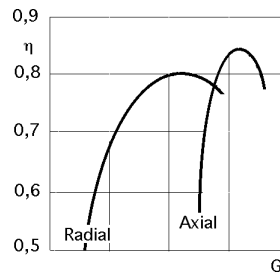


Fig III.2.- Curvas típicas de rendimiento a cargas parciales de un TC: a) radial; b) axial.

En el punto nominal o de diseño, que viene determinado por el caudal volumétrico nominal a la entrada  $Q_{ent}$ , y la relación de presiones nominal  $\left(\frac{P_F}{P_E}\right)_{nominal}$ , el rendimiento es máximo, siendo en general, más elevado en el turbocompresor axial.

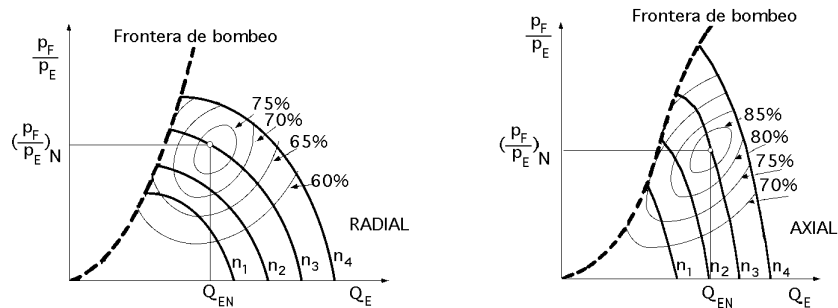


Fig III.3.- Curvas características de un turbocompresor: a) radial; b) axial, con las curvas límites de bombeo

### ***Funcionamiento inestable (surging o bombeo)***

En los turbocompresores, para cada valor de  $n$  hay un caudal mínimo por debajo del cual el flujo se rompe y su funcionamiento se vuelve inestable; éste fenómeno depende fundamentalmente del número de Mach  $M$  periférico del rodete. Para números  $M$  bajos, la carga crítica es del orden del 50% de la de diseño, mientras que para valores del número  $M$  elevados, la carga crítica puede llegar a ser del 100% de la de diseño.

Al disminuir el gasto másico por debajo del 35% del de diseño (cargas reducidas), la cantidad de fluido no es suficiente para que el compresor pueda generar la presión reinante en el escape, y es por ésto por lo que el fluido saliente del rodete al difusor tiende momentáneamente a refluir, originándose un flujo de retroceso, desde el difusor hacia el rodete, acompañado de vibraciones, ruido y desprendimiento de la capa límite, que se conoce con el nombre de **bombeo**, descendiendo algo la presión de escape; en esta nueva situación, y cuando ha entrado en el rodete suficiente fluido de reflujo, la compresión normal se restablece nuevamente, descargándose el fluido al difusor, momento en el que otra vez se vuelve a repetir el proceso inestable, y así sucesivamente.

Este fenómeno es ruidoso y origina una sobrecarga en los cojinetes así como temperaturas de descarga excesivas a causa de que el mismo fluido se comprime repetidamente.

En consecuencia hay que evitar las condiciones que ocasionan este mal funcionamiento y de ahí la existencia, para cada velocidad de giro, de un valor mínimo del caudal  $Q$  tanto más pequeño cuanto menor sea  $n$ , por debajo del cual el funcionamiento se hace inestable.

El lugar geométrico de estos valores mínimos constituye la denominada curva límite de compresión o de *bombeo*, siendo el turbocompresor axial más sensible a este fenómeno, mientras que el turbocompresor radial tiene una zona de funcionamiento estable mayor.

### III.4.- NUMERO ESPECIFICO DE REVOLUCIONES

a) El *número específico adimensional de revoluciones* de un turbocompresor se define en la forma:

$$= \frac{\sqrt{T_u}}{u_e^{3/4}}$$

siendo:

$$= \text{Coeficiente de carga o de presión} = \frac{T_u}{\frac{u_e^2}{g}} =$$

$$= \frac{\text{Salto adiabático isentrópico en el escalón}}{\text{Energía cinética teórica correspondiente a la velocidad periférica del rodete}}$$

$$= \text{Coeficiente de caudal} = \frac{\text{Caudal volumétrico en la arista de succión de (BP)}}{u_e} = \frac{c_m}{u_e} = \frac{Q}{u_e} = \frac{Q}{\frac{d_e^2}{4} u_e}$$

tomándose el caudal  $Q$  en condiciones estáticas, es una sección que depende del tipo de rotor, y  $d_e$  y  $u_e$  se refieren al diámetro exterior.

Valores usuales del coeficiente de caudal en los turbocompresores son:

*TC radiales, 0,01 ÷ 0,08*

*TC diagonales, 0,05 ÷ 0,4*

*TC axiales, 0,05 ÷ 0,5*

Según el tipo de máquina, el coeficiente de caudal se define como:

$$\text{TC axiales, } c_a = \frac{c_a}{u_e} = \frac{c_m}{u_e}$$

$$\text{TC radiales, } c_r = \frac{c_a}{u_e} (1 - \lambda^2) = \frac{c_m}{u_e} (1 - \lambda^2)$$

siendo  $\lambda$  la relación de cubo.

b) El *número específico de revoluciones  $n_q$  se refiere a las condiciones de rendimiento óptimo* es,

$$n_q = \frac{\sqrt{Q}}{T_u^{3/4}} \quad \begin{array}{l} \text{TC radiales, } n_q = 0,4744 \frac{\sqrt{Q_r}}{3/4} \\ \text{TC axiales, } n_q = 0,4744 \sqrt{1 - \lambda^2} \frac{\sqrt{Q_a}}{3/4} \end{array}$$

La relación entre los coeficientes  $c$  y  $n_q$  es:

$$n_q = 0,4744 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$$

siendo en la inmensa mayoría de los casos prácticos,  $\sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}} = 1$

El factor  $\sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$  proviene de que el caudal másico se toma para  $n_q$  en condiciones totales y para en condiciones estáticas.

**Los turbocompresores centrífugos tienen un número específico de revoluciones  $\theta$  inferior a los de los turbocompresores axiales.**

El turbocompresor centrífugo de admisión simple se puede diseñar desde caudales mínimos de 500 m<sup>3</sup>/h, mientras que los de admisión doble pueden alcanzar caudales de 290.000 m<sup>3</sup>/h, Fig III.4. Los turbocompresores axiales exigen caudales mínimos superiores a los 14.400 m<sup>3</sup>/h y se pueden construir para caudales superiores a 1.000.000 m<sup>3</sup>/h.

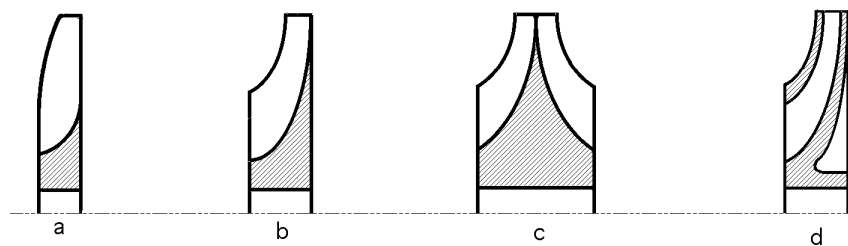


Fig III.4.- Tipos de rodets centrífugos:

a) Abierto; b) Semiabierto de simple aspiración; c) Semiabierto de doble aspiración; d) Cerrado

La posibilidad de conseguir un funcionamiento estable limita en ambos tipos de turbocompresor la relación total de compresión a conseguir en un solo cuerpo o carcasa.

Con los turbocompresores centrífugos se pueden alcanzar relaciones de compresión de, 10 ÷12, mientras que con los turbocompresores axiales no es fácil alcanzar en un solo cuerpo una relación de compresión mayor de, 6 ÷8.

Los turbocompresores radiales se construyen actualmente hasta una presión final de 600 bar y los axiales hasta 50 bar.

### III.5.- INCREMENTO DE PRESION

#### **TURBOCOMPRESOR AXIAL**

*En el turbocompresor axial*, la ecuación de Euler es de la forma:

$$T_u = \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g} + \frac{w_2^2 - w_1^2}{2g}$$

El *incremento de presión producido en el rodete* se debe al frenado de la corriente,  $w_1 > w_2$ , que crea un efecto de difusión en el rodete, de la forma:

$$i_2 - i_1 = \frac{w_1^2 - w_2^2}{2g}$$

ya que el otro término que figura en la ecuación:

$$\frac{c_2^2 - c_3^2}{2g} = \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g}$$

representa, tanto en el turbocompresor axial como en el centrífugo, el incremento de energía cinética en el difusor.

### ***TURBOCOMPRESOR RADIAL***

En el *turbocompresor radial*, la ecuación de Euler es de la forma:

$$T_u = \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g} + \frac{w_2^2 - w_1^2}{2g} + \frac{u_2^2 - u_1^2}{2g}$$

incremento que se debe en primer lugar a la *fuerza centrífuga, que origina un incremento de presión en el rodete* expresado por el término:

$$\frac{u_2^2 - u_1^2}{2g}$$

y luego, secundariamente, *al frenado de la corriente en el rodete*, (efecto de difusión), expresado por el término

$$\frac{w_2^2 - w_1^2}{2g}$$

Para mejorar el rendimiento muchas veces se prescinde de este segundo término; en los turbocompresores de álabes curvados hacia atrás, Fig III.5a, se suele buscar un pequeño frenado de la corriente por la posición de  $\vec{w}_2$ .

*El aumento de presión en un turbocompresor se consigue más eficientemente en la corona móvil que en la corona fija*, ya que en la primera, además del efecto de difusión que origina un frenado en la corriente, debido al término:

$$\frac{w_1^2 - w_2^2}{2g}$$

que es difícil conseguir con buen rendimiento, se dispone del efecto de la fuerza centrífuga, debido al término:

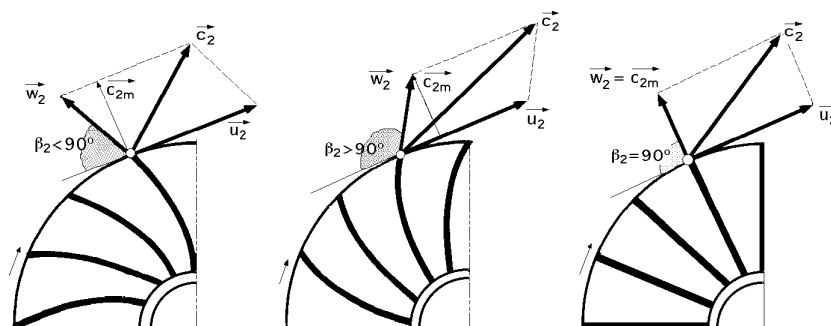
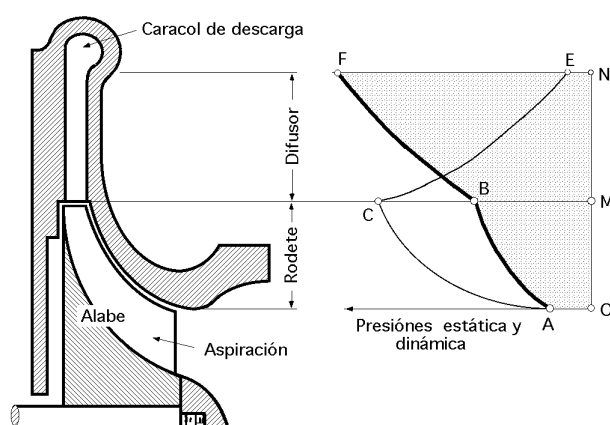


Fig III.5.- Rodete de TC centrífugo con álabes:  
a) Curvados hacia atrás; b) Curvados hacia delante; c) De salida radial



OA.- Presiones estática y dinámica a la entrada del turbocompresor  
MB.- Presión estática a la salida del rodete; MC.- Presión dinámica a la salida del rodete  
NE.- Presión dinámica a la salida del difusor; NF.- Presión estática a la salida del difusor  
Fig III.6.- Cambios de presión, estática y dinámica a través de un turbocompresor centrífugo

$$\frac{u_2^2 - u_1^2}{2g}$$

con pérdidas mínimas.

**En la corona fija se dispone del efecto de difusión debido a la variación de energía cinética:**

$$\frac{c_2^2 - c_3^2}{2g} = \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g}$$

que no proporciona un buen rendimiento, por lo que el turbocompresor radial, gracias al término debido a la fuerza centrífuga, es más apropiado para grandes presiones, las cuales se consiguen aumentando las rpm y la relación de diámetros  $\frac{d_2}{d_1}$ .

**El salto adiabático isentrópico máximo de un escalonamiento radial es aproximadamente el triple de un escalonamiento axial**, de donde se deduce que para el mismo incremento de presión un turbocompresor axial requiere aproximadamente el triple número de escalonamientos que un turbocompresor radial.

Los turbocompresores axiales se pueden construir más compactos, ahorrando volumen y peso, ya que no necesitan canales para dirigir el flujo desde la periferia a la entrada del rodete

siguiente como los turbocompresor radiales, por lo que tienen menos pérdidas y mejor rendimiento (un 10% superior) que el turbocompresor radial.

Los rendimientos que se suelen alcanzar en los turbocompresores actuales, según tipo y  $c$ , se indican en la Tabla III.1.

Tabla III.1.- Rendimientos en los turbocompresores

Tipo	Relación de compresión	Rendimiento
Refrigeraciones múltiples escalonadas	5 ÷ 10	Total refrigeración = 0,55 a 0,8
Un escalonamiento	1,3 ÷ 2	Interno = 0,65 a 0,68
Soplante AP, 1 escalonamiento	2,5 ÷ 4	Total adiabático = 0,60 a 0,82
Soplante MP, 1 escalonamiento	1,2 ÷ 2,5	Total adiabático = 0,62 a 0,85
Soplante BP, 1 o más escalonamientos	1,1 ÷ 1,5	Total adiabático = 0,68 a 0,88
Escalonamiento de TC axial	1,05 ÷ 1,2	Interno escalón = 0,86 a 0,92

### **CAMPO DE APLICACION**

#### **Los turbocompresores radiales permiten:**

- a) Velocidades periféricas máximas en el primer escalonamiento, 450 ÷ 500 m/seg
- b) Angulos  $\beta_2$  entre 50° y 90° (muy frecuente  $\beta_2 = 90^\circ$ , álabes de salida radial)
- c) Relación de compresión:

De un escalonamiento, 1,7 ÷ 3 (a veces hasta 5)

Turbocompresor de escalonamiento único 5

Turbocompresor de dos escalonamientos 7

- d) Caudal másico:

Aspiración sencilla 30 Kg/seg

Aspiración doble 60 Kg/seg

#### **Los turbocompresores axiales permiten:**

- a) Velocidades periféricas máximas en el primer escalonamiento, 250 ÷ 350 m/seg
- b) Coeficiente de presión y de un escalonamiento, 0,6 ÷ 1
- c) Relación de compresión de un escalonamiento, 1,1 ÷ 1,2 (a veces hasta 1,3);
- d) Número de escalonamientos:

Para,  $c = 6$  ;  $z = 10 \div 12$

$c = 12$  ;  $z = 16 \div 18$

**En la actualidad el turbocompresor radial es sustituido cada vez más por el turbocompresor axial, debido a las siguientes circunstancias:**

- a) El turbocompresor radial apenas se emplea en los turborreactores, debido a la mayor superficie frontal que posee, respecto al turbocompresor axial
- b) El turbocompresor radial se emplea sólo en la gama de potencias entre 500 ÷ 1500 kW
- c) El turbocompresor radial se construye con uno o dos escalonamientos, con admisión sencilla o doble.

### **III.6.- FUNCIONAMIENTO DE LOS TC FUERA DEL PUNTO DE DISEÑO**

Los turbocompresores se calculan para funcionar en unas condiciones óptimas de servicio bien determinadas (rendimiento máximo) es decir, *para un gasto, una relación de compresión y un número de revoluciones prefijados*, así como para un determinado estado del gas en la admisión caracterizado por  $p_E$  y  $T_E$  situación que da lugar al llamado punto nominal o de diseño; sin embargo, el turbocompresor instalado no funcionará siempre en dicho punto, porque por ejemplo, la *presión final* puede variar, o se necesita un *caudal* inferior al de diseño, etc, por lo que el punto de funcionamiento no coincide siempre con el de diseño, aunque en una máquina se ha de procurar en general que durante el mayor tiempo posible de funcionamiento las dos situaciones anteriores coincidan.

Siempre es posible ensayar un turbocompresor en las condiciones más variadas y obtener experimentalmente las curvas características, que permiten por interpolación conocer el comportamiento del turbocompresor en cualquier situación posible. Estas curvas se trazan en unos ejes cuyas coordenadas son caudal y presión u otras variables apropiadas funciones del caudal y de la presión, respectivamente; la región de este plano accesible por el turbocompresor se denomina campo característico.

En los turbocompresores axiales, si las potencias son muy elevadas, los ensayos resultan excesivamente costosos y se recurre al ensayo con modelos reducidos.

En la actualidad se diseñan turbocompresores cuyas características nominales presentan en el banco de pruebas discrepancias respecto de las calculadas, no mayores del 2%. El trazado de las características de un turbocompresor por métodos puramente analíticos e incluso la determinación más exacta de su comportamiento en el punto nominal, sólo se consigue con ensayos experimentales en el banco de pruebas.

### III.7.- CURVAS CARACTERISTICAS

Para ensayar un turbocompresor conviene proceder sistemáticamente, de forma que el ensayo completo sea un conjunto de ensayos elementales.

#### **ENSAYO ELEMENTAL**

En el ensayo elemental se mantiene constante el número de revoluciones del turbocompresor y la presión se varía actuando sobre el caudal mediante la estrangulación en la admisión o en la impulsión.

En cada punto del ensayo elemental se miden caudales, presiones y temperaturas, así como potencias de accionamiento, con lo que es fácil calcular los rendimientos totales del turbocompresor; los resultados se pueden expresar de diferentes formas, utilizando diversas variables.

Una manera muy conveniente es expresar la presión y el caudal en forma de variables adimensionales, expresando por ejemplo, el coeficiente de presión  $\psi$ , como función del coeficiente de caudal  $\phi$ , que constituyen la expresión adimensional de la presión y del gasto del turbocompresor respectivamente.



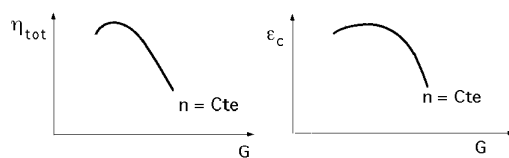


Fig III.6.- Ensayo elemental de un TC

Cuando se trata de un turbocompresor determinado los resultados se pueden representar mediante las variables utilizadas en la Fig III.6, en la que se representa un ensayo elemental de un turbocompresor, que consta de dos curvas:

Rendimiento total del compresor,  $\eta_{total} = f(G)$

Relación de compresión,  $\epsilon_c = f(G) = \frac{P_F}{P_E}$

### ENSAYO COMPLETO.

El ensayo completo es un conjunto de ensayos elementales. Realizando varios ensayos elementales, cada uno para un valor distinto de **n**, se obtienen las dos familias de curvas de  $\eta_{tot}$  y  $\epsilon_c$  que se presentan en la Fig III.7; en la Fig III.7b para cada valor de **n** hay un valor mínimo de G, tanto menor cuanto menor sea **n**, por debajo del cual el funcionamiento del turbocompresor se hace inestable.

El lugar geométrico de estos valores mínimos constituye la **curva límite de bombeo o frontera de bombeo** que marca una línea divisoria entre el funcionamiento estable (región a la derecha de la curva) e inestable (región a la izquierda de la curva) del turbocompresor.

En la práctica se representa el ensayo completo, o conjunto de ensayos elementales, en un solo gráfico, que contiene la misma información que los dos de la Fig III.7. Para ello se superponen en el mismo gráfico los valores de,  $\epsilon_c = f(G)$ , Fig III.7b y las líneas de,  $\eta_{tot} = Cte$ , Fig III.7a, eligiendo valores bien determinados del rendimiento.

Para mayor claridad la construcción completa se ha hecho en la Fig III.8 con el valor, p.e.,  $\eta_{tot} = 0,7$ ; los puntos de intersección de la horizontal,  $\eta_{tot} = 0,7$ , con las curvas de  $\eta_{tot}$  para los distintos valores de **n** se bajan verticalmente; uniendo a continuación todos los puntos de intersección de estas verticales con las curvas de  $\epsilon_c$  para los mismos valores de **n**, se obtiene en la parte inferior de la Fig III.8 la curva,  $\eta_{tot} = 0,7$ .

Haciendo lo mismo con los restantes valores del rendimiento se construye un diagrama conocido con el nombre de diagrama de curvas en concha o colina de rendimientos.

El diagrama de las curvas en concha no es más que la representación en el plano ( $\epsilon_c - G$ ) de la superficie,  $\eta_{tot} = f(G, \epsilon_c)$ , lo cual se logra cortando dicha superficie por planos paralelos de ecuación,  $\eta_{tot} = Cte$ , y proyectando ortogonalmente las intersecciones o curvas de nivel de la superficie con dichos planos paralelos sobre el plano ( $\epsilon_c - G$ ).

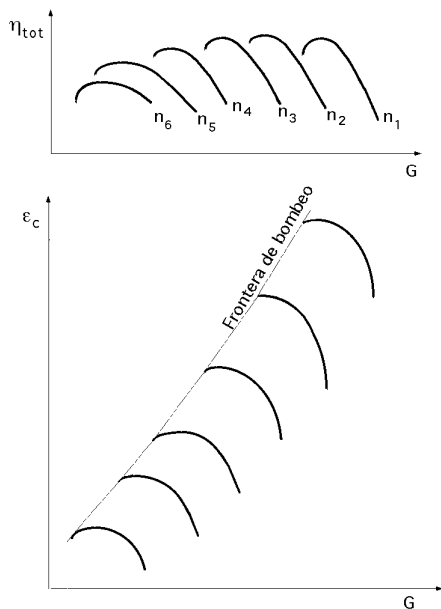


Fig III.7.- Ensayo completo de un turbocompresor

Curvas características de un turbocompresor referidas a un tamaño y a unas condiciones determinadas en la admisión

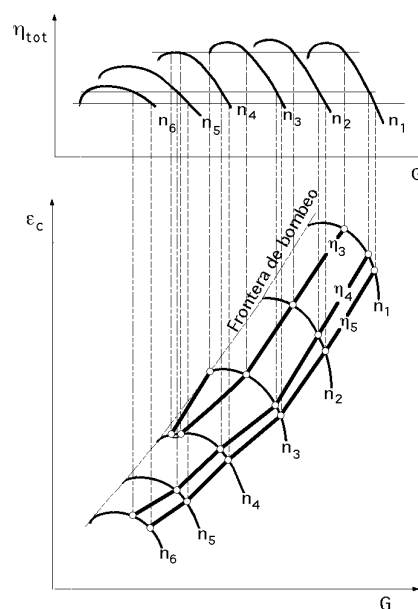


Fig III.8.- Curvas en concha o colina de rendimientos de un TC

### ***CURVAS CARACTERISTICAS UNIVERSALES DE TURBOCOMPRESORES GEOMÉTRICA-MENTE SEMEJANTES***

Las curvas características de la Fig III.8 se refieren a un turbocompresor de una geometría y de un tamaño determinado. En el ensayo con modelos reducidos y en general, cuando interesa conocer el comportamiento de un tipo de turbocompresor, independientemente de su tamaño, se recurre al trazado de las curvas características universales.

Para ello en lugar del caudal y la presión se utilizan los coeficientes adimensionales de caudal  $\dot{m}_u$  y de presión  $\pi_u$ .

En un turbocompresor de geometría y tamaño fijos, cuya característica es  $\pi = f(\dot{m})$ , al variar el tamaño y la naturaleza del gas, que viene especificado por el coeficiente de la transformación adiabática isentrópica  $\gamma$ , se tiene:

$$\pi = f(\dot{m}, M, \gamma, Re)$$

$$\pi_{tot} = \pi_{tot}(\dot{m}_u, M, \gamma, Re)$$

$$\pi_u = \frac{T_u}{T_e} \quad ; \quad T_u = \frac{u_e^2}{g} = f(\dot{m}_u, M, \gamma, Re)$$

En la práctica, la influencia de la naturaleza del gas comprimido expresado por  $\gamma$  y  $R$ , en las características del turbocompresor, es despreciable; también se puede despreciar la influencia del n° de Reynolds, por lo que:

$$\frac{T_u}{R T_E} = f(\dot{m}_u, M)$$

$$_{tot} = f( , M)$$

Si  $Q_E$  es el caudal volumétrico a la entrada del turbocompresor y  $A_E$  el área transversal a la entrada del mismo, se tiene:

$$= \frac{Q_E}{A_E u_e} ; \quad M = \frac{Q_E}{A_E \sqrt{R T_E}} = \frac{Q_E}{\frac{d_2^2}{4} \sqrt{R T_E}}$$

$$\frac{M^2}{2} = \frac{T_u}{R T_E} = f\left(\frac{Q_E}{d_2^2 \sqrt{R T_E}}, \frac{u_E}{\sqrt{R T_E}}\right)$$

$$_{tot} = f\left(\frac{Q_E}{d_2^2 \sqrt{R T_E}}, \frac{u_E}{\sqrt{R T_E}}\right)$$

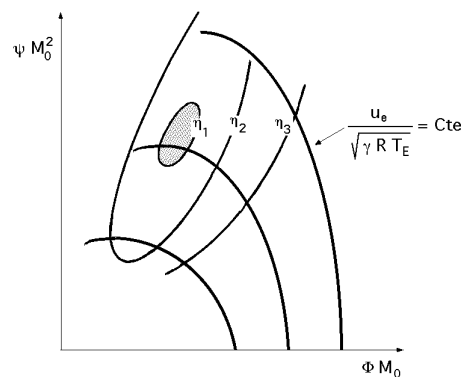


Fig III.9.- Curvas características universales de un turbocompresor referidas a toda la serie de TC geoméricamente semejantes con cualquier condición de admisión

La Fig III.8 es válida sólo para las condiciones de admisión realizadas en el ensayo ( $p_E$ ,  $T_E$ ) y con un turbocompresor de una geometría y unas dimensiones determinadas.

En la Fig III.9 se ha representado un ensayo universal de un turbocompresor expresado en estas variables adimensionales, válido para todos los turbocompresores geoméricamente semejantes con cualquier condición en la admisión.

### ***CURVAS CARACTERISTICAS UNIVERSALES DE UN TC***

Un caso intermedio de trazado de curvas características entre los estudiados en las dos secciones precedentes es el trazado de las curvas características universales de un turbocompresor, válidas por tanto sólo para un tamaño determinado, pero para cualesquiera condiciones en la admisión, y por esto se denominan características universales de un turbocompresor.

En este caso, teniendo en cuenta que:

$$n = \frac{u_e}{d_e}$$

y suponiendo que la influencia de la naturaleza del gas es despreciable:

$$\frac{T_u}{T_E} = f\left(\frac{Q_E}{\sqrt{T_E}}, \frac{n}{\sqrt{T_E}}\right)$$

$$_{total} = f\left(\frac{Q_E}{\sqrt{T_E}}, \frac{n}{\sqrt{T_E}}\right)$$

También se suelen utilizar las variables,  $\left(\frac{G\sqrt{T_E}}{P_E}, \frac{n}{\sqrt{T_E}}\right)$ , por cuanto,

$$\frac{Q_E}{\sqrt{T_E}} = \frac{G v_E}{\sqrt{T_E}} = \frac{G R T_E}{P_E \sqrt{T_E}} = \frac{G R \sqrt{T_E}}{P_E}$$

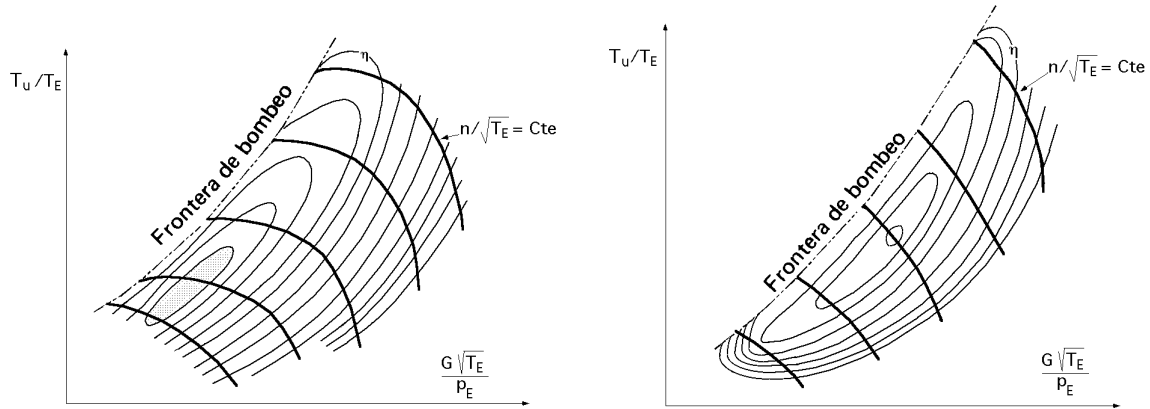


Fig III.10.- Curvas características universales de un turbocompresor, para cualquier condición en la admisión  
a) TC centrífugo; b) TC axial.

El diagrama de la Fig III.10 está expresado en estas variables.

Es muy frecuente en los ensayos de los turbocompresores y ventiladores, el reducir los ensayos a la presión y temperatura normales,  $p_n = 1 \text{ bar}$  y  $T_n = 0^\circ\text{C}$ , pasando de los valores medidos en el ensayo a los valores que se llevan al diagrama mediante las fórmulas de semejanza, cuya validez se basa en lo expuesto anteriormente:

$$\frac{G\sqrt{T_E}}{P_E} = \frac{G_n\sqrt{T_n}}{P_n} ; \quad \frac{n}{T_E} = \frac{n_n}{T_n}$$

### III.8.- ESTUDIO PARTICULAR DE UN ESCALONAMIENTO

Las características de un turbocompresor se pueden predecir antes de realizar el ensayo, utilizando fórmulas en las que intervienen coeficientes empíricos.

#### ESCALONAMIENTO DE UN TC CENTRIFUGO

Si se supone entrada radial en el escalonamiento,  $c_{1u} = 0$ , pérdidas nulas y se considera el gas

como incompresible, el incremento de presión alcanzado en el escalonamiento verifica la relación:

$$\frac{p}{\rho} = u_2^2 \left( 1 - \frac{c_{2m}}{u_2 \tan \alpha_2} \right)$$

a) Si,  $\alpha_2 > 90^\circ$ , (álabes curvados hacia adelante),  $p$  aumenta al aumentar  $c_{2m}$  y por tanto, aumenta al aumentar el caudal

b) Si,  $\alpha_2 = 90^\circ$ , (álabes de salida radial),  $p$  no depende del caudal, ya que,  $\frac{p}{\rho} = u_2^2$

c) Si:  $\alpha_2 < 90^\circ$  (álabes curvados hacia atrás),  $p$  disminuye al aumentar el caudal; este caso se ha representado en la Fig III.11, observándose que:

$$\frac{p}{\rho} = f(G)$$

es una recta de pendiente negativa, para un número infinito de álabes, (teoría unidimensional), (curva 1).

