

ENERGÍA EÓLICA



manual práctico para
la construcción de
molinos de viento

INDICE

Introducción	3
Pequeña historia	5
Tecnología de reciclaje	9
Tipos de molinos	13
Sistemas de regulación	15
Aerogenerador	19
Molino cretense	26
Aeromotor potente	31
Molino tradicional	34
Molino de bombeo	40
Rotor Savonius	43
Panémona	46
Otros sistemas eólicos	48
Bombas de agua	50
Torres para molinos	54
Palas aerodinámicas	57
Generadores	61
Regulador autoconstruido	69
Cuadro de control	72
Baterías	76
Instalación	82
Cálculo de un aerogenerador	87
Consideraciones varias	98
Consideración final	101
Bibliografía	103

MAS RECURSOS EN:



Material compartido con fines educativos
El libro pertenece a sus respectivos autores.

Para consultas, propuestas, etc, escribir a

*Hnos Urquía Lus
Espronceda - 8
Tafalla (Navarra)*

Autores: Juan Ignacio y Sebastián Urquía Lus

Dibujante: Juan Ignacio Urquía Lus

Edita: Grupo Ecologista de Tafalla

Depósito Legal: NA-381-1982

Imprime: Cénlit Ediciones S.L.

Domicilio: Avda Baja Navarra 24 Tafalla (Navarra)

Impreso en máquina Offset

Marca: Rotaprint

Modelo: TTR-1

Número 2839

Printed in Spain

INTRODUCCION

Todos los medios de comunicación hablan de la crisis energética, de lo caro que está el petróleo y de que allá por el año 2000 se empezarán a aprovechar las fuentes alternativas de energía (es decir, nos venderán el kilowatio solar, eólico...).

Se han escrito muchos libros teóricos sobre las diferentes energías limpias y reciclables. Las grandes compañías multinacionales están investigando sistemas tremendos y sofisticados para aprovechar estas energías.

Pero de todo ello, el ciudadano de a pie, poco pue de beneficiarse realmente. Sólo teorías y metas inalcanzables.

Así pues, con el deseo de empezar a cubrir el gran vacío que hay en la parte práctica de estos temas, hemos realizado el cuaderno que tienes en tus manos. Esperamos que ayude al agricultor que añora gasta el dinero en llenar el depósito de gasolina de la ruidosa moto bomba, o calentar el invernadero, al que tiene que pagar grandes sumas por llevar una línea eléctrica a la casa que tiene en el campo, o a todos los que simplemente, queremos "olvidarnos" de pagar el recibo de la luz.

Para todas estas necesidades, y muchas más que se te ocurran, hay una energía limpia, gratuita y no contaminante que se llama VIENTO.

El viento sopla casi todos los días, nos hace trabajar más de la cuenta cuando vamos en bici, y vuelve los paraguas en días de tormenta. Pero no todo es negativo. Es realmente fácil aprovecharlo de forma útil a pequeña escala, está al alcance de cualquiera con un poco de maña e ingenio. Un taller mínimamente dotado, podrá hacer todos los molinos que se proponga por muy bajo coste.

Pongamos manos a la obra para la formación de una sociedad más humana, descentralizada y ecológica.



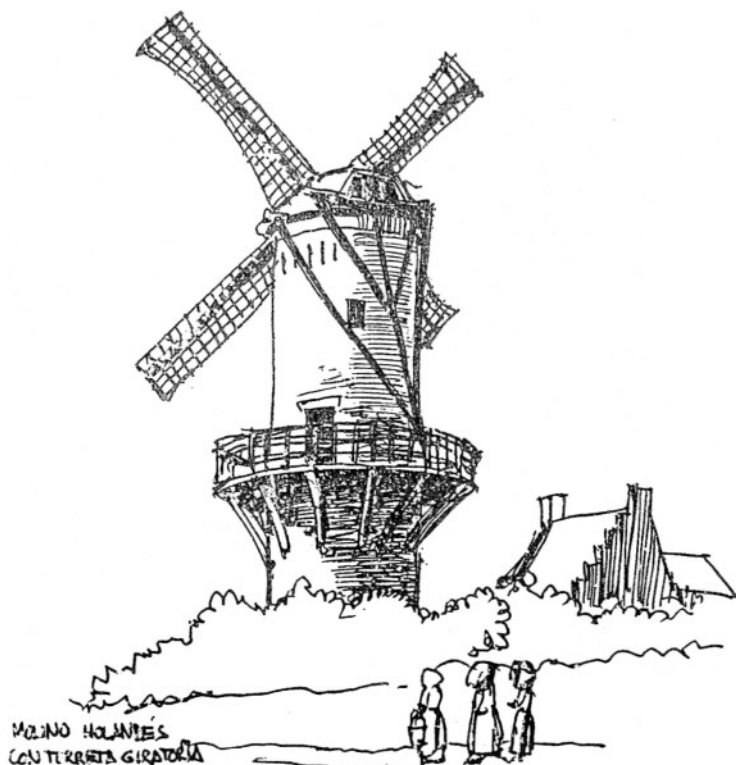
PEQUEÑA HISTORIA

El viento, como el sol, es una fuente limpia e ingotable de energía. Se puede considerar como una forma indirecta de la energía solar, ya que los movimientos de la atmósfera, son resultado del calentamiento intermitente del sol sobre el aire, la tierra, y el mar.

El viento ha proporcionado energía para desplazar-se sobre el mar, para bombear agua, y moler grano a lo largo de muchos siglos.

Existen referencias de molinos de viento en la antigua literatura china, aunque la primera descripción técnica parece que fue dada por Hero de Alejandría.

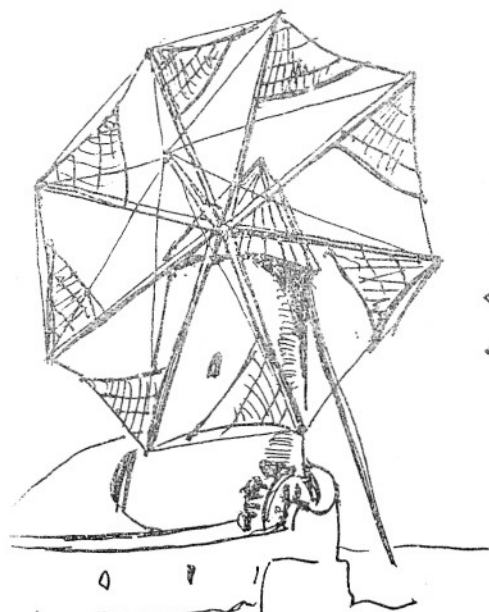
Hace mil años, los persas construían molinos de eje vertical con los que aprovechaban un viento constante que sopla desde mayo hasta septiembre en la misma dirección.



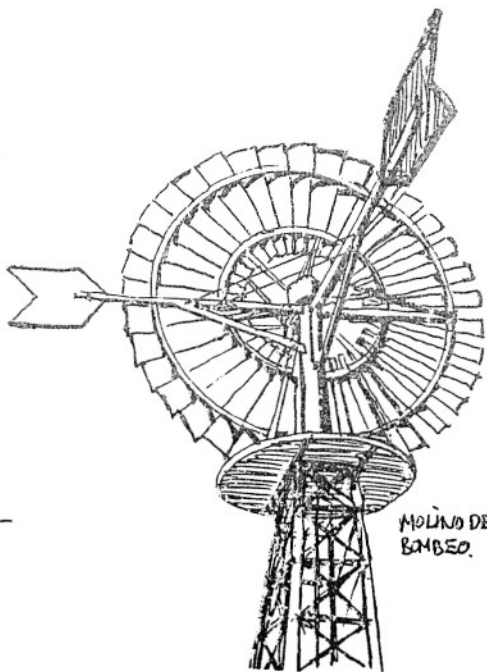
Hasta el siglo XII no se conoció el molino de viento en Europa. Por ser los vientos de Europa variables en dirección, los molinos tenían que poderse orientar hacia el viento. Al principio era toda la estructura la que giraba sobre un pivote central. Pronto surgieron los que tenían todo fijo (de obra) y la torreta superior se orientaba según el viento. Estos molinos alcanzaron un alto grado de perfección, llegando a tener sistemas automáticos de orientación. Su silueta se hizo familiar en toda Europa.

Paralelamente, se desarrolló otro molino en Creta, que se basa en el principio que mueve un barco. Tiene las alpas de vela (parecidas a las velas de un barco), y su construcción es muy sencilla. Un ejemplo de este tipo es el molino murciano utilizado para bombear agua para las huertas.

En el siglo XIX apareció otro molino en América del Norte, en las grandes praderas. Se componía de una torre



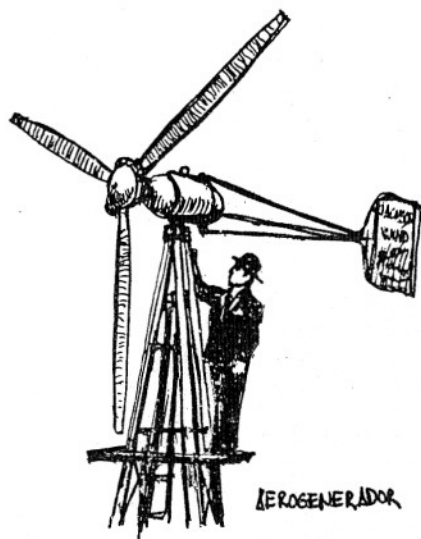
MOLINO MURCIANO DE
VELAS DE LONA PARA
BOMBEO DE AGUA.



MOLINO DE
BOMBEO.

de acero, un círculo formado por velas metálicas y un ti món para mantener el molino siempre cara al viento. Se u tilizaron (y utilizan) para bombear agua para el ganado por su alto par de arranque y pocas revoluciones.

Sin embargo, para generar electricidad, las dinamos y alternadores, exigían bastantes revoluciones por minu- to, y los molinos diponibles tenían muy poca velocidad de rotación. Esto hizo que surgieran los molinos ahora llamados aerogeneradores, de dos o tres aspas, con sec- ción de ala que giran a gran velocidad, por efecto aero dinámico (v. "palas erodinámicas") y en los que pueden acoplarse los generadores eléctricos con poca multipli- cación de revoluciones, o sin ella.

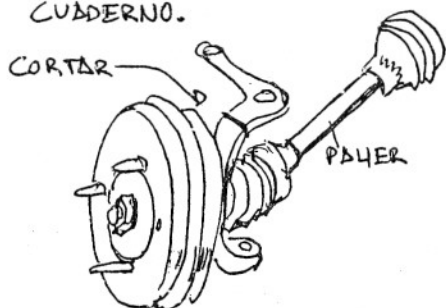


A mediados del siglo XIX se empleaban unos 9000 mo- lino en los Países Bajos, en múltiples aplicaciones. En ésta época, en Estados Unidos, había más de seis mi- llones de pequeños aeromotores, de potencia inferior a un C.V. empleados en el bombeo de agua y la generación de electricidad. Estos realizaban en 1890 un trabajo es timado en mil millones de Kw-h.

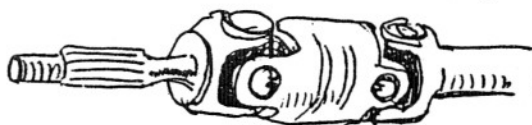
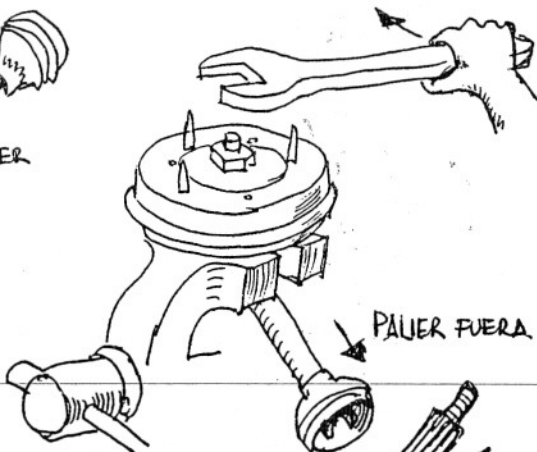
UNA DE LAS COSAS QUE MAS UTILIZAMOS EN LA REALIZACIÓN DE LOS DIFERENTES MOLINOS ES LA RUEDA DE AUTOMOVIL.

(TRACCION DELANTERA, FRENS DE TAMBOR). LAS UTILIZAN LOS RENAULT 4, 6, ... CITROËN 2CV, ... (SIN FRENO)

ES UNA PIEZA MUY ROBUSTA (ES LA PARTE DEL COCHE QUE MAS ESFUERZOS, GOLPES, VIBRACIONES... TIENE QUE SOPORTAR SIN FALLAR), ES MUY VERSÁTIL COMO PODRÁS VER A LO LARGO DEL CUADERNO.

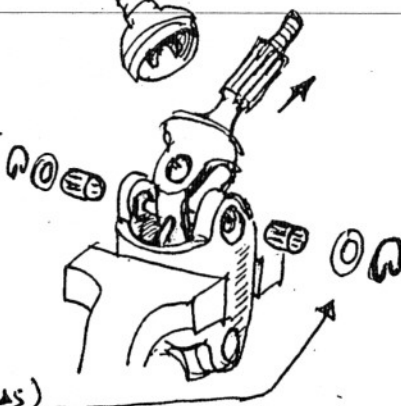


SE LE QUITA EL PAJER SI NO SE HA DE UTILIZAR

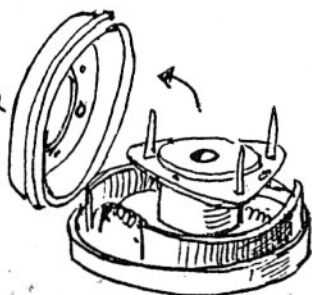


PAJER SUELTO CON LA JUNTA ARTICULADA

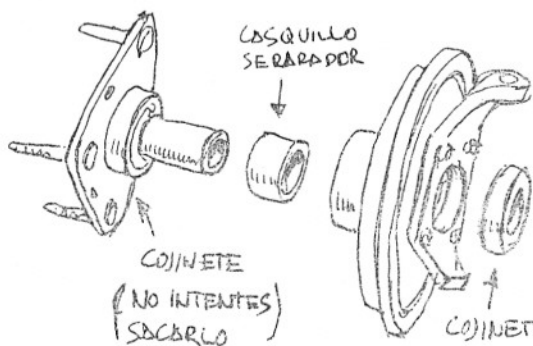
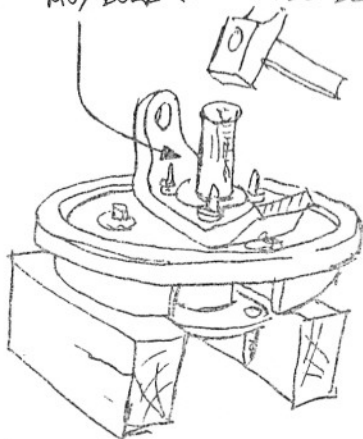
PARA SACAR LA PIEZA QUE IBA FIJA A LA RUEDA SE QUITAN LOS COJINETES DE LA JUNTA DANDO GOLPES PARA QUE SALGAN HACIA AFUERA (QUITAR ANTES ARANDELAS)



QUITAMOS LOS TORNILLOS QUE LO SUJETAN CON UN DESTORNILLADOR DE CRUCETA Y SE LE DAN GOLPES AL EJE



PARA SACAR EL EJE (CON EL PLATO QUE LLEVA LOS TORNILLOS QUE SUJETAN LA LLANTA), SE DAN GOLPES CON UN TACO DE MADERA MUY DURA (CON UN TUBO DE DIAMETRO ADECUADO)



AHORA PUEDES SACAR LAS ZAPATAS DE LOS FRENOS SI NO HAS DE UTILIZARLAS.

FORMA DE LIMPIAR LOS COJINETES

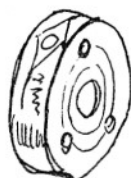
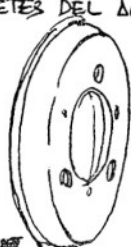
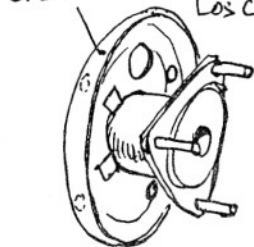


PRIMERO SE QUITA EL SEPARADOR DE BOLAS
DESPUES DE LIMPIO TODO, SE PONE GRASA NUEVA Y SE MONTA COMO ESTABA

PARA SACAR LOS TORNILLOS QUE SUJETABAN LA LLANTA
SE LES DA UN BUEN GOLPE

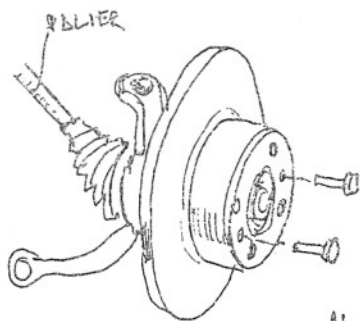
CUANDO SE SUJETA LA RUEDA
AGARRANDOLA POR LA CHAPA LAS
CABEZAS DE LOS TORNILLOS IMPIDEN
METER EL TAMBOR QUE RESGUARDA
LOS COJINETES DEL AGUA Y OXIDO

CHAPA

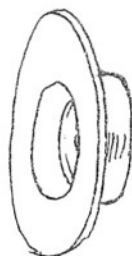


HAY QUE QUITAR EN UN
TORNO O CON UNA SIERRA UN ANILLO AL TAMBOR O PONER UNA LATA
QUE HAGA LOS EFECTOS DEL TAMBOR.

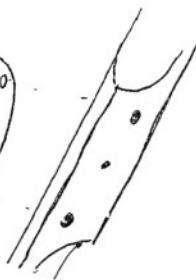
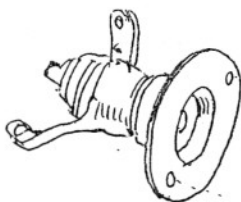
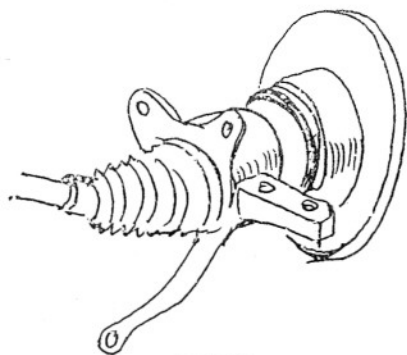
AUNQUE EN CASI TODOS LOS DISEÑOS HEMOS EMPLEADO LA RUEDA CON FRENO DE TAMBOR, LAS QUE TIENEN FRENO DE DISCO SON IGUALMENTE ÚTILES HACIÉNDOLES UN PEQUEÑO CAMBIO. LAS LLEVAN CASI TODOS LOS SEAT DE TRACCIÓN DELANTERA



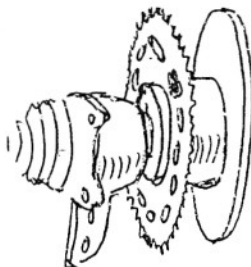
SE SACAN
LOS TORNILLOS
QUE SUJETAN
EL DISCO Y
ENTONCES
ÉSTE SALE.



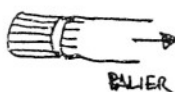
COLOCÁNDOLO
AL REVÉS DE COMO IBA PUESTO OBTENEMOS
UNA SUPERFICIE IDEAL PARA COLOCAR HELICES...



ADemás SE LE
PUEDE COLOCAR UN
PLATO DENTADO MUY
FÁCILMENTE CUANDO
ES NECESARIA LA
MULTIPLICACIÓN



SI NO SE UTILIZA EL
PALIER SE SACA DESIENDO
EL RETEN Y TIRANDO DEL PALIER



LA SUJECION DE
ESTE TIPO DE RUEDA
A UN BRAZON
SUELE SER MAS
DIFÍCIL QUE LA DE
FRENOS DE TAMBOR
PERO SE PUEDE RESOL-
VER COMO SE INDICA
EN EL "MOLINO TRADICIONAL"

TIPOS DE MAQUINAS

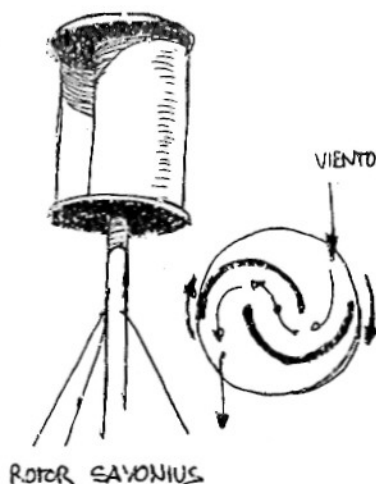
Antes de comenzar, es conveniente conocer y saber distinguir los diferentes tipos de máquinas que se han construido hasta ahora, sus características, posibilidades y aplicaciones.

Maquinas de eje vertical

El eje de giro de la hélice (rotor), es vertical. Son las primeras panémomas que se utilizaron en China, hace 2500 años. Eran parecidas a un anemómetro. Funcionan por la diferente resistencia al viento de las superficies interiores y exteriores de las cazoletas captoras.



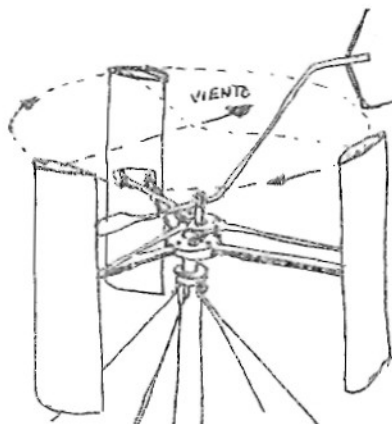
ANEMÓMETRO DE CAZOLETAS



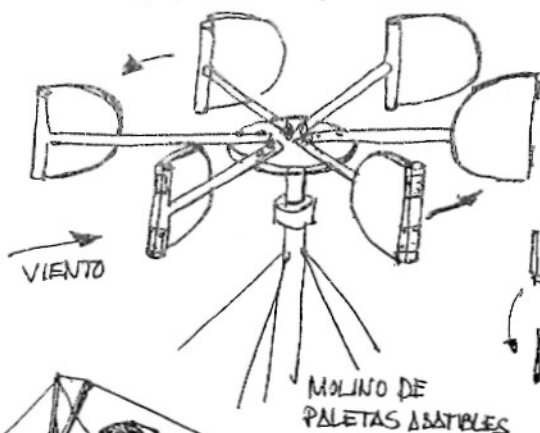
ROTOR SAVONIUS

La primera mejora importante se debe al finlandés Savonius, en cuyo rotor el viento actúa por las dos caras, haciendo aumentar su rendimiento.

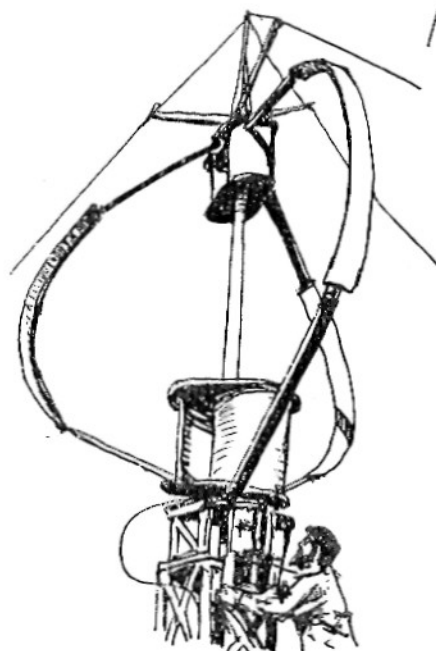
Existen muchos más tipos, como puedes ver en los dibujos, pero algo más complicados.



ROTOR CON
MOVIMIENTO DE
PALETAS CONTROLADO
POR CIGÜENAL.



MOLINO DE
PALETAS ASISTIBLES



ROTOR DARRIEUS CON SAVONIUS PARA
ARRANQUE.

Todas estas máquinas son lentas, muy simples, y fáciles de construir. Tienen su propia regulación. Cuando el viento aumenta de velocidad, aumenta el empuje sobre la superficie receptora, y también sobre la otra, por lo que no hay riesgo de sobrepasar velocidades peligrosas para la máquina. No necesitan orientarse al viento puesto que actúan en cualquier dirección. Son muy aptos para trabajos que no requieran altas velocidades, pero sí buen par de arranque (bombeo).

Hay un tipo de molino de eje vertical rápido: el rotor Darrieus.

La tecnología del rotor Darrieus no está al alcance de todos los autoconstructores, y por tanto, no se explica en este cuaderno.

Maquinas de eje horizontal

Son todos los molinos europeos tradicionales, los de bombeo de las grandes praderas y casi todos los aerogeneradores comercializados e instalados.

Los molinos lentos, se pueden utilizar preferentemente para bombeo, y los rápidos, con palas aerodinámicas, para producir electricidad.

Todos los molinos de eje horizontal tienen el problema de que debe controlarse la velocidad máxima de rotación (sobre todo en los rápidos), para evitar destrozos con vientos fuertes.

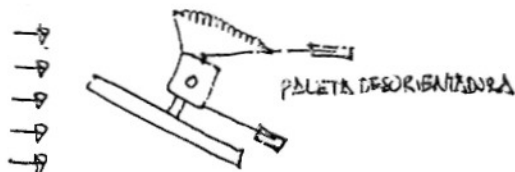
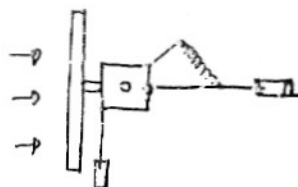
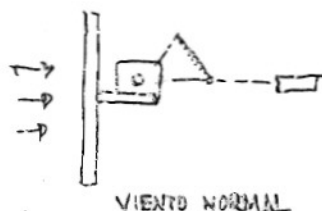
SISTEMAS DE REGULACION

Helices de inclinacion fija -desorientación

La mayoría de los molinos de bombeo compactos, y algunos aerogeneradores pequeños, tienen un sistema de desorientación; en casi todos, este sistema es manual: haciendo girar la veleta hasta colocarla paralela al plano del rotor, el viento pasa de lado.

La desorientación manual se puede complementar con la automática, que se consigue con una paleta desorientadora sobre la que empuja el viento, o simplemente, colocando el eje de la pala descentrado respecto al eje sobre el que pivota el molino.

El sistema de desorientación manual es muy eficaz y sencillo y tiene la ventaja de poder quitar a voluntad la hélice del viento para evitar desperfectos, o no bombear más si se ha llenado el depósito, y para que se pueda realizar el mantenimiento del molino sin el peligro de las aspas girando. Este sistema aparece detallado en la construcción de los diferentes molinos.

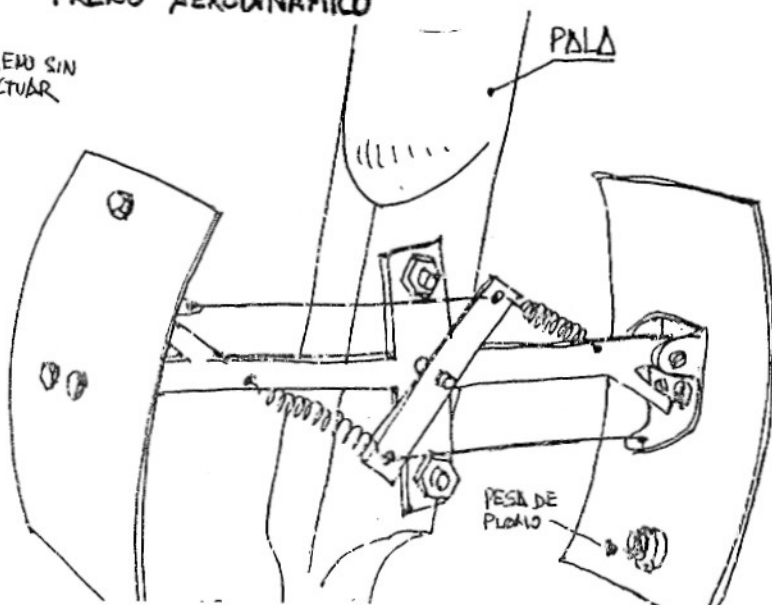
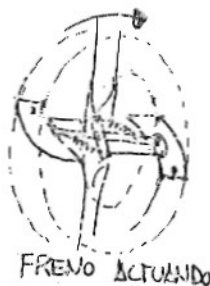
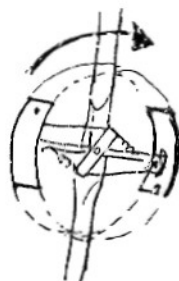


-frenado de la hélice

Se puede frenar la hélice mecánicamente, pero no suele ser recomendable. Si la hélice queda frenada cara al huracán, puede partirse por flexión, si no está suficientemente reforzada, y por otro lado, si queremos mantener la velocidad de rotación requerida con el freno, desgastaremos muchos ferodos y paciencia y calentaremos excesivamente el molino.

El único freno que es recomendable es el aerodinámico. Lo utilizan los pequeños aerogeneradores y consiste en unas placas que en régimen normal no ofrecen resistencia al aire, pero al aumentar la velocidad de rotación, se abren y frenan bastante bien:

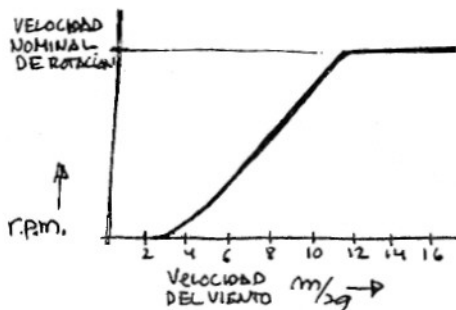
FRENO AERODINAMICO



Hélices de inclinación variable

Es el método utilizado en los aerogeneradores un poco grandes y el que normalmente colocan los fabricantes.

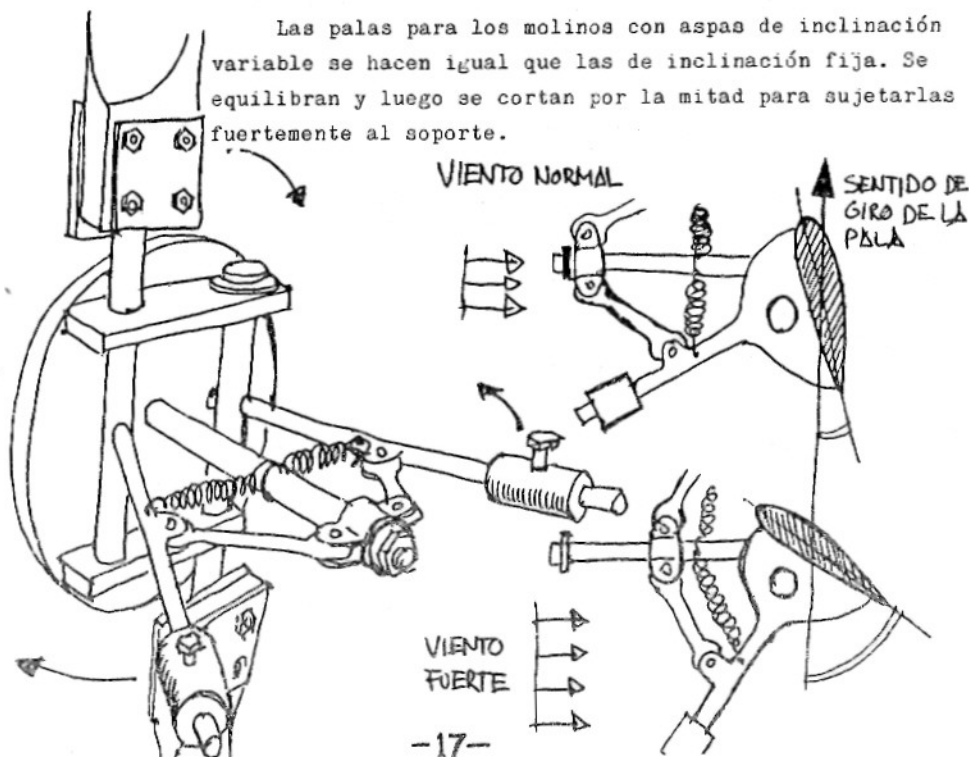
Son sistemas muy perfectos pero algo complicados que consisten en variar el ángulo de ataque del aspa de forma que en caso de viento fuerte, no exista ningún peligro de rotura.



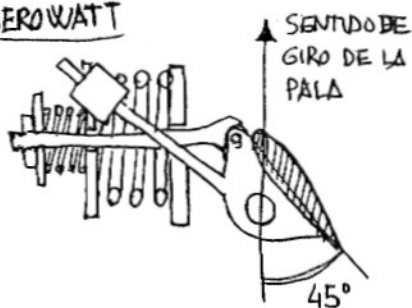
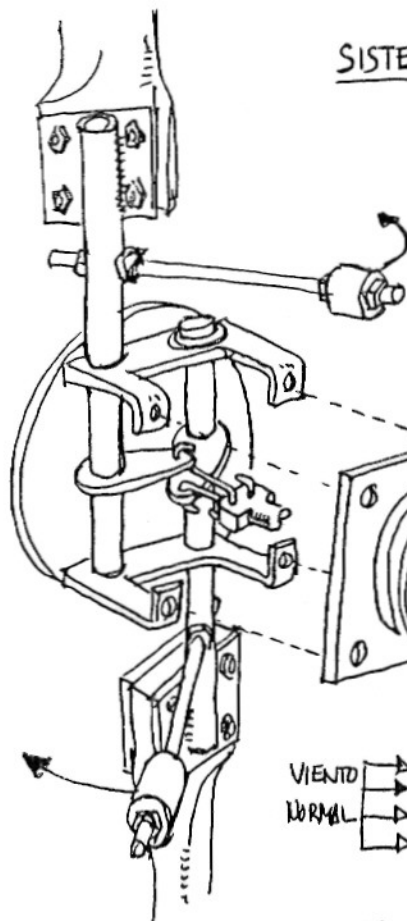
El control suele ser muy riguroso como puedes ver en el gráfico que relaciona la velocidad del viento y la de rotación del molino.

Los dos métodos más utilizados son los que se ilustran. El primero consiste en aumentar el ángulo de calado para reducir la velocidad, y en el sistema Aerowatt (casa fabricante de molinos), se hace lo contrario: disminuye el calado del aspa hasta hacerlo negativo

Las palas para los molinos con aspas de inclinación variable se hacen igual que las de inclinación fija. Se equilibran y luego se cortan por la mitad para sujetarlas fuertemente al soporte.



SISTEMA AEROWATT



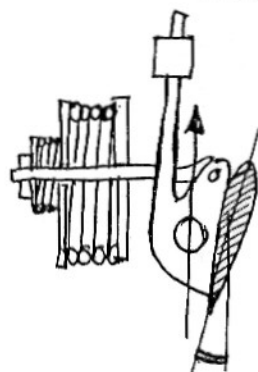
MOLINO PARADO
CON ANGULO DE ATAQUE
GRANDE PARA TENER
BUEN DAR DE ARRANQUE

VIENTO
NORMAL



UNA VEZ QUE ARRANCA EL
MUELLE PEQUEÑO SE COMPRIME
Y LA PALA SE COLOCA EN LA POSICIÓN DE
TRABAJO

VIENTO
FUERTE

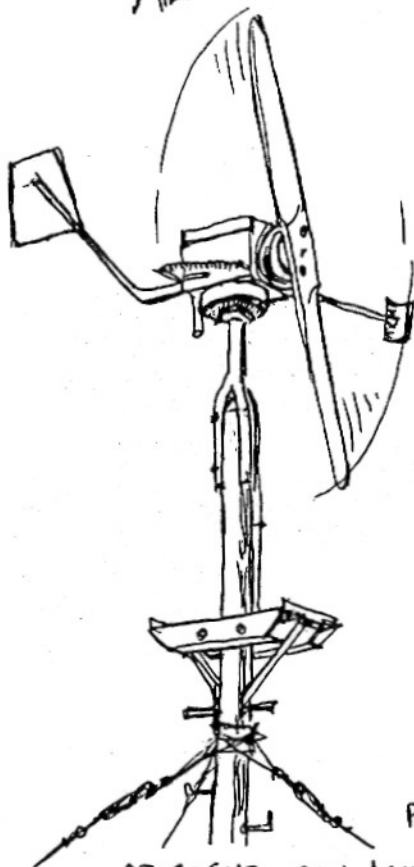


AL SEGUIR AUMENTANDO LA
VELOCIDAD, EL MUELLE
FUERTE SE COMPRIME
QUEDANDO UN ANGULO
DE ATAQUE NEGATIVO
QUE LA LIMITA DE
FORMA MUY PRECISA

AEROGENERADOR

200 - 2.500 W

1'5 - 4 m ϕ



ES EL APARATO MAS ADECUADO PARA PRODUCIR ELECTRICIDAD POR SU ALTO RENDIMIENTO Y VELOCIDAD DE ROTACION

LA GAMA DE POTENCIAS QUE ABARCA ES LA UTILIZADA NORMALMENTE PARA ABASTECER DE LUZ A UNA CASA

SU CONSTRUCCION NO ES DIFICIL Y QUEDA MUY ROBUSTO. DEBERÁS PONER ESPECIAL ESmero EN EL BUEN EQUILIBRADO DE LA HELICE (VER "PALAS AERODINAMICAS") Y EN EL SISTEMA DE REGULACION DE LA VELOCIDAD QUE TIENE QUE FUNCIONAR SIN VACILACIONES.