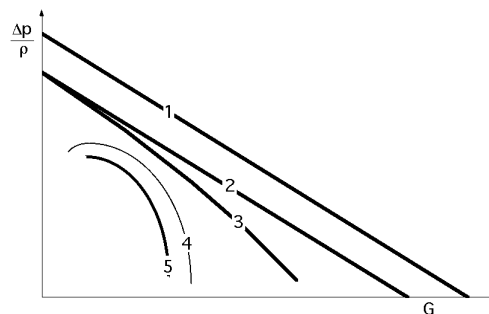


Fig III.11.- Deducción de la curva característica de un TC de álabes curvados hacia atrás.

El incremento de presión teórica para un número finito de álabes, es menor (curva 2).

En un turbocompresor real, la relación de compresión alcanzada es aún menor porque parte del trabajo comunicado al rodete se invierte en vencer el rozamiento, y así se compensan las pérdidas causadas por desprendimientos de la corriente, que varían aproximadamente con la segunda potencia de  $G$ .

Restando estas pérdidas se obtiene la curva 3 y restando las pérdidas debidas al choque de la corriente con los álabes del rodete y de la corona fija, se obtiene la curva 4, que se aproxima a la curva continua 5, curva experimental que sólo se puede obtener en el banco de pruebas.

Las pérdidas enumeradas se pueden calcular teóricamente, acercándose la curva 4 a la curva 5 obtenida en el banco de pruebas.

El procedimiento consiste en buscar ecuaciones semiempíricas que sirvan para predecir estas pérdidas en función de los parámetros conocidos del turbocompresor.

El diseño del turbocompresor centrífugo se realiza por medio de ecuaciones semiempíricas, que programadas en un ordenador, permiten obtener, simultáneamente, el diseño y las instrucciones para su fabricación, en máquinas de control numérico, habiéndose observado pequeñas desviaciones entre los cálculos teóricos introducidos en el ordenador y los resultados obtenidos

con el ensayo del turbocompresor ya construido.

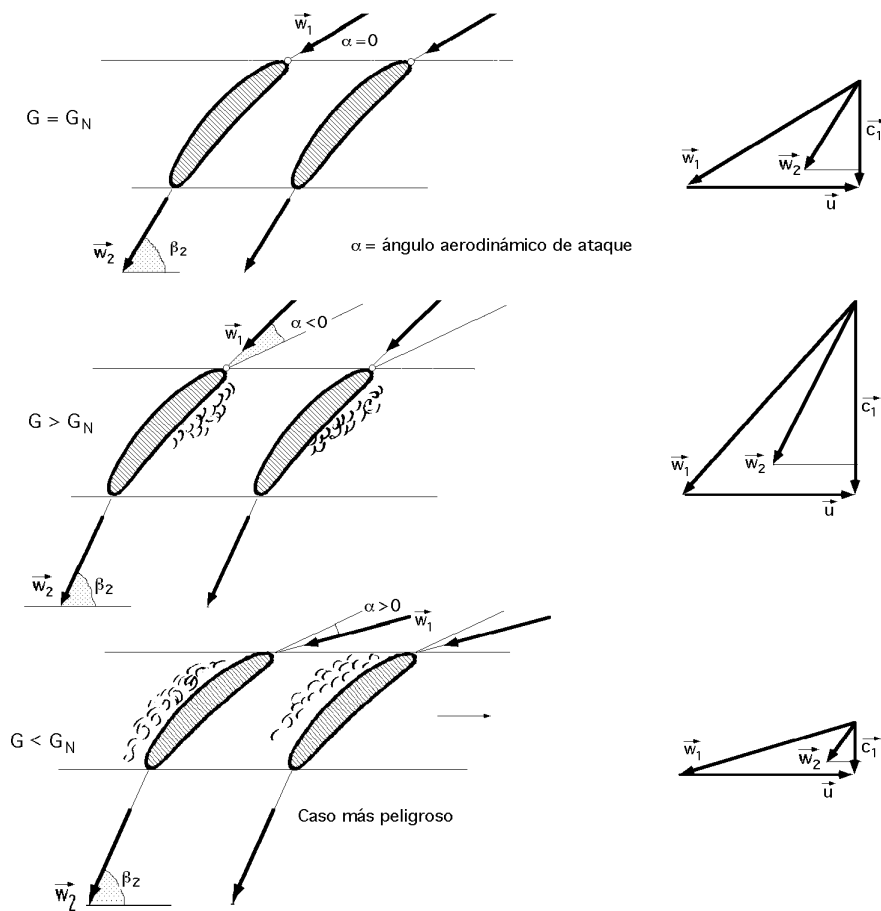


Fig III.12.- Triángulos de velocidades de un turbocompresor axial funcionando:  
a) Con gasto nominal; b) Con gasto mayor que el nominal; c) Con gasto menor que el nominal

### ESCALONAMIENTO DE UN TC AXIAL

En un turbocompresor axial suceden fenómenos análogos, pudiéndose estimar también las curvas características antes de la construcción del turbocompresor. En la Fig III.12 se representa el enrejado de álabes de la corona móvil de un escalonamiento de turbocompresor axial, funcionando:

- Con el gasto nominal para el cual ha sido diseñado,  $G_N$
- Con gasto,  $G > G_N$
- Con gasto,  $G < G_N$

Sólo en el primer caso, para un ángulo de ataque,  $\alpha = 0$ , no hay separación y desprendimiento de la corriente a la entrada (rendimiento óptimo).

En los otros dos casos, para  $\alpha > 0$ , la separación se verifica en la parte cóncava y para  $\alpha < 0$  la separación se verifica en la parte convexa.

La experiencia demuestra que los desprendimientos en la parte convexa (Fig III.12c) son más peligrosos que en la cóncava (Fig III.12b).

La razón es que en el canal que forman los álabes por efecto de la fuerza centrífuga hay una

compresión en la parte cóncava, mientras que tiende a desprenderse la corriente en la convexa.

Estos desprendimientos que tienen lugar para caudales pequeños explican el fenómeno de bombeo que se produce más fácilmente en los turbocompresores axiales que en los centrífugos y que constituye una de las mayores desventajas del primero.

Cuando el bombeo de un turbocompresor axial dura un cierto tiempo puede producirse la rotura de los álabes.

A igualdad de potencia, los turbocompresores axiales tienen mejor rendimiento que los centrífugos. Sin embargo, del examen de las curvas características de ambos turbocompresores se deduce que el turbocompresor axial es mucho más sensible a las variaciones de carga que el centrífugo, lo que se comprueba comparando los dos diagramas de la Fig III.10 y observando la pendiente mayor de las curvas,  $\dot{m}_{tot} = Cte$ , en los turbocompresores axiales.

## IV.- TURBOCOMPRESORES CENTRÍFUGOS

En este tipo de máquinas, el fluido se considera compresible. La forma que tiene de comprimir un gas es totalmente diferente a la del compresor alternativo debido a que no es una máquina de desplazamiento positivo; funcionando contra una válvula cerrada no generaría una presión excesiva.

En el compresor de desplazamiento positivo el aumento de presión del vapor se consigue modificando el volumen interno de la cámara de compresión, mientras que en el turbocompresor se alcanza sin alterar dicho volumen.

### IV.1.- DESCRIPCION

Los dos procesos que tienen lugar en el interior de un turbocompresor centrífugo, Fig IV.1, son:

a) *Un aumento de la energía cinética del gas (presión dinámica)*, y también algo la estática, desde (1) a (2) merced al elevado valor que alcanza  $c_2$ .

Este proceso tiene lugar en el rodete, Fig IV.1.2 que tiene como misión acelerar el gas, que es aspirado axialmente hacia el centro del rodete, y cambia su dirección en  $90^\circ$  convirtiéndolo en un flujo radial.

Los triángulos de velocidades del rodete en el derrame ideal se han representado en la Fig IV.1c. Cuando el rodete de un turbocompresor centrífugo gira en presencia de un gas, la fuerza centrífuga le empuja desde la boca de entrada del rodete hasta el final del álabe.

La velocidad del fluido a la salida del álabe, originada por esta fuerza centrífuga es  $w_2$ .

Por otra parte, el fluido es empujado también en la dirección de la trayectoria del extremo exterior del álabe, punto donde la velocidad es,  $u_2 = r_2 \omega$ .

Estas dos velocidades, que actúan simultáneamente sobre el fluido a la salida del álabe, se combinan entre sí para dar en dicha salida una resultante  $c_2$  que es, en magnitud y sentido, la velocidad absoluta a la que realmente el fluido abandona el álabe, cuyo valor suele ser del orden del,  $50 \div 70\%$  de  $u_2$ , dependiendo del ángulo  $\alpha_2$  a la salida.



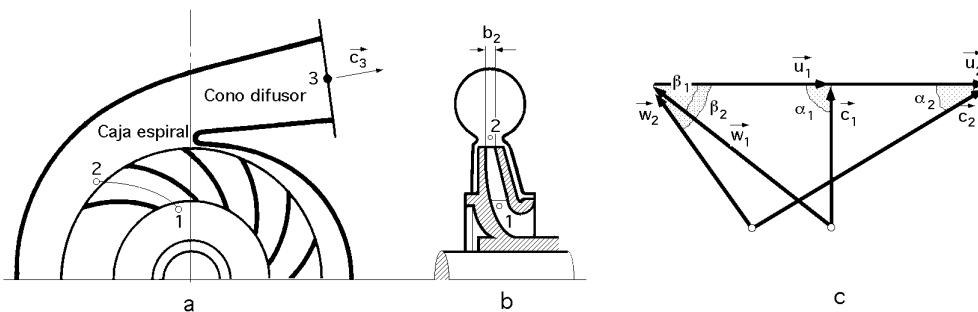
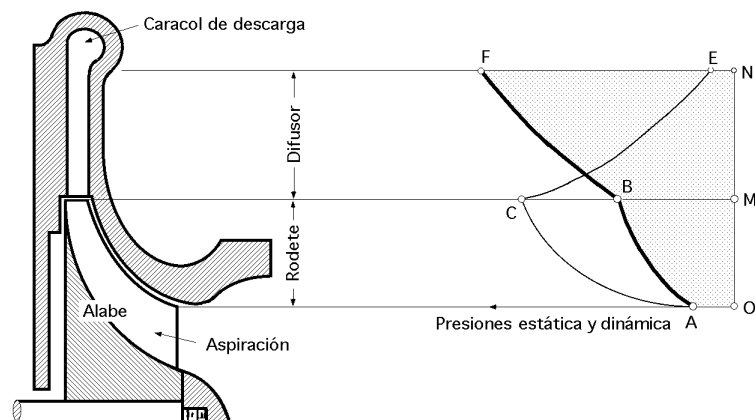


Fig IV.1.- Secciones de un compresor centrífugo de álabes curvados hacia atrás  
a) corte transversal; b) corte meridional; c) triángulos de velocidad.

b) **Disminución gradual, sin turbulencias, de la velocidad alcanzada por el gas en el rodete**, consiguiéndose como contrapartida una elevación de la presión estática. Este segundo proceso tiene lugar en el difusor. En la Fig IV.2 se muestran los cambios de velocidad y presión estática que el gas experimenta a su paso por el turbocompresor centrífugo.



OA.- Presión estática y dinámica a la entrada del turbocompresor  
MB.- Presión estática a la salida del rodete; MC.- Presión dinámica a la salida del rodete;  
NE.- Presión dinámica a la salida del difusor; NF.- Presión estática a la salida del difusor  
Fig IV.2.- Cambios de presión, estática y dinámica a través de un turbocompresor centrífugo

**Entrada en el compresor.-** En el turbocompresor centrífugo, el gas entra en el compresor por el dispositivo de admisión, que debe garantizar una entrada uniforme del mismo en el rodete con un mínimo de pérdidas. Este dispositivo puede ser axial o acodado.

**La entrada en el rodete sin rotación**,  $c_{1u} = 0$  ó  $\alpha_1 = 90^\circ$ , es el caso más frecuente, Fig IV.3; otras veces se le comunica al gas una **contrarotación**,  $c_{1u} > 0$ , o una **rotación**,  $c_{1u} < 0$ , para lo cual se coloca una corona directriz fija antes del rodete, dotada de álabes, que establecen el ángulo de entrada  $\alpha_1$  más conveniente en cada caso. En la parte inferior izquierda de la Fig IV.3, se representa la vista desde arriba del desarrollo cilíndrico en el radio en la base  $r_1$  junto con el triángulo de velocidades para una entrada sin rotación,  $c_{1u} = 0$ . En algunos turbocompresores de gran rendimiento a cargas intermedias, se coloca un difusor a base de una corona directriz de álabes orientables a la salida, que sirve además para regular el caudal.

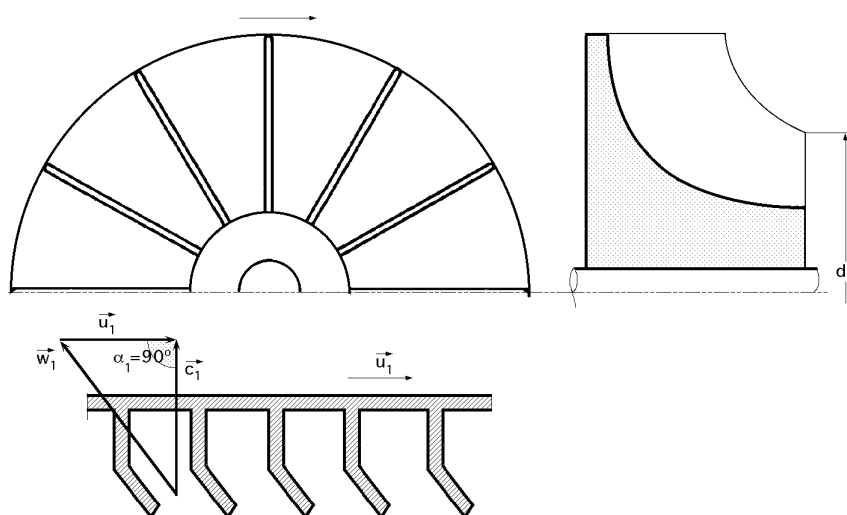
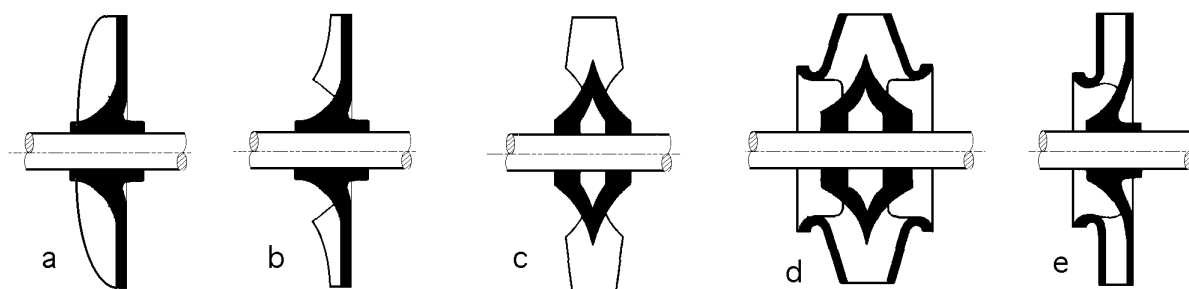


Fig IV.3.- Rodete de entrada y salida radial

**EL RODETE.-** El rodete consta de un cierto número de álabes, que pueden ir dispuestos de varias formas:

- Se fijan al cubo del rodete, como en la Fig IV.4a, que representa un rodete abierto
- Se fijan en un solo disco a un lado del mismo, como en la Fig IV.4b, que representa un rodete semiabierto de simple aspiración,
- Se fijan a uno y otro lado del disco, como en la Fig IV.4c, que representa un rodete semiabierto de doble aspiración (construcción a la que se recurre cuando el caudal volumétrico en la aspiración es superior a los 50 m<sup>3</sup>/seg
- Se fijan entre la superficie anterior 1 y posterior 2, como en la Fig IV.4d, que corresponde a un rodete cerrado.



a) Abierto; b) Semiabierto de simple aspiración; c) Semiabierto de doble aspiración;  
d) Cerrado de doble aspiración; e) Cerrado de simple aspiración;

Fig IV.4.- Tipos de rodetes centrífugos

El **rodete de tipo abierto**, Fig IV.4a tiene mal rendimiento y poca resistencia; sólo permite velocidades periféricas muy pequeñas, por lo que cada vez es menos empleado.

El **rodete de tipo cerrado**, Fig IV.4e, tiene buen rendimiento, pero es de difícil construcción y sólo permite velocidades periféricas moderadas.

En los turbocompresores centrífugos de **alta presión de escalonamientos múltiples**, con frecuencia los dos primeros escalonamientos se construyen de doble aspiración, lo que tiene la ventaja de

optimizar los últimos escalonamientos para una velocidad de rotación dada.

El desarrollo en los últimos años ha ido:

- Hacia caudales mayores, que se han logrado aumentando el diámetro de la boca de aspiración, disminuyendo el diámetro del cubo y aumentando el ancho del rodete y la velocidad de rotación.

- Hacia relaciones de compresión por escalonamiento también mayores, que se ha conseguido con ángulos de salida grandes del orden de  $90^\circ$  y grandes velocidades de rotación.

El rodete de tipo **semiabierto**, Fig IV.4b, es muy empleado.

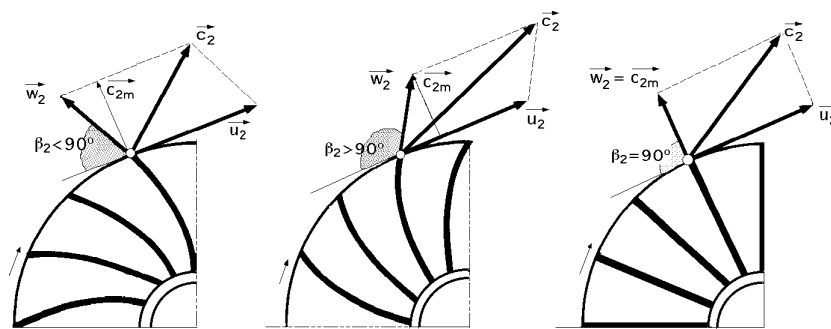


Fig IV.5.- Rodete de turbocompresor con álabes  
a) Curvados hacia atrás; b) Curvados hacia delante; c) De salida radial

El parámetro fundamental que caracteriza el álabe de un turbocompresor es el ángulo de salida  $\beta_2$  y, según él, se clasifican los álabes en:

Álabes curvados hacia atrás,  $\beta_2 < 90^\circ$ , Fig IV.5a.

Álabes curvados hacia adelante,  $\beta_2 > 90^\circ$ , Fig IV.5b

Álabes de salida radial,  $\beta_2 = 90^\circ$ , Fig IV.5c

La Fig IV.6 representa el corte transversal y meridional de un turbocompresor radial con álabes curvados hacia atrás; antiguamente todos los turbocompresores radiales se construían así. La fijación de los álabes en este caso, a causa del esfuerzo centrífugo, exige una construcción del

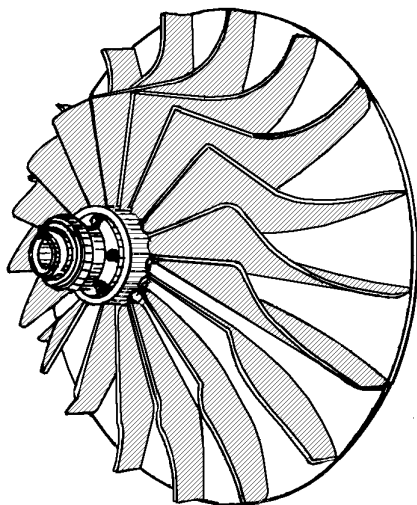


Fig IV.6.- Rodete de turbocompresor con álabes de salida radial, curvados a la entrada, del tipo semiabierto

tipo de la Fig IV.4d, es decir, el rodete debe ser de tipo cerrado. Aún con ese tipo de construcción la velocidad periférica a la salida no suele exceder los 300 m/seg.

En la actualidad se emplea cada vez más la construcción de la Fig IV.6, es decir, el tipo semiabierto de la Fig IV.4b, con álabes de salida radial Fig IV.5c, pero curvados a la entrada, de tal manera que el ángulo  $\beta_1$  de la velocidad relativa sea el exigido por una entrada radial de la corriente absoluta,  $\beta_1 = 90^\circ$ , sin rotación.

La Fig IV.7 representa el corte meridional y transversal de un turbocompresor de este tipo, junto con los triángulos de velocidades correspon-

dientes. La construcción con salida radial,  $\alpha_2 = 90^\circ$ , reduce los esfuerzos centrífugos prácticamente a esfuerzos de tracción; de ahí que para la fijación de los álabes sólo se requiera un disco (rodete semiabierto). Con este tipo de rodete se obtienen velocidades periféricas elevadísimas, pudiéndose llegar a los 500 m/seg.

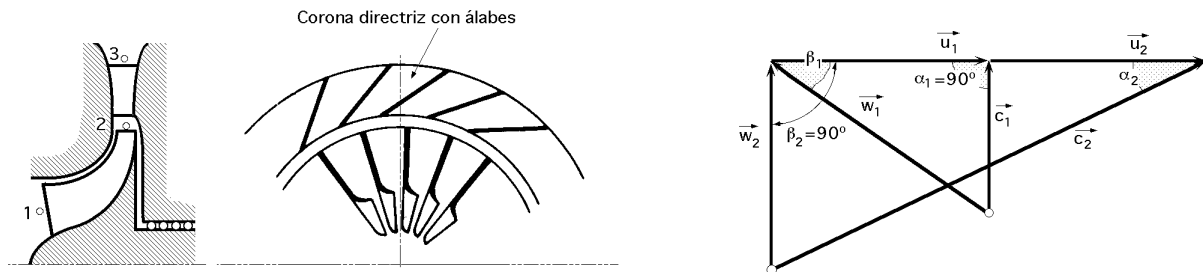


Fig IV.7.- Turbocompresor radial con álabes del rodete curvados a la entrada y salida radial de la corriente relativa (Triángulo de entrada,  $\alpha_1 = 90^\circ$  y triángulo de salida,  $\alpha_2 = 90^\circ$  este tipo de triángulos es frecuente en los TC).

### EL SISTEMA DIFUSOR.

El sistema difusor consta de uno o varios órganos fijos, cuya misión es recuperar una parte de la energía cinética a la salida del rodete, o lo que es lo mismo, conseguir con el mejor rendimiento posible, a expensas de la energía cinética que crea el rodete, un incremento adicional de presión.

El *sistema difusor* suele constar al menos de una caja espiral, a la cual se añade con frecuencia uno de los siguientes elementos: *corona directriz*, *cono difusor*, o los dos *simultáneamente*.

El sistema difusor de la Fig IV.2 consta de caja espiral y cono difusor.

El turbocompresor de la Fig IV.7 posee una corona directriz con álabes, con lo cual se mejora en gran manera el rendimiento de la difusión.

En diseños sencillos se dispone una corona directriz sin álabes, que a veces queda reducida a una simple caja de paredes paralelas. La sensibilidad de esta corona sin álabes a los cambios de régimen, es mucho menor, pero también el rendimiento en el punto de diseño es inferior.

La velocidad periférica a la salida del rodete  $u_2$  influye en la presión  $p_2$  que se alcanza en el rodete. La resistencia del rodete a los esfuerzos centrífugos limita esta velocidad  $u_2$ , lo cual implica que la relación de compresión máxima que se alcanza puede llegar, en algunos casos particulares, al valor 4 y aún mayor.

La velocidad máxima  $u_2$  en los rodetes de fundición de hierro está limitada a unos 40 m/seg, mientras que en los rodetes de acero puede llegar hasta los 300 m/seg.

En construcciones especiales con aceros aleados se llega hasta los 500 m/seg. En las turbosoplantes la  $u_{m\acute{a}x}$  oscila entre los 90 y 120 m/seg.

## IV.2.- RELACION DE COMPRESION MAXIMA EN UNA ETAPA DE UN TC

Si se acepta que,  $\alpha_1 = 90^\circ$ , se demuestra que la relación de compresión máxima teóricamente alcanzable en una etapa es:

$$\text{Relación de compresión: } \frac{p_3}{p_1} = \frac{\text{Presión absoluta en el escape}}{\text{Presión absoluta en la aspiración}} = \left( \frac{1}{\frac{u_2}{R} \frac{c_{2u}}{T_1} + 1} \right)^{\gamma-1}$$

Si se desprecia  $w_2$  frente a  $u_2$ , se cumple que,  $c_2 = u_2 = r_2 \omega$ , y por lo tanto que:

$$u_2 = c_{2u} \quad \alpha_2 = 90^\circ$$

por lo que la relación anterior quedaría en la forma:

$$c = \frac{p_3}{p_1} = \left( \frac{-1}{R T_1} \frac{u_2^2}{2} + 1 \right)^{\gamma/(\gamma-1)}$$

de la que se deduce que, en un compresor dado que gira a velocidad constante y desplaza un gas determinado, cuanto mayor sea la temperatura de entrada del gas menor será la relación de compresión generada.

Como la relación de compresión conseguida no depende de  $p_1$  sino de  $T_1$ , implica que si un determinado compresor girando a una velocidad fija comprime un gas desde 1 bar a 3 bar, lo comprimirá también por ejemplo desde 0,2 bar hasta 0,6 bar, siempre que en ambos casos la temperatura  $T_1$  a la entrada sea la misma.

### ***CAPACIDAD DE LOS TURBOCOMPRESORES CENTRÍFUGOS***

Para alcanzar la presión  $p_3$  deseada se necesitan altas velocidades de rodete, lo que implica que los compresores centrífugos sean máquinas potencialmente capaces de desplazar grandes caudales volumétricos; el volumen desplazado (medido en las condiciones de entrada) es función de la velocidad de giro y del tamaño de los pasajes, entre álabe y álabe, del rodete.

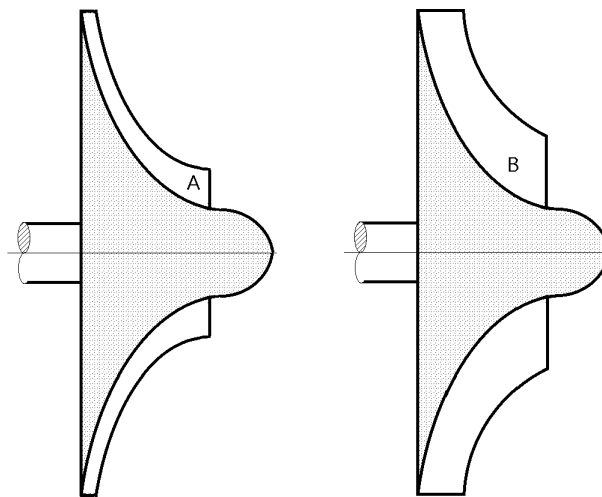


Fig IV.8.- Rodetes que desplazan volúmenes diferentes generan igual  $p_3$

En la Fig IV.8 se representan dos rodetes A y B que desplazan volúmenes diferentes de gas pero generan la misma presión  $p_3$  de descarga. Si se supone que el compresor B desplaza, por ejemplo, 4 veces lo que desplaza el compresor A, tendrá una capacidad 4 veces mayor; sin embargo, el costo del compresor B será solo ligeramente superior al del A.

Si los pasajes del compresor A se reducen todavía más, no sucede lo mismo con su costo,

aparte de que las pérdidas de carga en los pasajes más estrechos habrían alcanzado valores excesivos. Esta es la razón por la que los compresores centrífugos de pequeñas capacidades no son económicos, y sí los de muy elevada capacidad.

Esto no quiere decir que la construcción de compresores centrífugos muy grandes no sea más cara que la de los más pequeños, pero el incremento de su costo no está en la misma proporción que el aumento de su capacidad, por lo que la construcción de compresores centrífugos muy grandes es mucho más económica que la de sus equivalentes alternativos, cuyo costo sería prohibitivo.

#### IV.3.- RELACION DE COMPRESION MAXIMA EN UN TC DE VARIOS ESCALONAMIENTOS

Si se colocan unos cuantos rodets en serie, como los representados en la Fig IV.9, la relación de compresión total del turbocompresor es igual al producto de las relaciones de compresión de cada escalonamiento; si la relación de compresión es la misma para todos los escalonamientos, resulta igual a la enésima potencia de dicha relación de compresión, siendo Z el número de escalonamientos.

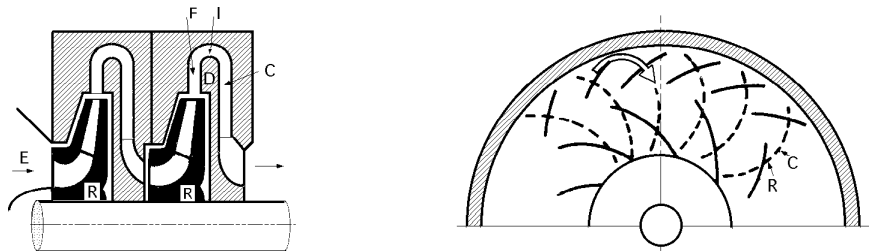


Fig IV.9.- Turbocompresor radial de varios escalonamientos: a) corte meridional; b) corte transversal

En la Fig IV.9, E es la entrada en el rodete, R los álabes móviles del rodete, F la corona directriz con álabes fijos, que a expensas de la energía cinética del gas incrementa la presión del mismo; rodeando el diafragma D de separación de los dos escalonamientos se encuentran el conducto inversor sin álabes I, de donde pasa el gas a la corona directriz de flujo centrípeto C, que constituye el elemento característico de los turbocompresores de varios escalonamientos.

Estos álabes sirven para conducir el gas a la entrada del rodete siguiente, aproximadamente, con la misma velocidad en módulo y dirección, que tenía a la entrada del primer rodete (en general la entrada en todos los rodets es sin rotación es,  $c_{1u} = 0$  ;  $\alpha_1 = 90^\circ$ ).

Si la relación de compresión es pequeña se suelen construir todos los rodets iguales y con el mismo diámetro exterior, por lo que el salto entálpico en todos los rodets es igual pero la relación de compresión no, debido al aumento de temperatura del gas con la compresión.

#### IV.4.- RELACIONES DE COMPRESION

La relación de compresión  $c_c$  que se obtiene en un escalonamiento que consta de rodete y difusor, es:

$$c_c = \frac{P_3}{P_1} = \frac{P_2}{P_1} \frac{P_3}{P_2}$$

donde el subíndice 1 indica la entrada en el rodete, el 2 la salida del rodete y entrada en el difusor, y el 3 la salida del difusor.