- CONSTRUCCION -

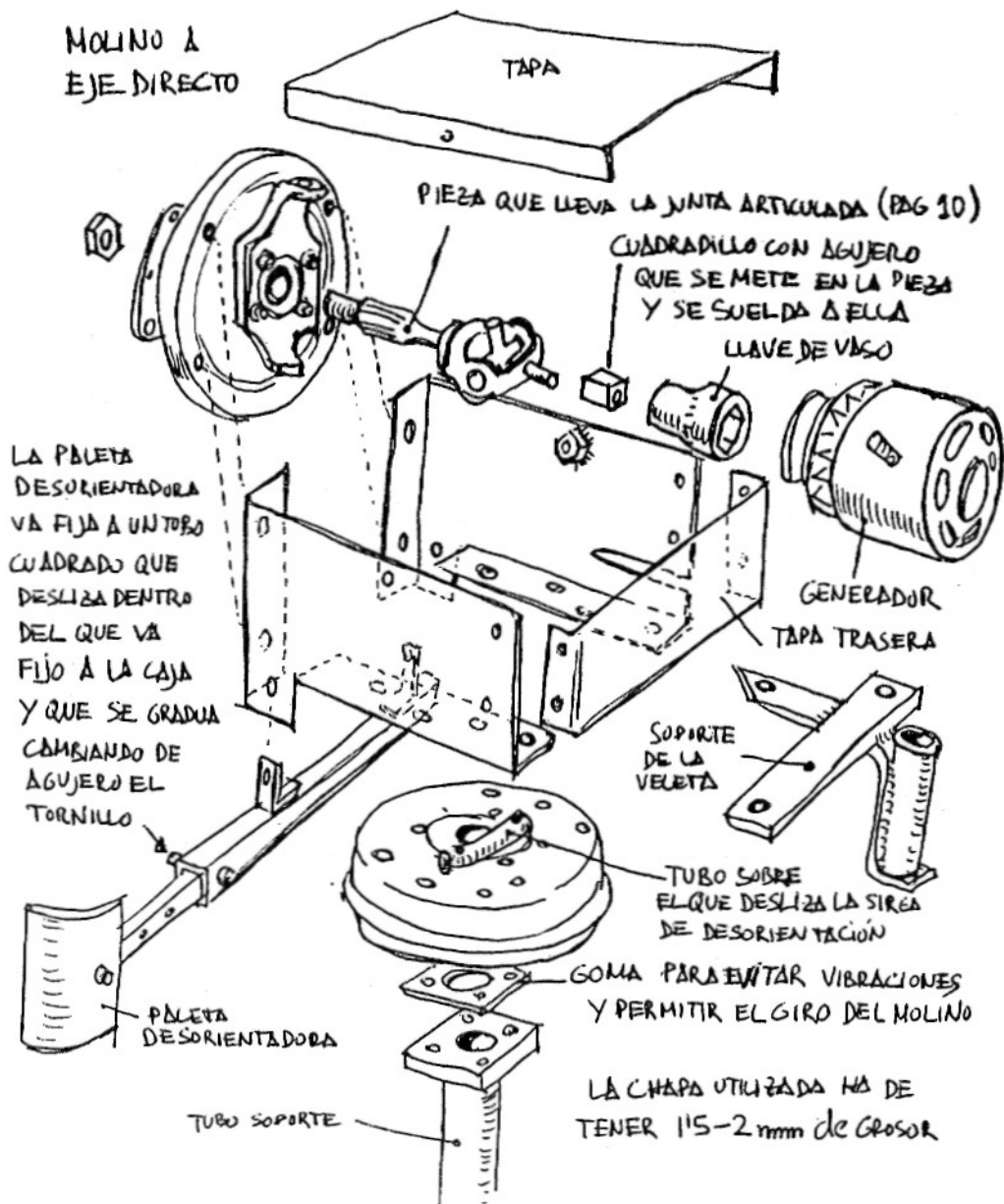
PARTIREMOS DE DOS RUEDAS

DE COCHE CON AGUJERO CENTRAL. LAS DESMONTAS COMO SE INDICA EN LA PAGINA 10 Y DESPUES DE LIMPIAR LA GRASA VIEJA DE LOS COJINETES VES CUAL TIENE ESTOS MAS SANOS Y GIRA MEJOR. A ESTA RUEDA LE PONES GRASA NUEVA PUES SERVIRA DE EJE DE GIRO DE LA PALA

LA OTRA RUEDA LA DEJARÁS LUBRICADA CON GRAFITO (BUEN CONDUCTOR ELECTRICO) PARA QUE SIRVA COMO BAJADA DEL BORNE NEGATIVO (MASA) Y A LA VEZ COMO EJE SOBRE EL QUE PIVOTA TODO EL MOLINO.

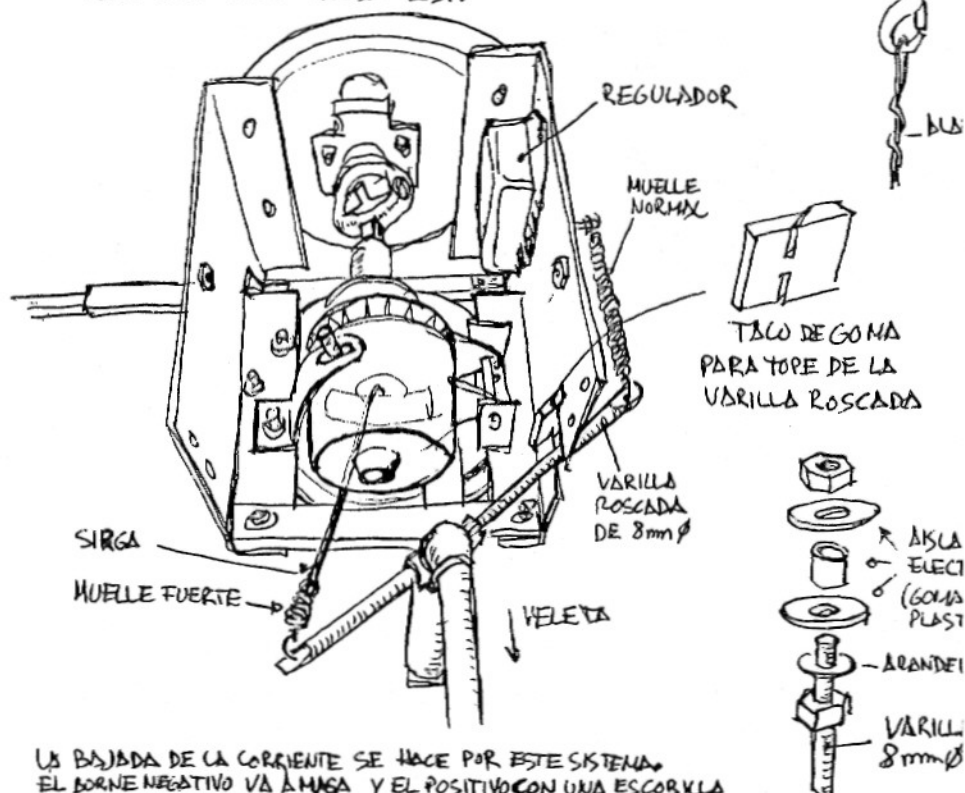
PARA CALCULAR EL DIAMETRO DE LA PALA Y LA MULTIPLICACION NECESARIA SEGUIR LAS INSTRUCCIONES DEL APARTADO "CALCULO DE UN AERO GENERADOR"

SEGUN EL GENERADOR QUE CONSIGAS SE PUEDE
 APLICAR DIRECTAMENTE A LA PALA SIN MULTIPLICAR
 REVOLUCIONES O MEDIANTE UNA MULTIPLICACIÓN SI ES
 MAS RÁPIDO.

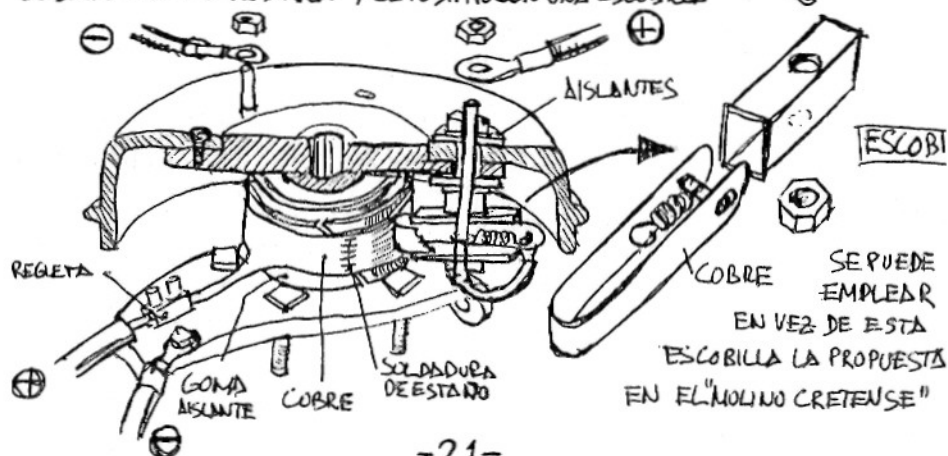


ENTRE LA SIRGA QUE ACCIONA LA VELETA Y EL ALAMBRE
(O SIRGA) QUE BAJA AL SUELO, SE COLOCA UN GANCHO
CON CIERRE DE LOS DE LOS BOLSOS PARA PERMITIR EL
GIRO LIBRE. ESTE GANCHO QUEDA DENTRO DEL TUPO QUE
SOPORTA EL MOLINO

TODO MONTADO QUEDA ASI.

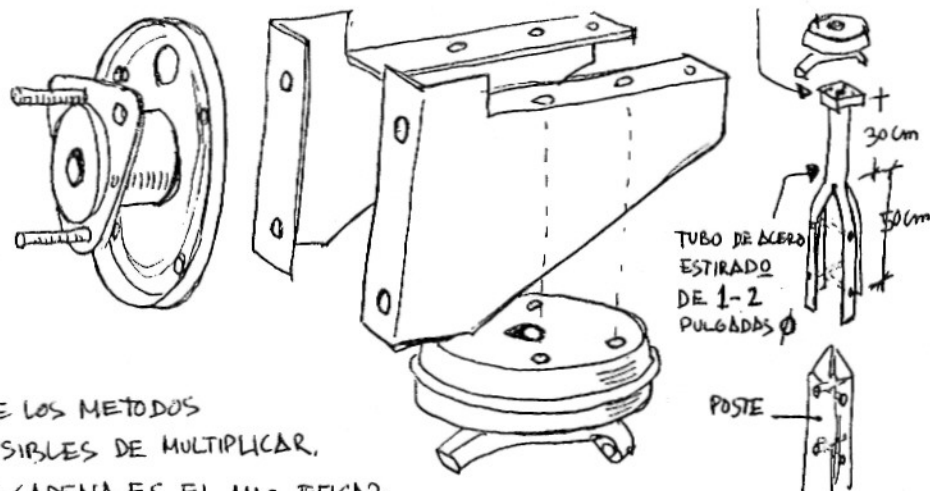


LA BAJADA DE LA CORRIENTE SE HACE POR ESTE SISTEMA
EL BORNE NEGATIVO VA A MAGA Y EL POSITIVO CON UNA ESCOBILLA



SI TIENES QUE COLOCAR MULTIPLICACIÓN (HASTA X6)
 ESTE ES EL SISTEMA DE MONTAJE QUE DEBES UTILIZAR (PARA MAYORES MULTIPLICACIONES VER EL "MOLINO CRETENSE")
 EL SOPORTE MAS ADECUADO PARA AEROGENERADORES ES ESTE

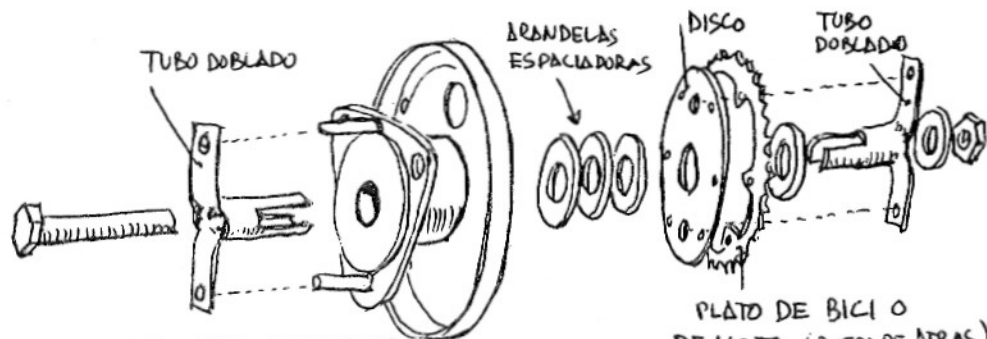
BASE CUADRADA DE
 HIERRO SOLDADA
 AL TUBO



DE LOS METODOS
 POSIBLES DE MULTIPLICAR,
 LA CADENA ES EL MAS EFICAZ

DENTRO DE SU SIMPLICIDAD, LA POLEA SI SE TENSAS IMPIDE
 AL MOLINO ARRANCAR (LAS PALAS DE ALTA VELOCIDAD TIENEN MUY
 POCO PAR DE ARRANQUE) Y SI SE DEJA POCO TENSAS PATINA.

SI AGENCIAS ENGRANAJES FACILES DE ACOPLAR TAMBIEN IRA BIEN
 LOS PINONES Y CADENA DE BICI OS SERVIRAN PARA POTENCIAS
 DE HASTA 800W, PARA MAS POTENCIA UTILIZAR DE MOTO

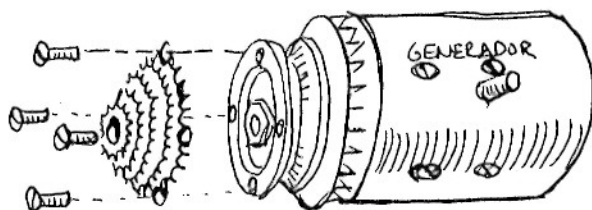


MONTAJE DEL EJEMOTRIZ

PLATO DE BICI O
 DE MOTO, (RUEDA DE ATRAS)

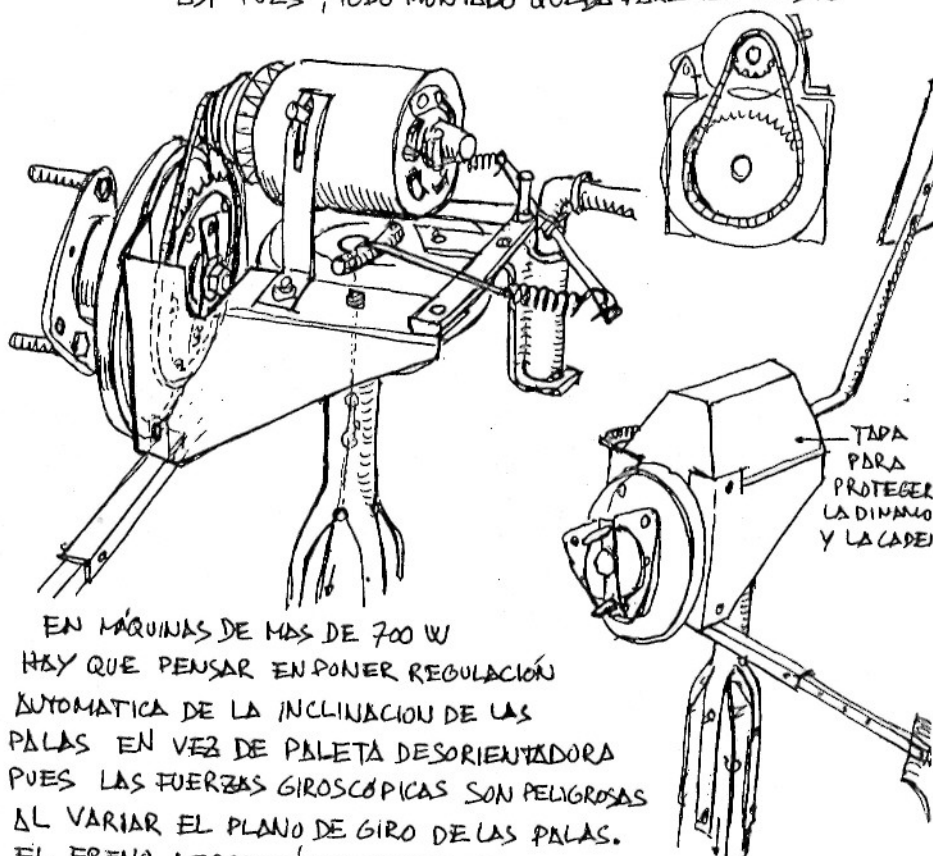
ELIGE SIEMPRE EL DE MAYOR DIAMETRO
 POSIBLE.

SI EL GENERADOR TIENE MENOS DE 800 W PUEDES COLOCAR SOBRE LA POLEA UN PINÓN DE BICI DE CAMBIOS VIEJO. ASÍ TENDRÁS LA POSIBILIDAD DE OPTIMIZAR LA MULTIPLICACIÓN FÁCILMENTE



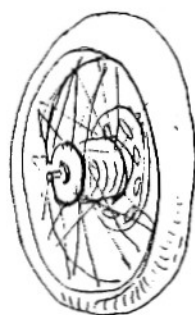
SI TIENES QUE UTILIZAR DE MOTO, EL ACOPLAMIENTO DEL PINÓN AL EJE DE LA DINAMO REQUIERE ALGUN TRABAJO DE TORO Y UNA MAYOR SOLIDEZ.

ASI PUES, TODO MONTADO QUEDA PARECIDO A ESTO

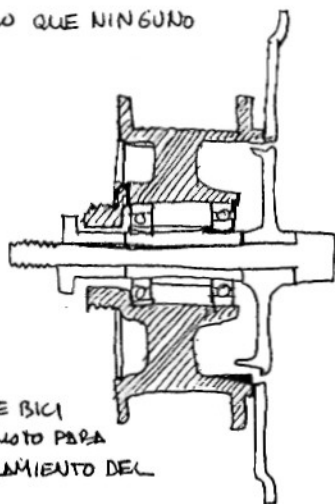
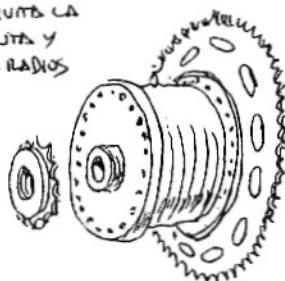


EN MÁQUINAS DE MÁS DE 700 W HAY QUE PENSAR EN PONER REGULACIÓN AUTOMÁTICA DE LA INCLINACIÓN DE LAS PALAS EN VEZ DE PALETA DESORIENTADORA PUES LAS FUERZAS GISCÓPICAS SON PELIGROSAS AL VARIAR EL PLANO DE GIRO DE LAS PALAS. EL FRENO AERODINÁMICO PUEDE UTILIZARSE EN TODAS LAS POTENCIAS.