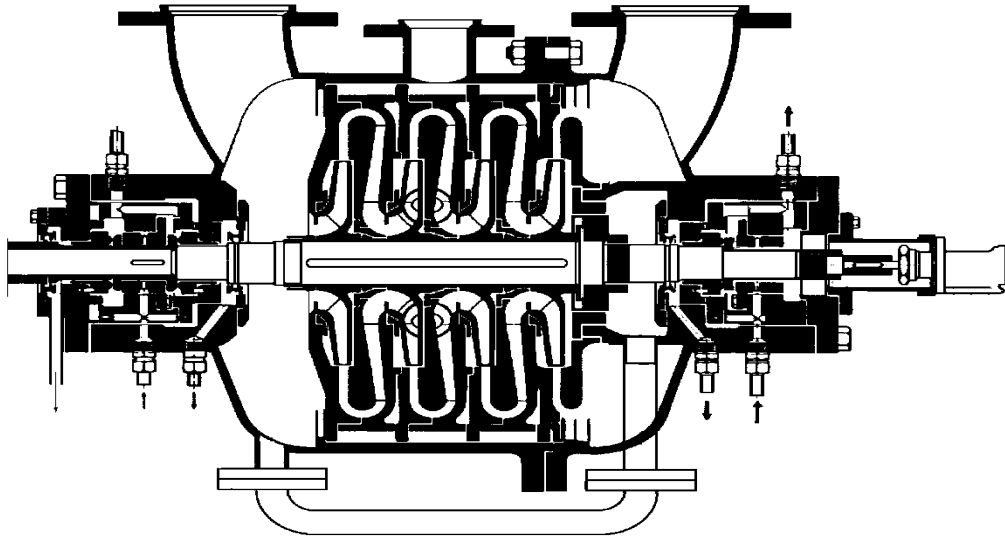


Fig IV.10.- Turbocompresor centrífugo de escalonamientos múltiples

### *Compresión isentrópica en el rodete*

Aplicando la ecuación energética de un fluido en régimen estacionario según el Primer Principio de la Termodinámica entre los puntos 1 y 2, compresor adiabático, no refrigerado, y disipación de calor al exterior nulo,  $Q_{12} = 0$ , se tiene:

$$Q_{12} = i_2 - i_1 + \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g} + T_{12} = 0$$

El trabajo comunicado al fluido viene expresado por la ecuación de Euler, teoría unidimensional, en la forma:

$$T_{12} = \frac{u_1 c_{1u} - u_2 c_{2u}}{g}$$

Como muchos gases, y entre ellos el aire, obedecen muy aproximadamente a la ecuación de los gases perfectos, la variación de entalpía es:

$$i_2 - i_1 = c_p (T_2 - T_1)$$

donde  $c_p$  es el calor específico medio del gas entre las temperaturas consideradas, y  $T_2$  es la temperatura final de la compresión isentrópica.

Sustituyendo en:

$$Q_{12} = i_2 - i_1 + \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g} + T_{12} = 0$$

se obtiene:

$$0 = c_p (T_2 - T_1) + \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g} + \frac{u_1 c_{1u} - u_2 c_{2u}}{g}$$

$$T_2 = T_1 + \frac{2 \{u_2 c_{2u} - u_1 c_{1u}\} - \{c_2^2 - c_1^2\}}{2g c_p}$$

Además, en la compresión isentrópica se tiene:

$$\frac{T_2}{T_1} = \left(\frac{P_2}{P_1}\right)^{(\gamma-1)/\gamma}$$

por lo que la relación de presiones es:

$$\frac{P_2}{P_1} = \left\{1 + \frac{2 \{u_2 c_{2u} - u_1 c_{1u}\} - \{c_2^2 - c_1^2\}}{2g c_p T_1}\right\}^{\gamma/(\gamma-1)}$$

ecuación importante que relaciona los parámetros termodinámicos con las dimensiones del rodete, con su número de revoluciones, y con la forma de los álabes.

### ***Compresión adiabática real en el rodete***

En el rotor real adiabático  $Q_{12} = 0$ , la compresión sigue una ley aproximadamente politrópica de índice  $n$  de la forma:

$$\frac{T_2}{T_1} = \left(\frac{P_2}{P_1}\right)^{(n-1)/n}$$

donde:

$T_2$  es la temperatura final real de la compresión

$n$  para el aire suele oscilar, en los compresores adiabáticos, entre 1,45 y 1,7

El rendimiento interno  $\eta_i$  de la compresión en el rotor se define, en función de las entalpías:

$$\eta_i = \frac{i_{2t} - i_1}{i_{2r} - i_1} = \frac{T_{2t} - T_1}{T_{2r} - T_1}$$

por lo que:

$$T_{2r} = T_1 + \frac{T_{2t} - T_1}{\eta_i} = T_1 + \frac{2 \{u_2 c_{2u} - u_1 c_{1u}\} - \{c_2^2 - c_1^2\}}{2g c_p \eta_i}$$

$$\frac{P_2}{P_1} = \left\{1 + \frac{2 \{u_2 c_{2u} - u_1 c_{1u}\} - \{c_2^2 - c_1^2\}}{2g c_p T_1 \eta_i}\right\}^{n/(n-1)}$$

### ***Compresión adiabática en el sistema difuso***

Aplicando el Primer Principio entre los puntos 2 y 3, Fig IV.2, se observa que entre estos



puntos no se ejerce ningún trabajo sobre el fluido,  $T = 0$ , por lo que, en la compresión (difusión) se tiene:

$$c_p T_2 + \frac{c_2^2}{2g} = c_p T_3 + \frac{c_3^2}{2g} \quad ; \quad \frac{T_3}{T_2} = 1 + \frac{c_2^2}{2g c_p T_2} \left(1 - \frac{c_3^2}{c_2^2}\right)$$

$$\frac{p_3}{p_2} = \left\{1 + \frac{c_2^2}{2g c_p T_2} \left(1 - \frac{c_3^2}{c_2^2}\right)\right\}^{1/(n-1)}$$

Mediante un razonamiento análogo al anterior, en la compresión (difusión) real politrópica se llega a:

$$\frac{p_3}{p_2} = \left\{1 + \frac{c_2^2}{2g c_p T_2} \frac{1}{i(\text{difusor})} \left(1 - \frac{c_3^2}{c_2^2}\right)\right\}^{n/(n-1)}$$

donde  $i_{\text{difusor}}$  es el rendimiento interno del difusor, que en primera aproximación podemos suponer igual al del rodete y al de todo el escalonamiento.

El rendimiento interno de los compresores funcionando en régimen estacionario suele oscilar entre 0,75 y 0,9.

#### IV.5.- REFRIGERACION

Los compresores de varios escalonamientos suelen ir refrigerados externa o internamente.

##### **REFRIGERACION INTERIOR.**

Mediante la refrigeración interna se provee al estator del compresor de un cierto número de camisas por donde circula el agua de refrigeración; este sistema es más eficiente, en teoría, que la refrigeración exterior.

Cada escalonamiento puede ir provisto de dos camisas, Fig IV.11; el agua de refrigeración entra por abajo, se desvía a la mitad por los tubos exteriores para no atravesar la junta horizontal del compresor, y sale caliente por la parte superior. Esta refrigeración se complementa mediante la circulación del agua por el interior de los diafragmas que separan los escalonamientos entre sí.

La Fig IV.12 representa la curva del proceso de la compresión con refrigeración interna en el plano (T-s), que es una politrópica de índice variable; al comienzo de la compresión la curva es una politrópica con,  $n < \gamma$ , porque al ser la transmisión de calor pequeña, a causa de la pequeña diferencia de temperaturas entre el gas y el refrigerante allí existente, la compresión es prácticamente adiabática irreversible; después la refrigeración se acerca más a una isoterma, hasta el último tramo de la curva,  $n > \gamma$ , que representa el proceso en el último escalonamiento del compresor, en el cual la refrigeración, que se realiza por un solo lado, es menos eficiente.

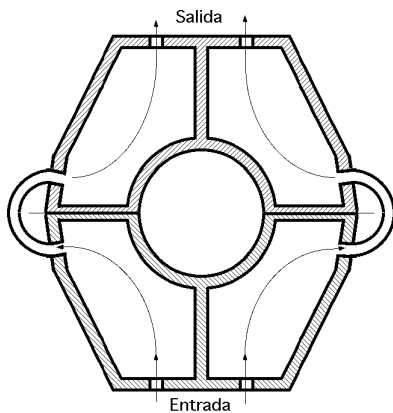


Fig IV.11.- Refrigeración interna de un turbocompresor centrífugo (corte transversal).

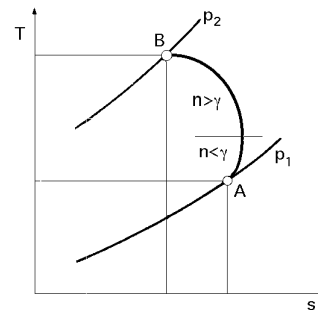


Fig IV.12.- Curva de refrigeración interna (T-s)

En los turbocompresores modernos al aumentar la velocidad periférica “u”, disminuye el número de escalonamientos y con él la superficie disponible para una refrigeración eficiente, por lo que se recurre a la refrigeración exterior.

### REFRIGERACION EXTERIOR

En la refrigeración exterior los escalonamientos se dividen en grupos. El gas a la salida de un grupo pasa a un refrigerador, que es un intercambiador de calor de carcasa y tubos, que permite aumentar grandemente la superficie de refrigeración; a continuación pasa el gas al segundo grupo de escalonamientos, y así sucesivamente.

El diagrama (T-s) correspondiente a la compresión real con refrigeración exterior se indica en la Fig IV.13, en la que se ha representado una compresión dividida en tres grupos de escalonamientos, con refrigeración exterior después de cada grupo, excepto el último.

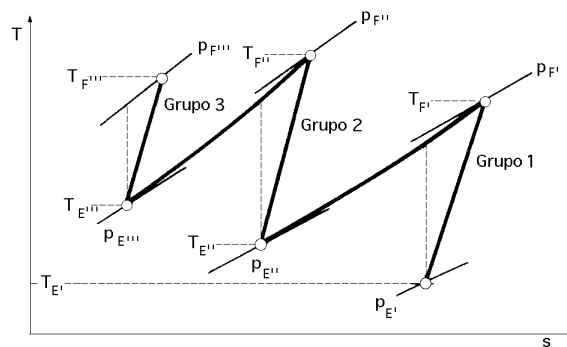


Fig IV.13.- Refrigeración exterior después del primero y segundo grupo de un turbocompresor dividido en tres grupos de escalonamientos.

La curva del proceso de compresión en cada grupo es una politrópica,  $n < \gamma$ , correspondiente a una compresión adiabática real.

El proceso ideal en cada refrigeración es isobárico, pero en el proceso real representado hay una pérdida de presión, siendo la presión  $p_{E''}$  a la entrada del segundo grupo menor que la presión  $p_{F'}$  a la salida del primero. Este tipo de refrigeración es tanto más eficiente cuanto mayor es el número de refrigeradores.

Al compresor refrigerado después de cada escalonamiento se le conoce comercialmente con el nombre de *compresor isotérmico*, frecuentemente utilizado para grandes potencias. Su rendimiento es muy elevado, pero su construcción es difícil y cara.

También se puede emplear una refrigeración mixta, compuesta de la refrigeración interna y externa.

#### PROCESO DE COMPRESION ISENTROPICA

En la Fig IV.14 se corresponde con el proceso (E-Fs)

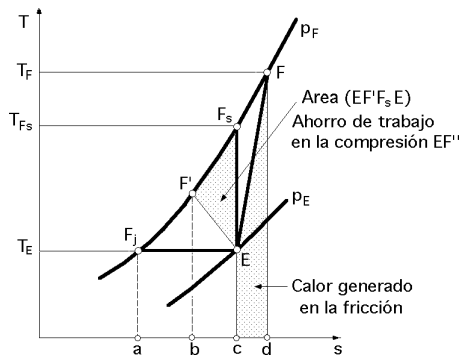


Fig IV.14.- Procesos de compresión

$$Q = 0$$

$$T = - \dot{i} = (\dot{i}_{Fs} - \dot{i}_E)$$

#### PROCESO DE COMPRESION ADIABATICA REAL

En la Fig IV.14 se corresponde con el proceso (EF).

$$T = - \dot{i} = -(\dot{i}_F - \dot{i}_E)$$

Calor generado por fricción, E = área (cEFdc)

#### COMPRESION REFRIGERADA IDEAL

a) Refrigeración imperfecta (no isotérmica), proceso (EF'), Fig IV.14

$$T = -(\dot{i} - Q) = \text{área}(cEF'b) + \text{área}(bF'F_ia) = \text{área}(cEF'F_ia)$$

El ahorro de trabajo respecto a la compresión isentrópica es el área (EF'Fs)

b) Refrigeración isotérmica, proceso (EF<sub>i</sub>)

$$T = Q = \text{área}(aF_iEc)$$

El ahorro de trabajo respecto a la compresión adiabática isentrópica es el correspondiente al área (F<sub>i</sub>F<sub>s</sub>E)

#### COMPRESION REFRIGERADA REAL

Consideraremos los tres casos siguientes:

a) Compresión isentrópica irreversible

En la Fig IV.14 se corresponde con el proceso (E F<sub>s</sub>)

$$T = Q - \dot{i} = -E - \dot{i} = -(\dot{i} + E)$$

siendo E el trabajo debido a la fricción.

El calor evacuado en la refrigeración en este caso teórico es igual al calor generado en la fricción, mientras que el trabajo sería la variación de entalpía  $\dot{i}$  incrementado en el valor de esta fricción, cuya magnitud no se puede valorar en el diagrama.

**b) Compresión refrigerada real imperfecta (no isotérmica).**- En la Fig IV.14 se corresponde con el proceso (E F'')

$$T = Q - i = \int T ds - E - i = - \text{área (EF'F}_1\text{ac)} - \text{Pérdidas E}$$

**c) Compresión refrigerada real isotérmica.**- En la Fig IV.14 se corresponde con el proceso (E Fi)

$$T = Q - i = \int T ds - E - i = - \text{área (cEF}_1\text{a)} - \text{Pérdidas E}$$

El trabajo de compresión (trabajo de circulación) es igual a  $i$  sólo cuando la compresión es adiabática; en este caso, suponiendo gas perfecto y  $c_p$  y  $\gamma$  constantes, se tiene:

**Compresión isentrópica:**

$$T_{\text{isentrópico}} = i_{F_s} - i_E = c_p (T_{F_s} - T_E) = c_p T_E \left\{ \left( \frac{P_F}{P_E} \right)^{(\gamma-1)/\gamma} - 1 \right\}$$

**Compresión adiabática real:**

$$T_{\text{adiabático real}} = i_{F_s} - i_E = c_p (T_F - T_E) = c_p T_E \left\{ \left( \frac{P_F}{P_E} \right)^{(n-1)/n} - 1 \right\}$$

ya que la compresión adiabática real sigue aproximadamente una politrópica con,  $n > \gamma$ .

**La compresión refrigerada parcial ideal** es una politrópica de,  $n < \gamma$ , de la forma:

$$T_{\text{adiabático real con refrigeración}} = i_{F_s} - i_E = c_p (T_F - T_E) = c_p T_E \left\{ \left( \frac{P_F}{P_E} \right)^{(n-1)/n} - 1 \right\}$$

luego:

$$T_{\text{ad.real con refrigeración}} < T_{\text{ad. real}} < T_{\text{isentrópico}}$$

No siempre la compresión refrigerada resulta ser ni la más económica, ni la más interesante, ya que si se considera el rendimiento global de un ciclo, el incremento de entalpía es mayor en el compresor no refrigerado, y si el aire comprimido ha de entrar a continuación, por ejemplo, en la cámara de combustión de una TG este incremento adicional de entalpía supone un ahorro de combustible, por entrar el aire caliente en la cámara de combustión.

### **REFRIGERACION EXTERIOR ESCALONADA**

La refrigeración exterior se puede estudiar con ayuda de la Fig IV.15, en la que se compara el trabajo ideal de un turbocompresor adiabático con el trabajo ideal del mismo compresor con tres etapas de compresión y refrigeración intermedia.

Supondremos que dentro de cada etapa la compresión es adiabática, y despreciaremos las pérdidas de presión en los refrigeradores intermedios.

La representación de los procesos adiabáticos isentrópicos en cada escalonamiento con y sin refrigeración exterior y los puntos finales de la expansión real después de cada escalonamiento con y sin refrigeración externa, se ha hecho en el diagrama (p-v) Fig IV.15a, en el diagrama (T-s)

Fig IV.15b, y el esquema de la instalación en la Fig IV.15c.

En ellas 1 y 2 representan los estados del gas a la entrada y salida de cada grupo y **a**, **b**, **c** representan los estados correspondientes a cada uno de los tres grupos de la Fig IV.15c; el final de la compresión sin refrigeración se designa con ('). Así, por ejemplo, el punto b2 representa el estado final real del gas a la salida del segundo grupo, en el caso en que el gas no pase por refrigerador alguno.

El trabajo de compresión adiabático isentrópico del compresor como unidad completa viene representado en el diagrama (p,v) por el área sombreada (1 2<sub>s</sub> 3 4 1).

A causa de las pérdidas internas en cada grupo, la suma de los trabajos de compresión adiabático isentrópico de cada uno de los grupos en ausencia de refrigeración es el área (1 a<sub>2s</sub> a<sub>2</sub> b'<sub>2s</sub> b'<sub>2</sub> c'<sub>2s</sub> 3 4 1). Este trabajo es mayor que el anterior debido al factor de recalentamiento.

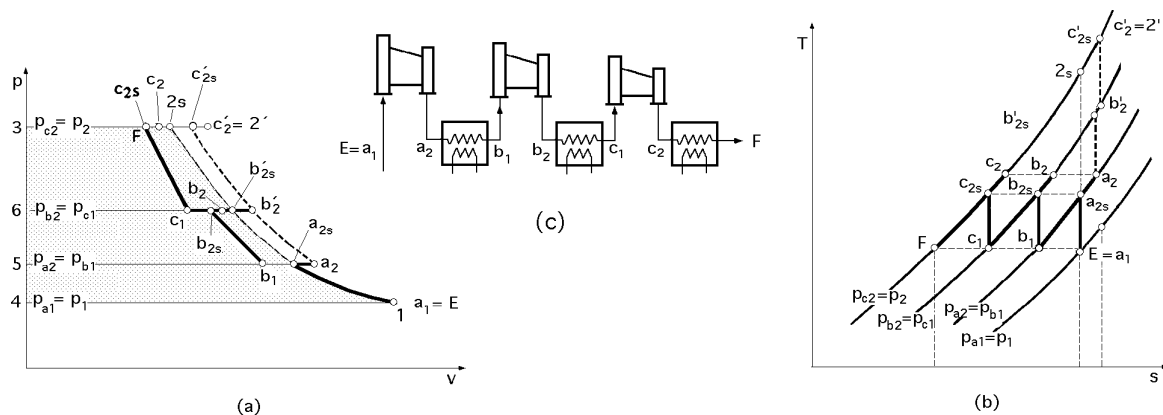


Fig IV.15.- Refrigeración exterior: a) En el plano (p-v); b) En el plano (T-s); c) Esquema de la instalación.

En la compresión con refrigeración externa intermedia, el trabajo adiabático isentrópico de compresión en el primer grupo es el mismo, pero en el refrigerador intermedio la temperatura desciende a presión constante desde la temperatura real T<sub>2</sub> a la salida de este grupo hasta la temperatura T<sub>b1</sub>, al tiempo que desciende el volumen específico.

El gas se halla a la entrada del segundo escalonamiento en el estado b<sub>1</sub>, siendo el trabajo adiabático isentrópico de compresión del segundo escalonamiento en el plano (p-v) igual al área (b<sub>1</sub> b<sub>2s</sub> 6 5 b<sub>1</sub>).

El estado real al final de la compresión es el b<sub>2</sub>, cuya temperatura es superior a la del punto b<sub>2s</sub> final de la compresión adiabática isentrópica a causa de las pérdidas y así sucesivamente.

Se ha supuesto que una refrigeración final situada después del último escalonamiento lleva al gas al punto 2, que representa el estado del gas a la salida del compresor.

Por lo tanto se tiene:

- Suma de los trabajos isentrópicos de compresión de todos los escalonamientos con refrigeración intermedia definida por el área (1 a<sub>2s</sub> b<sub>1</sub> b<sub>2s</sub> c<sub>1</sub> c<sub>2s</sub> 3 4 1)
- Disminución de esta suma con relación a la compresión isentrópica sin refrigeración: área (a<sub>2s</sub> 2<sub>s</sub> c<sub>2s</sub> c<sub>1</sub> b<sub>2s</sub> b<sub>1</sub> a<sub>2s</sub>)

- Disminución de la misma suma en relación con la suma de los trabajos isentrópicos de cada grupo sin refrigeración: área ( $a_2 b'_{2s} b'_2 c'_{2s} c_{2s} c_1 b_{2s} b_1 a_2$ ).

### ***Rendimiento adiabático***

El rendimiento adiabático de un escalonamiento de turbocompresor o de la unidad completa es de la forma:

$$\eta_{\text{adiab escalón}} = \frac{\eta_{\text{comp}}^{(n-1)/n} - 1}{\eta_{\text{comp}} - 1}$$

donde  $\eta_{\text{comp}}$  es la relación de compresión.

### ***Rendimiento isotérmico***

El rendimiento isotérmico sirve para valorar la eficiencia de los diferentes tipos de refrigeración, y se define en la forma:

$$\eta_{\text{isotérmico}} = \frac{\text{Trabajo ideal de la compresión isotérmica}}{\text{Trabajo real absorbido por el compresor refrigerado}}$$

### ***Trabajo interno del compresor con refrigeración externa***

Para el caso de tres etapas de compresión designando con  $i(a)$ ,  $i(b)$ ,  $i(c)$ , los saltos isentrópicos de cada uno de los grupos del compresor refrigerado externamente y llamando  $i_a$ ,  $i_b$ ,  $i_c$ , a los rendimientos internos del primero, segundo y tercer grupo, el trabajo interno  $T_i$  de la compresión con refrigeración externa es:

$$T_{\text{int}} = \frac{i(a)}{i_a} + \frac{i(b)}{i_b} + \frac{i(c)}{i_c} = \frac{1}{\eta_{x=a,b,c}} \frac{1}{\eta_{ix} - 1} R T_{x1} \left\{ \left( \frac{P_{x2}}{P_{x1}} \right)^{\frac{-1}{n}} - 1 \right\}$$

expresión, que se puede ampliar a cualquier número de refrigeradores.

### ***Selección de las presiones en las refrigeraciones intermedias***

Si se supone un turbocompresor con  $Z$  refrigeradores dispuestos a la salida de cada grupo de escalonamientos excepto el último, y por tanto con,  $Z + 1$ , cuerpos de escalonamientos. El estado inicial del gas viene determinado por  $(p_E, T_E)$ , siendo la presión final del compresor  $p_F$ .

Despreciando las pérdidas de presión en los refrigeradores y suponiendo que en todos ellos se enfría el gas hasta la misma temperatura inicial  $T_E$ , y denominando  $p_{a2}$ ,  $p_{b2}$ , etc... la presión final después del grupo de escalonamientos primero, segundo, etc...

El trabajo absorbido por el primer grupo es:

$$T_{\text{Grupo (a)}} = C_p T_E \left\{ \left( \frac{p_{a2}}{p_E} \right)^{(n-1)/n} - 1 \right\}$$

y si suponemos que el coeficiente de la politrópica  $n$  es el mismo para todos los grupos, el trabajo total absorbido por el compresor con  $Z$  escalonamientos es:

$$T_{\text{Total}} = c_p T_E \left[ \left( \frac{P_{a2}}{P_E} \right)^{(n-1)/n} + \left( \frac{P_{b2}}{P_{a2}} \right)^{(n-1)/n} + \dots + \left( \frac{P_F}{P_{az}} \right)^{(n-1)/n} - Z - 1 \right]$$

El producto de los términos encerrados en los paréntesis del corchete es:

$$\left( \frac{P_F}{P_E} \right)^{(n-1)/n}$$

El trabajo total de la compresión es mínimo, cuando la relación de compresión de todos los grupos sea la misma:

$$\frac{P_{a2}}{P_E} = \frac{P_{b2}}{P_{a2}} = \dots = \frac{P_F}{P_{az}} = \left( \frac{P_F}{P_E} \right)^{(1)/Z} \quad \frac{P_{a2}}{P_E} \times \frac{P_{b2}}{P_{a2}} \times \frac{P_{c2}}{P_{b1}} \dots = \frac{P_F}{P_E} = c_{\text{comp}} = (c_1)^{(1)/Z}$$

siendo  $c_1$  la relación de compresión total de un escalonamiento (igual para todos los escalonamientos).

#### IV.6.- ANGULO DE SALIDA $\beta_2$ DE LOS ALABES DEL RODETE RADIAL DE (BP)

Si se supone teoría unidimensional, que todos los escalonamientos tienen el mismo diámetro  $d_2$ , entrada radial,  $c_{1u} = 0$ ;  $\alpha_1 = 90^\circ$ , y que en cada uno de ellos el gas se comporta como un fluido incompresible, es decir, se desprecia la variación de su volumen específico, así como las pérdidas de carga, se puede estudiar fácilmente la variación de las características de un escalonamiento radial en función del ángulo  $\beta_2$  y obtener conclusiones de tipo cualitativo como la cantidad y calidad de la energía transmitida al fluido en una turbina de gas.

El despreciar la variación de volumen específico convierte el turbocompresor en una turbomáquina hidráulica generadora, o sea en una bomba centrífuga, o en un ventilador. El error que se comete en este supuesto puede ser grande, tanto mayor cuanto mayor sea la relación de compresión del escalonamiento.

La energía transmitida al fluido en un escalonamiento es:

$$E = H_t(\text{máx}) = \frac{u_2 c_{2n}}{g} = \left| c_{2n} = u_2 - c_{2m} \cot \beta_2 \right| = \frac{u_2 (u_2 - c_{2m} \cot \beta_2)}{g} =$$

$$= \frac{u_2^2}{g} \left( 1 - \frac{c_{2m}}{u_2} \cot \beta_2 \right)$$

Teniendo en cuenta la segunda expresión de Euler y suponiendo para simplificar que,  $c_{1m} = c_{2m}$ , la presión dinámica que el rodete comunica al fluido, o energía cinética por unidad de masa, viene expresada por:

$$E_{\text{din}} = \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g} = \frac{c_{2m}^2 + c_{2u}^2 - c_{1m}^2}{2g} = \frac{c_{2u}^2}{2g} = \frac{u_2^2}{2g} \left( 1 - \frac{c_{2m}}{u_2} \cot \beta_2 \right)^2$$

#### GRADO DE REACCION

El grado de reacción es de la forma:

$$= 1 - \frac{E_{din}}{E} = 1 - \frac{\frac{u_2^2}{2g} (1 - \frac{C_{2m}}{u_2} \cotg \alpha_2)^2}{\frac{u_2^2}{g} (1 - \frac{C_{2m}}{u_2} \cotg \alpha_2)} = 1 - \frac{1 - \frac{C_{2m}}{u_2} \cotg \alpha_2}{2} = \frac{1}{2} + \frac{C_{2m}}{2 u_2} \cotg \alpha_2$$

La energía de presión del rodete es:

$$E_p = \frac{u_2^2 - u_1^2}{2g} + \frac{w_1^2 - w_2^2}{2g} = \frac{u_2^2 - u_1^2 - w_1^2}{2g} - \frac{w_2^2}{2g} = \frac{u_2^2 - u_1^2 - w_1^2}{2g} - \frac{C_{2m}^2}{2g \sin^2 \alpha_2}$$

En estas ecuaciones se observa que  $\alpha_2$  puede oscilar entre un valor mínimo,  $\alpha_2 < 90^\circ$ , y un valor máximo,  $\alpha_2 > 90^\circ$ , siendo los ángulos máximo y mínimo suplementarios.

En efecto, en la ecuación:

$$E_{din} = \frac{u_2^2}{g} (1 - \frac{C_{2m}}{u_2} \cotg \alpha_2)^2$$

el valor de E disminuye al disminuir  $\alpha_2$  hasta cero para

$$\tg \alpha_{2\min} = \frac{C_{2m}}{u_2}$$

y si  $\alpha_2$  sigue disminuyendo el valor de E cambiará de signo por lo que el turbocompresor se convierte en una turbina de gas.

El grado de reacción  $\lambda$ , por el contrario, disminuye al aumentar  $\alpha_2$  hasta hacerse cero

$$= \frac{1}{2} + \frac{C_{2m}}{2 u_2} \cotg \alpha_2 = 0 \quad ; \quad \tg \alpha_{2(\max)} = - \frac{C_{2m}}{u_2} \quad ; \quad \alpha_{2(\max)} = 180 - \alpha_{2(\min)}$$

Teóricamente se podría concebir un turbocompresor con,  $\lambda < 0$ , pero siendo la finalidad del compresor el producir un aumento de presión, un rodete así diseñado produciría sólo energía dinámica e incluso transformaría una parte de la energía de presión a la entrada en energía dinámica; a continuación el sistema difusor tendría la misión de transformar toda esa energía dinámica en energía de presión; el rendimiento de este turbocompresor sería inaceptable, por lo que se establece un límite máximo para  $\alpha_2$  mediante la condición:

$$(\lambda = 0) \quad \cotg \alpha_2 = \frac{u_2}{C_{2m}}$$

Cuanto mayor sea el ángulo  $\alpha_2$  mayor será la energía E comunicada al fluido en cada rodete, menor el número de escalonamientos necesarios y más bajo el costo del turbocompresor; pero al aumentar  $\alpha_2$  disminuye el grado de reacción, y siendo el proceso en el difusor de bajo rendimiento, empeorará en general el rendimiento del turbocompresor y la economía en la explotación, resultando que la máquina más barata es la más cara en la explotación.

Tabla IV.1.- Grado de reacción para diversos ángulos de salida



$\beta_2$	E	$E_{din}$	$E_p$	
$\beta_2 \text{ mín}$	0	0	0	1
$\beta_2 \text{ mín} < \beta_2 < 90^\circ$	Aumenta con $\beta_2$	Aumenta con $\beta_2$	Aumenta con $\beta_2$	$1 > \eta > 0,5$
$\beta_2 = 90^\circ$	$u_2^2$	$u_2^2$	$u_2^2$	0,5
$\beta_2 \text{ máx} > \beta_2 > 90^\circ$	Aumenta con $\beta_2$	Aumenta con $\beta_2$	Disminuye con $\beta_2$	$0,5 > \eta > 0$
$\beta_2 \text{ máx}$	$2 u_2^2$	0	$2 u_2^2$	0

Los mejores rendimientos se obtienen con ángulos  $\beta_2$  comprendidos en el intervalo,  $25^\circ < \beta_2 < 50^\circ$ , siendo valores corrientes en los turbocompresores centrífugos los comprendidos entre  $25^\circ$  y  $60^\circ$ .

Teniendo en cuenta que,  $\tan \beta_{2(\text{mín})} = \frac{c_{2m}}{u_2}$ , y que,  $c_{1m} = c_{2m}$ , resulta:

$$\tan \beta_1 = \frac{c_1}{u_1} \quad (\text{Entrada radial})$$

$$\tan \beta_{2 \text{ mín}} = \frac{c_{1m}}{u_1 \frac{d_2}{d_1}} = \frac{d_1}{d_2} \tan \beta_1$$

luego el límite inferior del ángulo  $\beta_2$  depende para un ángulo determinado  $\beta_1$  de la relación de diámetros y aumenta al aumentar  $\frac{d_1}{d_2}$ , tendiendo hacia el límite

$$\beta_{2(\text{mín})} = \beta_1, \text{ con, } \frac{d_1}{d_2} = 1$$

Por esta razón los álabes de los rodets Siroco se construyen siempre con álabes curvados hacia adelante, Fig IV.16.

Hay que hacer notar que en este caso, el sentido de giro es contrario a las agujas del reloj, utilizándose este tipo de rodete más en los ventiladores que en los turbocompresores.