SI LO DE ENCONTRAR RUEDAS DE COCHE LO TIENES DIECICL HAY OTRA VARIANTE QUE UTILIZA LA RUEDA TRASERA DE UN CICLOMOTOR (O MOTO). COMO ESTE TIPO DE RUEDA NO TIENE GRAN RESISTENCIA NO SE DEBE EMPLEAR PARA DIAMETROS MAYORES DE 2m RESULTA UN AEROGENERADOR MAS SENCILLO QUE NINGUNO

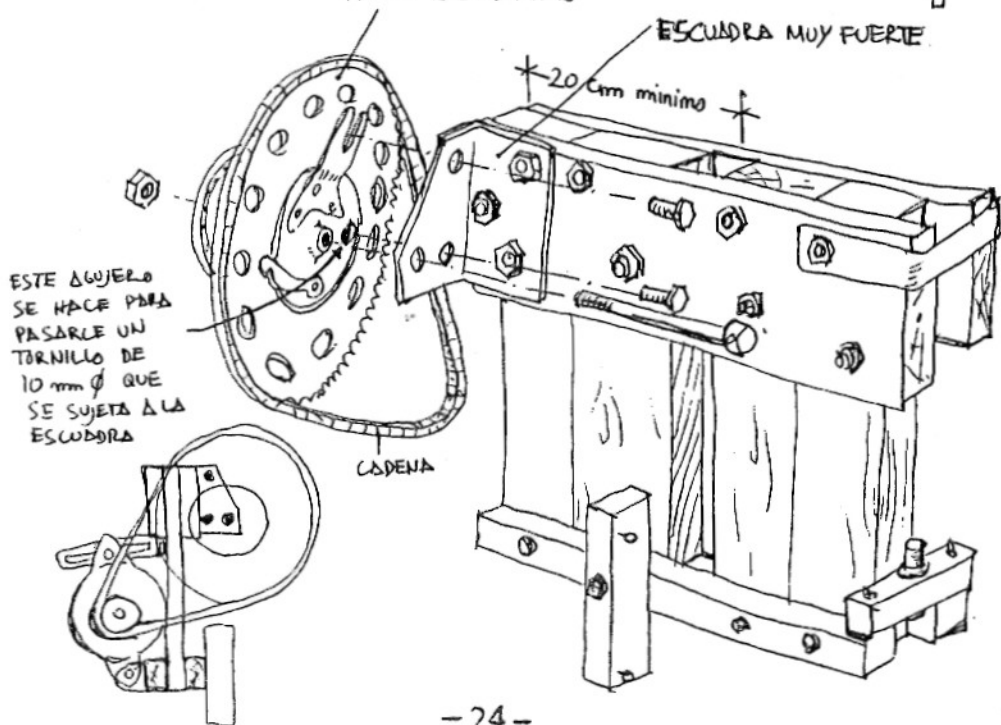


SE QUITA LA LLANTA Y LOS RADIOS



SE HACE UN SENCILLO PERO FUERTE ARMATON DE MADERA

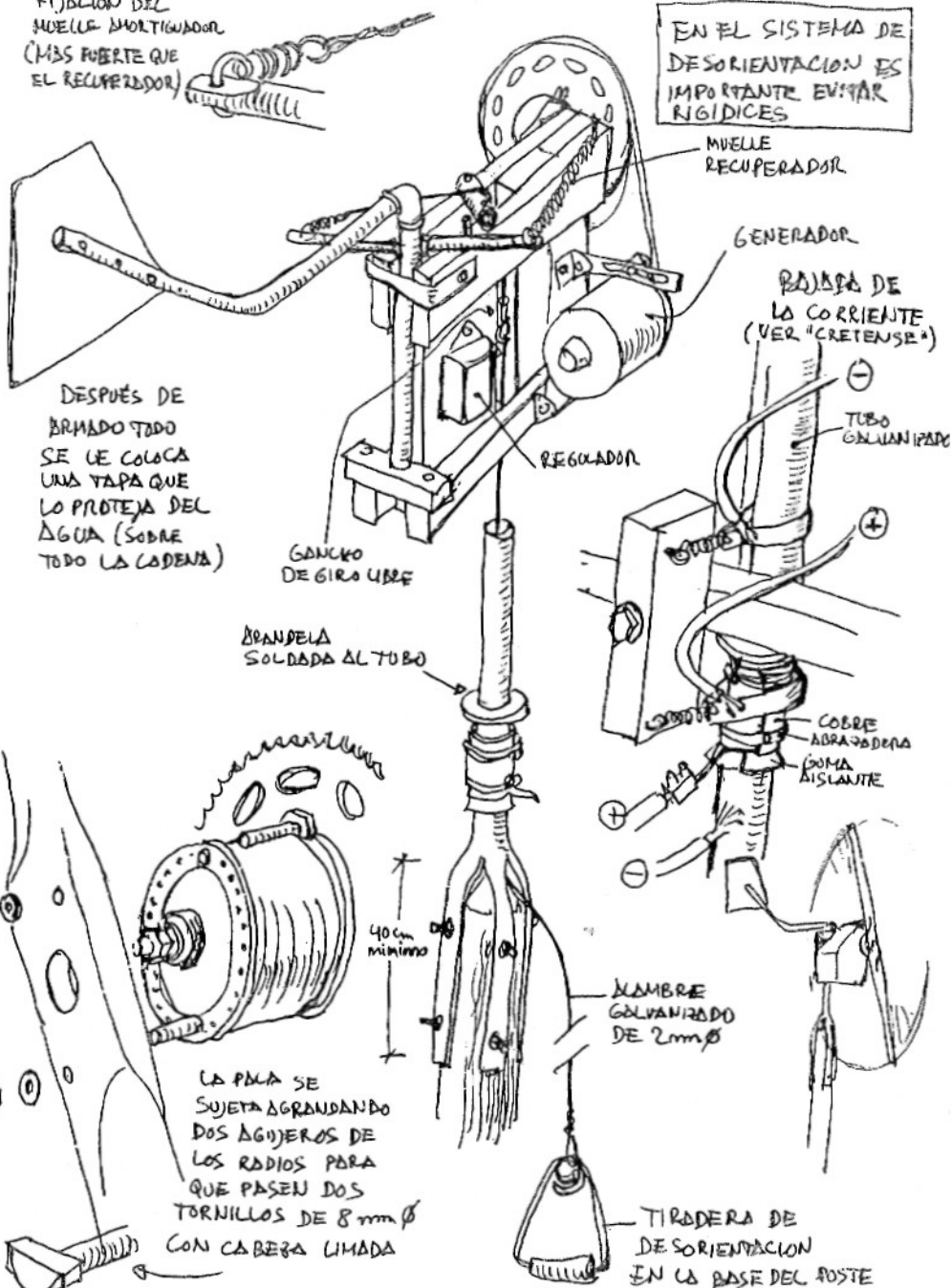
PUEDEN PONER UN PLATO DE BICI BIEN CENTRADO SOBRE EL DE MOTO PARA HACER MAS FACIL EL ACOPLOMIENTO DEL PINON A LA DINAMO



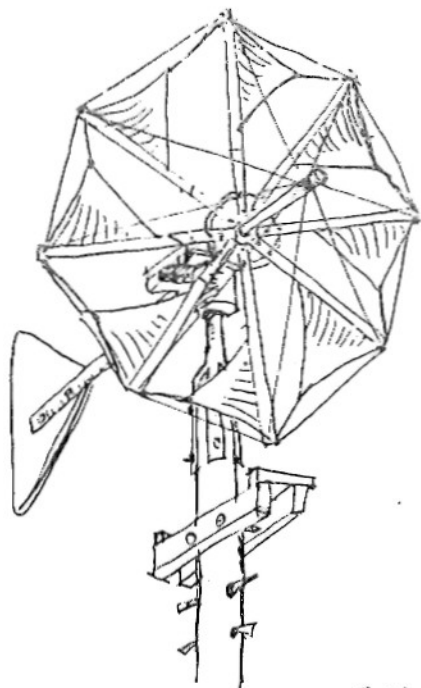
EL EJE DESCENTRADO SUSTITUYE A LA PALETA
DESORIENTADORA

DETALLE DE LA
FIJACION DEL
MUELLE AMORTIGUADOR
(MÁS FUERTE QUE
EL RECUPERADOR)

EN EL SISTEMA DE
DESORIENTACION ES
IMPORTANTE EVITAR
RIGIDICES



MOLINO CRETENSE



SINO TE GUSTAN LOS MOLINOS DE ALTA VELOCIDAD PARA PRODUCIR ELECTRICIDAD POR NECESITAR ESTAR BIEN CONSTRUIDOS Y EQUILIBRADOS, POR QUE TE PARECEN TECNOLOGÍA DURA O PORQUE SIMPLEMENTE TE DAN MIEDO, ESTO ES LO QUE ANDABAS BUSCANDO.

MOLINO MUY LENTO (FACTOR DE VELOCIDAD PUNTA = 1) ES MUY PINTOESCO Y SENCILLO DE CONSTRUIR AUNQUE SEA NECESARIA UNA BUENA CAJA DE MULTIPLICAR REVOLUCIONES.

SU RENDIMIENTO (25-30%) ES MENOR QUE EL DE PALAS AERODINAMICAS (40-45%) POR LO QUE NECESITARAS MAYORES DIAMETROS

— CONSTRUCCION —

PODEMOS COMENZAR POR AGENCIAR EN UNA CHATARRERIA UNA CAJA DE CAMBIOS DE MOTO Y DOS RUEDAS DE COCHE CON AGUJERO CENTRAL (VER PAG 10)

LA CAJA LA UTILIZAREMOS EN SENTIDO INVERSO A SU FUNCIONAMIENTO NORMAL: METEREMOS LA POTENCIA POR EL EJE DONDE VA EL PIÑON Y LA SACAREMOS POR EL EJE DONDE VA EL MAGNETO (Y EL MOTOR)

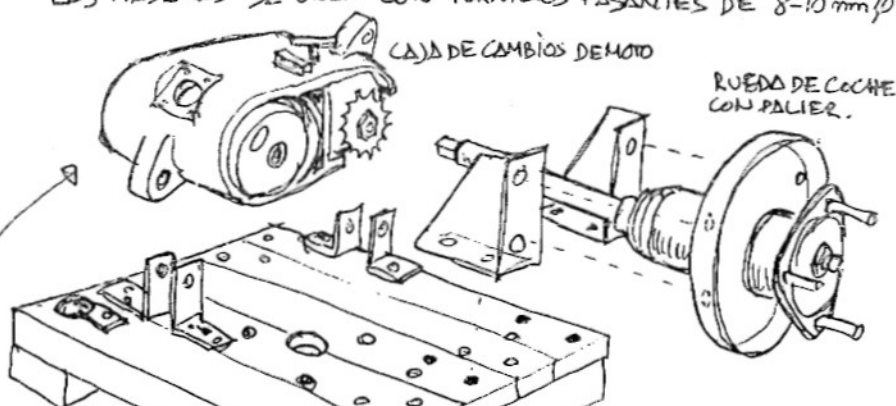
UNA CAJA NORMAL TIENE LAS SIGUIENTES RELACIONES DE MULTIPLICACION 1:5, 1:7, 1:10, 1:15 CON LO CUAL TENEMOS POSIBILIDAD DE OPTIMIZAR LA VELOCIDAD DEL GENERADOR "CAMBIANDO DE MARCHA"

EN LA CONSTRUCCION DE ESTE MOLINO NO DAREMOS MEDIDAS SINO IDEAS PUES LAS MEDIDAS CAMBIAN MUCHO SEGUN LA CAJA DE CAMBIOS Y ALTERNADOR UTILIZADOS

COMO DATOS ORIENTATIVOS
HE AQUI LOS DIAMETROS
Y RPM PARA DIFERENTES
POTENCIAS DE LOS GENERADORES
(DATOS PARA VIENTO DE 9 m/s)

POTENCIA(W)	DIAMETRO(m)	RPM.HELICE
150	1'8	95
250	2'2	78
500	3	57
750	3'6	48

PRIMERO HABRÁ QUE HACER UNA BANCADA FUERTE DE MADERA DEL TAMAÑO NECESARIO QUE SUPOORTE TODAS LAS PIEZAS. LAS MADERAS SE UNEN CON TORNILLOS PASANTES DE 8-10 mm Ø

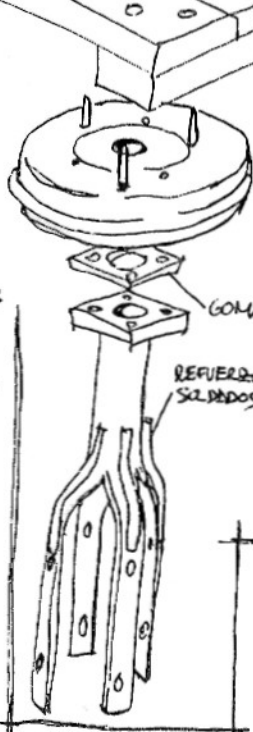


ALA CAJA DE CAMBIOS SE LE QUITA EL CILINDRO, EL EMBOLO Y LA BIELA. SI NO PUEDES SACAR LA BIELA SE PUEDE PARTIR E INMOVILIZAR CON



UNA SOLDADURA. DESPUES DE ESTO HAY QUE EQUILIBRAR ESTE EJE. PARA ELLO HAY QUE QUITAR

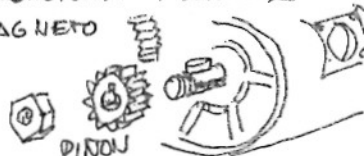
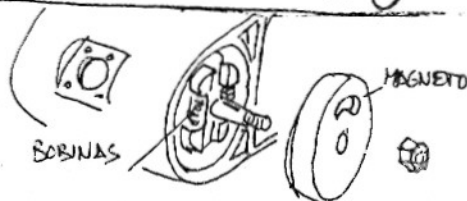
LAS BOBINAS DEL MAGNETO PARA QUE ÉSTE NO TENGA PUNTOS RESISTENTES SE VUELVE A PONER EL MAGNETO Y SI TRAVIA EL GIRONO FUERA MUY SUAVE SE QUITA EL PISTON QUE ESTÁ AL OTRO LADO DEL MAGNETO QUEDANDO EL EJE LOCO. ENTONCES, A BASE DE PONER PESO EN EL MAGNETO DONDE CONVENGA SE EQUILIBRA (MEDIANTE UN TORNILLO Y ARANDELAS POR EJEMPLO)



DEPENDIENDO DE LAS REVOLUCIONES DEL GENERADOR, PODRA IR ACOPLADO DIRECTAMENTE AL MAGNETO



O MEDIANTE UNA POLEA GRANDE ACOPLADA AL MAGNETO QUE MUEVA AL GENERADOR.



UTILIZAREMOS LA RUEDA CON EL PALIER Y LA JUNTA ARTICULADA
 SOBRE LA LLANTA MONTAREMOS LA HELICE



SI GIRA
 PRETANDO LA
 TUERCA

SI GIRA
 AFLOJANDO
 LA TUERCA

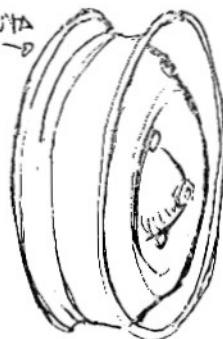
SE SIERRA EL PALIER Y SE LE
 PONE UN CUADRADO QUE ENTRE
 EN LA LLAVE DE VASO



LLAVE
 DE VASO



LLANTA

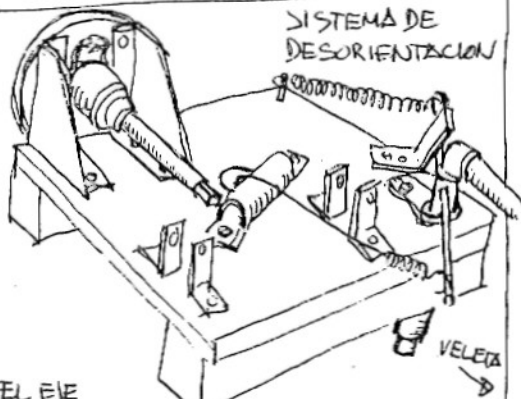


EL SAUPRES
 SE ATORNILLA
 EN LA LLANTA



EL SAUPRES PUEDE SER UN TUBO DE
 $\frac{3}{4}$ - 1 PULGADAS ϕ

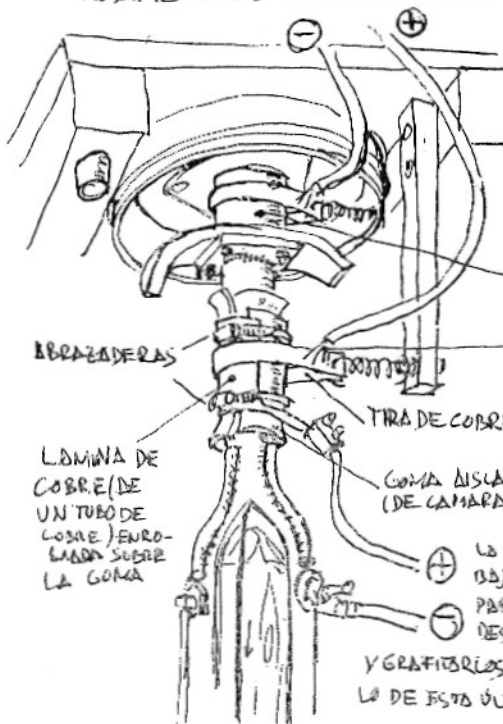
SISTEMA DE
 DESORIENTACION



EL EJE
 DESCENTRADO
 SUSTITUYE A
 LA PALETA
 DESORIENTADORA

MUSQUETON PARA
 GIRO LIBRE

PARA BAJAR LA CORRIENTE
 OS PROPONEMOS UNAS ESCOBILLAS
 RUDIMENTARIAS PERO SIN FALLO.



ABRAZADERAS

TIRA DE COBRE

LAMINA DE
 COBRE (DE
 UN TUBO DE
 COBRE) ENRO-
 LADA SOBRE
 LA GOMA

GOMA AISLANTE
 (DE CAMARA DE NEUMATICO)

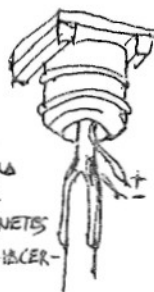
LA MASA LA HEMOS
 BAJADO POR ESCOBILLA
 PARA NO TENER QUE
 DESMONTAR LOS COJINETES

Y GRATIFICIOS, PERO PUEDES HACER-
 LO DE ESTA ULTIMA FORMA.