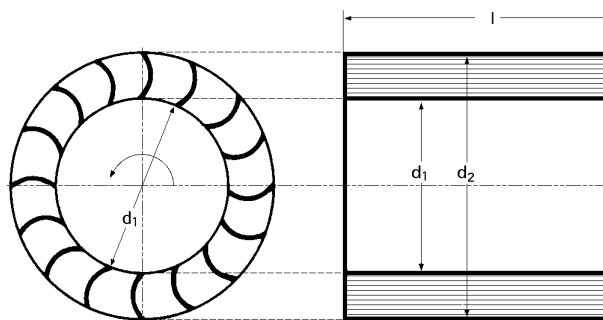


Fig IV.16.- Rodete del ventilador Siroco

#### IV.7.- FACTOR DE DISMINUCIÓN DE TRABAJO DE LOS TC CENTRÍFUGOS

En el diseño de un turbocompresor es preciso calcular la relación de presiones deseada, teniendo en cuenta los datos iniciales, y el salto periférico en el rodete, definido por la ecuación

de Euler; la determinación de este salto se calcula en la forma siguiente:

- Se determina en el diagrama (i-s) el salto adiabático isentrópico
- Se divide dicho salto por el rendimiento interno para obtener la energía comunicada al fluido en el rodete.

Si la teoría unidimensional fuese cierta, el salto así obtenido sería el expresado por la ecuación de Euler; sin embargo, este rodete no alcanzaría en el banco de ensayos la presión deseada, debido a que la teoría unidimensional no es más que una aproximación a la realidad, (supone un número infinito de álabes), ya que en realidad el rodete tiene un número de álabes finito.

### COMPORTAMIENTO DEL RODETE CON UN NUMERO FINITO DE ALABES

Aunque la velocidad relativa a la salida del rodete debería ser  $w_2$  bajo un ángulo  $\beta_2$  igual al ángulo del álabe a la salida, Fig IV.17, lo cierto es que la teoría y la experiencia demuestran que la velocidad relativa efectiva a la salida del rodete sí es  $w_2$ , pero bajo un ángulo,  $\beta'_2 < \beta_2$ .

Este hecho se puede demostrar mediante la teoría del fluido ideal irrotacional, en el que se origina un torbellino relativo, cuya explicación es la siguiente:

*En el rodete real con número finito de álabes la corriente no es guiada perfectamente por los álabes, sino que a la corriente relativa de desplazamiento del gas en el rodete se superpone un torbellino potencial representado en la Fig IV.17 por las curvas cerradas o un giro relativo de la corriente en el espacio comprendido entre cada dos álabes consecutivos.*

Al calcular el rodete se suele decir que el fluido es ideal e irrotacional, ya que sólo en un fluido ideal sería posible una compresión isentrópica.

En este tipo de movimiento ideal, las partículas de fluido en su movimiento absoluto no pueden girar, por lo que al girar el rodete se engendra un torbellino relativo en sentido opuesto al del giro del rodete, que sumado al desplazamiento relativo inclina al vector  $\vec{w}_2$  en la periferia del rodete, y hace disminuir el ángulo efectivo de la corriente hasta el valor  $\beta'_2$ , es decir, *la corriente sufre un deslizamiento*, siendo el factor de deslizamiento el *factor de corrección*  $\mu$  o *coeficiente de influencia del número de álabes*.

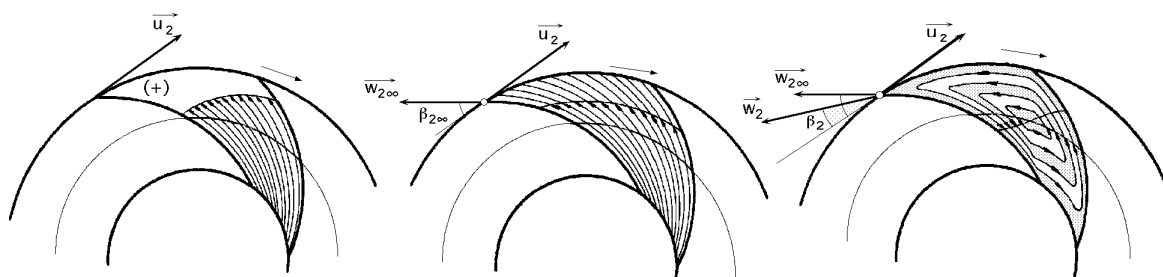


Fig IV.17.-Torbellino potencial en el rodete de un turbocompresor centrífugo.

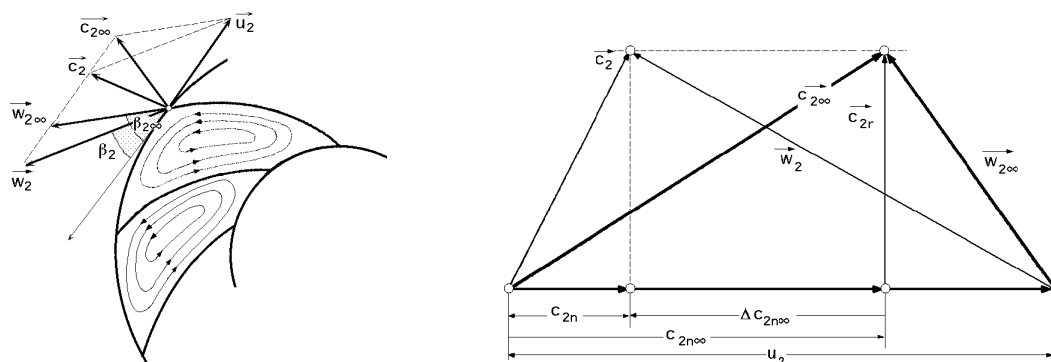


Fig IV.18.-Triángulos de salida de un turbocompresor centrífugo para un número infinito y finito de álabes

Según la experiencia, los valores de  $\mu$  oscilan entre:  $1,02 < \mu < 1,07$ , aunque rara vez exceden el valor de 1,04.

Para el cálculo de  $\mu$ , Eckert propone la siguiente expresión:

$$\mu = 1 - \frac{\text{sen } 2}{Z} = \frac{E}{E} = \frac{T_u}{T_u}$$

donde  $Z$  es el número de álabes del rodete,  $E = u_2 c_{2u}$  ;  $E = u_2 c_{2u}$

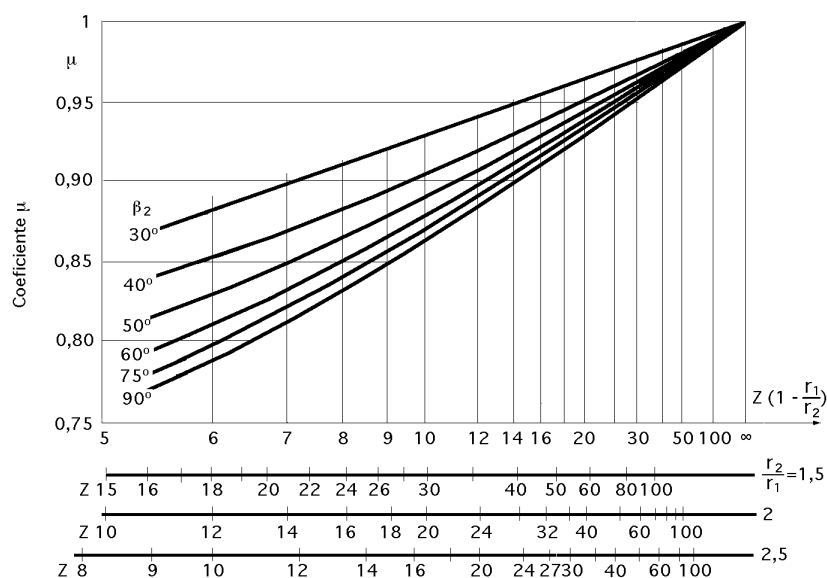


Fig IV.19.- Abaco para el cálculo del coeficiente  $\mu$

El deslizamiento aumenta al aumentar  $\beta_2$ , o al disminuir  $Z$ . Eckert ha desarrollado una fórmula que concuerda más con la experiencia, teniendo en cuenta la influencia de la fuerza centrífuga mediante la relación  $\frac{d_1}{d_2}$ , de la forma:

$$\mu = \frac{1}{1 + \frac{\text{sen } 2}{2 Z (1 - \frac{r_1}{r_2})}}$$

que viene representada gráficamente en la Fig IV.19 por una familia de curvas, muy útiles para

el diseño.

#### IV.8.- METODO DE CALCULO DE UN TURBOCOMPRESOR RADIAL

El cálculo de un turbocompresor radial es análogo al de las bombas centrífugas, pero en los turbocompresores, el volumen específico del gas no permanece constante, como en una máquina hidráulica, sino que disminuye en el proceso de compresión, lo cual constituye un factor esencial en el dimensionado de la máquina.

En el proyecto de un compresor hay que seleccionar dimensiones, velocidades, rendimientos, ángulos, etc, para lo cual hay que guiarse de la experiencia, así como de los innumerables estudios teóricos y experimentales realizados, cuyos resultados se resumen en curvas, ecuaciones, etc.

Los datos iniciales que se requieren para realizar el proyecto de un turbocompresor radial son los siguientes:

- *Gasto másico  $G$  ó caudal  $Q$* , que se considerará en el estado que tiene el gas en la admisión, ya que  $Q$  es variable.
- *Estado inicial del gas*, determinado generalmente por su presión  $p_E$  y temperatura  $T_E$
- *Presión final  $p_F$ , o relación de compresión:*  $c = p_F/p_E$
- *Tipo de gas a comprimir*, cuyas características termodinámicas, en particular  $R$  y  $\gamma$ , deberán ser conocidas.

En ciertos casos particulares se pueden fijar otros datos iniciales, que no se pueden en el diseño, tales como:

- *El número de revoluciones*
- *El área frontal mínima*
- *Turbocompresor adiabático o refrigerado*

En la decisión de si el compresor se debe refrigerar o no, se tendrá en cuenta *el factor económico del ahorro de energía que se obtiene con la refrigeración*, y el mayor capital invertido en una máquina más costosa.

##### **SELECCION DEL N° DE REVOLUCIONES**

El número de revoluciones depende del tipo de accionamiento del turbocompresor. Con frecuencia éste es un motor eléctrico asíncrono, siendo el número de revoluciones más frecuente de 2.950 rpm, motor de un par de polos) o, menos frecuentemente, 1.430 rpm (motor de dos pares de polos), teniendo en cuenta el deslizamiento en carga nominal. A veces, se intercala una transmisión, y se escoge un número de revoluciones mayor; existiendo entonces un margen grande en la selección del n° de (rpm).

El incremento de presión en un turbocompresor es directamente proporcional a la densidad, de la forma:

$$p = \frac{u_2^2}{2}$$

por lo que para conseguir relaciones de compresión elevadas se necesitan velocidades periféricas

y (rpm) mucho más elevadas en un turbocompresor de aire que en una bomba centrífuga.

Si una misma máquina a un mismo  $n^\circ$  de (rpm)  $n$  impulsa aire, generará un incremento de presión  $p$  aproximadamente 833 veces menor que si impulsa agua. Por lo tanto, si se quiere que dicha máquina produzca el mismo  $p$  impulsando aire, debería girar a un número de revoluciones unas 30 veces mayor que si impulsa agua, por lo que el turbocompresor es una máquina mucho más revolucionada que la bomba y de mayor ruido.

El número de rpm  $n$  de los turbocompresores oscila entre 3.000 y 25.000 rpm.

En casos especiales (sobre todo en los turbosobrealimentadores) se llega hasta las 100.000 rpm.

El número de revoluciones influye decisivamente en las dimensiones de la máquina. Al aumentar el  $n^\circ$  de revoluciones disminuye el tamaño a igual potencia.

En los turbocompresores de las turbinas de gas, el número de revoluciones se escoge preferentemente con un rendimiento óptimo del grupo, aunque a veces este criterio se abandona por consideraciones de espacio o de resistencia.

Los turborreactores equipados con compresor centrífugo giran a velocidades que oscilan entre 11.000 y 34.000 rpm aproximadamente.

#### **DETERMINACION DEL N° DE ESCALONAMIENTOS Z**

Una vez fijado el número de revoluciones se determina el número de escalonamientos  $Z$  del compresor, teniendo en cuenta que en los grupos estacionarios no se suele pasar de una relación de compresión,  $\epsilon_c = 2 \div 2,5$ , aunque se podría llegar hasta,  $\epsilon_c = 4 \div 4,5$ .

Para relaciones de compresión mayores se requiere la construcción de varios escalonamientos en serie, cuyos rodets se fijan a un mismo eje, verificándose que:

$$\epsilon_c = \epsilon_1 \cdot \epsilon_2 \cdot \dots \cdot \epsilon_n$$

siendo,  $\epsilon_1, \epsilon_2, \dots, \epsilon_n$ , las relaciones de compresión de cada escalonamiento.

Los valores de  $\epsilon_c$  que se indican a continuación se pueden considerar usuales:

*Para,  $\epsilon_c = 1,1$  a  $1,5$ .....  $Z = 2$  escalonamientos*

*Para,  $\epsilon_c = 1,5$  a  $2,5$ .....  $Z = 4$*

*Para,  $\epsilon_c = 2,5$  a  $4$ .....  $Z = 4$  a  $6$*

*Para,  $\epsilon_c = 7$  a  $10$ .....  $Z = 9$  a  $11$*

*Para una relación de compresión de valor,  $\epsilon_c = 600$ , factible con un turbocompresor radial, harían falta aproximadamente 30 escalonamientos; sin embargo, para evitar el fenómeno de bombeo, no deben alojarse en el mismo cuerpo o carcasa más de 12 escalonamientos.*

Si las relaciones de compresión de todos los escalonamientos son iguales se tiene:

$$\epsilon_{\text{escalón}} = \sqrt[n]{\epsilon_c}$$

donde  $\epsilon_{\text{escalón}}$  es la relación de compresión de un escalonamiento.

Una vez fijado el número de revoluciones, se calcula el valor del número específico de revolu-

ciones  $n_q$  de la forma:

$$n_q = 5,5431 \frac{n \sqrt{Q}}{E^{3/4}}$$

ya que,  $Q = Q_E$  es conocido,  $E$  se calcula con los datos iniciales para la unidad completa y  $n_q$  mediante la Tabla IV.2, obteniéndose a partir de ellos el valor de  $\theta$  que es el número específico adimensional de revoluciones para todo el compresor.

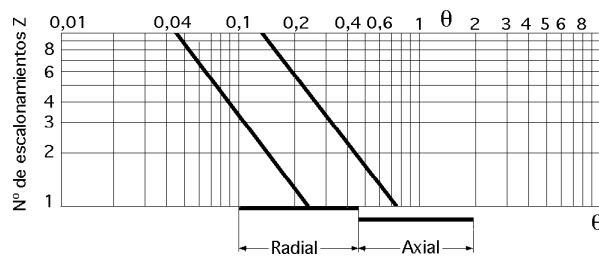


Fig IV.20.- Estimación del número de escalonamientos  $Z$  de un turbocompresor

Con el valor de  $\theta$  hallado, la Fig IV.20 proporciona una aproximación del número de escalonamientos, valor confirmado por la experiencia y que no representa el mínimo de escalonamientos.

A continuación se hace el reparto del salto entálpico total entre todos los escalonamientos, y se procede al diseño de las dimensiones principales de cada escalonamiento.

Tabla IV.2.- Cálculo de los valores de  $\theta$  a partir del  $n_q$

	$n_q$ $\text{rpm} \frac{\sqrt{m^3/\text{seg}}}{m^{3/4}}$	$n_s$ $\text{rpm} \frac{\sqrt{CV}}{m^{5/4}}$	$n_0$ Adimensional	Adimensional
$n_q$	1	$\frac{0,274}{\sqrt{\text{total}}}$	333	$158,13 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$
$n_s$	$3,65 \sqrt{\text{total}}$	1	$1246 \sqrt{\text{total}}$	$577 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}} \sqrt{\text{total}}$
$n_0$	0,003	$\frac{0,000822}{\sqrt{\text{total}}}$	1	$0,4744 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$
	$0,006324 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$	$0,001733 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$	$2,108 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$	1

### **CALCULO DE LAS DIMENSIONES PRINCIPALES**

Las dimensiones principales, que determinan la forma del rodete son

- Diámetro del eje  $d_e$
- Entrada del rodete  $d_1$ ,  $b_1$  y  $b_l$
- Salida del rodete  $d_2$ ,  $b_2$  y  $b_2$
- Diámetro del cubo  $d_c$
- Diámetro de la boca del rodete  $d_a$

**Criterios para la estimación de  $u_{\text{máx}}$  y  $\beta_2$**

La velocidad periférica máxima de un turbocompresor tiene lugar a la salida del rodete del primer escalonamiento, y viene limitada por el esfuerzo centrífugo máximo que puede soportar el rodete, por los materiales y el tipo de construcción del rotor elegidos. *En los compresores estacionarios, corona directriz sin álabes, la velocidad no suele sobrepasar los 300 m/seg.*

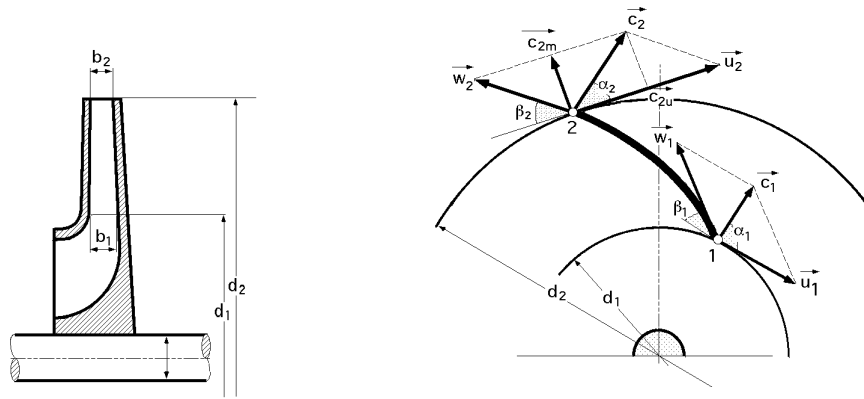


Fig IV.21.- Dimensiones principales de un rodete de turbocompresor radial  
a) Corte meridional; b) Corte transversal.

Para facilitar la comparación de los tres tipos de rodetes según que  $\beta_2$  sea mayor, igual o menor de  $90^\circ$ , supondremos que en los tres casos no varían las condiciones de entrada en el rodete,  $d_1$ ,  $b_1$ ,  $\alpha_1$ ,  $c_1 = c_{1m}$ , (entrada radial), y que son iguales también el diámetro exterior,  $d_2$ ,  $n$ ,  $b_2$  y  $c_{2m}$ .

*En los triángulos de velocidades a la salida de los tres rodetes se observa:*

- *La energía cinética a la salida del rodete* es máxima con álabes curvados hacia adelante  $\beta_2 > 90^\circ$ , (Fig IV.5b), mínima con álabes curvados hacia atrás,  $\beta_2 < 90^\circ$ , (Fig IV.5a), e intermedia con álabes de salida radial,  $\beta_2 = 90^\circ$ , (Fig IV.5c).

Lo mismo sucede con la componente  $c_{2u}$ , luego para un mismo tamaño el tipo (b) es el que proporciona mayor trabajo.

- *La energía cinética que se transforma en presión en el difusor*, es máxima en el tipo (b), mínima en el tipo (a) e intermedia en el (c); como el rendimiento del difusor es bajo, el menor rendimiento corresponderá al tipo (b).

- El tipo (b) es el menos estable, es decir, su curva característica, de gran pendiente, reduce la zona de utilización posible del compresor, que es aquella en que no se produce el fenómeno de bombeo. Por eso el empleo del tipo (b) se limita a aquellos casos en que se necesitan grandes cantidades de gas con presiones estáticas pequeñas, por ejemplo, en la refrigeración por aire y en la ventilación. En esta clase de aplicaciones el grado de reacción pequeño no es un inconveniente.

- El tipo (c) ha sido muy utilizado en los turbocompresores de los motores TG, debido a sus buenas características junto a la mayor facilidad del mecanizado del rodete, forjado de una pieza. El forjado de un rodete con álabes curvados hacia adelante o hacia atrás resulta más complicado.

El rodete del tipo (c) permite velocidades periféricas superiores a los 450 m/seg. Se utiliza cuando hace falta un gran caudal, disminución de esfuerzos y peso reducido, como en los turboso-

brealimentadores de los motores alternativos y en los turborreactores. El rodete de tipo (a) es, por el contrario, el preferido en las aplicaciones estacionarias, a causa de su mayor rendimiento y de su línea característica más estable.

### VARIACION DEL CAUDAL

A continuación vamos a especificar para algunos tipos de álabes, los efectos producidos al aumentar,, en un determinado compresor centrífugo, el caudal volumétrico aspirado a un  $n^\circ$  de revoluciones,  $n = \text{Cte}$ :

*Alabes rectos,  $\beta_2 = 90^\circ$*

El aumento de caudal no influye en el valor de  $c_{2u}$  que se mantiene siempre igual a  $u_2$ , Fig IV.22a. Se observa que la adición vectorial de  $\vec{w}_2$  a  $\vec{u}_2$  suele dar como resultado una velocidad absoluta a la salida ligeramente superior a  $\vec{u}_2$ , por lo que un aumento del caudal no variará el incremento  $p$  teóricamente generado, según se puede comprobar en la expresión:

$$\frac{p_3}{p_1} = \left\{ \frac{-1}{R T_1} \frac{u_2 c_{2u}}{+ 1} \right\} / (-1)$$

o en la curva característica teórica del compresor que en este caso es una recta de pendiente nula.

*Alabes curvados hacia atrás,  $\beta_2 < 90^\circ$*

El aumento de caudal disminuye el valor de  $\vec{c}_{2u}$  magnitud que en este caso de álabes curvados hacia atrás, Fig IV.22b, se mantiene siempre menor que  $\vec{u}_2$ ; se puede apreciar que la adición vectorial a  $\vec{u}_2$  de  $\vec{w}_2$  suele dar como resultado una velocidad absoluta a la salida  $\vec{c}_2$  inferior a  $\vec{u}_2$  por lo que un aumento del caudal al ocasionar un decrecimiento de  $\vec{c}_2$  hará también disminuir el incremento  $p$  teóricamente generado, según se puede comprobar en la expresión anterior.

Lo mismo se apreciaría en la curva característica teórica del compresor, que en este caso sería una recta de pendiente negativa.

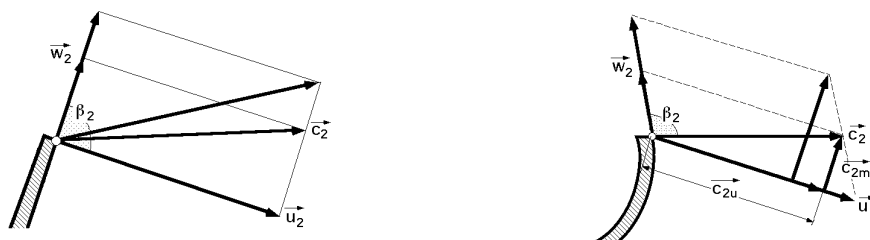


Fig IV.22 a.b

### ESTIMACIÓN SIMULTANEA DE $\beta_2, u_2, \frac{d_1}{d_2}$

Eckert en base a deducciones teóricas y experimentales presenta un diagrama Fig IV.23, que permite seleccionar las dimensiones principales del rodete o el ángulo  $\beta_2$  y la velocidad  $u_2$ .



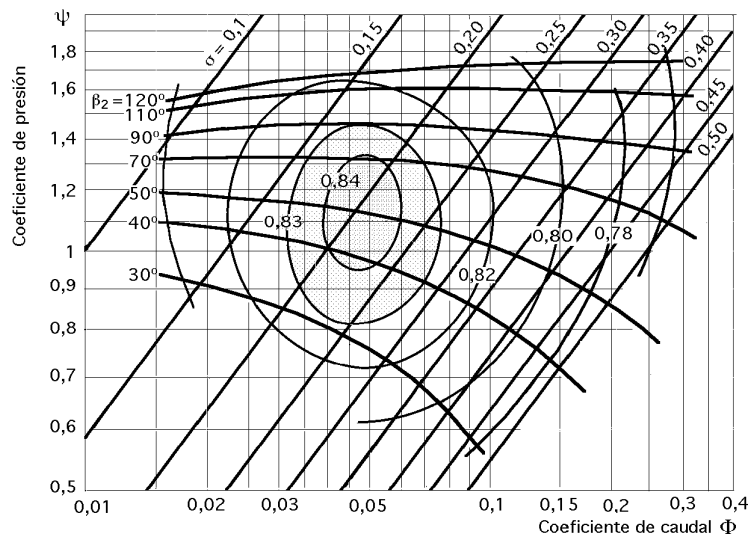


Fig IV.23.- Diagrama de Eckert para la estimación de las dimensiones principales de un turbocompresor radial.

**La velocidad periférica  $u_2$  determina el tamaño del rodete** o lo que es lo mismo, el diámetro exterior  $d_2$ , una vez fijado el número de revoluciones. Mediante el gráfico auxiliar trazado al pie de la Fig IV.23, se determina la relación de diámetros,  $d_1/d_2$ , que frecuentemente vale 0,5.

Para el trazado de este diagrama se ha supuesto,  $\beta_1 = 30^\circ$  y un factor de deslizamiento 0,875.

Para la utilización del diagrama se procede de la siguiente manera:

- A partir de los datos iniciales y de la estimación del número de escalonamientos, se calcula el número específico adimensional de revoluciones  $\sigma_e$  del escalonamiento

$$\sigma_e = \frac{\sqrt{N}}{3/4}$$

que es distinto del calculado para todo el compresor, y que determinada la forma del rodete en condiciones de rendimiento óptimo.

- Para el  $\sigma_e$  calculado normalmente se tiende a realizar el mejor rendimiento posible, que se determina mediante las curvas de rendimiento trazadas, los coeficientes de caudal  $\Phi$  y de presión  $\Psi$ .

- Se lee en el gráfico el ángulo  $\beta_2$ .

- Con el coeficiente  $\Psi$  se calcula  $u_2$ .

- Para el coeficiente  $\sigma_e$  hallado se lee en el diagrama auxiliar del pie de la Fig IV.23 la relación  $\frac{d_1}{d_2}$

La Tabla IV.3 expresa la relación que suele existir entre el ángulo  $\beta_2$  y el coeficiente  $\sigma_e$  en los turbocompresores radiales que han demostrado buen rendimiento:

Tabla IV.3.- Relación entre el ángulo de salida  $\beta_2$  y el coeficiente  $\sigma_e$

$\beta_2$	20°	25°	39°	35°	40°	50°	60°	70°	80°	90°
$\sigma_e$	0,7	0,8	0,85	0,92	0,98	1,1	1,23	1,35	1,48	1,6

Los valores más frecuentes de  $\beta_1$  están comprendidos entre: 0,9 y 1,1.

Los turbocompresores radiales con álabes curvados hacia adelante,  $\beta_2 > 90^\circ$ , tienen coeficientes de presión del orden de: 1,2 ÷ 1,4.

#### **Triángulo de salida del rodete**

La componente meridional de la velocidad absoluta suele estar comprendida entre los límites,  $c_{2m} = (0,22 \div 0,32) u_2$ ; de esta manera con  $u_2$ ,  $\beta_2$  y  $c_{2m}$  queda determinado el triángulo de salida.

En los turbocompresores ligeros de los motores TG el ángulo  $\beta_2$  suele estar comprendido entre 14° y 16°.

#### **Triángulo de entrada del rodete**

En el triángulo de entrada se conoce la relación:

$$u_1 = u_2 \frac{d_1}{d_2}$$

**Experimentalmente se ha comprobado que el ángulo  $\beta_1$  óptimo es del orden de 30°, y el ángulo  $\alpha_1$  de 90°**

Si el diseño es tal que la velocidad relativa a la entrada  $w_1$  se acerca a la velocidad del sonido  $c_s$ , el número de Mach  $M$  empieza a influir en forma apreciable en el rendimiento; si se hace que la corriente entre en el rodete con una rotación positiva, o sea,  $c_{1u} > 0$ ;  $\beta_1 < 90^\circ$ , los efectos perjudiciales debidos a la compresibilidad se pueden disminuir, el rendimiento aumenta y se mejora el funcionamiento del turbocompresor, disminuyendo el número de Mach.

Este caso tiene lugar frecuentemente en los turbocompresores de los turborreactores.

La corriente entra espontáneamente en el rodete sin rotación,  $c_{1u} = 0$   $\beta_1 = 90^\circ$ .

Para conseguir que,  $c_{1u} < 0$ , es preciso disponer una corona fija al estator de la máquina antes del rodete, Fig IV.24, que corresponde al turbocompresor de un turborreactor.

Para evitar la formación de ondas de choque la velocidad  $w_1$  de ordinario no debe exceder el valor indicado por la relación

$$M = \frac{w_1}{c_s} \quad 0,85 \text{ a } 0,9$$

a no ser que quiera realizarse un diseño de escalonamiento supersónico o transónico

#### **Valores de $b_1$ y $b_2$ a la entrada y salida del rodete**

Considerando el caso de *entrada radial*, y teniendo en cuenta la ecuación de continuidad, se tiene:

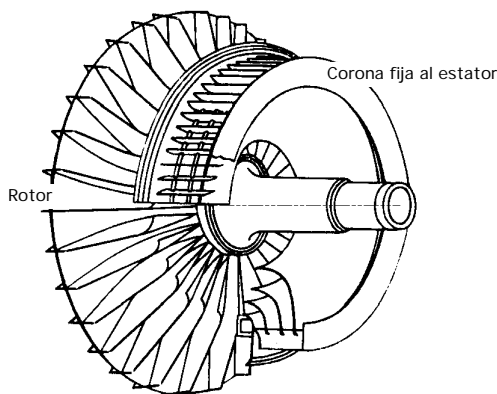


Fig IV.24.- Disposición en un turbocompresor (destinado a un turborreactor), de la corona directriz a la entrada

$$k_1 \frac{b_1}{d_1} c_{1m} = Q + q \quad ; \quad b_1 = \frac{Q + q}{k_1 \frac{d_1}{c_{1m}}} = \frac{Q}{v_{o1}} \frac{1}{k_1 \frac{d_1}{c_{1m}}}$$

siendo:

$Q$  el caudal volumétrico a la entrada del escalonamiento

$q$  el caudal intersticial del orden del 2% del caudal que bombea el compresor

$h_{vol}$  el rendimiento volumétrico de la forma:

$$h_{vol} = \frac{Q}{Q + q}$$

A la salida se tiene:

$$b_2 = \frac{Q}{h_{vol}} \frac{1}{k_2 d_2 c_{2m}}$$

en las que  $k_1$  y  $k_2$  son los coeficientes de obstrucción a la entrada y salida de los álabes.

***Diámetro del eje  $d_e$ , diámetro del cubo  $d_c$  y diámetro de la boca del rodete  $d_a$***

El diámetro del eje se puede calcular teniendo en cuenta el material y el momento de torsión máximo admisible del eje, Fig IV.22, que se puede estimar para los aceros utilizados en su construcción de, 17 ÷ 23 N/mm<sup>2</sup>, correspondiendo los valores menores para los turbocompresores de 1 solo escalonamiento de pequeña longitud y rotores de poco peso.

El diámetro del cubo en los compresores radiales se suele hacer algo mayor que el diámetro del eje de, 25 ÷ 50 mm .

El diámetro de la boca del rodete se hace ligeramente menor que el diámetro de entrada en el rodete, con objeto de conseguir una entrada suave.

#### **IV.9.- NUMERO Y TRAZADO DE LOS ALABES**

##### ***NUMERO DE ALABES***

El **número de álabes del rodete** está relacionado:

a) Con el **rendimiento**, ya que un aumento del número de álabes aumenta el *rozamiento de superficie* al aumentar la superficie mojada y, simultáneamente, disminuye el *rozamiento de forma* porque la corriente va mejor guiada.

El número de álabes óptimo será el que reduzca a un mínimo la suma de estos dos tipos de pérdidas.

b) Con la **altura teórica** que se puede conseguir con una geometría y un tamaño de rodete determinado.

La Fig IV.25 permite seleccionar el número óptimo de álabes de un compresor radial en función del ángulo medio  $\frac{1 + 2}{2}$  y de la relación de diámetros  $\frac{d_2}{d_1}$ .

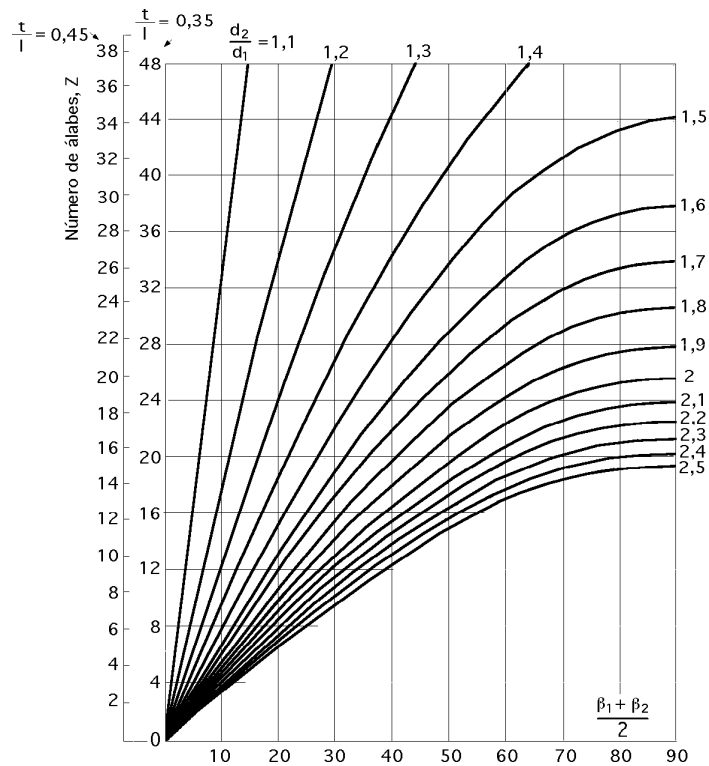


Fig IV.25.- Número de álabes  $Z$  de un turbocompresor radial en función del ángulo medio de los álabes

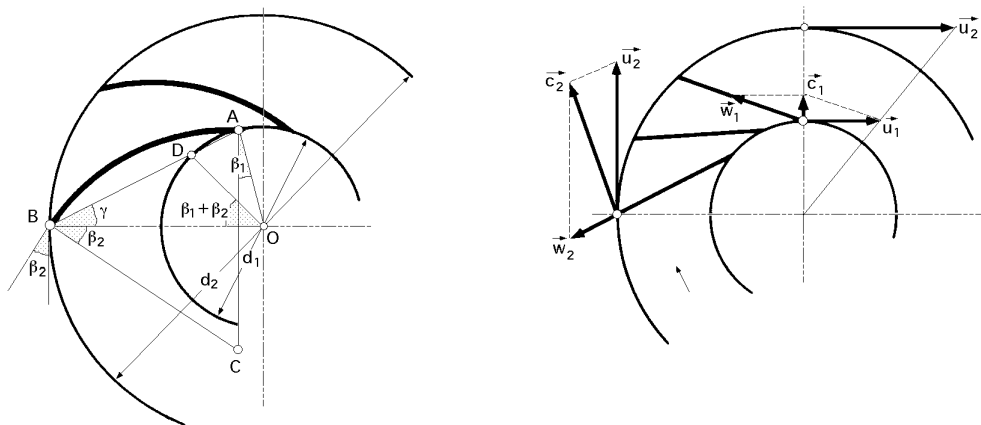


Fig IV.26.- Trazado del álabe de un turbocompresor radial constituido: a) Por un arco de círculo, b) Por una recta.

### TRAZADO DE LOS ALABES.

Para el trazado de los álabes se han determinado hasta el presente solamente los ángulos  $\beta_1$  y  $\beta_2$ , Fig IV.26. En un fluido ideal, la forma del álabe sería indiferente; en el fluido real es preciso buscar la curvatura del álabe más favorable que reduzca las pérdidas a un mínimo. Por su sencillez de cálculo y construcción en los turbocompresores baratos y de baja calidad se utiliza mucho el álabe de un solo arco de circunferencia.

Para hacer este trazado basta con determinar el centro  $C$  de una circunferencia que corte a las circunferencias de diámetros  $d_1$  y  $d_2$  respectivamente bajo los ángulos  $\beta_1$  y  $\beta_2$ ; en un punto cualquiera  $B$  de la circunferencia  $d_2$  se construye el ángulo  $\beta_2$ ; el centro del arco buscado se

encuentra en la recta (BC).

A continuación se traza el radio (BO). A partir de él se construye un ángulo igual a  $(\alpha_1 + \alpha_2)$  y se traza la recta (BD) que se prolonga hasta A.

En el punto A se construye el ángulo  $\alpha_1$ .

El punto C en que se cortan las rectas (BC) y (AC) es el centro del arco de circunferencia, que constituye el álabe, y (BC) = (CA) su radio.

Para demostrarlo basta ver que los ángulos en B y en A del triángulo (CBA) son iguales, por lo que, (CB) = (CA) = radio.

Los álbes de la Fig IV.26b son álbes rectos y su construcción es muy económica.

#### IV.10.- CALCULO DE LA CORONA DIRECTRIZ SIN ALABES

Se emplea en los turbocompresores estacionarios y en los turbocompresores de un solo escalonamiento (turbosoplantes), y puede verse en la Fig IV.27.

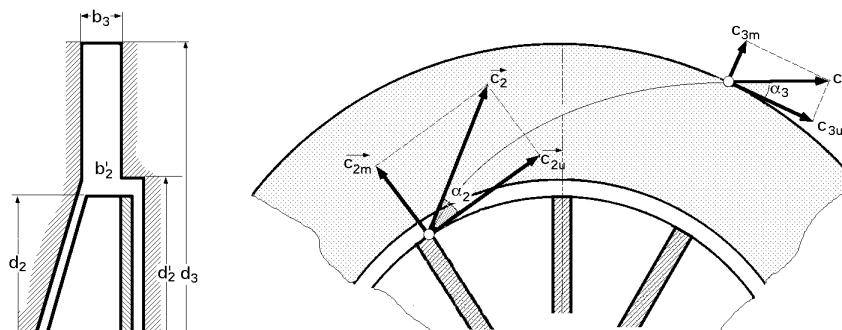


Fig IV.27.- Corona directriz sin álbes

La ecuación que proporciona la relación de compresión adiabática isentálpica en un difusor, para un gas perfecto y  $c_p$  y  $\gamma$  constantes, hemos visto es:

$$\frac{P_3}{P_2} = \left\{ 1 + \frac{c_2^2}{2 \gamma c_p T_2} \left( 1 - \frac{c_3^2}{c_2^2} \right) \right\}^{\gamma/(\gamma-1)}$$

En la compresión (difusión) real politrópica un razonamiento análogo al utilizado anteriormente conduce a la expresión:

$$\frac{P_3}{P_2} = \left\{ 1 + \frac{c_2^2}{2 \gamma c_p T_2} \eta_{\text{difusor}} \left( 1 - \frac{c_3^2}{c_2^2} \right) \right\}^{n/(n-1)}$$

donde  $\eta_{\text{difusor}}$  es el rendimiento interno del difusor, que en primera aproximación podemos suponer igual al del rodete y al de todo el escalonamiento.

*El proceso en el difusor se puede suponer politrópico con un exponente,  $n = 1,45 \div 1,7$ .*

Los valores siguientes de diseño están confirmados por la experiencia:

$$b_{2'} = b_3 \quad b_2$$

$$d_3 = (1,55 \div 1,17) \quad d_2$$

$$d_2 = (1,05 \div 1,1) \quad d_2$$

Si se considera el gas como un fluido ideal que se mueve en la corona directriz en régimen irrotacional, al ser la circulación constante:

$$d_3 \quad c_{3u} = d_2 \quad c_{2u} = \text{Cte} \quad ; \quad c_{3u} = \frac{d_2}{d_3} \quad c_{2u}$$

y el ángulo de entrada  $\alpha_3$  de la corriente absoluta en la caja espiral que sigue a la corona directriz sin álabes vale:

$$c_{3m} = \frac{Q_3}{d_3 \quad b_3}$$

$$\alpha_3 = \arctg \frac{c_{3m}}{c_{3u}}$$

#### IV.11.- CALCULO DE LA CORONA DIRECTRIZ CON ALABES

La corona directriz con álabes, de la cual puede verse un esquema en la Fig IV.28 es más costosa, pero tiene mejor rendimiento que la corona directriz sin álabes.

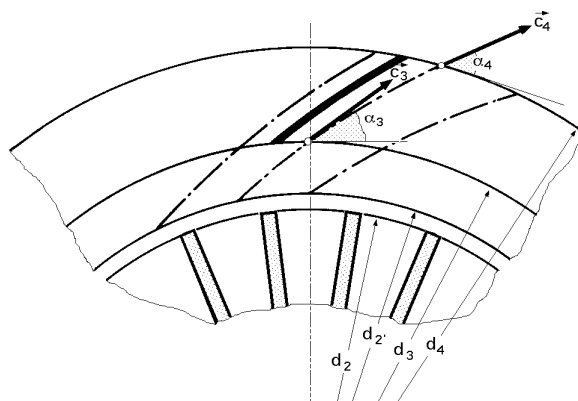


Fig IV.28.- Corona directriz con álabes

***Siempre que,  $\alpha_2 < 20^\circ$ , conviene instalar álabes en la corona directriz.***

Para los anchos y diámetros de esta corona se pueden utilizar los siguientes valores experimentales:

$$b_3 = b_4 = (1 \div 2) \quad b_2$$

$$d_3 \quad 1,1 \quad d_2$$

$$d_4 = (1,45 \div 1,55) \quad d_2$$

El ángulo  $\alpha_3$  materializado en los álabes directrices a la entrada es igual a  $\alpha_2$ , ángulo de la velocidad absoluta a la salida del rodete.

El ángulo de salida de los álabes directrices  $\alpha_4$  suele ser de,  $30^\circ \div 40^\circ$ .

*El número de álabes de la corona directriz  $Z_d$  no debe ser ni igual ni múltiplo del número de álabes del rodete.*

En las construcciones ordinarias,  $Z_d = 20 \div 28$ .

La forma de los álabes puede ser también un arco de círculo o una espiral logarítmica.

## **V.- TURBOCOMPRESOR AXIAL**

### **V.1.- INTRODUCCION**

Los compresores axiales más primitivos que se construyeron alrededor de 1900 por Sir Charles Parsons, eran de baja relación de compresión y alcanzaban rendimientos muy modestos, del orden del 55%, debido al desprendimiento de la capa límite en el álabe, por lo que se abandonaron en favor de los compresores centrífugos de varios escalonamientos por su más alto rendimiento, del orden del 70 al 80%.

Los primeros turbocompresores axiales de rendimiento aceptable aparecen mucho más tarde; en 1926, A. A. Griffith establece los principios básicos de su teoría del perfil aerodinámico para el diseño de compresores y turbinas, y es a partir de aquí cuando se emprende el desarrollo de los compresores axiales.

Cuando se comparan los compresores axiales con las turbinas axiales, las diferencias provienen de los propios procesos del flujo; cuando el fluido se acelera rápidamente en un conducto sufre una pérdida moderada de presión de remanso, pero cuando experimenta una rápida deceleración, que provoca un gradiente adverso de presión, se puede producir desprendimiento del flujo y, en consecuencia, grandes pérdidas.

Para limitar estas pérdidas, es necesario mantener la relación de deceleración del flujo a través de las coronas de álabes en valores bajos, circunstancia que implica el que para una relación de compresión dada, un turbocompresor axial tenga muchos más escalonamientos que una turbina axial.

Su diseño entraña una gran dificultad dada la importancia especial que el método aerodinámico y el método de diseño de los álabes con torsión tiene en estas máquinas. El ángulo de desviación,  $\alpha_1 - \alpha_2$ , de los álabes de un turbocompresor axial tiene que ser muy reducido si se quiere mantener un rendimiento elevado, siendo inferior a  $45^\circ$ , mientras que en las Turbinas de vapor o de gas es mucho mayor.



## ANÁLISIS BIDIMENSIONAL DEL ESCALONAMIENTO DE UN COMPRESOR AXIAL

Un escalonamiento de un turbocompresor axial consiste en una corona de álabes móviles o *rotor* seguida de otra de álabes fijos o *estator*. Los álabes del rotor están montados sobre un *tambor* y los del estator sobre la carcasa.

Si en este turbocompresor axial los últimos escalonamientos tienen una relación (base/extremo) alta, el problema de diseño se simplifica considerando que las condiciones del flujo no varían en las direcciones circunferencial y radial, lo que equivale a suponer que existen infinitos álabes en cada corona y que las condiciones del flujo que imperan en el diámetro medio de la misma son idénticas para cualquier otro diámetro.

Los álabes se pueden suponer rectos, (misma geometría a lo largo de su altura), y si la relación ( $r_{\text{base}}/r_{\text{exterior}}$ ) es alta, los incrementos de presión y velocidad del álabe a lo largo de su altura son pequeños por lo que la hipótesis de diseño anterior es suficientemente correcta.

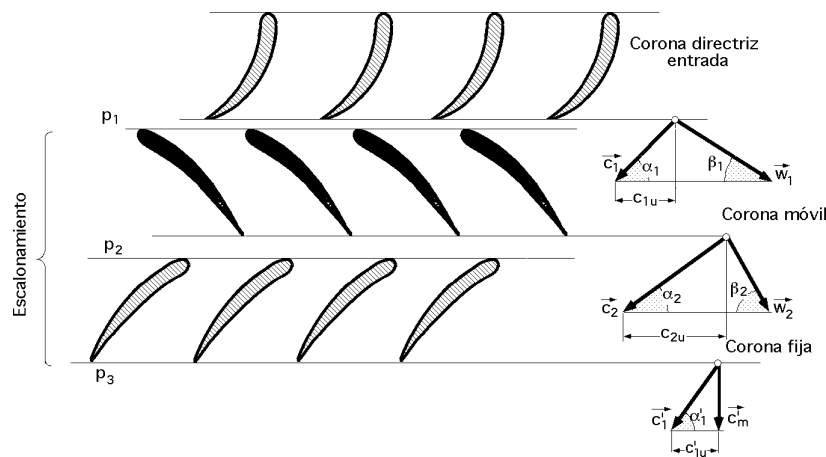


Fig V.1.-Escalonamiento de un turbocompresor axial y triángulos de velocidades

**ROTOR.-** El proceso en el rotor es un proceso adiabático en el que se transfiere trabajo al fluido. El fluido llega a los álabes del rotor con una velocidad absoluta  $c_1$ , que forma un ángulo  $\alpha_1$  con la dirección axial, y atraviesa los conductos divergentes formados por los álabes del rotor, que ceden energía mecánica al fluido aumentando su energía cinética y su presión estática.

El fluido sale del rotor con una velocidad relativa,  $w_2 < w_1$ , y una velocidad absoluta,  $c_2 > c_1$ , debido a la energía cedida por el rotor. A continuación, el fluido atraviesa los conductos divergentes que forman los álabes del estator decelerándose y aumentando consecuentemente su presión estática.

El flujo entra en el rotor sin rotación, por lo que:

$$c_{1u} = 0 \quad \alpha_1 = 90^\circ$$

mientras que la velocidad axial  $c_m$  es constante.

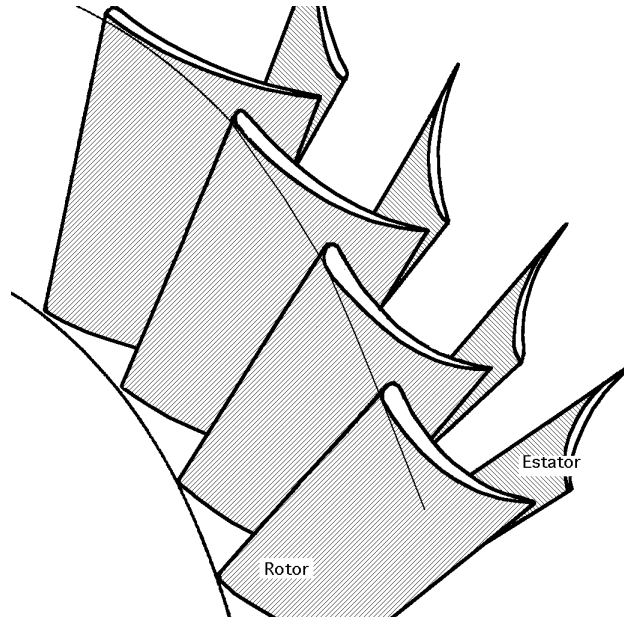


Fig V.2.- Escalonamiento de un turbocompresor axial

$$c_{2u} - c_{1u} = w_{2u} - w_{1u}$$

$$w_{2u} = -c_m \cotg \alpha_2 \quad ; \quad w_{1u} = -c_m \cotg \alpha_1$$

El trabajo de compresión en un escalonamiento de un turbocompresor axial, o trabajo periférico, es:

$$T_u = \left( i_2 + \frac{c_2^2}{2g} \right) - \left( i_1 + \frac{c_1^2}{2g} \right) = \frac{u(c_{2u} - c_{1u})}{g} = \frac{u c_m (\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2)}{g}$$

De esta ecuación se deduce que como en un turbocompresor axial la diferencia,  $\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2$  es muy pequeña, el aumento del salto entálpico por escalonamiento se tiene que conseguir mediante un aumento de la velocidad periférica  $u$  ó de  $c_m$ .

Como a un salto periférico pequeño le corresponde un incremento de presión por escalonamiento pequeño, la relación de compresión  $\epsilon$  por escalonamiento en estos turbocompresores axiales es a su vez muy pequeña, del orden de,  $1,15 \div 1,35$ , aproximadamente, y mucho menor que en el turbocompresor centrífugo.

Sin embargo ésto no es problema para que en la actualidad el turbocompresor axial predomine sobre el turbocompresor centrífugo en el campo de las grandes potencias, grandes caudales e incluso grandes relaciones de compresión, del orden de,  $\epsilon = 4$ , que se alcanzan aumentando el número de escalonamientos.

Estos escalonamientos se suceden unos a otros, ya sean de tambor o de disco, constituyendo una

máquina compacta con una reducida sección transversal, lo que constituye una gran ventaja sobre el turbocompresor centrífugo, sobre todo en la aplicación a los turborreactores de los aviones que precisan de pequeñas superficies frontales.

Los turbocompresores axiales pueden ser subsónicos y supersónicos; nosotros sólo trataremos los turbocompresores subsónicos, que son los más corrientes.

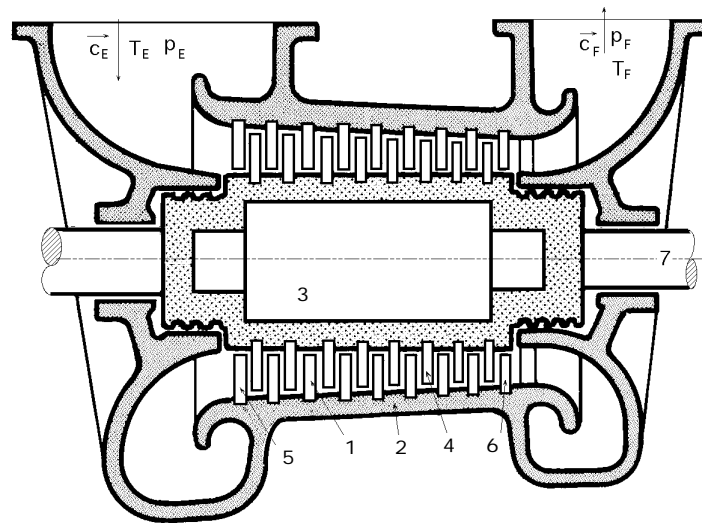


Fig V.3.-Esquema del corte longitudinal de un turbocompresor axial: 1) Corona fija; 2) Estator; 3) Tambor; 4) Corona móvil de un escalonamiento; 5) Corona directriz de entrada; 6) Corona directriz final; 7) Eje

Por lo que respecta a las pérdidas, saltos entálpicos, rendimientos, potencias, refrigeración, etc, lo visto en los turbocompresores centrífugos, es aplicable a los turbocompresores axiales.

## V.2.- INCREMENTO DE PRESION EN UN ESCALONAMIENTO DE TC AXIAL

El incremento de entalpía en un escalonamiento de compresor adiabático es:

$$i = i_3 - i_1 = \frac{u(c_{2u} - c_{1u})}{g}$$

*en el supuesto de que la energía cinética es sensiblemente la misma a la salida del escalonamiento (3) que a la entrada del escalonamiento (1),  $c_3 \cong c_1$ .*

El trabajo de compresión realizado es:

$$T_u = \frac{u c_m (\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2)}{g}$$

Como en un turbocompresor axial el incremento de presión por escalonamiento es muy reducido, la

variación de la densidad será también muy pequeña; si en primera aproximación se supone para un escalón que la densidad,  $\rho = \text{Cte}$ , (no en el turbocompresor completo), se obtiene:

$$di = du + p dv + v dp = \left| du + p dv = dQ = 0 \right| = v dp = \frac{dp}{\rho} \quad i_3 - i_1 = \frac{p_3 - p_1}{\rho}$$

por lo que el incremento de presión teórico en un escalonamiento de turbocompresor axial con  $\rho = \text{Cte}$ , y  $c_3 = c_1$  es:

$$p_3 - p_1 = \frac{u(c_{2u} - c_{1u})}{g} = \frac{\{(w_1^2 - w_2^2) - (c_2^2 - c_1^2)\}}{2g} = (p_2 - p_1) + (p_3 - p_2)$$

**ROTOR.-** En la corona móvil del escalonamiento del turbocompresor axial con  $\rho = \text{Cte}$ , el incremento de entalpía, (para un observador unido al rotor), es:

$$i_1 + \frac{w_1^2}{2g} = i_2 + \frac{w_2^2}{2g} \quad ; \quad \frac{p_2 - p_1}{\rho} = i_2 - i_1 = \frac{w_1^2 - w_2^2}{2g}$$

es decir, el aumento de entalpía en el rotor está ligado al aumento de presión estática, fenómeno que sólo es debido a un proceso de difusión del flujo relativo por ser,  $w_1 > w_2$

**ESTATOR.-** El incremento de presión teórico en la corona fija (estator) del escalonamiento de un turbocompresor axial con  $\rho = \text{Cte}$ , y  $c_3 = c_1$  es:

$$i_2 + \frac{c_2^2}{2g} = i_3 + \frac{c_3^2}{2g} \quad ; \quad i_3 - i_2 = \frac{c_2^2 - c_3^2}{2g} = \frac{c_2^2 - c_1^2}{2g}$$

por cuanto se trata de un proceso adiabático y en el mismo no se realiza ningún trabajo, es decir, la energía aportada por el rotor se emplea en aumentar la presión, la velocidad del aire,  $c_2 > c_1$ , y en vencer las distintas pérdidas.

El aumento de presión es debido a un proceso de difusión,  $c_2 > c_1$

El establecer la hipótesis,  $\rho = \text{Cte}$ , equivale a tratar al compresor axial como una bomba axial, por lo que las ecuaciones anteriores son idénticas a las que proporcionan los incrementos de presión en la bomba axial o en un ventilador.

**FACTOR DE DISMINUCIÓN DE TRABAJO EN LOS TC AXIALES.-** Las ecuaciones que se han visto hasta ahora son sólo válidas en la teoría unidimensional, es decir, para un número infinito de álabes, por lo que en el turbocompresor axial es preciso considerar un *factor de disminución de trabajo*  $\mu < 1$ , ya que el trabajo dado por la ecuación de Euler, en el caso real, no es igual al salto interno del escalonamiento debido a los efectos tridimensionales que tienen lugar en el conducto anular del turbocompre-

sor; se ha comprobado que el trabajo dado por la ecuación de Euler es superior al salto interno, por lo que para obtener este último es necesario multiplicar el resultado de la ecuación de Euler por *el factor de disminución de trabajo*  $\mu < 1$ .

El trabajo periférico o energía comunicada al fluido por el rodete,  $T_u$ , (teoría unidimensional), es:

$$T_u = \frac{u(c_{2u} - c_{1u})}{g} = \frac{u c_m (\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2)}{g}$$

que representa el aumento de entalpía del fluido en el escalonamiento, y que para un gas perfecto es,  $c_p T$ , luego

$$T_u = \frac{u c_m (\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2)}{g} = c_p T_u \quad T_u = \frac{u c_m (\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2)}{g c_p}$$

en la que  $T_u$  es el incremento real de temperatura, expresando el subíndice la validez de la ecuación sólo en la teoría unidimensional.

El factor de disminución de trabajo  $\mu$  en el turbocompresor axial es:

$$\mu = \frac{T_u}{T_u} = \frac{T_u}{T_u} < 1$$

El que el factor  $\mu$  sea menor que la unidad se debe a que la velocidad meridiana o axial  $c_m$  se ha obtenido mediante la ecuación de continuidad, suponiendo que  $c_m$  es constante de la base al extremo del álabe.

Sin embargo, en el turbocompresor axial real  $c_m$  no es constante, como se indica en la Fig V.4, que representa la variación de  $c_m$  según medidas experimentales desde la base al extremo del álabe del turbocompresor axial, por lo que el valor de  $c_m$  en la ecuación,

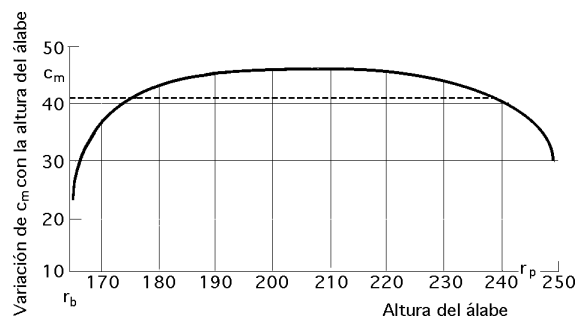


Fig V.4.-Variación de  $c_m$  de la base al extremo del álabe en un turbocompresor axial

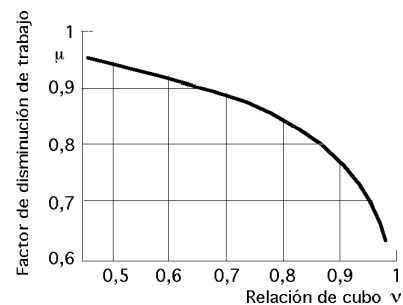


Fig V.5.-Factor de disminución de trabajo  $\mu$ , en función de la relación de cubo en un turbocompresor axial.

$$T_u = \frac{u}{g} \frac{c_m}{c_p} (\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2)$$

es excesivamente elevado, lo que implica también que lo sean los de  $c_u$  y el factor,  $\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2$ .

En los cálculos, el factor de disminución de trabajo  $\mu$  se puede suponer del orden de 0,86; depende de la relación de cubo, y para más exactitud deberá tomarse de la Fig V.5 en función de dicha relación.

### V.3.- GRADO DE REACCION

Si se sigue manteniendo la teoría unidimensional,  $\sigma = \text{Cte}$ , el grado de reacción de un turbocompresor axial se puede definir utilizando la misma ecuación que define el grado de reacción de las turbomáquinas hidráulicas, es decir:

$$\sigma = \frac{\text{Salto de presión en la corona móvil}}{\text{Salto de presión en el escalonamiento}} = \frac{P_2 - P_1}{P_3 - P_1}$$

donde los subíndices se refieren a las secciones indicadas en la Fig V.1 que corresponde a un escalonamiento con grado de reacción,  $0,5 < \sigma < 1$ .

El grado de reacción de un turbocompresor axial puede tener un valor cualquiera comprendido entre 0 y 1 e incluso tomar valores menores que 0 y mayores que 1.

Todos estos valores se pueden conseguir con una corona móvil, y una corona fija, que en el caso general se puede disponer antes o después de la corona móvil.

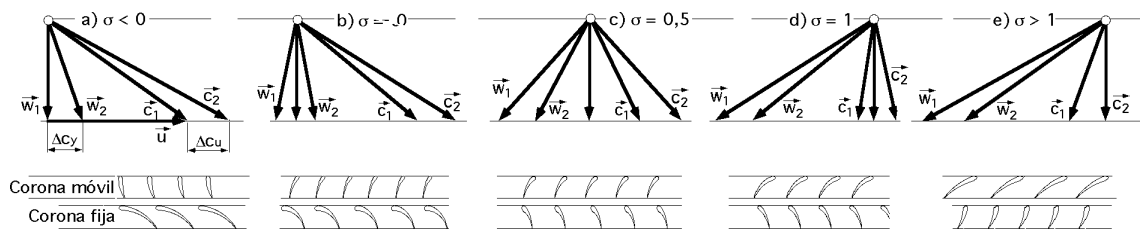


Fig V.6.- Triángulos de velocidad de diferentes escalonamientos de turbocompresores axiales, con la misma relación de presiones, pero distintos grados de reacción,  $\sigma < 0$ ,  $\sigma = 0$ ,  $\sigma = 0,5$ ,  $\sigma = 1$ , y  $\sigma > 1$ .

En la Fig V.6 se presentan cinco casos en los que la corona móvil va antes que la fija, tomando los valores indicados. Para cada uno de estos casos se han trazado los triángulos de velocidades y al pie de ellos los esquemas de la corona móvil y fija, siendo éstas la disposiciones más corrientes.

También es posible colocar la corona fija antes de la móvil.

Para establecer mejor la comparación, en los cinco casos se ha mantenido la misma velocidad periférica  $u$ , así como el mismo  $c_u$  y, por tanto, el trabajo absorbido en todos los escalonamientos de la Fig V.6,  $u \cdot c_u$ , es el mismo;  $c_{1m} = c_{2m} = c_m$ , es igual también en todos los triángulos.

El grado de reacción,  $\sigma = 0$ , correspondiente al escalonamiento puro de acción y el,  $\sigma < 0$ , se utilizan

algunas veces cuando es posible la instalación de un difusor del compresor para la transformación de energía, por ejemplo, en los exhaustores.

El grado de reacción,  $\sigma = 1$ , corresponde al escalonamiento puro de reacción.

En general, el grado de reacción más utilizado en un turbocompresor axial está comprendido entre  $0,4 \div 1$ , siendo algunas veces mayor que 1.