SE DEBE LIJAR MUY BIEN Y ESTAR
 ESTA SUPERFICIE

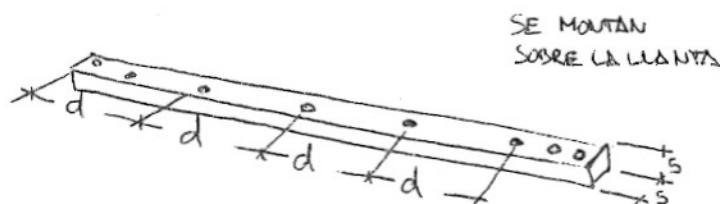
LOS CABLES SE SUELDAN A LAS TIRAS
 PARA QUE EL CONTACTO SEA PERFECTO

PARA EVITAR
 POSIBLES CORROSIONES
 EN LOS CONTACTOS
 SE COBRE CON
 UNA GARRAFA DE
 PLASTICO CONVE-
 NIENTEMENTE
 CORTADA

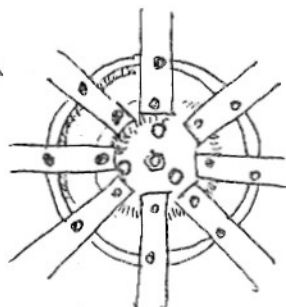


AHORA SOLO QUEDA HACER LA HELICE

SE CORTAN PALOS DE FRESNO (LA MADERA MAS FUERTE Y FLEXIBLE
A LA MEDIDA NECESARIA (EL RADIO DE LA HELICE)
Y SE AGUJEREA DE LA SIGUIENTE FORMA



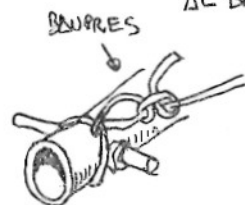
SE MONTAN
SOBRE LA LLANTA



CON UNA CUERDA MUY RESISTENTE A
LA INTEMPERIE (DE BARCO VELERO POR EJEMPLO)
SE ATA TODO PARA HACERLO RIGIDO

AL BAUPRESSEATA UNA CUERDA

QUE LUEGO SE ATA AL EXTREMO DEL PALO



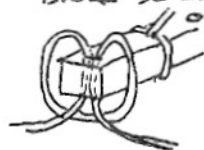
SE DEJA UNA LONGURA
ALGO MAYOR QUE
EL RADIO

DESPUES SE ATA AL BAUPRES OTRA
CUERDA QUE LA ATAMOS AL PALO DE ENFRENTE

ASI CON TODOS LOS DEMAS HASTA QUE QUEDA ASI

AHORA SE ATA OTRA CUERDA AL REDEDOR DEL ROTOR

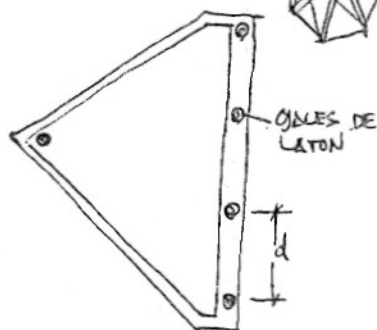
DE FORMA QUE TODOS LOS PALOS QUEDEN
SEPARADOS POR IGUAL QUEDANDO ASI



HAY QUE
HACER LAS
ASPAS UTILI-
ZANDO EL
MATERIAL MAS
FUERTE QUE
ENCUENTRES
CORTA OCHO
VELAS Y COSE
LOS DOBLADILLOS

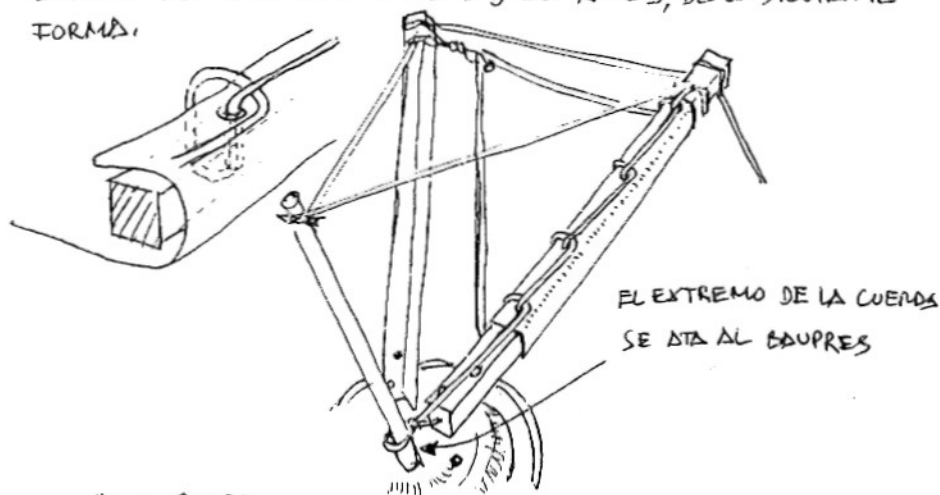


PATRON

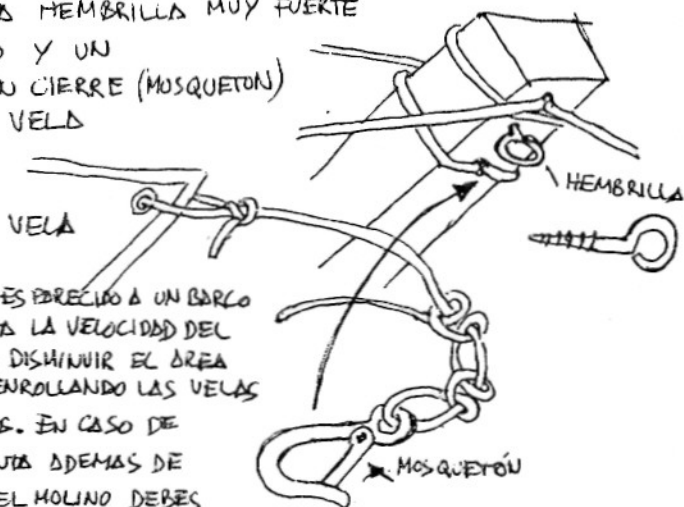


VELA TERMINADA

POR ULTIMO LAS VELAS SE COLOCAN SOBRE LOS PALOS
 ATANDO EL CABO QUE HEMOS DEJADO ANTES, DE LA SIGUIENTE
 FORMA:



SOLO QUEDA
 COLOCAR UNA HEMBRILLA MUY FUERTE
 EN EL PALO Y UN
 GANCHO CON CIERRE (MOSQUETON)
 ATADO A LA VELA



EL FUNCIONAMIENTO ES PARECIDO A UN BARCO
 CUANDO AUMENTA LA VELOCIDAD DEL
 VIENTO, PUEDES DISMINUIR EL AREA
 DE VELAMEN ENROLLANDO LAS VELAS
 SOBRE LOS PALOS. EN CASO DE
 FUERTE TORMENTA ADEMAS DE
 DESORIENTAR EL MOLINO DEBES
 ENROLLAR LAS VELAS POR COMPLETO
 ALREDEDOR DE LOS PALOS Y EVITAR ASI CUALQUIER ROTURA.

PARA POTENCIAS DE HASTA 400W PUEDES EMPLEAR EL SISTEMA
 DE MULTIPLICACIÓN PROPUESTO EN EL "MOLINO TRADICIONAL"

LA HELICE PERFECTAMENTE MONTADA EN TIERRA SOBRE LA
 LLANTA, SE SUBE Y SE COLOCA EN LA RUEDA.

LA HELICE DE ESTE MOLINO ESTA EXTRAIDA DEL MOLINO PROPUESTO
 EN EL LIBRO "LA CASA AUTOSUFICIENTE" DE ROBERT Y BRENDA VALE.

AEROMOTOR POTENTE

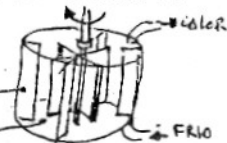
5-50 KW

DIAMETROS DE 5 a 11 m

POR SU ELEVADA POTENCIA, MAS QUE PARA GENERAR ELECTRICIDAD QUE SE ACUMULE EN BATERIAS, (EL VOLUMEN DE ESTAS SERIA TREMENDO) SIRVE PARA UTILIZAR LA POTENCIA EN DIRECTO

ES DECIR, EN CALENTAMIENTO DE GRANJAS, CASAS, INVERNADEROS Y PARA MOVER LAS BOMBAS QUE ABASTECEN A UN PUEBLO DE AGUA POR EJEMPLO

PARA CALENTAMIENTO, SE HACE POR SIMPLE TRANSFORMACION DE ENERGIA MECANICA EN CALORIFICA DENTRO DE UN CILINDRO CON PALETAS FIJAS. EL FLUIDO PUEDE SER ACEITE



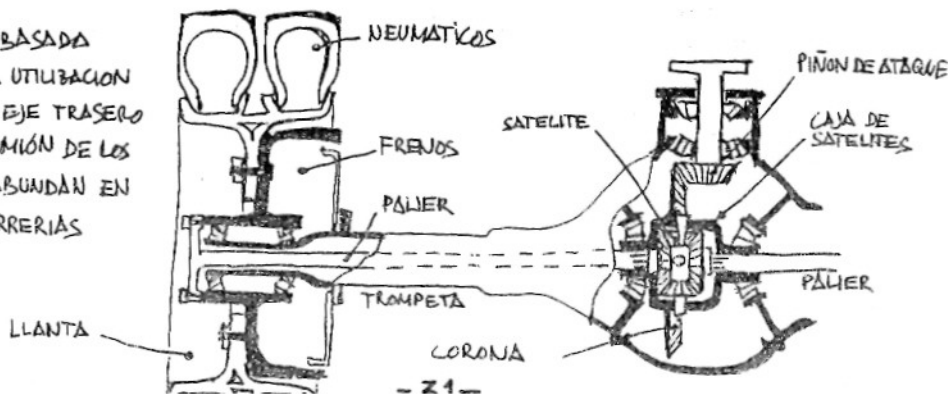
LO IDEAL SERIA ACOPLOARLO A

UNA BOMBA DE CALOR CON LO CUAL OBTENDRIAMOS TRES VECES MAS CALORIAS QUE CON EL SISTEMA ANTERIOR

NOTA: UN MOLINO DE SOKU PRODUCE 116 Kw/h DIARIAMENTE
1 Kw/h = 864 Kcal

— CONSTRUCCION —

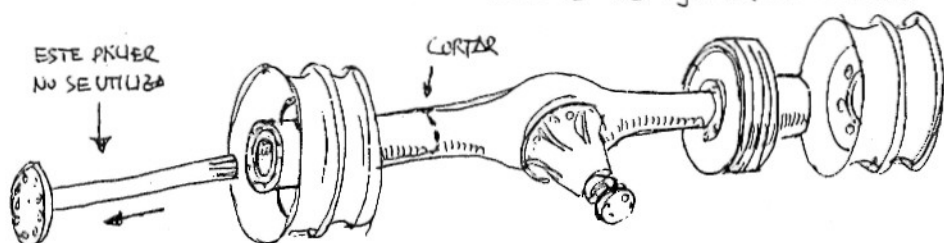
ESTA BASADA EN LA UTILIZACION DE UN EJE TRASERO DE CAMION DE LOS QUE ABUNDAN EN CHATARRERIAS



UTILIZAREMOS TODO EL PUENTE TRASERO DE UN CAMIÓN (O DE UN COCHE SECON-
LA POTENCIA QUE QUERAMOS SACAR) SIN LOS NEUMATICOS
EL FRENO DE LA RUEDA SERVIRA
PARA DETENER LA HELICE A VOLUNTAD



SACAREMOS UN PALIER , QUITAREMOS LA LLANTA
DEL OTRO LADO Y CORTAREMOS EL EJE POR LO MARCADO

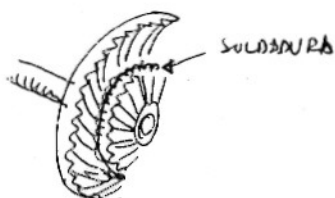
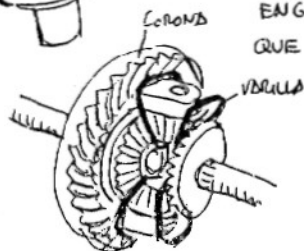


LA LLANTA QUE HEMOS QUITADO, LA COLOCAMOS CON TORNILLOS
O LA SOLDAMOS SOBRE LA OTRA

AHORA VIENE UNA LABOR DELICADA QUE HAY
QUE HACER BIEN. SE TRATA DE QUE EL PALIER
QUE NO HEMOS SACADO Y LA CORONA DEL
DIFERENCIAL GIREN SOLIDARIAMENTE.

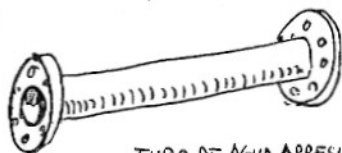


PUEDO QUE BASTE CON METER UNOS TROZOS
DE VARILLA ENTRE LOS SATELITES Y LOS
ENGRANAJES DE LOS PALIERES O TAL VEZ TENGAS
QUE SOLDAR EL ENGRANAJE A LA CORONA

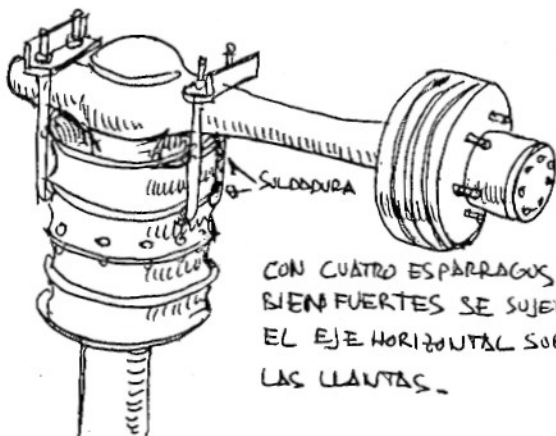


UNA VEZ QUE ESTE BIEN HECHO ESTO , GIRANDO LA RUEDA (EL PALIER)
GIRARÁ EL PIÑÓN DE ATAQUE (MULTIPLICANDO ADEMÁS POR 5 O MÁS LAS
REVOLUCIONES) . SI EN VEZ DE HACER ESTA OPERACIÓN , INMOVILIZAS
EL OTRO PALIER (EL QUE HABÍAMOS SACADO) OBTENDRÁS LA
MITAD DE MULTIPLICACIÓN, COSA QUE NO INTERESA.

SUBRE LA TORRE, QUE PUEDE CONSISTIR EN VARIOS TUBOS DE CONDUCCION DE AGUA A PRESION EMPALMADOS, SE COLOCA LA RUEDA CON LAS DOS LLANTAS

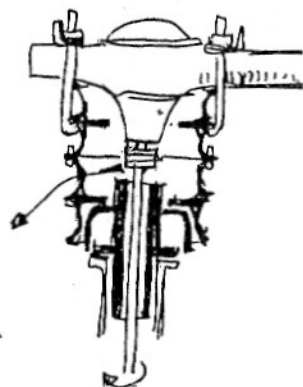
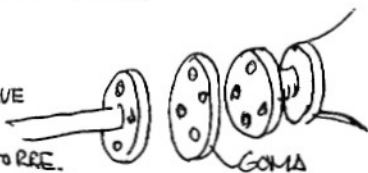


TUBO DE AGUA A PRESION



CON CUATRO ESPÁRRAGOS BIEN FUERTES SE SUJETA EL EJE HORIZONTAL SOBRE LAS LLANTAS.

EJE MOTRIZ QUE BAJA AL SUELO POR DENTRO DE LA TORRE.

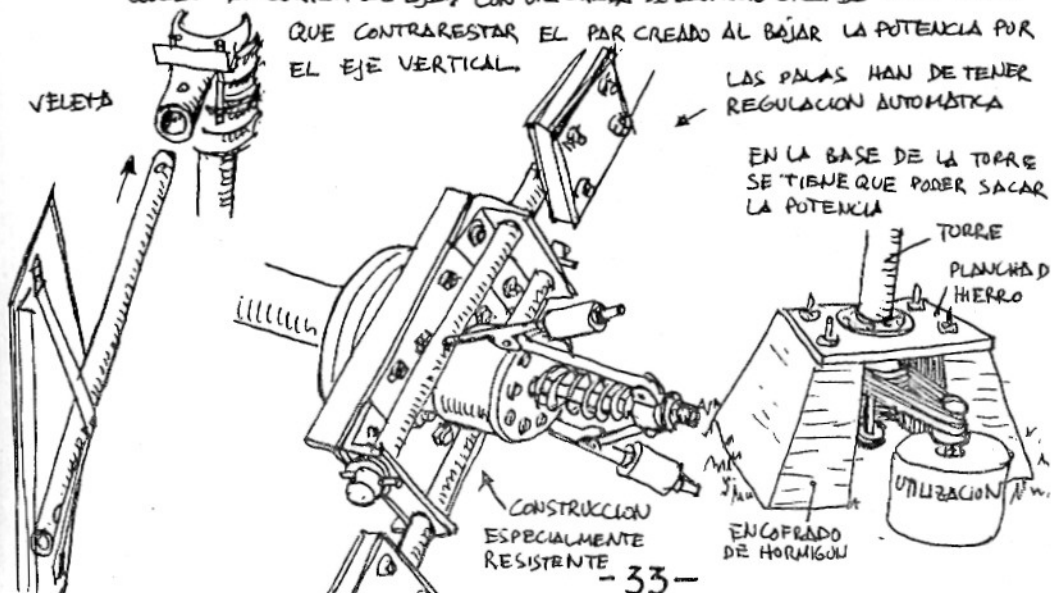


LA VELETA PUEDE CONSISTIR EN UN TUBO METIDO EN EL AGUJERO QUE QUEDÓ AL CORTAR EL EJE, CON UNA CHAPA DE ALUMINIO GRANDE QUE TIENE QUE CONTRARESTAR EL PAR CREADO AL BAJAR LA POTENCIA POR EL EJE VERTICAL.

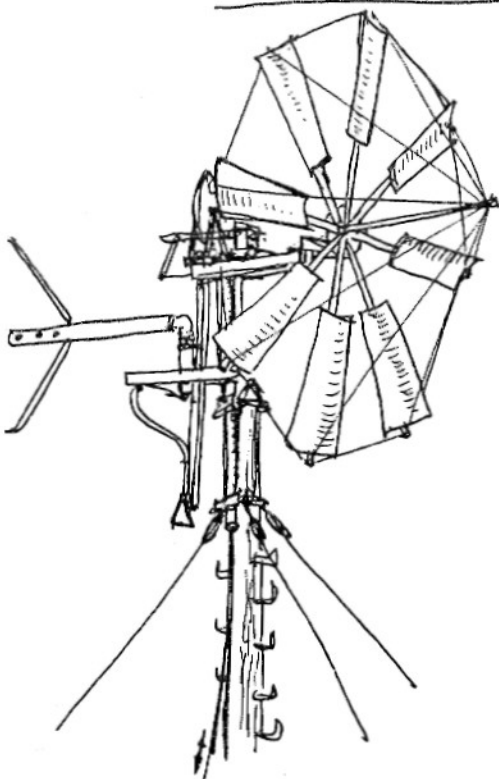


LAS PALAS HAN DE TENER REGULACION AUTOMÁTICA

EN LA BASE DE LA TORRE SE TIENE QUE PODER SACAR LA POTENCIA



MOLINO TRADICIONAL



POR SUS CARACTERÍSTICAS
ESTA MUY INDICADO PARA
FINCAS DONDE SE NECESITE
UN BUEN CAUDAL DE BOMBEO
Y ADemás SE QUIERA DISPONER
DE LUZ PARA LA CASA O GRANJA.
PUEDE PARECER RUDIMENTARIO
Y APARATOSO PERO ES CAPAZ
DE BOMBLEAR 30.000 LITROS
POR HORA SALVANDO UN DESNIVEL
DE 5 M Y DIRIGIR UN GENERADOR
DE HASTA 400 W CON UN
VIENTO DE 32 Km/h

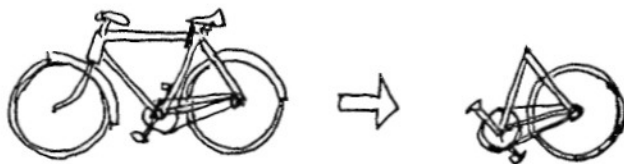
EMPIEZA A GIRAR CON BRISAS
SUAVES Y NUNCA SE OS LANZARÁ
A GRAN VELOCIDAD POR SU
DIAMETRO (3'6 m) Y LA FORMA
DE LA HELICE (FACTOR PUNTA=1)

- CONSTRUCCION -

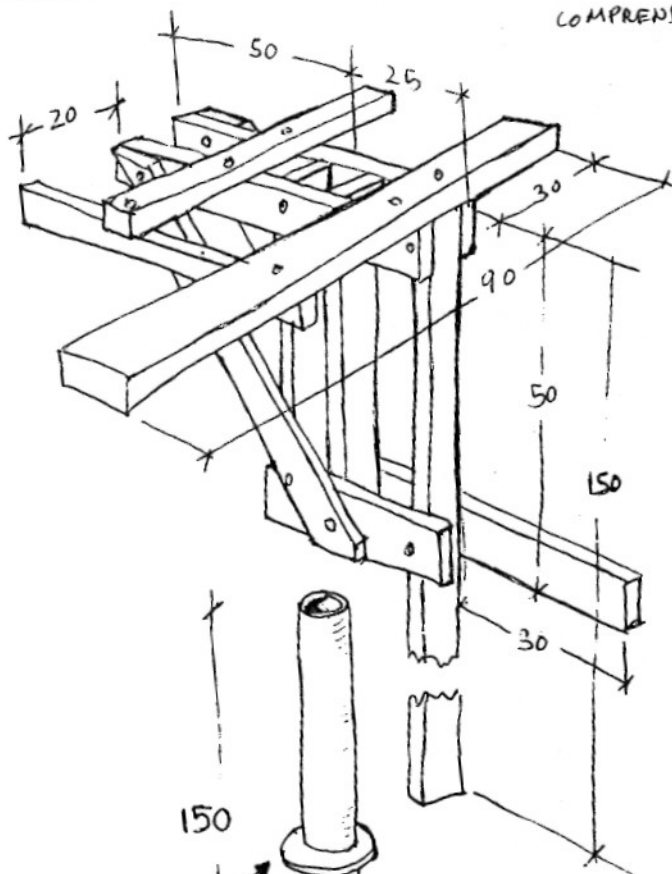
SU CONSTRUCCION NO ES DIFICIL BUNQUE SEA ALGO COMPLICADO DE
ENTENDER ESPECIALMENTE.