Dentro de esta gama se encuentran los tres tipos de escalonamientos correspondientes a los triángulos de velocidades de la Fig V.7 que constituyen una clasificación que ha sido muy empleada, en los que,  $c_3 = c_1$ :

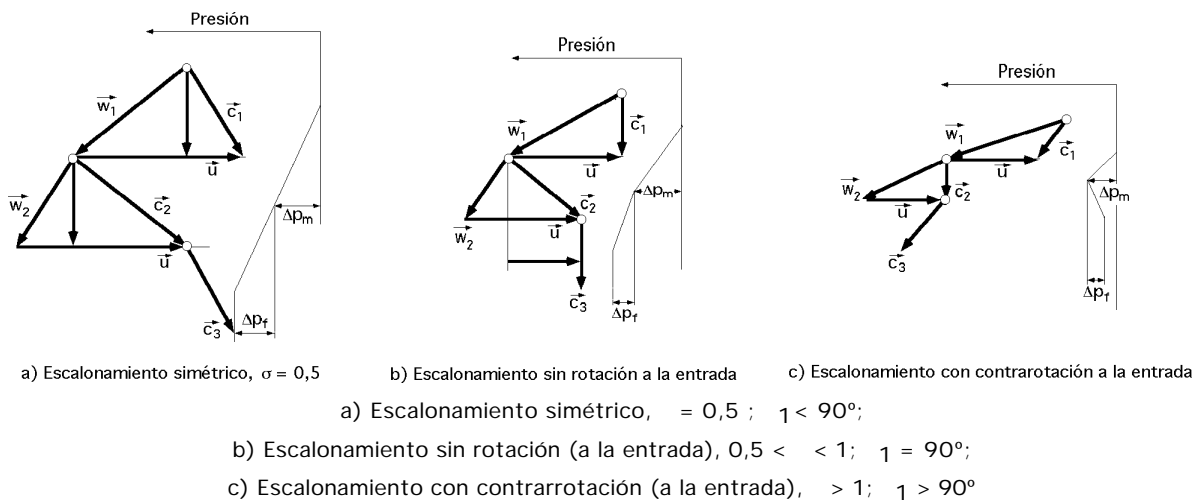


Fig V.7.- Triángulos de velocidades e incrementos de presión en la corona fija y en la corona móvil, para los tres tipos de escalonamientos más corrientes de turbocompresores axiales:

a) **Escalonamiento simétrico:**  $\sigma = 0,5$  ;  $\alpha_1 < 90^\circ$  ;  $\alpha_2 < 90^\circ$  , Fig V.7a

b) **Escalonamiento sin rotación (a la entrada):**  $0,5 < \sigma < 1$  ;  $\alpha_1 = 90^\circ$  ;  $\alpha_2 < 90^\circ$  , Fig V.7b

c) **Escalonamiento con contrarrotación (a la entrada):**  $\sigma > 1$  ;  $\alpha_1 > 90^\circ$  ;  $\alpha_2 < 90^\circ$  , Fig V.7c. Este tipo de escalonamiento se suele diseñar para la salida del rodete axial,  $\alpha_2 = 90^\circ$ .

Los turbocompresores axiales de turbina de gas de aviación se caracterizan por tener grandes velocidades periféricas, y se utiliza el turbocompresor axial de,  $\sigma = 0,5$ , que tiene la ventaja constructiva de utilizar el mismo perfil de álabe para la corona móvil y la corona fija, pudiendo realizar una compresión más uniforme.

En las **turbinas estacionarias**, (sus velocidades periféricas son más reducidas), se utiliza un turbocompresor axial de,  $\sigma = 1$ , porque para una misma velocidad periférica  $u$  se alcanza una mayor presión en el escalonamiento, y al mismo tiempo se consigue un compresor más estable.

Comparando entre sí los **tipos de escalonamiento** representados en la Fig V.6.c.d vamos a considerar las siguientes situaciones:

a) Se puede suponer que  $u = c_m$  así como el ángulo de desviación,  $\alpha_2 - \alpha_1$ . En este caso, la presión para,  $\sigma = 1$ , es mayor que para,  $\sigma = 0,5$  puesto que en este último la diferencia,  $\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2$ , es

menor que en el primero, ya que del triángulo de velocidades se deduce que:

$$\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2 = \frac{\sin(\alpha_2 - \alpha_1)}{\sin \alpha_1 \sin \alpha_2}$$

b) Se puede suponer que  $u = c_m$ , así como,  $\cotg \alpha_1 - \cotg \alpha_2$ , por lo que las presiones creadas por los escalonamientos también son iguales, mientras que,  $\alpha_2 - \alpha_1$ , será mayor en el caso de  $\alpha = 0,5$  y por tanto, las pérdidas serán también mayores, y la estabilidad de funcionamiento del compresor será menor.

Tabla V.1.- Estudio comparativo de los tres diseños básicos de turbocompresor axiales en función de

Escalonamiento	Simétrico	Sin rotación	Contrarrotación
Grado de reacción	0,5	$0,5 < \alpha < 1$	$\alpha > 1$
u y $c_m$ la misma en todos los escalonamientos	w pequeña Poco rozamiento Buen rendimiento	w intermedia	w grande
w y $c_m$ la misma en todos los escalonamientos	u grande Reducción del número de escalonamientos	u intermedia	u pequeña
u y w la misma en todos los escalonamientos	$c_m$ grande Aumento de la capacidad para un cierto trabajo	$c_m$ intermedia	$c_m$ pequeña
p	grande Reducción del número de escalonamientos	Intermedio	pequeño

#### V.4.- COEFICIENTES DE DISEÑO

**Coefficiente de presión  $\psi$ .**- El coeficiente de carga o de presión de un escalonamiento, referido al extremo del álabe, expresa la capacidad de trabajo  $T_u$  por unidad de masa desarrollado por el escalonamiento, se define como:

$$\psi = \frac{T_u}{\frac{u^2}{g}}$$

siendo  $T_u$  el salto energético isentálpico en el escalonamiento; el coeficiente así definido varía de la base al extremo, a lo largo de la longitud radial del álabe, por lo que viene referido en cada caso a la sección de que se trate.

En los turbocompresores de varios escalonamientos los valores de  $\psi$  en la base y en la mitad del álabe son:

$$\psi_{\text{base}} < 1 \quad ; \quad \psi_{\text{mitad del álabe}} < 0,7$$



El Teorema de Euler aplicado a las Turbomáquinas proporciona:

$$T_u = \frac{u}{g} (c_{1u} - c_{2u}) = \frac{u}{g} (c_1 \cos \alpha_1 - c_2 \cos \alpha_2) = \left| \frac{c_{1m}}{\tan \alpha_1} = c_1 \cos \alpha_1 \right| =$$

$$= \frac{u}{g} c_{1m} (\cot \alpha_1 - \cot \alpha_2)$$

$$= \frac{g T_u}{u^2} = \frac{c_{1m}}{u} (\cot \alpha_1 - \cot \alpha_2)$$

**Coefficiente de caudal o de flujo  $\Phi_a$ .** Está relacionado con el tamaño de la máquina para un gasto másico  $G$  dado, y se define por la expresión:

$$\Phi_a = \frac{c_m}{u}$$

En el diseño de los turbocompresores axiales de varios escalonamientos, se recomienda mantener:

$$\Phi_a = 0,45 \sqrt{\dots}$$

Los valores usuales de  $\Phi_a$  referidos no al diámetro exterior, sino al diámetro medio, suelen estar comprendidos entre,  $0,5 \div 0,8$ .

**Relación de cubo  $\psi$ .** Se define como la relación entre el radio de la base y el radio exterior del álabe:

$$\psi = \frac{r_{\text{base}}}{r_{\text{exterior del álabe}}}$$

El coeficiente  $\psi$  se escoge tanto mayor, cuanto mayor sea el coeficiente de presión adoptado; la experiencia demuestra que el valor óptimo oscila entre un mínimo y un máximo en la forma,

$$\frac{0,9}{1,4 - 0,9} < \psi < (0,8 \div 0,85) \quad 0,5 < \psi < 0,85$$

**Número específico adimensional de revoluciones  $\theta$ .** El número específico adimensional en los turbocompresores axiales se define en la forma:

$$\theta = \frac{\sqrt{(1 - \psi^2)} \Phi_a}{3/4}$$

**Nº de Mach,  $M$ .** Sabemos que para un escalonamiento, se tiene,  $T_u = \frac{u^2}{g}$

Aumentar la relación de compresión de un escalonamiento equivale a aumentar  $T_u$  para lo cual, una vez escogido un valor de  $\beta$ , la velocidad periférica  $u$  aumentará, lo que implica, para valores constantes de  $c_m$  y  $c_u$  a la entrada del rodete un aumento creciente de  $w_1$ , que al acercarse a la velocidad del sonido  $c_s$  aumenta el número Mach:

$$M = \frac{w_1}{c_s}$$

hasta llegar al valor crítico, que viene a estar comprendido entre 0,65 y 0,85, pasando de régimen subsónico a transónico.

En los álabes de gran espesor y gran curvatura el número crítico es aún menor, y disminuye al aumentar el ángulo de ataque, dependiendo finalmente del ángulo de posición del perfil en el enrejado.

Si el régimen pasa de supersónico a subsónico, en el compresor se crean ondas de choque, con desprendimientos locales de la capa límite, aumento de las pérdidas y disminución del rendimiento. Para que se produzcan estos fenómenos basta con que en algún punto del perfil, que se encuentra de ordinario en la superficie convexa, se llegue a la velocidad del sonido; allí la velocidad local es muy superior a la velocidad media de la corriente.

Como el n° de Mach crítico se determina a la velocidad media, esto explica que los fenómenos supersónicos ocurran antes de que la velocidad media de la corriente alcance la velocidad del sonido; en esta situación aumenta la resistencia al arrastre, y disminuye simultáneamente el empuje ascensional, lo que equivale a un descenso rápido del rendimiento del turbocompresor en el enrejado de álabes.

Para un mismo enrejado de álabes, en el que se mantiene la semejanza de los triángulos de velocidades, un aumento de  $u$  implica un aumento de  $w_1$  y  $c_m$ , por lo que la limitación de estas últimas velocidades implica la limitación de la velocidad periférica  $u$ .

En los turbocompresores de varios escalonamientos, aún manteniendo  $M > M_{\text{crít}}$  se puede lograr un aumento del salto entálpico por escalonamiento, con la consiguiente reducción del número de los mismos, aprovechando el hecho de que la temperatura del aire aumenta con la compresión, y por lo tanto, la velocidad del sonido  $c_s$ , siendo su valor del orden de,  $c_s = 20 \sqrt{T}$

## V.5.- FORMAS BÁSICAS DEL PERFIL MERIDIONAL

El diseño de la carcasa y del tambor, para que siempre se logre una disminución de la altura del álabe en el sentido del flujo, que tenga en cuenta la disminución del volumen específico con la compresión, se puede hacer de seis formas distintas, que se representan en la Fig V.8.

***Diámetro exterior  $d_p$  constante***, Fig V.8a.- La disminución creciente de la altura del álabe se consigue aquí con el aumento del diámetro  $d_b$  en la base, en el sentido de la compresión.

Con este tipo de diseño se alcanzan grandes valores del trabajo de compresión por escalonamiento, del orden de, 30 ÷ 40 kJ/Kg, reduciéndose el número de escalonamientos.

Las desventajas de este diseño son:

- a) Si el gasto es pequeño y la relación de compresión total es grande, los álabes de las últimas coronas móviles son muy cortos, lo que influye desfavorablemente en el rendimiento.
- b) Esta construcción es tecnológicamente complicada.

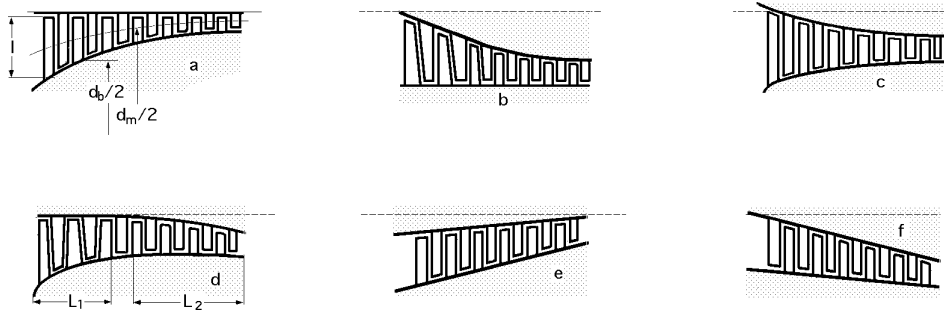


Fig V.8.-Formas básicas del corte meridional de un turbocompresor axial

**Diámetro  $d_b$  constante, Fig V.8-b.-** En este diseño el diámetro medio del álabe  $d_m$  es variable. El trabajo por escalonamiento es menor que en el caso anterior, pero desaparecen las dos desventajas enunciadas.

**Diámetro  $d_m$  constante, Fig V.8c**

**El diámetro  $d_m$  aumenta al principio y luego disminuye, Fig V.8d.-** En el intervalo  $L_1$ , el diámetro  $d_m$  aumenta, para disminuir luego en el intervalo  $L_2$ .

**El diámetro  $d_m$  aumenta en el sentido del flujo, Fig V.8e.-** Con esta disposición se consigue disminuir el número de escalonamientos, para caudal volumétrico pequeño y grado de compresión elevado.

**El diámetro  $d_m$  disminuye en el sentido del flujo, Fig V.8f.-** Con este diseño se consiguen elevados rendimientos, si los caudales volumétricos son pequeños y las relaciones de compresión elevadas.

La elección de uno u otro tipo de diseño dependerá también del grado de reacción, que puede variar de un escalonamiento a otro, y de la aplicación a que se destine el compresor.

## V.6.- NUMERO DE ESCALONAMIENTOS

Al igual que en los turbocompresores radiales se puede hacer una estimación del número de escalonamientos a base de los datos iniciales conocidos Fig V.20, que reproducimos, calculando el número específico adimensional de revoluciones del turbocompresor completo.

Para determinar se calcula primero  $n_q$  para la unidad completa

$$n_q = 5,543 \cdot n \frac{\sqrt{Q}}{T_u^{3/4}}$$

y posteriormente con ayuda de la Tabla V.2, el valor de que proceda.

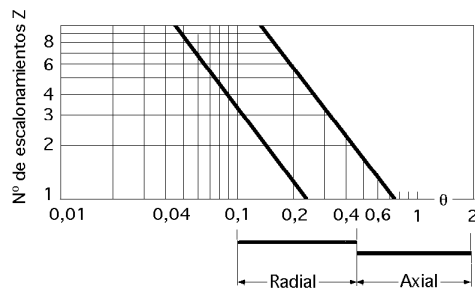


Fig V.20.- Estimación del número de escalonamientos Z de un turbocompresor

Tabla V.2.- Cálculo de los valores de  $n_q$  a partir del  $n_q$

	$n_q$ $\text{rpm} \frac{\sqrt{\text{m}^3/\text{seg}}}{\text{m}^{3/4}}$	$n_s$ $\text{rpm} \frac{\sqrt{\text{CV}}}{\text{m}^{5/4}}$	$n_0$ Adimensional	Adimensional
$n_q$	1	$\frac{0,274}{\sqrt{\text{total}}}$	333	$158,13 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$
$n_s$	$3,65 \sqrt{\text{total}}$	1	$1246 \sqrt{\text{total}}$	$577 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}} \sqrt{\text{total}}$
$n_0$	0,003	$\frac{0,000822}{\sqrt{\text{total}}}$	1	$0,4744 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$
	$0,006324 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$	$0,001733 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$	$2,108 \sqrt{\frac{\text{total}}{\text{estática}}}$	1

El caudal medio es,  $Q = \frac{Q_1 + Q_2}{2}$ , siendo  $Q_1$  un dato inicial de cálculo en el diseño del turbocompresor de forma que:

$$Q_2 = Q_1 \frac{\frac{P_2}{P_1}}{1 + \frac{(\frac{P_2}{P_1})^{(\gamma-1)/\gamma} - 1}{\gamma}}$$

en la que  $\frac{P_2}{P_1}$  es la relación de compresión y el rendimiento interno  $\eta_i$  hay que estimarlo, alcanzándose rendimientos internos en cada escalonamiento del orden de,  $0,9 \div 0,92$ , siendo el rendimiento interno de todo el compresor del orden de,  $0,86 \div 0,90$ .

El salto energético total en la máquina  $T_u$  es:

$$T_u = \frac{R}{\gamma - 1} T_E \left\{ \left( \frac{P_F}{P_E} \right)^{(\gamma-1)/\gamma} - 1 \right\}$$

## V.7.- DIMENSIONES PRINCIPALES DE UN TC AXIAL DE DIAMETRO EXTERIOR CONSTANTE

Se han hecho numerosos estudios teóricos y experimentales, basándose en la teoría de la semejanza, que se recogen en gráficos como los que se representan en las Fig V.9 y 10, (Eckert), y que permiten estimar rápidamente las dimensiones principales de un turbocompresor axial de diámetro exterior constante, que sólo es aplicable al diseño (a) de la Fig V.8.

Por lo que se refiere a los tres diseños fundamentales estudiados anteriormente Fig V.7, los gráficos de las Fig V.9 y 10 sólo son aplicables al diseño sin rotación,  $\beta_1 = 90^\circ$ , de la Fig V.7b, y en ninguna manera al diseño con contrarrotación de la Fig V.7c,  $\beta_1 > 90^\circ$ .

Si la rotación es positiva,  $\beta_1 < 90^\circ$ , como en la Fig V.7a, los gráficos sí se pueden aplicar.

Dado que el campo de grados de reacción,  $0 < \beta < 1$ , es el más corriente en los turbocompresores axiales, y como en esa gama se pueden aplicar estos gráficos, queda patente la gran utilidad de los mismos para un cálculo previo.

En el gráfico representado en la Fig V.9 se encuentran los valores óptimos para el coeficiente de presión  $\psi$ , el coeficiente de caudal  $\Phi_a$ , la relación de cubo  $\psi$  y el rendimiento interno óptimo  $\eta_i$  de un escalonamiento, en función del número específico adimensional de revoluciones del turbocompresor axial referido a un escalonamiento.

Para determinar el valor de  $\eta_i$  de cada escalonamiento, hay que calcular el salto adiabático isentrópico medio del escalonamiento en la forma:

$$\eta_i = \frac{1,03 T_u}{Z}$$

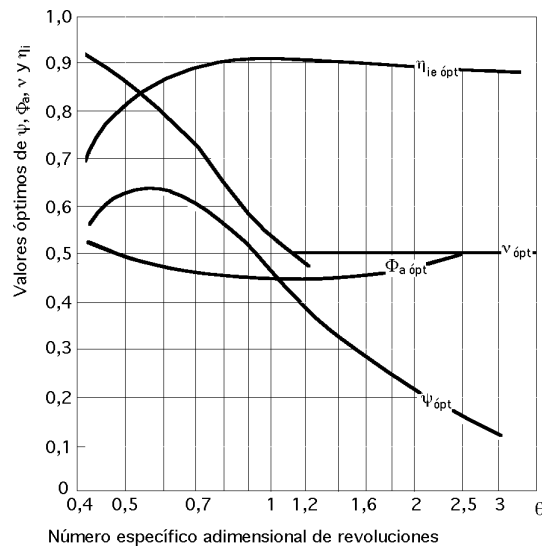


Fig V.9.- Valores óptimos de  $\psi$ ,  $\Phi_a$  y  $\eta_i$  de un escalonamiento de turbocompresor axial, en función del número específico adimensional de revoluciones  $\theta$ , sin rotación a la entrada,  $\beta_1 = 90^\circ$

en la que el valor 1,03 es, aproximadamente, el *factor de recalentamiento del fluido*.

*El número específico adimensional de revoluciones del turbocompresor axial de cada escalonamiento  $\theta$ , disminuye desde el primero hasta el último escalonamiento, aumentando al mismo tiempo la relación de cubo y el coeficiente de presión.*

Si se conoce el número específico adimensional de revoluciones  $\theta_1$  para el primer escalonamiento, se obtienen de la Fig V.9 los valores de  $\psi_1$ ,  $\alpha_1$ ,  $\beta_1$ ,  $\gamma_1$ .

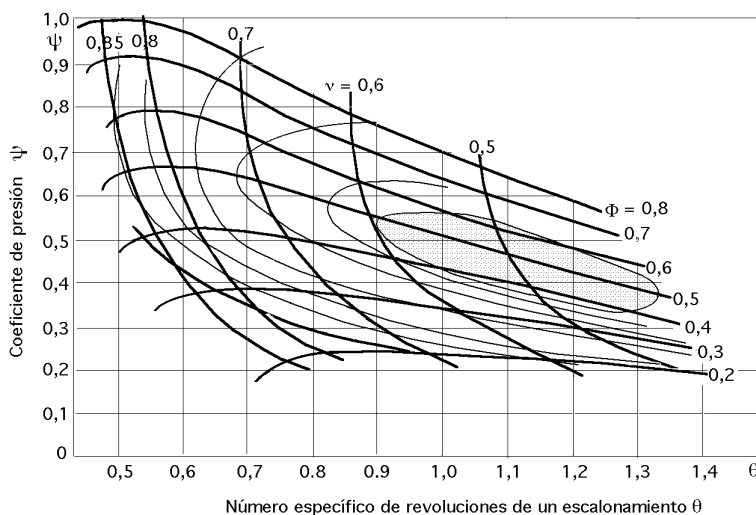


Fig V.10.-Diagrama de Eckert para la obtención de las dimensiones principales de un turbocompresor axial de varios escalonamientos

En los turbocompresores de varios escalonamientos no siempre es posible optimizar todos los escalonamientos, por lo que habrá algunos que no alcanzarán la condición de rendimiento óptimo. En esta situación se utilizará el gráfico de la Fig V.10, que permite estimar el rendimiento a alcanzar en cada caso.

Este gráfico no es válido para el diseño con contrarrotación.

Para calcular el diámetro periférico de los álabes  $d_e$  se puede utilizar la fórmula:

$$d_e = \sqrt{\frac{4 Q_1}{(1 - \alpha_1)^2 u_e}}$$

donde.

$u_e$  es la velocidad periférica en el extremo del álabe a la entrada del escalonamiento que coincide con la velocidad  $u_e$  correspondiente al diámetro exterior

$Q_1$  es el caudal volumétrico del primer escalonamiento

$\Phi_{a1}$  es el coeficiente de caudal del primer escalonamiento.

Si el número de revoluciones  $n$  es un dato inicial, el diámetro  $d_e$  es:

$$d_e = \frac{u_e}{n}$$

y la longitud axial del álabe,  $b = (0,25 \div 0,35) d_e$ , para,  $d_e = 300 \div 600$  mm

Para diámetros  $d_e$  mayores, los valores son en general más pequeños y para diámetros menores más grandes.

## V.8.- PROCEDIMIENTO DE CALCULO DEL TC AXIAL

En el diseño de un turbocompresor axial es importante tener en cuenta las siguientes consideraciones:

*a) Rendimiento óptimo en el punto de diseño (objetivo muy frecuente en todo diseño).*

*b) Mayor economía en la construcción, aún sacrificando algo el rendimiento.*

*c) Seguridad de funcionamiento y resistencia.-* Si el salto isentálpico total que se alcanza en un escalonamiento del turbocompresor axial oscila, por ejemplo, entre 8 y 15 kJ/Kg, y se busca una máquina totalmente exenta de vibraciones y bombeo, se escogerán dentro de la gama indicada los valores más bajos; para los turbocompresores móviles se escogerán los valores intermedios y los más elevados para los turborreactores de los aviones.

*d) El número de revoluciones* es con frecuencia el factor decisivo en el diseño; de manera que si el número de revoluciones viene prescrito por la máquina conducida, el diseño puede ser totalmente distinto que si éste pudiese ser elegido arbitrariamente en el proyecto.

*e) Realización de un diseño adiabático o diseño refrigerado.*

**DISEÑO REFRIGERADO.-** Con los datos iniciales del proyecto y con el diagrama (i-s) se tiene:

- Presión y temperatura del gas a la entrada del turbocompresor,  $p_E, T_E$

- Relación total de compresión,  $p_F/p_E$

- Salto isentálpico total o salto energético en la máquina

- Presión y temperatura real del gas al final de la compresión,  $p_F, T_F$ , calculada esta última mediante la estimación de un rendimiento interno medio del escalonamiento  $\eta_{ie}$  y del factor de recalentamiento.

- El gasto másico  $G$  constante en toda la máquina o el caudal volumétrico a la entrada, estando ambos relacionados por la ecuación,

$$Q_E = G v_E = G \frac{R T_E}{p_E}$$

- Selección del número de revoluciones “ $n$ ” (si no es dato del proyecto).

- Cálculo del número de escalonamientos  $Z$ .

- Decidir entre diseño con torbellino libre en el que el grado de reacción es variable, mínimo en la base del álabe y creciente con la altura del mismo, siendo  $c_m = Cte$ , y circulación  $\Gamma = 2\pi c_u r = Cte$ , o con grado de reacción constante,  $\sigma = Cte$ , en todo él.

- Selección del perfil del álabe en la base, que tenga un coeficiente de empuje ascensional elevado, un coeficiente de arrastre bajo y que sea estable en una amplia gama de ángulos de ataque. Con frecuencia se selecciona primero un perfil base simétrico, a continuación se escoge una línea media y una distribución de espesores.

- Selección de los coeficientes de presión  $\psi$ , de caudal  $\Phi_a$ , y de empuje ascensional  $C_a$  desde la entrada a la salida de la máquina.

- Determinación del diámetro medio del primer escalonamiento y de la longitud radial  $a$  del álabe a la entrada del mismo, si no se tiene en cuenta el espesor de los álabes, por medio de las ecuaciones:

$$u_{e1} = \frac{d_{e1} n}{60} \quad ; \quad d_{m1} a_1 c_{1m} = G v_E$$

siendo  $v_E$  el volumen específico del aire a la entrada.

En este esquema se prescinde de la refrigeración, que se podrá hacer después de cada cuerpo del turbocompresor, o incluso después de cada escalonamiento en los turbocompresores más eficientes, y consideramos cada cuerpo, o respectivamente cada escalonamiento, idealmente adiabático.

**Valores usuales de la velocidad axial  $c_m$  son:**

Compresores estacionarios,  $80 \div 120$ , m/seg

Compresores móviles,  $140 \div 200$ , m/seg

La longitud radial de los álabes no debe ser menor de  $35 \div 40$ , mm.

Los valores de  $d_{m1}$  y altura del álabe  $a_1$  están relacionados entre sí y con la relación de cubo por la ecuación:

$$= \frac{d_{b1}}{d_{e1}} = \frac{d_{m1} - b_1}{d_{m1} + b_1} = 0,5 \div 0,85$$

en la que se escoge, por ejemplo 0,5 en el primer escalonamiento y 0,85 en el último.

- Determinación del diámetro medio del último escalonamiento, utilizando el coeficiente de caudal  $\Phi_{a(\text{último})}$  y  $v_F$ .

- Selección de la forma del corte meridional.

- **Construcción de los triángulos de velocidades**, tanto a la entrada como a la salida, al menos en la base, álabe medio, y extremo del álabe (aunque conviene hacerlo en más secciones del álabe). A continuación se comprueba el ángulo de desviación,  $\alpha - \beta$ , que ha de tener un valor conveniente. Es muy



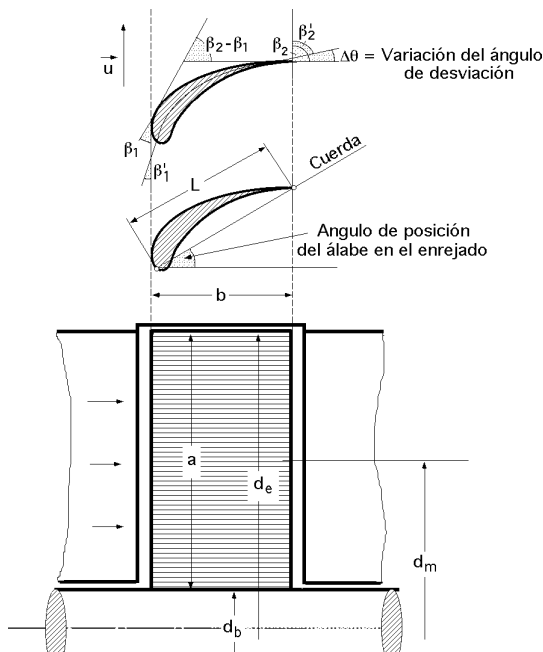


Fig V.12.- Corte meridional de una corona móvil de turbocompresor axial y desarrollo cilíndrico

difícil que los ángulos de la corriente a la entrada y salida  $\beta_1$  y  $\beta_2$  coincidan con los ángulos que forman las tangentes a la línea media del álabe, por lo que, en general, aun en el punto de diseño, el desvío de la corriente no coincidirá con el desvío que marca la línea media del perfil, como se observa en la Fig V.12.

- **Determinación del paso relativo,  $t/L$ , en todas las secciones**, que suele oscilar entre,  $0,9 \div 1$ , pudiéndose extender la gama por un lado y por otro de,  $0,5 \div 1,5$ . El número de álabes  $Z$  viene relacionado con el paso  $t$  por la ecuación:

$$t = \frac{d_m}{Z}$$

- **Determinación de la cuerda del perfil  $L_m$  en el diámetro medio.**

- **Diseño del álabe de la base al extremo**, teniendo en cuenta la ecuación:

$$C_a L \sqrt{\left(u - \frac{C_u}{2}\right)^2 + C_m^2} = Cte$$

- **Comprobación del número de Mach en cada sección del álabe**

- **Determinación del rendimiento del escalonamiento, del estado del gas y de la longitud del álabe a la salida del escalonamiento.**

A continuación se repite el proceso de cálculo para los restantes escalonamientos y finalmente se determina el rendimiento interno del turbocompresor.

## VI.- VENTILADORES

Los ventiladores son máquinas destinadas a producir un incremento de presión total  $p_{total}$  pequeño; convencionalmente se fija el límite de  $p_{total}$  para ventiladores en 1 m.c.a., o una relación de compresión,  $\epsilon_c = 1,1$ .

Si el incremento de presión no excede el valor indicado, la variación del volumen específico del gas a través de la máquina se puede despreciar en el cálculo de la misma, por lo que el ventilador se comporta como una turbomáquina hidráulica. En la actualidad, en el diseño se tiene en cuenta la compresibilidad para incrementos de presión mucho menores, hasta 0,3 m.c.a., por lo que los ventiladores, hasta dicho incremento de presión, se pueden diseñar y considerar como una turbomáquina hidráulica.

Los soplantes o turbosoplantes son máquinas destinadas a comprimir gases en donde la relación de compresión está comprendida en el intervalo,  $1,1 < \epsilon_c < 3$ ; no tienen refrigeración incorporada y en general son de un sólo escalonamiento.

En los recuperadores de los altos hornos, por ejemplo, la soplante tiene que impulsar aire a una presión equivalente a la resistencia de la conducción, más la resistencia de las toberas de inyección al interior del horno, con una relación de compresión del orden de  $\epsilon_c = 3$ , utilizándose en estas circunstancias soplantes de varios escalonamientos, en los que el aire no se refrigera, ya que posteriormente hay que precalentarlo.