UTILIZAREMOS UNA RUEDA DE COCHE DE TRACCION DELANTERA, CON
FRENOS DE DISCO Y TODO EL PALIER

TAMBIEN USAREMOS LA PARTE TRASERA DEL CUADRO DE UNA BICI
VIEJA CON LOS PEDALES LA CADENA Y LA RUEDA SIN EL PNEUMATICO



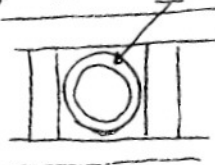
PRIMERO DEBE HACER EL ARMAZON RESISTENTE QUE SOPORTE TODAS LAS PIEZAS DEL MOLINO. LAS MEDIDAS QUE FIGURAN ESCRITAS SON LAS RECOMENDABLES. SE DEBE CONSTRUIR CON TORNILLERIA DE 8mm(2) ANTES DE HACERLO COMPRENDERLO BIEN



LOS EN CENTIMETROS

BRANDELA SOLTADA AL TUBO SOBRE LA QUE DESCANSA EL PESO DEL MOLINO PARA EVITAR QUE LAS MADERAS QUE ROZAN CON LA BRANDELA SOLTADA SE EROSIONEN, SE PONEN BRANDELAS SUELTAS BIEN ENGRASADAS ENTRE MEDIO.

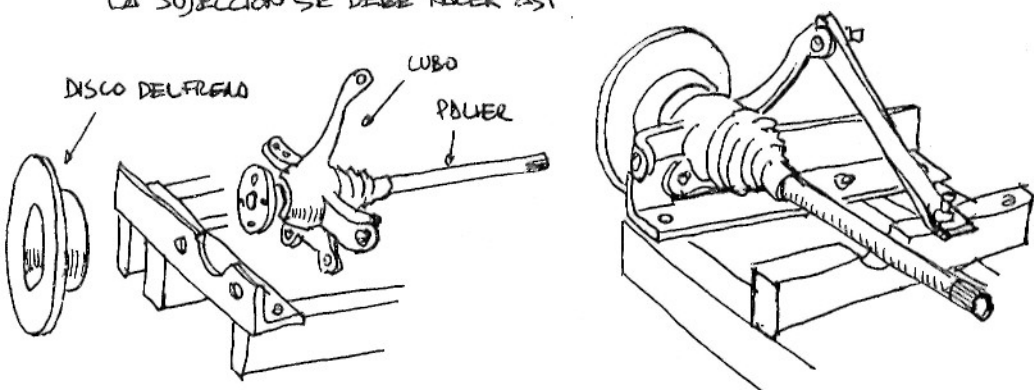
EL CUADRADO QUE SE FORMA EN EL ARMAZON DEBE ENCAJAR AJUSTADO (PERO CON ALGO DE HOLLURA) EN EL TUBO DE SOPORTE



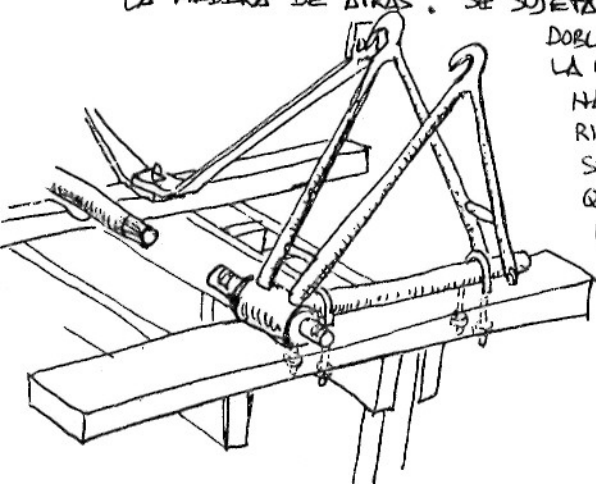
SOBRE EL SOPORTE MONTAMOS LAS PIEZAS.

LO PRIMERO EL CUBO DE UNA RUEDA DE COCHE (FRENO DE DISCO)
CON LA JUNTA ARTICULADA Y EL PALIER.

LA SUJECCION SE DEBE HACER ASI



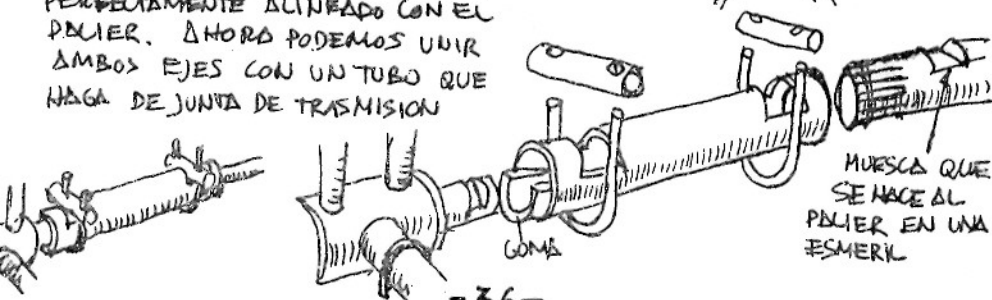
AHORA EL PEDAZO DE CUADRO DE BICI LO PONEMOS SOBRE
LA MADERA DE ATRAS. SE SUJETA CON DOS VARILLAS ROSCADAS
DOBLADAS EN "U" QUE ATRAVIESEN
LA MADERA.



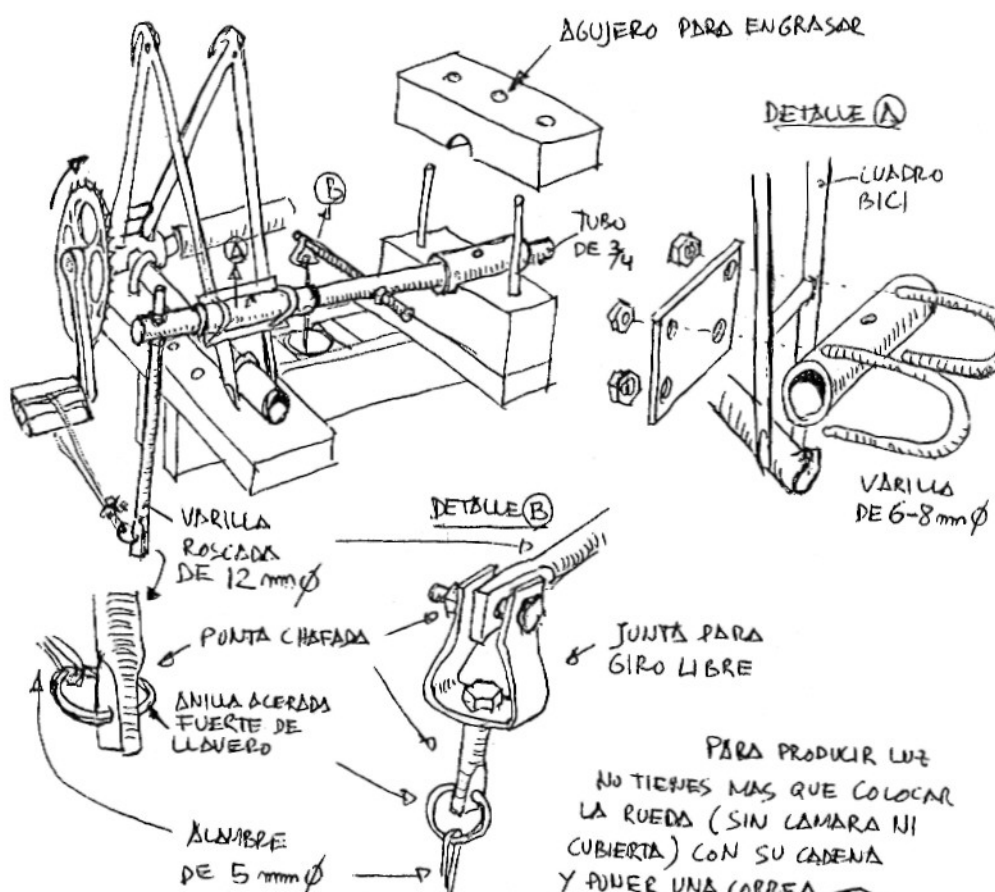
HAY QUE PONER TAMBIEN (PARA
RIGIDITAR) UNA PLETINA QUE
SE AGARRE AL MISMO TORNILLO
QUE SUJETA EL CUBO. EN EL
LADO DEL CUADRO LA PLETINA
DEBE TENER UN AGUERO POR
EL QUE PASE EL EJE DE LA
RUEDA



EL EJE DE LOS PEDALES DEBE ESTAR
PERFECTAMENTE ALINEADO CON EL
PALIER. AHORA PODEMOS UNIR
AMBOS EJES CON UN TUBO QUE
HAGA DE JUNTA DE TRANSMISION



DESPUÉS DE MONTAR EL PEDAL CON EL PLATO DE LA BICI EN SU SITIO PODEMOS HACER EL SISTEMA PARA ACCIONAR LA BOMBA. LO DEBES HACER SUMAMENTE FUERTE PUES DEBE RESISTIR ESFUERZOS GRANDES



PARA OBTENER LA CARRERA ADECUADA PARA LA BOMBA DEBES REGULAR LA CARGURA DE LA VARILLA ROSCADA QUE ACCIONA EL PEDAL. O UTILIZAR UN PEDAL MAS PEQUEÑO

PARA BAJAR LA CORRIENTE, PUEDES HACER LO QUE SE INDICA EN EL AEROGENERADOR QUE UTILIZA LA RUEDA DE AUTO

PARA PRODUCIR LUZ NO TIENES MAS QUE COLOCAR LA RUEDA (SIN CAMARA NI CUBIERTA) CON SU CADENA Y PONER UNA CORREA QUE MUEVA EL GENERADOR

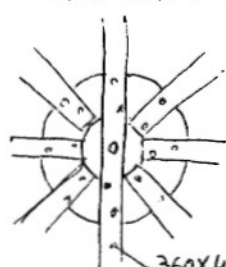


SI LA MULTIPLICACION OBTENIDA FUERA UN POCO ESCASA, TENDRÁS QUE PONER UN PIÑON MAS PEQUEÑO, UN PLATO MAS GRANDE O UNA POLEA MAS PEQUEÑA A LA DINAMO. PUEDE QUE TENGAS QUE HACER VARIAS DE ESTAS COSAS A LA VEZ

PARA AVERIGUAR SI ES SUFICIENTE O NO LA MULTIPLICACION NO HAY MAS QUE DARLE VUELTAS AL PEDAL CON LA MANO Y VER A QUE RPM. LLEGAS. ESTARA BIEN CUANDO EMPIECE A GENERAR DÁNDOLE 20-30 r.p.m. AL PEDAL Y DE SU TOPE CON 50-60 r.p.m.

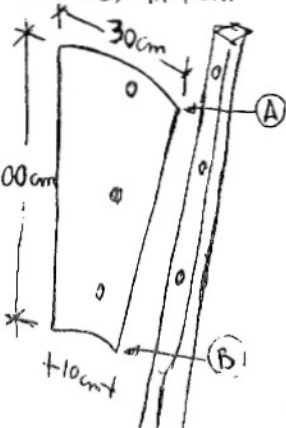
SOLO TE QUEDA HACER LA HELICE QUE ES DEL TIPO DE MOLINO DE FOMBO TRADICIONAL. EL DIAMETRO MAS APROPIADO ES DE UNOS 3'6 m ϕ CON EL QUE SE CONSIGUEN LAS POCAS REVOLUCIONES (60-70 r.p.m. como MAXIMO) NECESARIAS PARA TENER UN BOMBEO EFICAZ

SOBRE EL DISCO DEL FRENO SE PUENEN LOS SIETE PALOS QUE COMPUEN LA HELICE

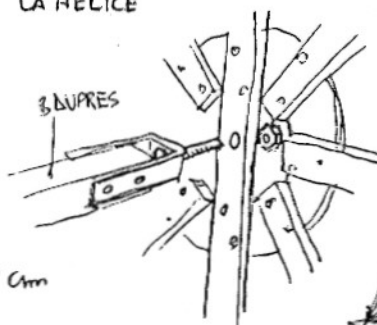


360X4X4 cm

PALOS DE FRENO
DE 175X4X4 cm

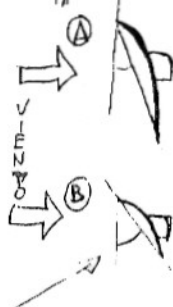
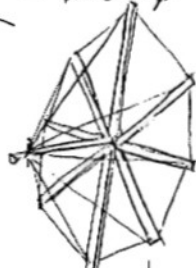


SE HACEN LAS ASPAS CON CHAPA (DE NEVERA VIEJA O SIMILAR) Y SE SUJETAN A LOS PALOS DE FORMA QUE EL BORDE DE SALIDA QUEDE TANGENTE AL MOVIMIENTO PARA APROVECHAR BIEN EL VIENTO AL IGUAL QUE EN LAS PALAS AERODINAMICAS CUANTO MAS CERCA DEL EJE, MAS INCLINAN



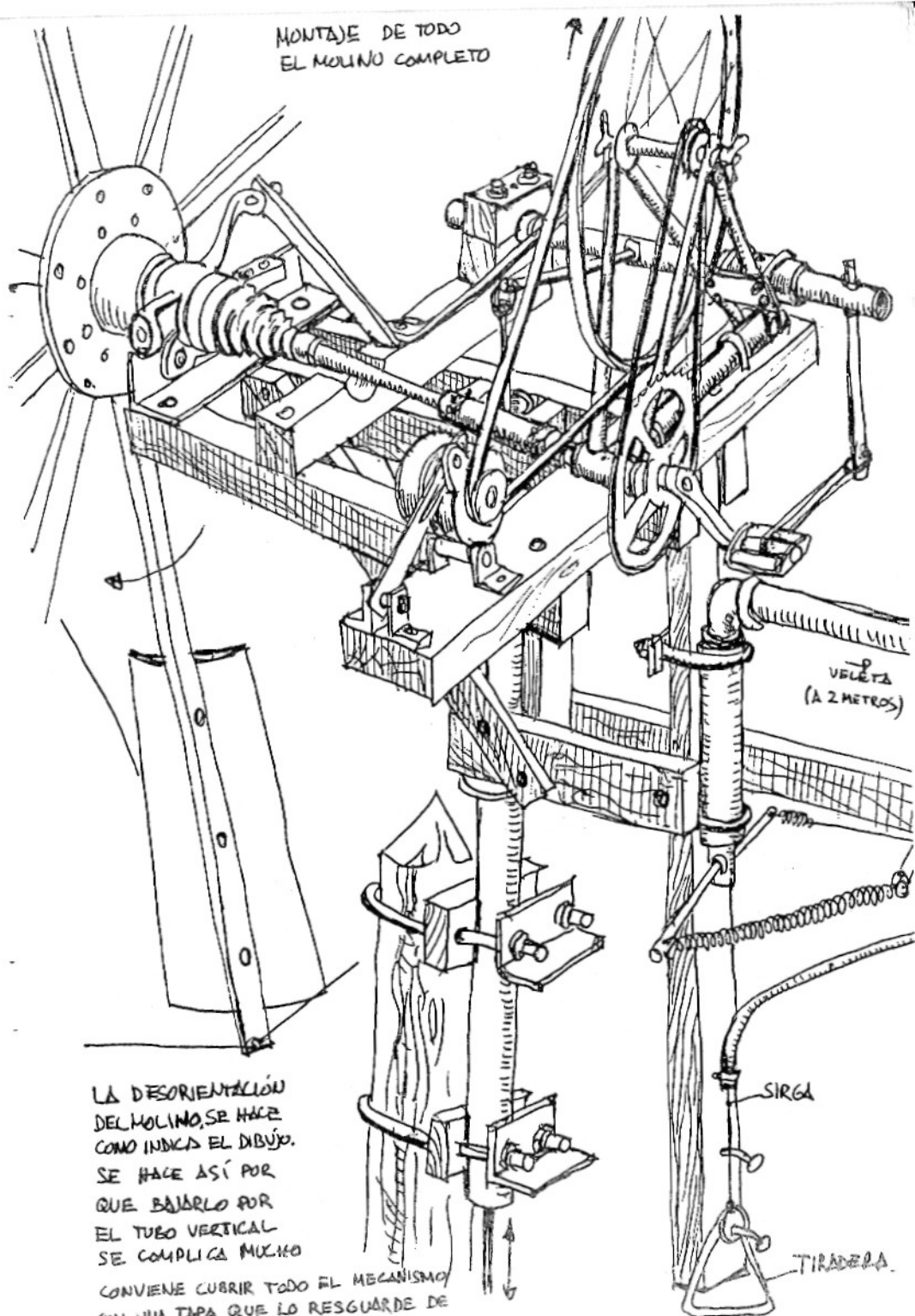
BUPRES

SE COLOCA EL BAPRES (120 cm) Y SE RIGIDIZA TODO CON ALAMBRE GALVANIZADO DE 3 mm ϕ



SENTIDO DE GIRO DE LA HELICE

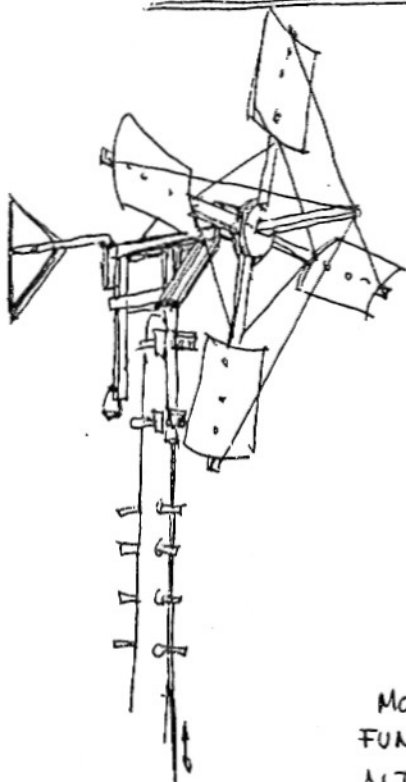
MONTAJE DE TODO
EL MOLINO COMPLETO



LA DESORIENTACIÓN
DEL MOLINO, SE HACE
COMO INDICA EL DIBUJO.
SE HACE ASÍ POR
QUE BAJARLO POR
EL TUBO VERTICAL
SE COMPLICA MUCHO

CONVIENE CUBRIR TODO EL MECANISMO
CON UNA TAPA QUE LO RESGUARDE DE
LA HUMEDAD Y EL OXÍDO

MOLINO DE BOMBEO

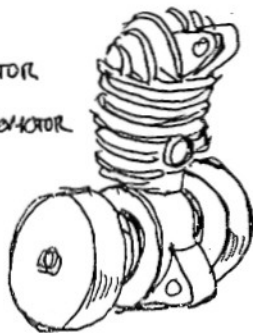


DE CONSTRUCCIÓN MUY
RUDIMENTARIA PUEDE SACARTE
MUCHOS LITROS DE AGUA AL
DÍA, APROVECHANDO BRISAS
SUAVES. CON VIENTO DE
40 Km/h PUEDE SACAR UNOS
20.000 litros/hora (5m desnivel).
POR EL SISTEMA UTILIZADO NO DEBES
HACER EL DIAMETRO MAYOR DE 2'5 m
COMO PARA BOMBLEAR SE REQUIEREN
POCAS REVOLUCIONES LAS ASPAS HAN
DE TENER UN GRAN CALADO (INCLINACIÓN
CON RESPECTO AL VIENTO)

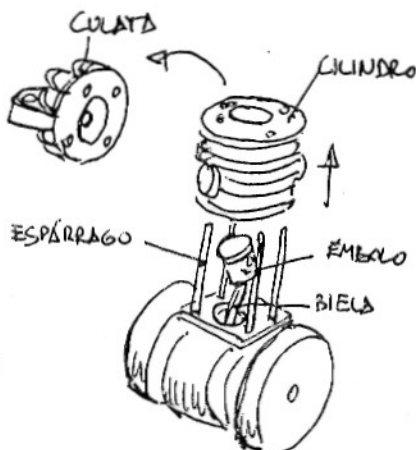
—CONSTRUCCIÓN—

PARTIREMOS ESTA VEZ DE UN
MOTOR DE CICLOMOTOR QUE YA NO
FUNCIONE PARA OBTENER EL MOVIMIENTO
ALTERNATIVO (PARA LA BOMBA) A PARTIR DEL
ROTATIVO DE LA HELICE

MOTOR
DE
CICLOMOTOR



LE QUITAMOS LA CULATA



SACAMOS
EL CILINDRO
Y DEJAMOS
EL ÉMBOLO
A LA VISTA

SACAMOS
EL BULÓN
Y TENEMOS
EL ÉMBOLO
SUELTO

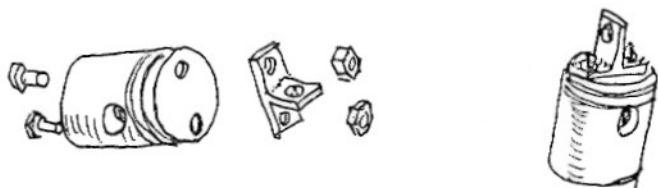
ÉMBOLO



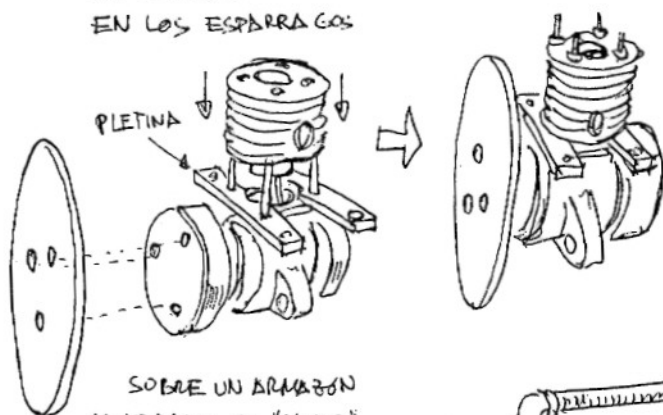
BULÓN



AHORA HAY QUE METER DOS TORNILLOS CORTOS Y FUERTES
 EN LOS AGUJEROS QUE HAGAMOS EN EL EMBOLO. ES AQUI
 DONDE SUJETAREMOS UNA PEQUEÑA PLETINA DOBLADA O UN
 PEDRO DE PERFIL "T" QUE ACCIONARA EL SISTEMA DEL BOMBEO

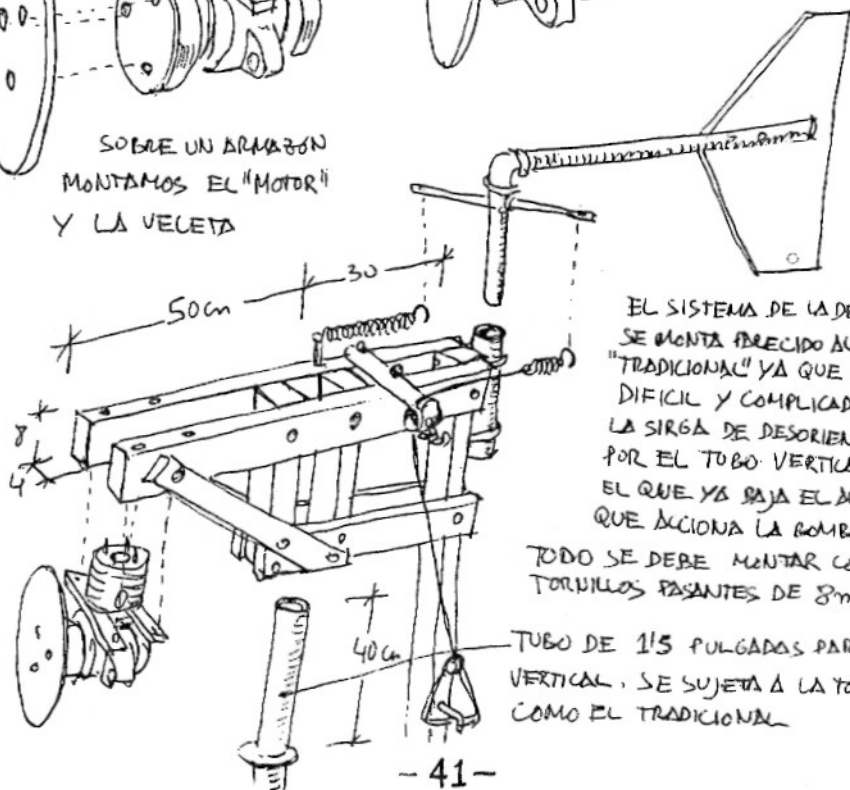


LO VOLVEMOS A MONTAR SOBRE LA BIELA Y PONEMOS
 EL CILINDRO DESPUÉS DE COLOCAR DOS PLETINAS FUERTES
 EN LOS ESPARRAGOS



LE ADAPTAMOS UN
 DISCO EN EL LADO
 QUE MAS FACIL NOS RESULTE
 (EMBRAGUE) DE FORMA
 QUE QUEDE MUY FUERTE

SOBRE UN ARMARON
 MONTAMOS EL "MOTOR"
 Y LA VELETA



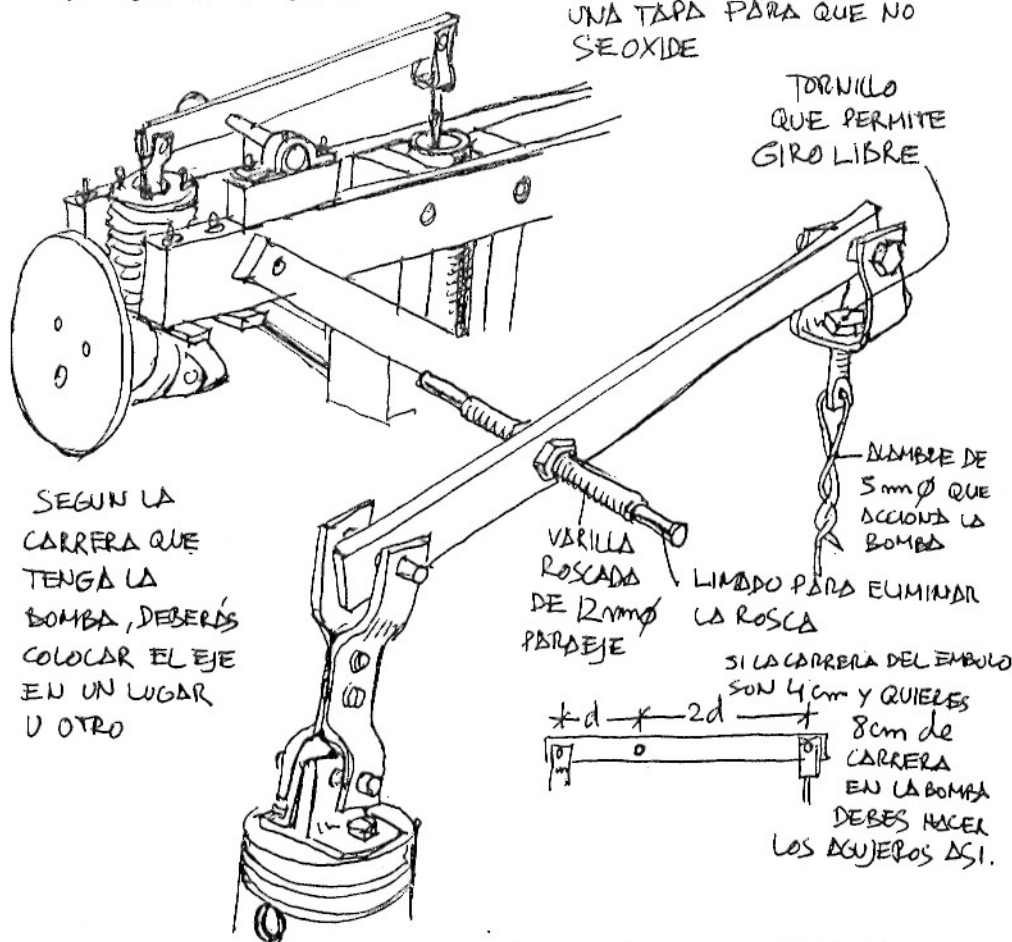
EL SISTEMA DE LA DESORIENTAL
 SE MONTA PRECISO AL TIPO
 "TRADICIONAL" YA QUE ES
 DIFICIL Y COMPLICADO BAJAR
 LA SIRGA DE DESORIENTAR
 POR EL TUBO VERTICAL (POR
 EL QUE YA BAJA EL CABLE
 QUE ACCIONA LA BOMBA)

TODO SE DEBE MONTAR CON
 TORNILLOS PASANTES DE 8mm

TUBO DE 1 1/5 PULGADAS PARA EJE
 VERTICAL. SE SUJETA A LA TORCE
 COMO EL TRADICIONAL

AHORA ES EL MOMENTO DE HACER EL SISTEMA QUE
ACCIONARÁ LA BOMBA

TODO ESTO SE COBRE CON
UNA TAPA PARA QUE NO
SE OXIDE



SEGUN LA
CARRERA QUE
TENGA LA
BOMBA, DEBERÁS
COLOCAR EL EJE
EN UN LUGAR
U OTRO

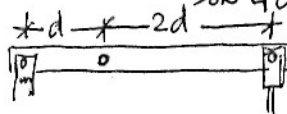
VARILLA
ROSCADA
DE 12mm Ø
PARADEJE

LIMADO PARA ELIMINAR
LA ROSCA

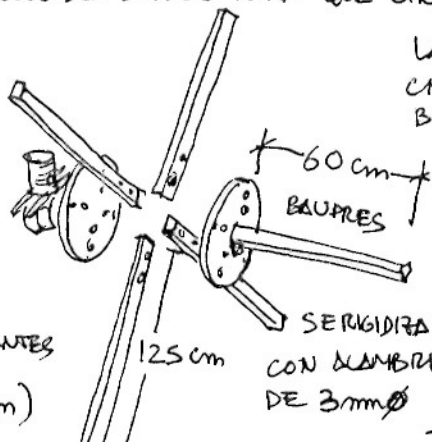
SI LA CARRERA DEL EMBULO

SON 4cm Y QUIERES

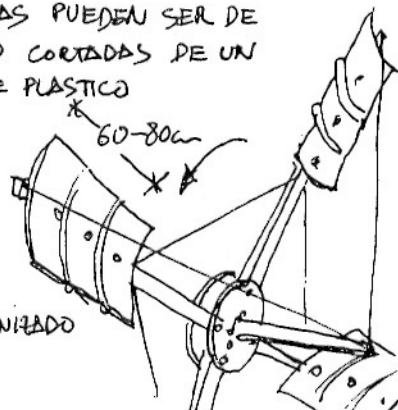
8cm de
CARRERA
EN LA BOMBA
DEBES HACER
LOS AGUJEROS ASI.



LA HELICE DEL MOLINO PUEDE SER DEL TIPO CRETENSE, TRADICIONAL
O DE ESTA FORMA. HAY QUE COLOCAR LAS ASPAS CON BASTANTE
ANGULO DE CALADO PARA QUE GIRE DESPACIO (NO MAS DE 70 rpm)



LAS PALAS PUEDEN SER DE
CHAPA O CORTADAS DE UN
BIDON DE PLASTICO



ROTOR SAVONIUS

ES UN ROTOR DE EJE VERTICAL MUY FACIL DE HACER, CON UN RENDIMIENTO PEQUEÑO (15-20%) PERO ACEPTABLE.

POR SER LENTO, PERO NO TANTO (UNAS 240 V.P.M. CON VIENTO DE 40 Km/h) SE PUEDE ACOPLAR A UNA BOMBA REDUCIENDO POR 4 LOS REVOLUCIONES Y A UN GENERADOR MULTIPLICANDO POR 4 ó 5

ES UNA MAQUINA MUY APROPIADA PARA TENER EN UN HUERTO Y DISPONER ASI DE AGUA PARA EL RIEGO Y ELECTRICIDAD PARA ALGUNA BOMBILLA.

LA POTENCIA QUE ES CAPAZ DE DAR SON 150 W CON VIENTO DE 40 Km/h (UNOS 15 Km/h MES O UNOS 15.000 LITROS/DIA SALVANDO UN DESNIVEL DE 5M)

LA MATERIA PRIMA SON DOS BIDONES DE ACEITE.

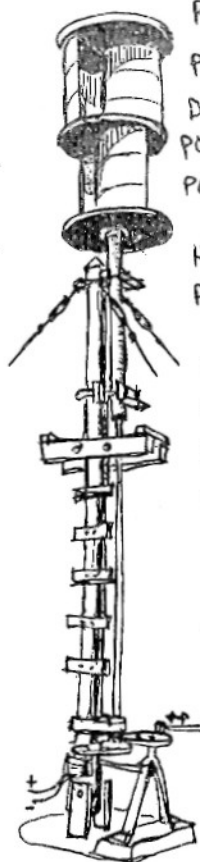
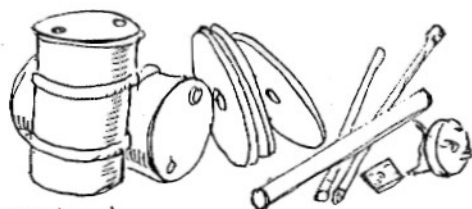
DESPUES HAY QUE

AGENCIAR UN CUBO

DE RUEDA DE COCHE (RENSULT 4...)

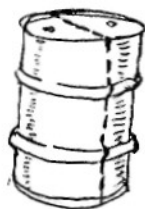
UN TUBO DE UNOS 5 ó 6 cm ϕ POR 150 CM DE LARGURA MINIMA.

TRES CIRCULOS DE MADERA DE 1 METRO DE ϕ (PUEDE SER DE BOBINAS DE CABLE O DE AGLOMERADO RESISTENTE A LA HUMEDAD) ALGUNA PIEZA MAS Y TORNILLERIA DE 8 mm

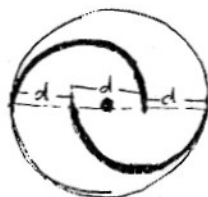


CONSTRUCCION

PRIMERO SE CORTAN LOS BIDONES ALO LARGO PARA OBTENER 4 SEMICILINDROS



SE COLOCAN SOBRE LOS CIRCULOS DE ESTA FORMA



DESPIECE GENERAL

EL CUBO TIENE QUE TENER

AGUJERO CENTRAL (RUEDA DELANTERA DE COCHES DE TRACCIÓN DELANTERA Y FRENOS DE TAMBOR). PARA PODERLE PASAR UNA BARRA OTUBO, QUE SIRVA DE ARBOL TRANSMISOR DE FUERZA QUE LLEGUE AL SUELO PARA ACOPLARLE LO QUE QUERAMOS.