Una clasificación orientativa de las turbosoplantes es,

*soplantes de BP.....,  $\epsilon_c = 1,1$  a  $1,5$*

*soplantes de MP.....,  $\epsilon_c = 1,5$  a  $2,5$*

*soplantes de AP.....,  $\epsilon_c = 2,5$  a  $4$ .*

El número de revoluciones de las turbosoplantes varía de 3.000 a 21.000 rpm.

El ventilador es una bomba rotodinámica de gas que sirve para transportar gases, absorbiendo

energía mecánica en el eje y devolviéndola al gas; se distingue del turbocompresor en que las variaciones de presión en el interior del ventilador son tan pequeñas, que el gas se puede considerar prácticamente incompresible.

De todo ésto se deduce que las fórmulas relativas al diseño y funcionamiento de las bombas centrífugas son de aplicación a los ventiladores, excepto aquellas que por su naturaleza sean propias de las bombas.

## **VI.1.- CLASIFICACION**

Los ventiladores que se emplean comúnmente se pueden dividir en tres tipos generales, de hélice, axiales y centrífugos. Los ventiladores se pueden disponer con variedad de posiciones de descarga y con rotación del impulsor, ya sea en el sentido de las agujas del reloj o viceversa. Salvo raras excepciones, se pueden proporcionar para acoplamiento directo o para bandas V.

**VENTILADOR DE HELICE.-** Este ventilador consiste en una hélice dentro de un anillo o marco de montaje. La dirección de la corriente de aire es paralela a la flecha del ventilador. Se emplea para trasladar aire de un lugar a otro, o hacia el ambiente exterior, o para introducir aire fresco.

Puede manejar grandes volúmenes de aire a una presión estática baja, raramente a presiones estáticas mayores de 25 mm de c.a. Se fabrica en muchos estilos y tipos para trabajos específicos.

Los ventiladores de extracción (extractores) de uso normal, pueden tener desde 2 hasta 16 aspas, dependiendo ello del funcionamiento particular del ventilador.

Generalmente las unidades de poco número de aspas se usan en ventiladores de baja presión y los que cuentan con un número mayor de aspas se emplean en aquellas aplicaciones que requieren presión.

El ancho de las aspas, su ángulo, su velocidad axial y número de etapas, son factores todos que intervienen en el diseño y la capacidad.

**VENTILADOR AXIAL.-** El ventilador axial es de diseño aerodinámico; los coeficientes de presión oscilan entre,  $0,05 \div 0,6$ , pudiendo llegar en algunos diseños hasta 1. Este tipo de ventilador consiste esencialmente en una hélice encerrada en una envolvente cilíndrica.

La adición de álabes-guía, detrás del rotor, convierten al ventilador tubo-axial en un ventilador axial con aletas guía.

Puede funcionar en un amplio rango de volúmenes de aire, a presiones estáticas que van de bajas a medias y es capaz de desarrollar mayores presiones estáticas que el ventilador tubo-axial y ser más eficiente; los álabes-guía, en la succión o en la descarga, o en ambas partes, se han añadido para enderezar el flujo del aire fuera de la unidad.

Aprovechando la conversión del componente rotativo de la corriente de aire, este ventilador puede alcanzar una presión estática más alta que el de tipo de hélice de aspas rectas, a la misma velocidad axial, y hacerlo más eficientemente.

La facilidad de montaje y el flujo del aire en línea recta los hace ideales para muchas aplicaciones; por encima de 75 a 100 mm. de presión estática, los ventiladores axiales se usan pocas veces para servicios de ventilación.

**VENTILADOR CENTRIFUGO.-** El ventilador centrífugo consiste en un rotor encerrado en una envolvente de forma espiral; el aire, que entra a través del ojo del rotor paralelo a la flecha del ventilador, es succionado por el rotor y arrojado contra la envolvente se descarga por la salida en ángulo recto a la flecha; puede ser de entrada sencilla o de entrada doble.

En un ventilador de entrada doble, el aire entra por ambos lados de la envolvente succionado por un rotor doble o por dos rotores sencillos montados lado a lado. Los rotores se fabrican en una gran variedad de diseños, pudiéndose clasificar, en general, en aquellos cuyas aspas son radiales, o inclinadas hacia adelante, o inclinadas hacia atrás del sentido de la rotación.

Los rotores pueden tener los tres tipos de álabes que se representan en la Fig VI.1, y cuyas particularidades son las siguientes,

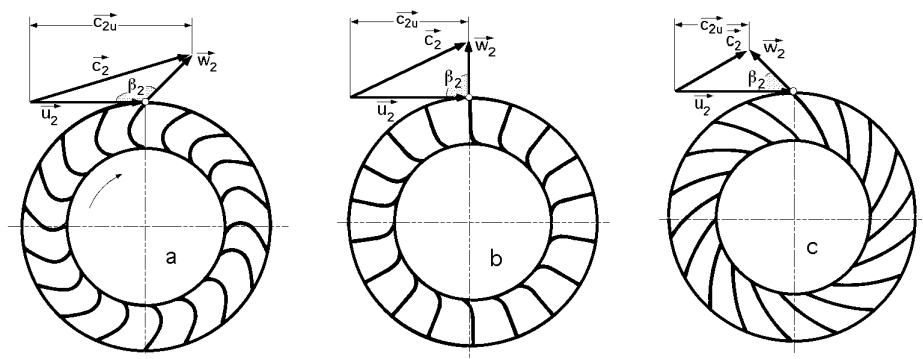


Fig VI.1.- Rodetes y triángulos de salida de los ventiladores centrífugos  
a) Con álabes curvados hacia adelante; b) Con álabes de salida radial; c) Con álabes curvados hacia atrás.

**a) Alabes curvados hacia adelante,  $\beta_2 > 90^\circ$ .**- Este tipo es poco frecuente en las bombas centrífugas; en los ventiladores se emplea a causa del bajo nivel de ruido que presentan.

Otras características son,

- Gran número de álabes de  $48 \div 60$
- Para una velocidad determinada caudal superior y dimensiones menores que las de cualquier otro tipo de ventilador
- Rendimiento bajo, máximo del orden de  $65 \div 75\%$  por lo que en la actualidad este tipo de ventilador centrífugo tiende a ser reemplazado por los modernos ventiladores axiales.

**b) Alabes de salida radial,  $\beta_2 = 90^\circ$ .**- Tienen menor número de álabes que los anteriores; se emplean para impulsar aire o gases sucios a elevada temperatura, gracias a la facilidad conque son eliminados los depósitos sólidos por la fuerza centrífuga.

**c) Alabes curvados hacia atrás,  $\beta_2 < 90^\circ$ .**- Es el tipo normal de ángulo de salida en las bombas centrífugas. Tienen mejor rendimiento que los anteriores, ya que si los antiguos álabes de chapa se reemplazan por los más modernos de perfil aerodinámico, se llega a alcanzar un rendimiento del orden del 90%. Su presión y gasto másico son inferiores para una misma velocidad de rotación y número de álabes que en el primer tipo.

El nivel de ruido es bajo.

La Fig VI.2 muestra las formas más corrientes de la admisión de los ventiladores.

- La construcción (a) es la más sencilla pero la de peor rendimiento.

- La construcción (c) con una forma abocinada más aerodinámica permite conseguir una entrada de la corriente en el rodete más uniforme, reduciéndose el choque a un mínimo. A veces se añade a la entrada, antes de la boca del ventilador, una caja como se muestra en la Fig VI.3 o conducto de diferentes tipos, según lo requiera la instalación.

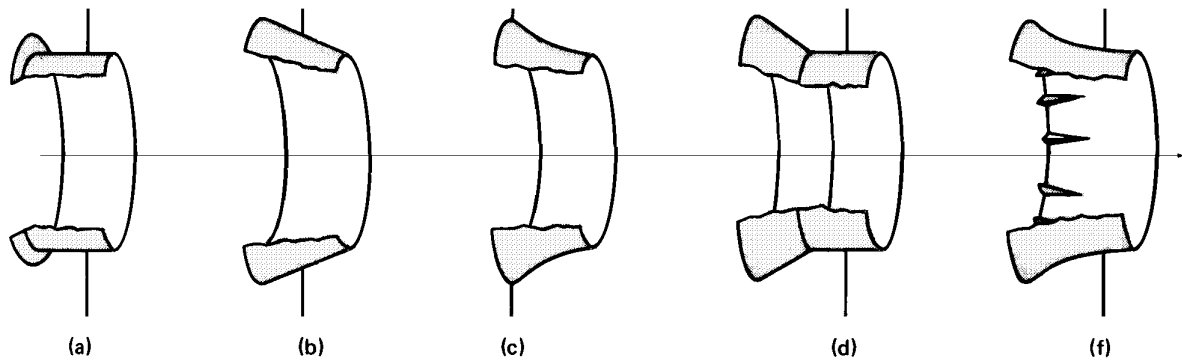


Fig VI.2.- Formas de la admisión de los ventiladores,  
a) Cilíndrica; b) Cónica; c) Abocinada; d) Compuesta; e) Guiada con álabes directores

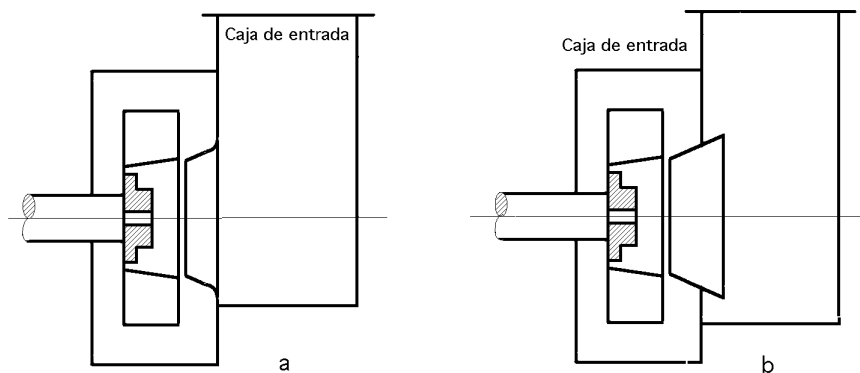


Fig VI.3.- Disposición de la caja de entrada o cámara de admisión de un ventilador,  
a) Correcta; b) Incorrecta

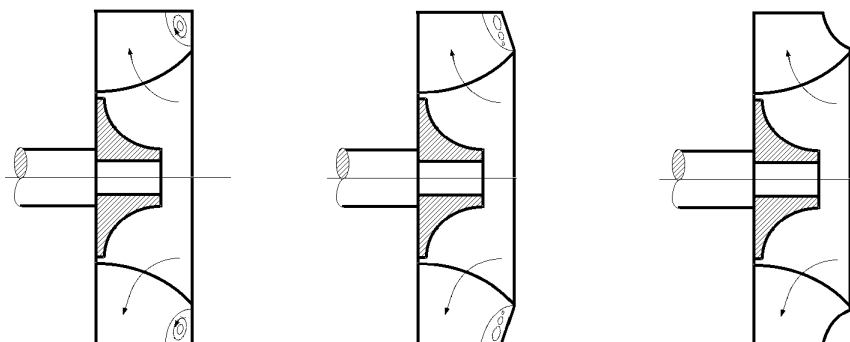


Fig VI.4.- Formas diversas del anillo de fijación de los álabes, a) Plano; b) Cónico; c) Aerodinámico  
(En las formas (a) y (b) el desprendimiento de la corriente ocurre fácilmente).

**La forma del anillo de fijación de los álabes** puede influir en el rendimiento, como muestra la Fig VI.4. Sólo la forma (c) evita el desprendimiento de la corriente a la entrada, aunque las otras dos

formas son de construcción más sencilla y económica.

La *lengua* de la caja espiral puede ser larga, corta o no existir, como se indica en el esquema de la Fig VI.5. Una lengua excesivamente corta es causa del aumento del ruido en los ventiladores, mientras que una lengua excesivamente larga provoca una disminución del rendimiento. Los ventiladores de alta presión son en esto más sensibles a la variación del rendimiento.

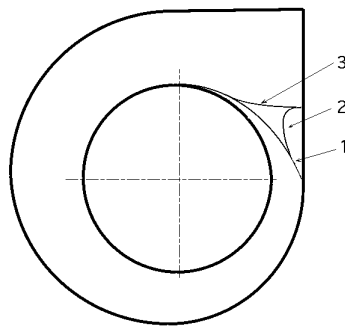


Fig VI.5.- Cámara espiral, 1 Sin lengua;  
2 Con lengua poco pronunciada;  
3 Con lengua pronunciada.

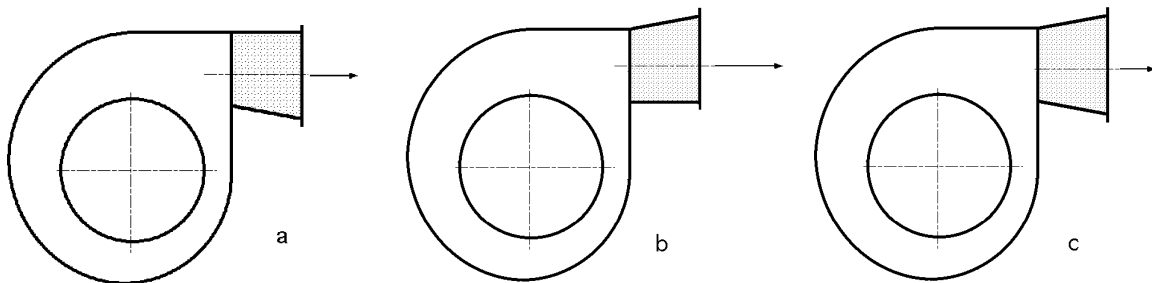


Fig VI.6.- Colocación del difusor a la salida del ventilador, a) Correcta; b) Incorrecta; c) Difusor simétrico.

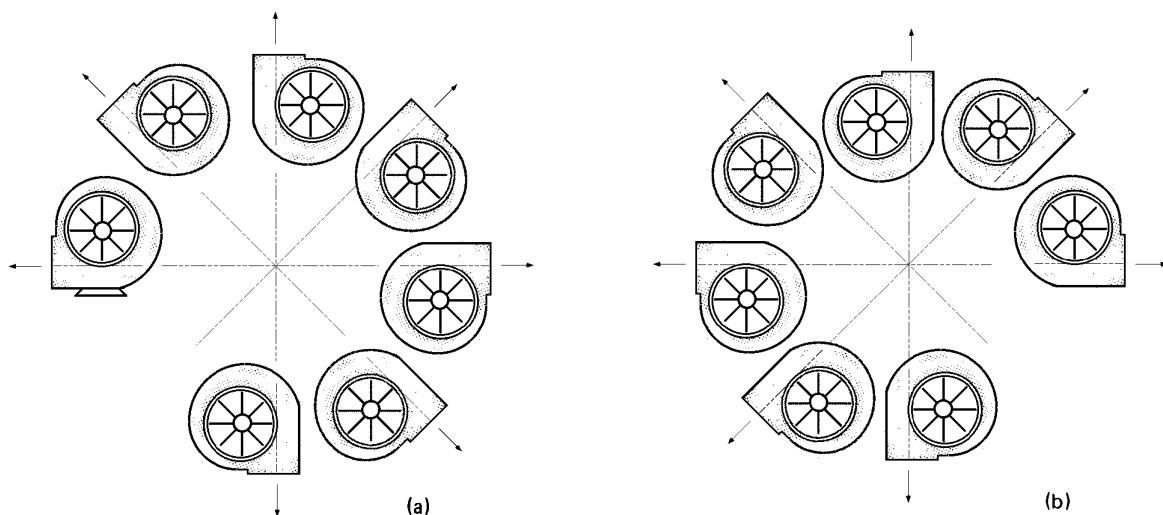


Fig VI.7.- Realizaciones diversas de la boca de salida del ventilador, a) A derechas; b) A izquierdas.

En la Fig VI.6 se presentan tres formas corrientes de la realización del difusor y en la Fig VI.7 las diferentes posiciones que puede tomar la salida del ventilador.

## VI.2.- FORMULACION

Como el fluido es un gas, la variación de presión es  $p = \rho g H$ ; la razón que justifica esta práctica es que la altura piezométrica  $H$  tiene sentido en los líquidos pero no en los gases; en efecto, al conectar un tubo piezométrico a un conducto de líquido éste se eleva hasta una altura  $H$  que depende de la presión, de la densidad del líquido y de la fuerza de la gravedad y que define la superficie libre del líquido o plano piezométrico; el gas, por el contrario, se escaparía por el tubo a la atmósfera y la presión iría disminuyendo en el interior del tubo piezométrico; la altura dinámica en un líquido se transforma en altura piezométrica medible (tubo de Pitot) pero en los gases no.

**Error cometido al despreciar la compresibilidad del gas.-** Muchos gases reales, entre ellos el aire y todos los gases diatómicos, obedecen prácticamente a la ecuación de los gases perfectos,

$$p v = R T$$

En el aire, para presiones del orden de 20 bar, el valor real de  $R$  difiere del correspondiente al gas perfecto en un 1%.

Al comprimir un gas adiabáticamente se eleva su temperatura y aumenta su densidad, disminuyendo su volumen específico, es decir, todos los gases son compresibles; la hipótesis de fluido incompresible no se realiza exactamente en ningún fluido real.

La influencia de la compresibilidad del gas en el incremento de presión total creado por la máquina en el sentido de que a ésta se la pueda considerar como ventilador o como turbocompresor, se puede reducir a tres puntos,

a) No hay convenio alguno universalmente adoptado, por lo que el proyecto y construcción de un ventilador destinado a crear una presión total de 300 mm c.a. se puede realizar como una turbomáquina térmica o si se desprecia la compresibilidad, como una turbomáquina hidráulica.

b) En los ventiladores corrientes de poca potencia se puede establecer una línea divisoria convencional,

$$\Delta p_{total} \leq 1.000 \text{ mm c.a., ventilador (TMH)}$$

$$\Delta p_{total} > 1.000 \text{ mm c.a., turbocompresor (TMT)}$$

c) En los ventiladores modernos de alta calidad y elevada potencia la tendencia actual tiende a considerar la compresibilidad, incluso a presiones mucho menores, siendo la línea divisoria convencional recomendada por la norma VDI 2044,

$$\Delta p_{total} \leq 300 \text{ mm c.a., ventilador (TMH)}$$

$$\Delta p_{total} > 300 \text{ mm c.a., turbocompresor (TMT)}$$

**Determinación de la magnitud del error.-** La presión total del ventilador se puede considerar como la presión de estancamiento correspondiente a una velocidad “ $c$ ” de forma que,

$$p_{total} = \frac{\rho c^2}{2}$$

El error relativo es,

$$\frac{(p - p_0)}{p_0} = \left( \frac{c}{2 c_s} \right)^2$$

siendo  $c_s$  la velocidad del sonido.

Para,  $c = 50$  m/seg el error es aproximadamente el 0,605%

Para,  $c = 100$  m/seg el error es del orden del 2,4% correspondiendo a esta velocidad de estancamiento un incremento de presión total en el ventilador de 650 mm. c.a.

El primer límite convencional se corresponde con una velocidad de 123,2 m/seg siendo el error del 3,6%.

*Si el gas es incompresible, el trabajo suministrado por unidad de masa es  $\Delta p_{tot}$ .*

*Si el gas es compresible, el trabajo suministrado por unidad de masa es el incremento de entalpía en una transformación isentrópica desde la presión inicial a la presión final, igual al trabajo de circulación,*

$$di = v dp$$

$$i_2 - i_1 = i = \frac{1}{\gamma - 1} R T_1 \left\{ \left( \frac{p_2}{p_1} \right)^{(\gamma - 1)/\gamma} - 1 \right\} = \frac{1}{\gamma - 1} p_1 v_1 \left\{ \left( \frac{p_2}{p_1} \right)^{(\gamma - 1)/\gamma} - 1 \right\}$$

Desarrollando en serie la expresión,

$$\left( \frac{p_2}{p_1} \right)^{(\gamma - 1)/\gamma} = \left( \frac{p_1 + p}{p_1} \right)^{(\gamma - 1)/\gamma}$$

y como para el aire y gases diatómicos  $\gamma = 1,4$  se obtiene,

$$i = p v_1 = 1 - \frac{1}{2,8} \frac{p}{p_1} + \frac{1}{4,9} \left( \frac{p}{p_1} \right)^2 - \dots$$

de la que se pueden tomar como significativos los dos primeros términos.

El error que se comete en esta situación, despreciando la compresibilidad para un  $p = 300$  mm. c.a. es del orden del 1%; por lo tanto, para calcular el trabajo útil por unidad de volumen de un ventilador,  $v_1 = 1$ , se puede adoptar según la exactitud y calidad del diseño, la normativa indicada en la Tabla VI.1.

**Trabajo útil por unidad de volumen, (valor exacto),**

$$T_u = \frac{1}{\gamma - 1} p_1 v_1 \left\{ \left( \frac{p_2}{p_1} \right)^{(\gamma - 1)/\gamma} - 1 \right\}$$

**Trabajo útil por unidad de volumen, (valor aproximado), error < 0,5 %, para,**

$$T_u = 2 (p_2 - p_1) \frac{p_1}{p_1 + p_2}$$



Tabla VI.1.- Formulación para ventiladores

Denominación	Formulación
Ecuación de Bernoulli	$p_1 + \frac{c_1^2}{2} = p_2 + \frac{c_2^2}{2}$
Ecuación de EULER (general)	$p_u = (u_2 c_{2u} - u_1 c_{1u})$
Entrada sin circulación	$p_u = u_2 c_{2u}$
Ventilador axial	$p_u = u (c_{2u} - c_{1u})$
Grado de reacción ideal	$= \frac{p_{est.rod}}{p_u}$
Grado de reacción real	$real = \frac{p_{est.rod}}{p_{u\ total}}$
Presión suministrada por el Ventilador	$p_{total} = p_s - p_e + \frac{c_s^2 - c_e^2}{2}$
Presión estática	$p_{estática} = p_s - p_e$
Presión dinámica	$\frac{c_s^2 - c_e^2}{2}$
Rendimiento hidráulico	$\eta_h = \frac{p_{tot}}{p_u} \left( p_u - n^\circ \text{ finito ideal de álabe} \right)$
Potencia suministrada	$N = Q \cdot p_{total}$
Rendimiento total en condiciones totales	$\eta_{total} = \frac{Q \cdot p_{tot}}{N_{accionamiento}} = \frac{Q \cdot p_{tot}}{N_a}$
Rendimiento total en condiciones estáticas	$\eta_{total} = \frac{Q \cdot p_e}{N_a}$
Coeficiente de presión	$= \frac{p_{total}}{\frac{u^2}{2}}$

**Trabajo útil por unidad de volumen**, (valor aproximado), error < 5%, para,

$$T_u = p_2 - p_1$$

**Reducción de la presión y caudal del ventilador a las condiciones normales.**- El comportamiento de un ventilador varía mucho con el estado atmosférico, es decir, con la presión y temperatura ambiente, por lo que en los ensayos de los ventiladores las mediciones de presión y caudal vienen referidas a unas condiciones atmosféricas bien determinadas.

En la práctica se puede utilizar,

- La atmósfera normal  $p_0 = 760 \text{ mm de columna de mercurio}$  y  $T_0 = 0^\circ\text{C}$
- La atmósfera standard  $p_s = 760 \text{ mm de columna de mercurio}$  y  $T_s = 20^\circ\text{C}$
- La densidad normal del aire es  $\rho_0 = 1,293 \text{ Kg/m}^3$

El gasto másico es,  $G = \rho_0 Q$

### VI.3.- EL RUIDO

El ruido es el sonido que, por su tono, intensidad o duración, resulta desagradable al oído humano e incluso dañoso a su organismo.

Los ventiladores son con frecuencia fuente de ruidos que atentan contra el confort del medio ambiente, por lo que su comportamiento acústico constituye muchas veces un factor decisivo en la selección del mismo.

**Relación entre la velocidad del sonido, longitud de onda y frecuencia.**- Las ondas longitudinales de presión que constituyen el sonido son sólo perceptibles por el oído humano si su frecuencia está comprendida entre  $30 \div 10.000$  Hz.

La velocidad de propagación del sonido es la misma para todas las frecuencias y depende de la temperatura. En el aire, en condiciones normales, es aproximadamente de 340 m/seg.

La longitud de onda depende de la frecuencia según la relación,

Longitud de onda = velocidad del sonido  $c_s$  x frecuencia

Así para el umbral inferior de frecuencia de 30 Hz la longitud de onda en el aire es de 11,3 m y para el umbral superior de 10.000 Hz la longitud de onda es de 33,9 mm.

**INTENSIDAD DEL SONIDO.**- La intensidad de un sonido depende de la amplitud de la onda acústica y se mide por la cantidad de energía transmitida. La energía irradiada por una fuente sonora se mide en ergios (gr.  $\text{cm}^2/\text{seg}^2$  y la potencia irradiada en (gr.  $\text{cm}^2/\text{seg}^3$ ).

La intensidad  $I$  del sonido es el flujo de energía por segundo (potencia) a través de la unidad de superficie normal a la dirección de la propagación de la onda sonora; se mide en ( $\text{W}/\text{cm}^2$ ).

En la práctica la unidad que se emplea para la medición de la intensidad del sonido es el *decibel* que es una unidad adimensional logarítmica. El 0 en la escala de decibels corresponde al umbral de la audición que se fija en una presión acústica de  $0,0002$  dinas/ $\text{cm}^2$ .

Relacionando ahora cualquier intensidad de sonido  $I$  con la intensidad base  $I_0$ , el número de decibels con que se mide la intensidad  $I$  se define en la forma,

$$D = \text{N}^\circ \text{ de decibels del sonido de intensidad } I = 10 \log \frac{I}{I_0} = 20 \log \frac{P}{P_0}$$

La escala logarítmica de intensidades es muy conveniente, porque entre los umbrales mínimo y máximo de la audición, la intensidad aumenta de 1 a  $10^{12}$ ; cada decibel representa un aumento de intensidad del 26%, que es aproximadamente la variación mínima de la intensidad que el oído puede detectar; de ahí su empleo universal en la técnica acústica.

La Tabla VI.2 indica el valor en decibels de la intensidad global de dos sonidos, de los que uno puede ser el ruido de fondo existente y otro el del ventilador que se quiere instalar; de esta tabla se desprende lo siguiente,

a) El ruido de un ventilador no se percibe en absoluto cuando su nivel de sonido está 25 o más decibels por debajo del ruido de fondo; en el caso en que su nivel de sonido sea igual que el ruido de fondo, sólo llega a destacar sobre este último un aumento de sólo 3,01 decibels.

b) Si el ruido del ventilador excede por lo menos en 15 decibeles al de la habitación, el ensayo del ventilador en dicha habitación es prácticamente el mismo que se obtendría en un cuarto aislado acústicamente.

Tabla VI.2.- Intensidad global en decibeles de dos ruidos superpuestos, ruido de fondo y ruido del ventilador

Ruido de fondo	Ruido del ventilador (Db)									
Db	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95
50	53,01	56,19	60,41	65,13	70,04	75	80	85	90	95
55	56,19	58,01	61,19	65,41	70,13	75,04	80	85	90	95
60	60,41	61,19	63,01	66,19	70,41	75,13	80,04	85	90	95
65	65,13	65,41	66,19	68,01	71,19	75,41	80,13	85,04	90	95
70	70,04	70,13	70,41	71,19	73,01	76,19	80,41	85,13	90,04	95
75	75	75,04	75,13	75,41	76,19	78,01	81,19	85,41	90,13	95,04
80	80	80	80,04	80,13	80,41	81,19	83,01	86,19	90,41	95,13
85	85	85	85	85,04	85,13	85,41	86,19	88,01	91,19	95,41
90	90	90	90	90	90,04	90,13	90,41	91,19	93,01	96,19
95	95	95	95	95	95	95,04	95,13	95,41	96,19	98,01

**CAUSAS DEL RUIDO EN VENTILADORES.-** Los álabes de un ventilador crean a su alrededor un campo de presión que varía de un punto a otro del espacio, originándose unas ondas acústicas que interaccionan entre sí, propagándose por el aire, las paredes, el suelo, y en general por la estructura del edificio.

Las causas son,

- La *frecuencia fundamental* del sonido del ventilador es igual al producto de su velocidad de rotación por el n° de álabes del rodete
- La *intensidad del sonido* producido directamente por los álabes es aproximadamente proporcional a la velocidad periférica de la punta de los álabes y a la quinta potencia del n° de revoluciones
- Las *intensidades de sonido de dos ventiladores geoméricamente semejantes son directamente proporcionales a la séptima potencia de la relación de semejanza*
- La *distancia* excesivamente pequeña entre el borde de salida de los álabes del rodete y la lengua de la caja espiral es causa de ruido.
- El *número de los álabes directrices fijos* no debe ser igual ni múltiplo del de los álabes móviles
- La *corona difusora sin álabes* produce menos ruido que la corona de álabes directrices
- Las *vibraciones forzadas de la carcasa y de los conductos de admisión y escape* pueden ser origen de ruidos de gran intensidad, sobre todo en condiciones de resonancia
- El *desequilibrio estático y dinámico del motor*, y la mala alineación de los cojinetes
- El *motor de accionamiento y los cojinetes de bolas*, a bajo n° de revoluciones, son causa de ruido, por lo que utilizando cojinetes deslizantes se puede eliminar la causa
- Al *disminuir el rendimiento del ventilador* para un mismo n° de rpm aumenta la intensidad del ruido.

## VI.4.- CARACTERISTICAS

Los ventiladores se clasifican, según la dirección del flujo en el rodete, en centrífugos, diagonales o semiaxiales y axiales.

Dentro de cada grupo, el tipo de ventilador queda definido por el número específico de revoluciones  $n_q$  de la forma,

$$n_q = n \frac{\sqrt{Q}}{H^{3/4}}$$

Algunos de los puntos de vista más importantes a tener en cuenta en la elección de un ventilador son los siguientes,

**Rendimiento óptimo.**- Para ello se debe escoger el ventilador según el número específico de revoluciones requerido.

**Mínimo nivel de ruido.**- Para ello se debe escoger el ventilador con un coeficiente de presión elevado y número de revoluciones bajo.

**Gran caudal.**- Para ello se debe escoger un ventilador con coeficiente de caudal elevado.

**Gran potencia específica** (volumen y masa de máquina reducidos para la potencia deseada).

**Forma y dimensiones determinadas en la admisión y salida.**

**Curvas características planas** en todo el campo de trabajo del ventilador a fin de que el rendimiento se mantenga elevado.

**Potencia mínima absorbida a caudal nulo.**

**Exigencias diversas en cuanto a la regulación.**

**VENTILADORES CENTRÍFUGOS.**- En estos ventiladores *el coeficiente de presión teórico* es de la forma,

$$= \frac{2 p_u}{u_2^2}$$

en la que  $p_u$  es el incremento de presión total teórico con un número finito de álabes, cuyo valor puede oscilar entre  $0,8 \div 3$ .

Con los valores más bajos de  $p_u$  entre  $0,8 \div 1$ , se pueden conseguir rendimientos del orden del 90%, pero las velocidades de rotación son relativamente elevadas; además, como las dimensiones del ventilador a igualdad de potencia son proporcionales a  $(1/\dots)$  los ventiladores en este intervalo son apropiados para grandes instalaciones, en donde el volumen de la instalación y el ruido son menos importantes que el rendimiento.

Con los diseños de  $> 2$  se consigue disminuir el ruido, pero a costa de la disminución del rendimiento (ventilador para instalaciones de ventilación y aire acondicionado).

El coeficiente de caudal,  $= \frac{c_{2m}}{u_2}$ , oscila entre,  $0,1 \div 0,4$ , pudiendo llegar hasta 0,8 como máximo.

Para obtener un buen rendimiento conviene procurar que,  $\frac{\dots}{2} \approx 10$

**VENTILADOR SIROCO O DE TAMBOR.-** A la clase de ventiladores centrífugos pertenece un tipo especial muy corriente, el ventilador Siroco o de tambor.

La caja espiral, fabricada de chapa de acero soldada o remachada, rodea al rodete y conduce el aire que sale del mismo a través de un difusor hasta la salida, que puede ser rectangular o circular.

La entrada en el ventilador es de ordinario de forma abocinada. El aire entra en el ventilador en dirección axial y girando aproximadamente 90° entra en el rodete.

Su desarrollo inicial data de comienzos de siglo, pero hoy en día se sigue construyendo a causa de su volumen reducido y sobre todo de su nivel de ruido muy bajo, a pesar de que su rendimiento es bajo, del orden del 50%. No hay ningún otro ventilador que para la misma presión tenga un nivel de ruido tan bajo. Esta última exigencia es en la actualidad, para muchas aplicaciones, mucho más apremiante que la de un óptimo rendimiento.

Los primitivos ventiladores Siroco tenían las siguientes dimensiones,

$$\frac{d_1}{d_2} = 0,875 \quad ; \quad b = \frac{3 d_2}{5} \quad ; \quad \alpha_1 = 64^\circ \quad ; \quad \alpha_2 = 22^\circ \quad ; \quad Z = 54 \text{ álabes}$$

## VI.5.- CURVAS CARACTERISTICAS DE LOS VENTILADORES

Si consideramos el ventilador como una bomba rotodinámica de gas, el trazado de sus curvas características se puede hacer de la misma forma que el de las bombas centrífugas.

Sin embargo, habrá que tener en cuenta las siguientes observaciones,

- Las curvas ( $H_{\text{man}}-Q$ ) se sustituyen por las curvas ( $p_{\text{tot}}-Q$ ) siendo  $p_{\text{tot}}$  la presión total suministrada por el ventilador. Entre las variables  $H_{\text{man}}$  y  $p_{\text{tot}}$  existe la relación,

$$p_{\text{total}} = \rho g H_{\text{man}}$$

- Los valores medidos de  $Q$  y de  $p_{\text{tot}}$  se suelen reducir a condiciones normales o a las standard. En un ensayo bien hecho siempre hay que especificar a qué condiciones normales se refiere el ensayo, o al menos a qué presión barométrica y a qué temperatura ambiente se ha realizado.

- En un gran número de aplicaciones interesa más la presión estática del ventilador que la presión total; en un ventilador con un sistema difusor eficiente la presión dinámica es muy pequeña y la  $p_{\text{est}}$  se acerca mucho a la  $p_{\text{tot}}$ .

En la Fig VI.8 se han trazado las curvas características de cuatro tipos distintos de ventiladores, expresando todas las variables en % del valor nominal o de diseño, a fin de poder comparar más fácilmente los distintos tipos, observándose que,

a) La potencia de accionamiento  $N_a$  en los ventiladores de álabes curvados hacia adelante, Fig VI.8a, aumenta constantemente con el caudal (característica de potencia con sobrecarga); mientras que en los ventiladores con álabes curvados hacia atrás y en los ventiladores axiales la potencia no supera, Fig VI.8.d, o solo ligeramente (en un 10% aproximadamente en la Fig VI.8c, el valor en el punto nominal o de diseño).

La sobrecarga se refiere al motor de accionamiento que en la Fig VI.8a deberá tener una reserva de potencia, incluso hasta el 100% de la potencia de accionamiento, si se prevé que la resistencia de la red en algún caso pudiera disminuir excesivamente.

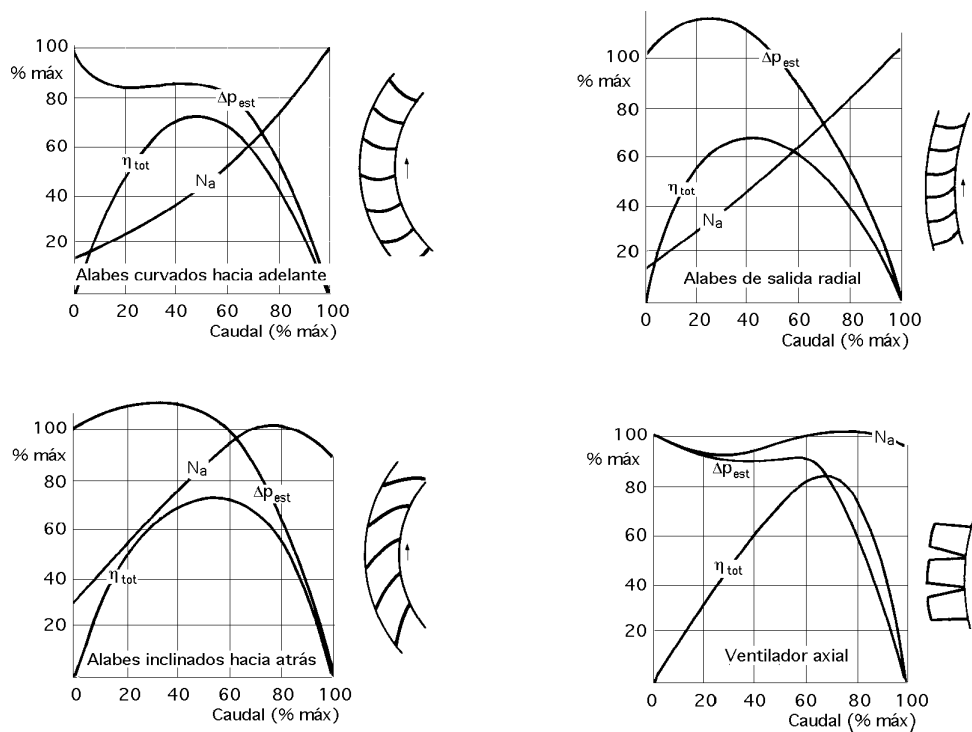


Fig VI.8.- Curvas características típicas de ventilador, a) Con álabes curvados hacia adelante; b) Con álabes de salida radial; c) Con álabes curvados hacia atrás; d) Con álabes axiales.

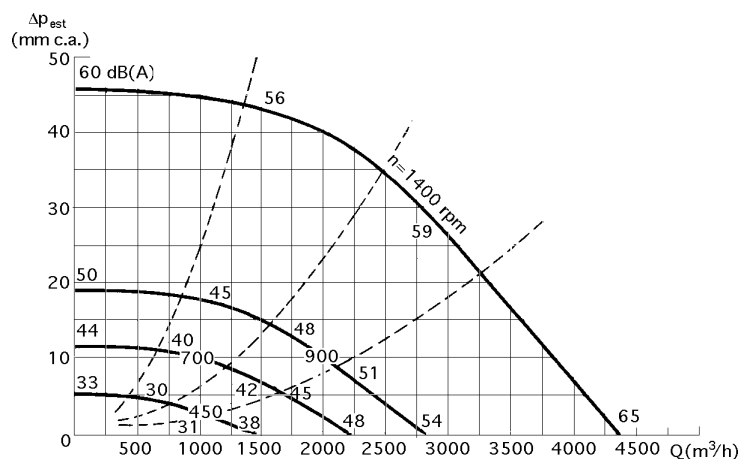


Fig VI.9.- Curvas características de un ventilador

La curva característica de potencia de los ventiladores de salida radial Fig VI.8b, presenta características intermedias entre las de los ventiladores con álabes curvados hacia adelante y hacia atrás, como era de esperar.

La potencia absorbida en el arranque es mínima en los ventiladores centrífugos Fig VI.8a.b.c y máxima o casi máxima en los ventiladores axiales Fig VI.8d.

Las curvas de la Fig VI.9 para un número de revoluciones  $n$  variable corresponden a un pequeño ventilador, para instalación en el techo, de potencia inferior a 1 kW. Los números sobre las curvas indican los valores en Db del ruido del ventilador cuando funciona en dicho punto.

Las curvas de la Fig VI.10a son curvas de  $p_{est}$ ,  $p_{tot}$  y  $p_d$ , en función del caudal para un  $n^\circ$  de revoluciones constante (2800 rpm) de un pequeño ventilador axial.

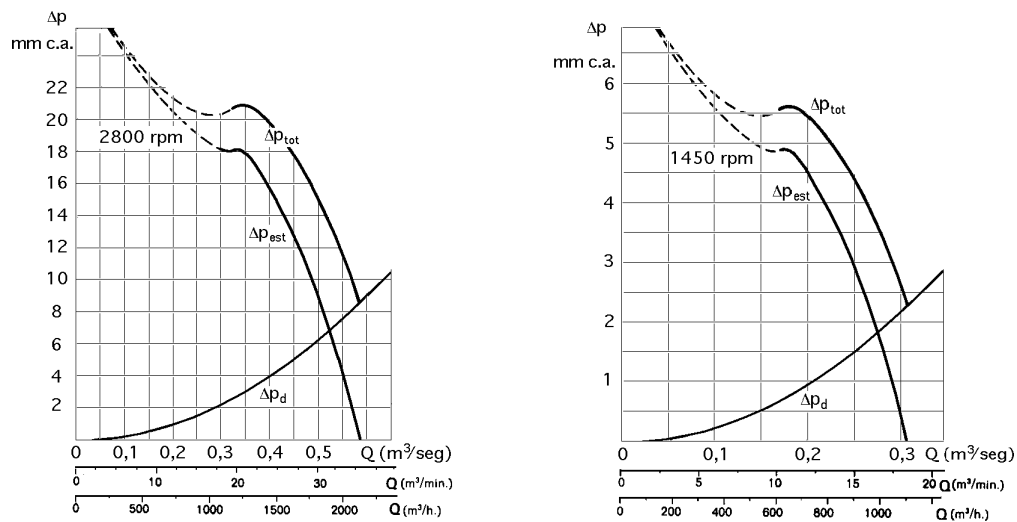


Fig VI.10.- Curvas características de un ventilador axial, a) a 2800 rpm; b) a 1450 rpm

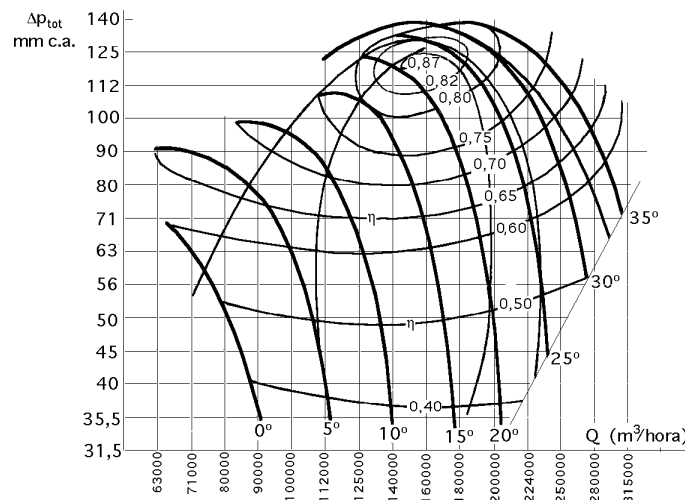


Fig VI.11.- Curvas características de un ventilador axial con álabes del rodete orientables

La intensidad del ruido tiene un valor medio de 58 Db.

En la Fig VI.10b se presentan las características del mismo ventilador a 1450 rpm con una intensidad media de ruido de 42 Db.

En la Fig VI.11 se pueden ver las curvas de un ventilador axial para diferentes valores del ángulo de ataque del rodete.

Los ventiladores axiales se pueden construir,

- Con álabes del rodete fijos y álabes directrices orientables
- Con álabes del rodete fijos sin álabes directrices orientables
- Con álabes del rodete orientables y álabes directrices orientables
- Con álabes del rodete orientables sin álabes directrices orientables

Los álabes se pueden orientar en marcha o estando el ventilador parado. Lo primero es más ventajoso y mucho más costoso. Las curvas de la Fig VI.11 pertenecen a un ventilador de este último tipo.

## VI.6.- PRESION ESTÁTICA, DINAMICA Y TOTAL DE UN VENTILADOR

Un ventilador puede trabajar de tres formas distintas,

- Como *soplante*, aspirando gas a la presión atmosférica y comprimiéndolo a mayor presión
- Como *exhaustor*, aspirando gas a una presión inferior a la atmosférica y comprimiéndolo hasta la presión atmosférica
- Como soplante y como exhaustor al mismo tiempo

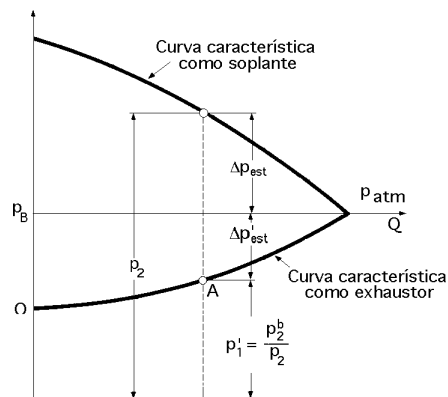


Fig VI.12. Características de un mismo ventilador funcionando como soplante y como exhaustor

En los tres casos la altura efectiva  $H$ , así como la altura dinámica y estática y el caudal  $Q$  desarrollado por el ventilador en condiciones de rendimiento óptimo son idénticos; pero al variar la densidad en cada caso, las presiones estáticas, dinámicas y totales son distintas.

Esto se ha de tener presente en el trazado de las curvas características, ya que, como hemos dicho, en los ventiladores no se suelen utilizar como variables las alturas, sino las presiones.

Conocido un punto cualquiera de la característica del ventilador trabajando, por ejemplo, como soplante, es fácil hallar el punto correspondiente de la misma trabajando como exhaustor.

A partir de la altura de presión estática  $H_{est}$  se tiene,

$$H_{est} = \frac{P_{est}}{g} = \frac{P_{est}^*}{*g} \quad ; \quad \frac{P_2 - P_{atm}}{g} \text{ soplante} = \frac{P_{atm} - P_1^*}{*g} \text{ exhaustor} \quad ; \quad \frac{P_2 - P_{atm}}{P_{atm} - P_1^*} = \frac{*}{*}$$

en la que los valores sin asterisco indican soplante y con asterisco (\*) exhaustor, siendo  $y$   $*$  los valores medios de las densidades en cada caso.

Si se considera que la compresión es aproximadamente isoterma, sustituyendo la ecuación de los gases perfectos se tiene,

$$\frac{P_{atm}}{*} = RT = \frac{P_1^*}{*} \quad ; \quad \frac{P_{atm}}{P_1^*} = \frac{*}{*} \quad ; \quad \frac{P_2 - P_{atm}}{P_{atm}} = \frac{P_{atm} - P_1^*}{P_1^*} \quad ; \quad \frac{P_2}{P_{atm}} = \frac{P_{atm}}{P_1^*} \quad ; \quad P_1^* = \frac{P_{atm}^2}{P_2}$$

fórmula que permite obtener el punto de funcionamiento óptimo, punto A en la Fig VI.12, o también pasar fácilmente de una curva característica a otra.

Así por ejemplo, si un ventilador funcionando como soplante aspira a la presión atmosférica,  $P_{atm} = 10.000$  mm c.a., un caudal de  $3 \text{ m}^3/\text{seg}$  creando una presión estática  $P_{est} = 400$  mm c.a., el valor de  $P_{est}^*$  es,

$$P_2 = 10000 + 400 = 10400 \text{ mm.c.a} \quad ; \quad P_1^* = \frac{10000^2}{10400} = 9615 \text{ mm.c.a}$$

$$P_{est}^* = P_{atm} - P_1^* = 10000 - 9615 = 385 \text{ mm.c.a.}$$



## VI.7.- FUNCIONAMIENTO

**Funcionamiento de dos o más ventiladores en paralelo.-** En la Fig VI.13 se estudia el comportamiento de dos ventiladores en paralelo. Para ello, además de la curva de presión estática en función del caudal para un sólo ventilador, y de la misma curva para el funcionamiento simultáneo de 2 ventiladores iguales, se ha superpuesto la característica de la red, y se ha trazado también la curva,  $p_a = f(Q)$ , de un ventilador.

Funcionando los dos ventiladores a la vez, el punto de funcionamiento es el A. Cada ventilador funciona en el punto E de su característica absorbiendo una potencia determinada.

En el funcionamiento en paralelo se debe tener en cuenta lo siguiente,

- Si se necesita menos caudal desconectando un ventilador y funcionando con el otro sólo, el caudal es el correspondiente al punto D, absorbiendo una potencia mayor, punto E. De esta manera la instalación funciona con flexibilidad, durante un tiempo con un ventilador hasta un caudal igual al 70% del  $Q_{máx}$  y en otros momentos con dos ventiladores.

Para ello, sin embargo, se ha de prever un motor de más potencia, ya que un ventilador sólo funcionará en el punto E y  $p_E > p_C$

- Al conectar el segundo ventilador a la red, el caudal obtenido es siempre menor que el doble del proporcionado por un solo ventilador, de forma que,

$$Q_{(1+2)} < 2 Q_1 \quad ; \quad Q_i < X Q_1$$

La explicación de este hecho radica en la curvatura de la característica de la red; cuanto mayor sea la pendiente de esta curva, es decir, cuanto mayores sean las pérdidas en la red, tanto menor será el incremento de caudal obtenido con dos o más ventiladores con respecto al caudal de uno solo.

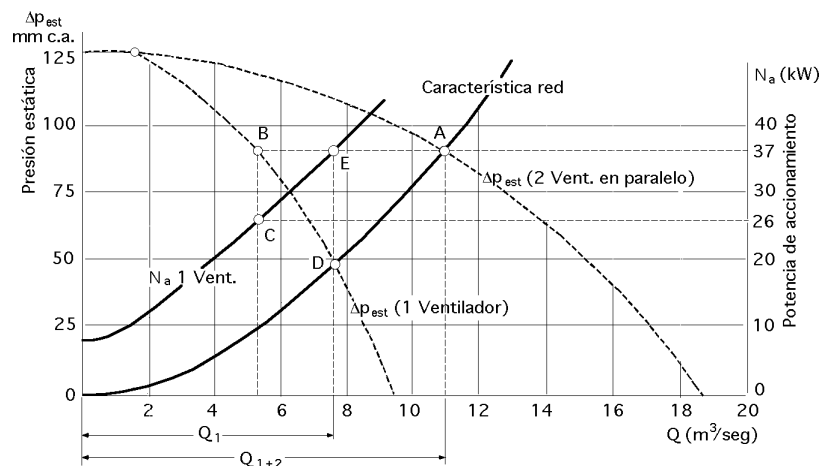


Fig VI.13.- Funcionamiento de dos ventiladores en paralelo

**Dos ventiladores distintos en paralelo.-** Sea (1) la característica de un ventilador Fig VI.14 y (2) la del otro. La característica (1+ 2) de los ventiladores distintos trabajando en paralelo comienza en este caso en el punto en que la curva (2) corta a la isobara correspondiente a la presión que da el ventilador (1) para  $Q = 0$ .

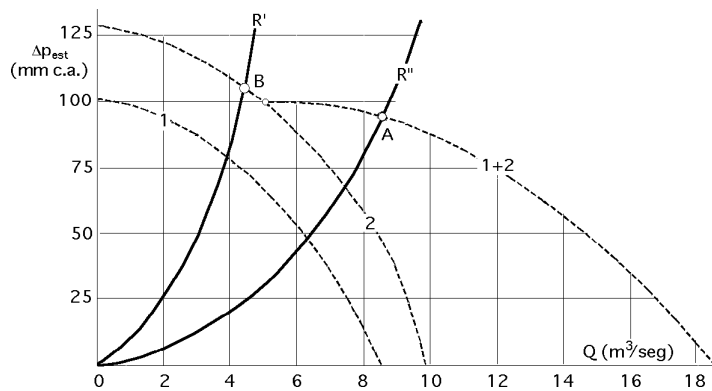


Fig VI.14.-Funcionamiento en paralelo de dos ventiladores de características distintas.

En estas circunstancias el trabajo en paralelo con la red  $R'$  es imposible; mientras que sí es posible con la red  $R''$ .

En ciertos casos, con el funcionamiento en paralelo se puede originar el fenómeno de bombeo, según el tipo de característica de los ventiladores.

Si las máquinas conectadas en paralelo son distintas, el rendimiento del grupo con conexión en paralelo  $total\ paralelo$  se obtiene para cada valor del caudal total  $Q_i$  en la forma,

$$total\ paralelo = \frac{Q_{i\ total}}{Q_i}$$

De todo lo dicho se deduce que para el trabajo en paralelo se deben escoger ventiladores, cuyas alturas nominales sean aproximadamente iguales (aunque los caudales nominales y los diámetros de las tuberías de admisión e impulsión sean muy diversos).

## VI.8.- REGULACION Y CONTROL DEL GASTO

La **regulación de caudal** se puede efectuar de las siguientes maneras,

- **Regulación de caudal por variación de la característica de la red a  $n = Cte$**  estrangulando la válvula de impulsión

- **Regulación de caudal por variación de la característica del ventilador**, variando el  $n^\circ$  de rpm,

a) Por orientación de una corona directriz a la entrada

b) Por orientación de los álabes móviles

c) Por estrangulamiento con válvula de by-pass

- **Regulación de caudal por variación simultánea de las características de la red y del ventilador**, variando escalonadamente la velocidad y el estrangulamiento

- **Regulación a,  $n = Cte$ , estrangulando la válvula de impulsión.**- Los ventiladores centrífugos tienen la característica  $p_a = f(Q)$  de pendiente positiva,  $dp_a/dQ > 0$ , y así la potencia de accionamiento disminuye al disminuir el caudal lo cual es favorable.

En los ventiladores axiales, sin embargo, muchas veces la curva  $p_a = f(Q)$  tiene pendiente negativa,  $dp_a/dQ < 0$ , y la regulación por estrangulamiento resulta muy desfavorable.

La influencia del tipo de rodete en la economía de este procedimiento de regulación que estamos estudiando se hace patente en la Fig VI.15, que muestra las curvas ( $p - Q$ ) y ( $p_a - Q$ ) de cuatro tipos de ventiladores con álabes, I curvados hacia adelante; II de salida radial; III curvados hacia atrás y IV radiales. Estas curvas están trazadas en % del caudal de  $Q_{tot}$  que en este caso no es el máximo. Al disminuir el caudal en un 50% la potencia de accionamiento  $N_a$  disminuye sólo un 8% en el rodete III; mientras que en los 3 restantes se reduce al 20% de la potencia nominal. Al aumentar el caudal el aumento es menor en los ventiladores II, III y IV que en el I.

Como la regulación por estrangulamiento se emplea generalmente para reducir el caudal, se deduce de la Fig VI.15 que los ventiladores con álabes curvados hacia atrás no se prestan a este tipo de regulación.

En la regulación por estrangulamiento hay una doble pérdida, en el ventilador y en la válvula. En general las pérdidas inherentes a este tipo de regulación son tanto mayores cuanto más intensa es la regulación, (cuanto más disminuye el gasto).

Los grupos en los que el ventilador se acciona mediante un motor eléctrico de inducción de corriente alterna son muy frecuentes, sobre todo en potencias pequeñas; si no permiten variación de la velocidad, se prestan mucho al tipo de regulación estudiado.

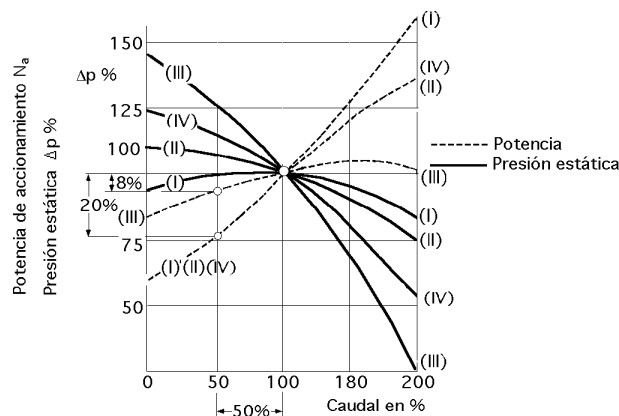


Fig VI.15.- Características de ventiladores (valores expresados en % de los valores nominales),  
I) álabes inclinados hacia adelante; II) álabes de salida radial;  
III) álabes inclinados hacia atrás; IV) álabes radiales.

Los **métodos de control** son los siguientes,

**Compuertas de descarga.-** Se usan en los ventiladores que funcionan a velocidad constante. Se pueden maniobrar manual o automáticamente y son de diversos diseños. Las modificaciones que dan un control más exacto, incluyen el uso de placas-tope entre las aletas de la compuerta y la articulación eslabonada, haciendo que las aletas contiguas giren en direcciones opuestas.

Las compuertas son de bajo coste inicial, pero menos económicas por lo que atañe al costo de la fuerza motriz del ventilador, ya que desperdician la presión estática desarrollada por el mismo.

**Compuertas de aspas radiales a la entrada.-** Estas compuertas consisten en un número de aletas colocadas alrededor de la entrada del ventilador, unidas por una articulación eslabonada que las hace operar simultáneamente. Son causa de que el aire gire en el mismo sentido de rotación que el rotor.

El volumen de aire trasvasado y la presión estática desarrollada dependen de la magnitud del giro impartido a la corriente de aire entrante, y se puede controlar manual o automáticamente. Son de costo inicial moderado, ahorran potencia motriz al no desperdiciar presión estática y son tan sencillas de operar y de mantener como las compuertas ordinarias.

**Motores de velocidad variable.-** El método más eficiente de control para regular la velocidad del ventilador, y mantenerlo en el punto de funcionamiento requerido cuando varíe el volumen, consiste en disponer acoplamientos hidráulicos y magnéticos de velocidad variable que proporcionan un control ininterrumpido del rango operativo del ventilador.

Con estos sistemas de accionamiento, en los ventiladores se pueden utilizar compuertas auxiliares o compuertas de aspas radiales a la entrada, para cuando se requiera un control de amplio alcance.

**Motores de corriente alterna de velocidad múltiple y motores de anillos rozantes.-** Requieren compuertas de aspas radiales a la entrada, para la regulación de puntos intermedios.

**Arranque inicial.-** Cuando el ventilador está listo para operar, se debe arrancar, si es posible, con carga ligera. Las compuertas de descarga o las aletas variables de entrada deben estar parcialmente abiertas, lo que reduce la fuerza motriz requerida.

Los ventiladores de flujo axial nunca deben estar con las compuertas cerradas, pues pueden requerir tanta o mayor fuerza motriz que en condiciones normales.

Al principio, la fuerza motriz se aplica solamente el tiempo suficiente para comprobar que el rotor gira en la dirección adecuada. Después se deja que el ventilador vaya alcanzado su velocidad operativa.

El ventilador se debe parar inmediatamente si se produce un ruido o una vibración extraños, y se debe encontrar la causa para corregir la anomalía.

Durante este periodo preliminar hay que vigilar el sobrecalentamiento de las chumaceras o de la transmisión.

Una pequeña vibración es propia del ventilador y no debe causar ninguna preocupación. La vibración permisible se puede percibir con exactitud.

Los rotores de ventilador se equilibran estática y dinamicamente por el fabricante y, si no se dañan, no requieren posterior equilibrado.

Antes de sospechar un desequilibrado del rotor, éste se debe observar y examinar para ver que no se haya depositado en él ninguna suciedad de materias extrañas.

Algunas veces todo lo que se necesita es la limpieza concienzuda del rotor.

La frecuencia de las inspecciones depende del grado de severidad de la operación y de la localización de la unidad.

Los ventiladores que funcionan en ambientes polvorientos, o a la intemperie, o en atmósferas corrosivas, deben ser objeto de una mayor atención que los ventiladores que manejan aire limpio en sitios secos; una inspección demasiado frecuente pudiera ser antieconómica.

La combinación de la experiencia y del análisis de los correspondientes costos implicados, determinan el programa a seguir.

## VI.9.- DESARROLLO

La industria de los ventiladores, un tanto postergada años atrás, despierta en la actualidad gran interés por el creciente uso de estas máquinas en la ventilación de locales de trabajo y de recreo, minas, fábricas, túneles, barcos, etc..., así como en las múltiples aplicaciones de secado, refrigeración y acondicionamiento de aire. La construcción de los ventiladores se perfecciona cada vez más, así como las pruebas y ensayos para un mejor funcionamiento.

Un método para investigar la corriente y el ruido en los ventiladores consiste en instalar imanes diminutos, que se instalan en álabes diametralmente opuestos y un transductor (fotocélula) cuyos impulsos se envían a un contador eléctrico.

**Corrosión y abrasión.-** La corrosión que proviene solamente de la humedad, se puede controlar con pintura de buena pasta de asfalto u otra clase de pintura resistente a la corrosión. La corrosión que proviene de otros elementos, se debe tratar en cada caso particular.

En la actualidad existen ventiladores de construcción total de *plástico*, generalmente poliestireno o cloruro de polivinilo rígido. La construcción de ventiladores de materiales plásticos data ya de muy antiguo; en la industria química su empleo es hoy muy frecuente, para evitar la corrosión que fácilmente se produce en los ventiladores metálicos. Otras ventajas de los ventiladores de plástico son, marcha tranquila y reducción del peso hasta alcanzar sólo el 10% del peso de un ventilador de chapa; la superficie interior del ventilador de plástico es muy poco rugosa, y por tanto desde el punto de vista hidrodinámico muy favorable, por lo que es posible encontrar un ventilador que sea más o menos resistente a las sustancias químicas más comunes.

Por lo general, los fabricantes no pueden garantizar la vida de un ventilador que maneje vapores corrosivos, puesto que el grado de corrosión depende de muchos factores, tales como, *la temperatura, la concentración y la presencia de otras sustancias que provoquen la acción del elemento corrosivo.*

La fabricación de álabes de ventilador axiales de duroplástico exige una fuerte inversión en la fabricación de las matrices para las prensas, lo cual sólo se justifica en los ventiladores pequeños por el número de piezas en serie que se fabrican.

En la construcción de ventiladores se emplea un gran número de materiales termoplásticos, entre ellos el polietileno, muy utilizado en construcción soldada.

Se han desarrollado procesos de fabricación especiales, en los que las carcasas se conforman de placas de material plástico en dos mitades, que se unen entre sí con pernos también de plástico; el cubo y los álabes conforman una sola pieza; la llanta fabricada de la misma manera se suelda a los álabes.

La abrasión rara vez constituye un problema serio en la ventilación. Existen diseños especiales de ventiladores, así como materiales disponibles, que proporcionan la mayoría de los fabricantes, para cuando la abrasión llegue a ser un factor importante.

**Temperatura.-** Si las altas temperaturas ordinariamente no son un problema en la ventilación en general, hay que decir que la mayoría de los fabricantes pueden proporcionar ventiladores especialmente diseñados o modificados para funcionar a estas temperaturas.

Al fabricante hay que proporcionarle toda la información que se tenga acerca de una instalación en concreto, para así diseñar adecuadamente el ventilador que vaya a operar en las condiciones poco usuales requeridas en la misma.