SE CALCAN A 90° PARA EVITAR PUNTOS MUERTOS

90°

SISTEMA DE FRENO OMITIDO EN EL DIBUJO PERO UTILIZABLE EN EL ROTOR APROVECHANDO EL PROPIO FRENO DE MANO DE LA RUEDA

SIRGA DE FRENO

CUBO DE RUEDA

TIRANTES ENGANCHADOS A LA BARRA SUPERIOR

TACOS DE MADERA

TUBO

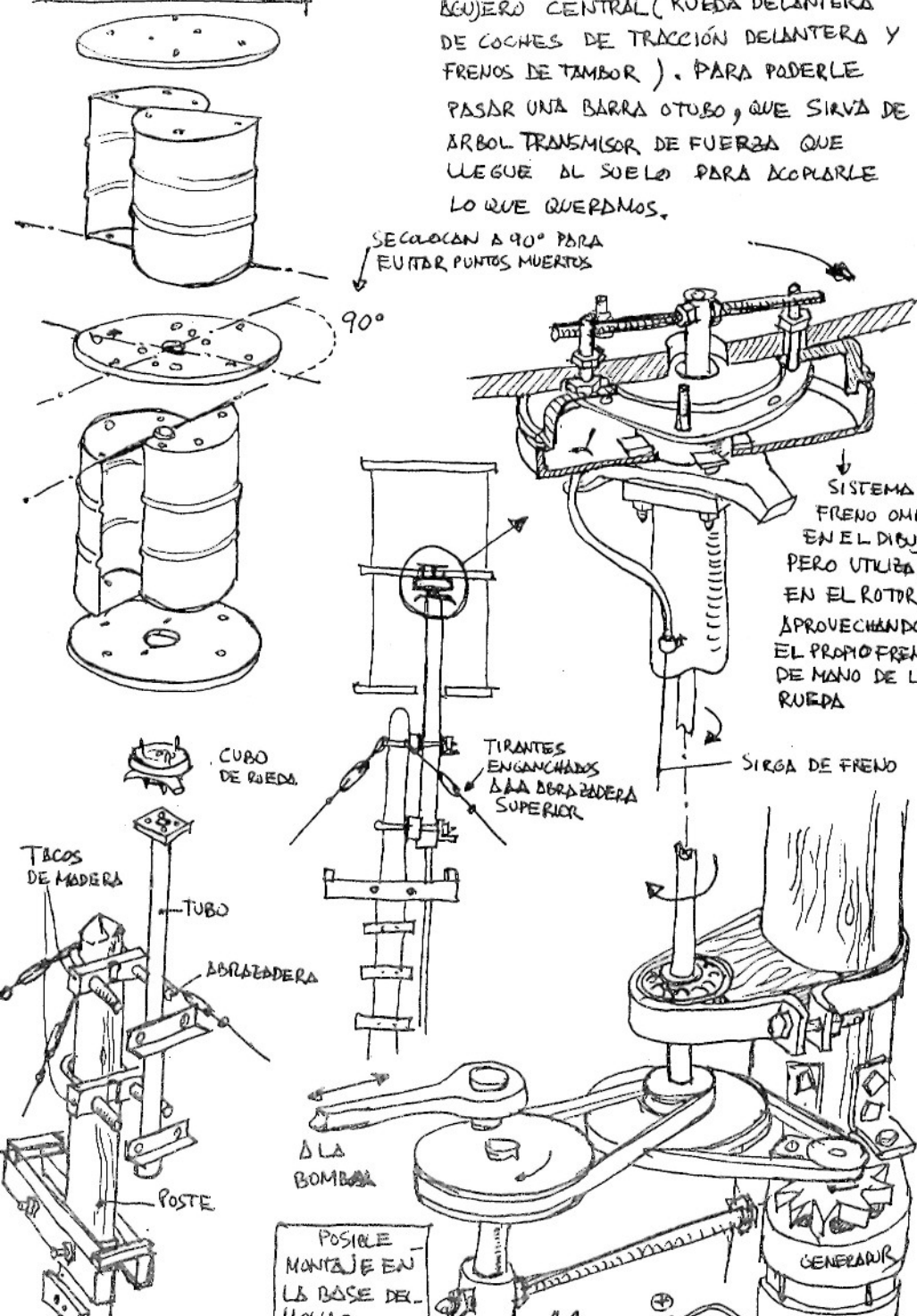
ABRIGADERA

POSTE

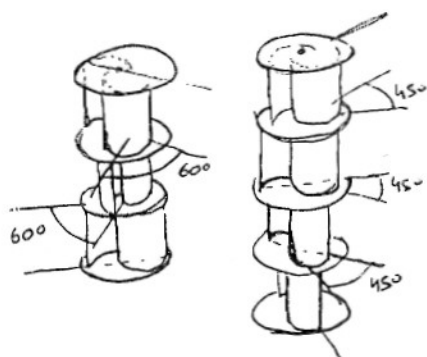
A LA BOMBA

POSIBLE MONTAJE EN LA BASE DEL

GENERADOR



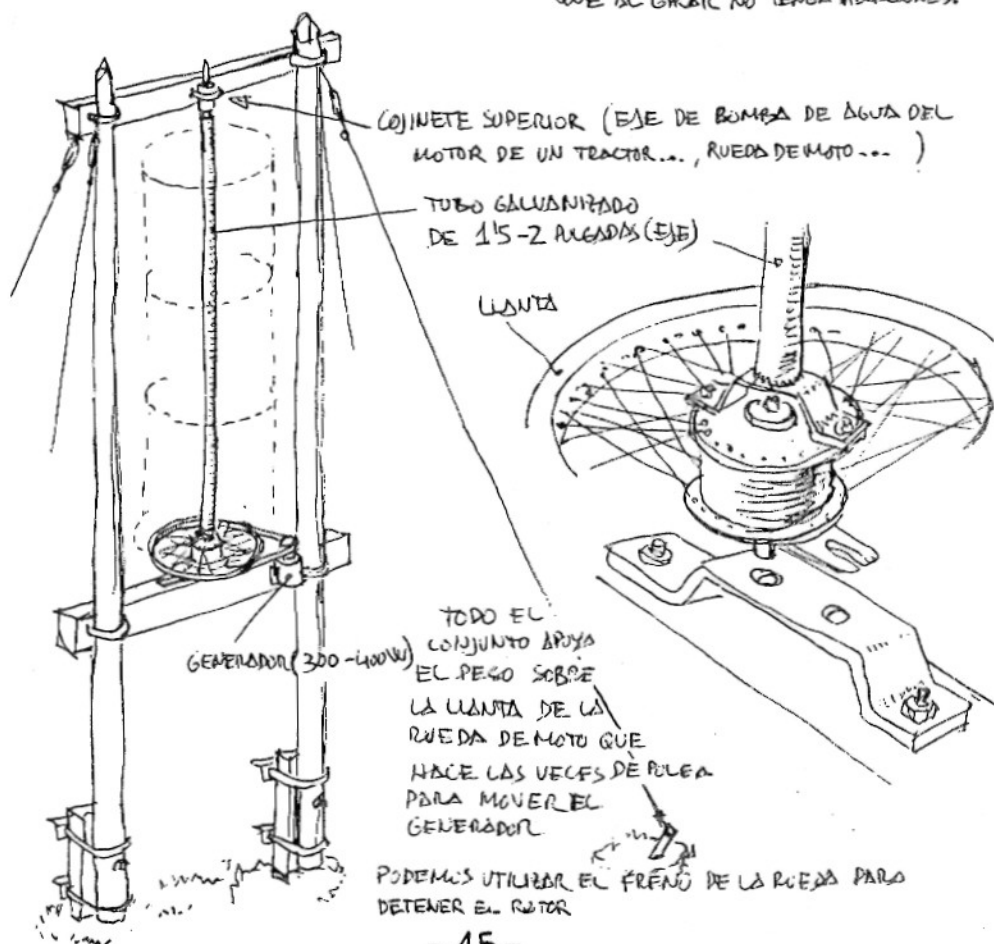
SI TE GUSTA ESTE TIPO DE ROTOR Y QUIERES OBTENER MAS POTENCIA DEBERÁS PONER MAS BIDONES, PERO DE



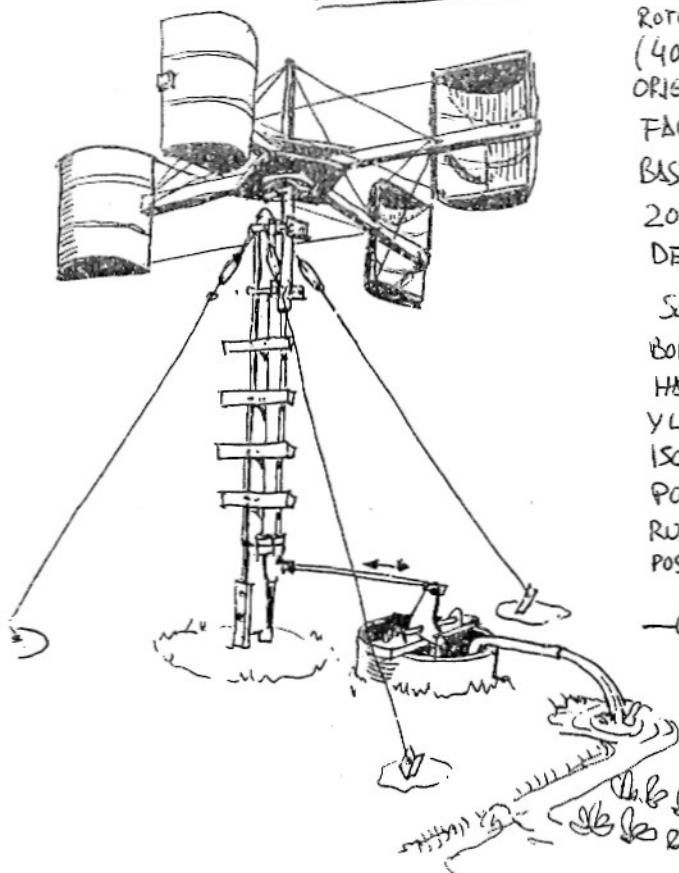
FORMA QUE EL VIENTO NO DE TODOS EN LA MISMA POSICIÓN AL MISMO TIEMPO (YA QUE EL ROTOR TIENE UN PUNTO MUERTO)

AHORA, CLARO ESTO ES NECESARIO PONER UN EJE CON COJINETES EN LOS

EXTREMOS, CUIDAR EL BUEN EQUILIBRADO DEL CONJUNTO PARA QUE AL GIRAR NO TENGA VIBRACIONES.



PANEMONA



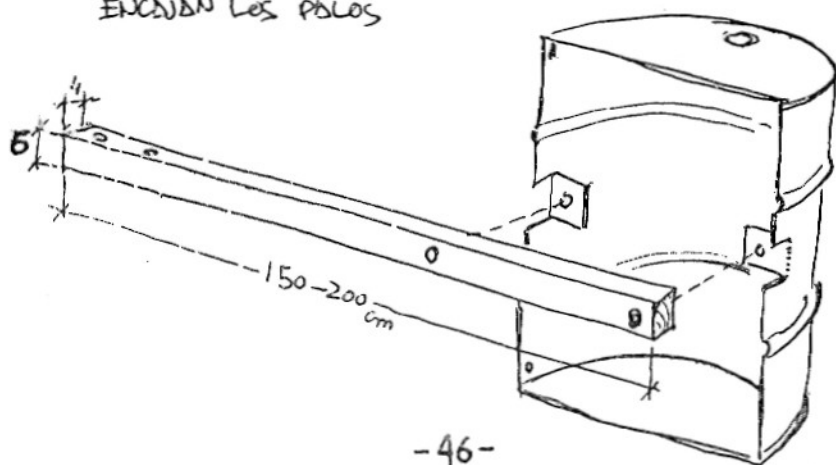
ROTOR LENTO POR EXCELENCIA
(40-50 R.P.M. CON VIENTO DE 40 km/h)
ORIGINARIO DE CHINA, ES MUY
FÁCIL DE HACER Y OS SACARÁ
BASTANTES LITROS AL DÍA (UNOS
20.000 LITROS CON UN DESNIVEL
DE 5 METROS)

SÓLO SE DEBE UTILIZAR PARA
BOMBEO, PUES PARA GENERAR,
HABRÁ QUE MULTIPLICAR MUCHO
Y LA POTENCIA DE SALIDA SON SÓLO
150-200 W. (RENDIMIENTO 10%)
POR SU EXTREMADA SENCILLEZ Y
RUSTICIDAD NO TIENE FALLO
POSIBLE

CONSTRUCCIÓN

UTILIZAREMOS DOS
BIDONES DE PETRÓLEO
VIEJOS, UNA RUEDA
DE COCHE, PALOS, TOR-
NILLOS Y ALAMBRE.

SE CORTAN LOS BIDONES A LO LARGO Y OBTENEMOS
4 SEMICILINDROS. SE LES HACEN UNAS ENTALLAS DONDE
ENCAJAN LOS PALOS



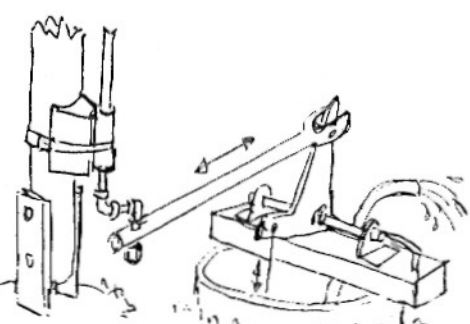
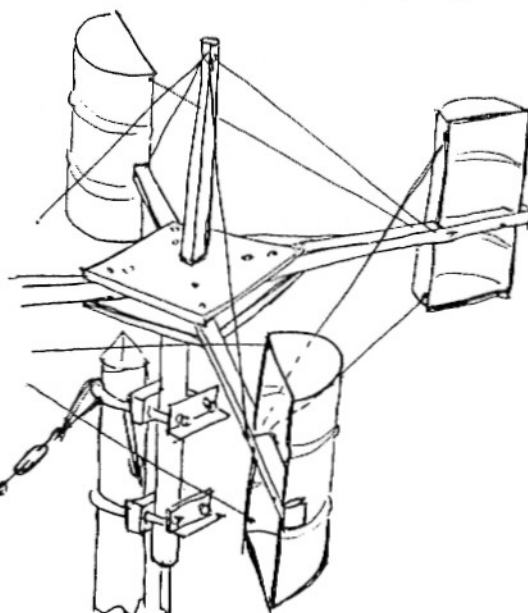
80-100

50 MINIMO

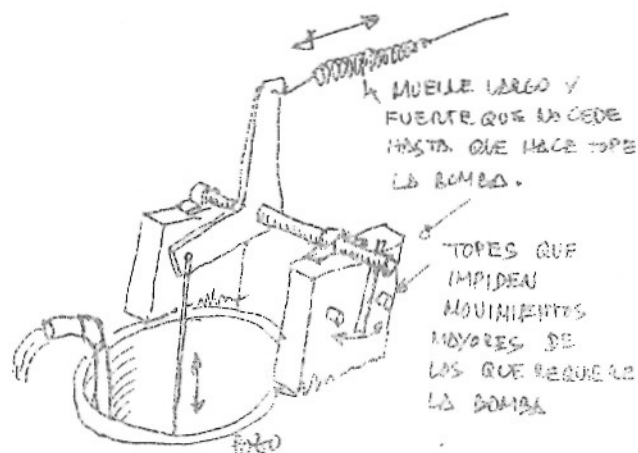
DESPIE

LOS
AGLO
O PE
MAD
C

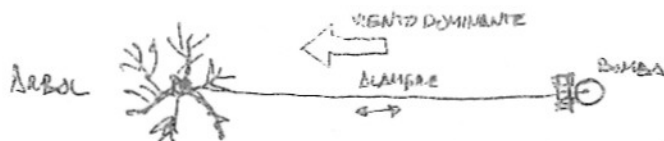
PODEIS UTILIZAR EL SISTEMA DE FRENO DE LA RUEDA PARA DETENER LA MÁQUINA SI ES NECESARIO.



CUANDO SOLO SE QUIERE BOMBEAR, SE PUEDE ACOPLAR LA BOMBA EN DIRECTO AL MOVIMIENTO DE LA RAMA, TENIENDO LA PRECAUCION DE QUE SI EL MOVIMIENTO DEL ARBOL FUERA MAS AMPLO QUE EL DE LA BOMBA, NO EXISTEN RIESGOS QUE ROMPAN LA BOMBA O EL ARBOL.



NORMALMENTE SE CONECTAN ESTOS SISTEMAS DE FORMA QUE LOS ALAMBRES QUE SE ATAN A LAS RAMAS SEAN PARALELOS A LA DIRECCION DEL VIENTO DOMINANTE



EXISTEN OTRAS FORMAS DE APROVECHAR EL VIENTO QUE NO SE EXPLICAN EN ESTE CUADERNO POR NO ESTAR TODAVIA AL ALCANCE DE LOS AUTOCONSTRUCTORES.

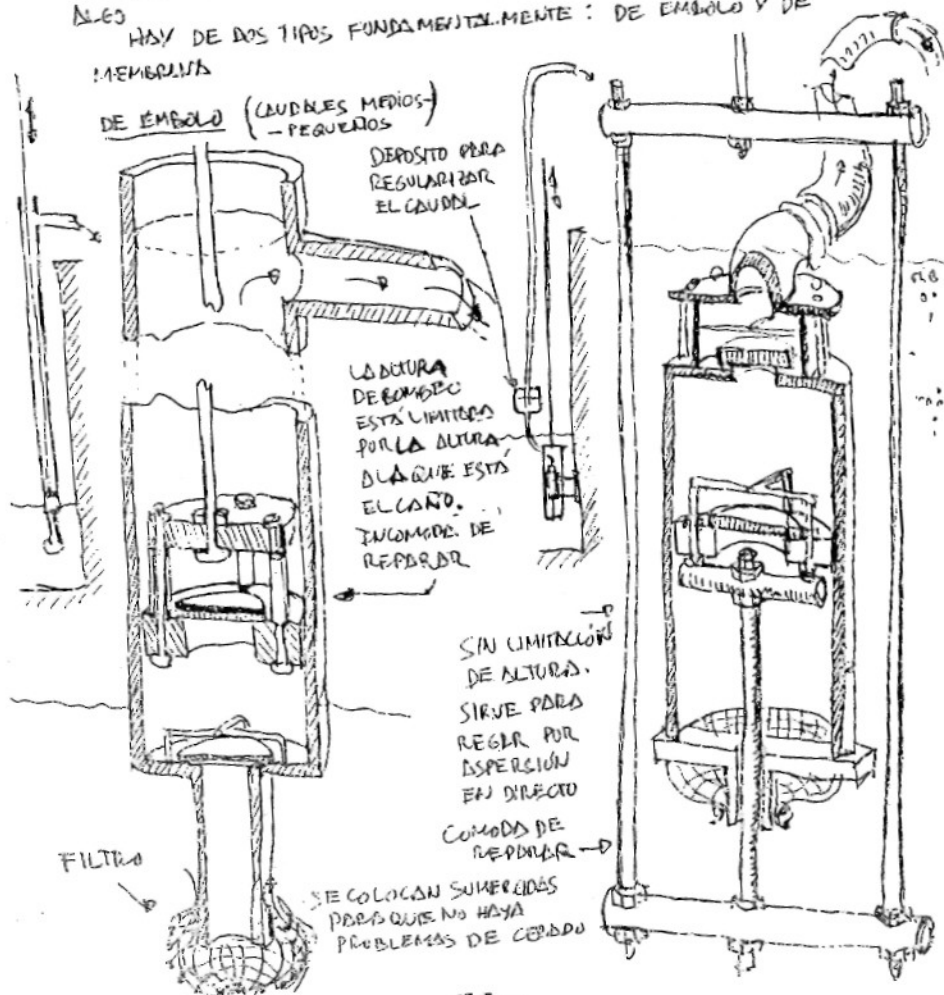
SON LAS MAQUINAS QUE TRABAJAN APROVECHANDO LAS DIFERENTES PRESIONES DEL VIENTO AL PASAR UN OBSTACULO. ESTAN TAMBIEN LOS PROMETEDORES CONVERTIDORES CICLONICOS INVENTADOS POR J.V. ZAPATA. ESTAS MAQUINAS CONSTAN DE UNA TORRE CON DEFLECTORES FIJOS QUE FORMAN UN FLUJO CICLONICO EN SU INTERIOR, PRODUCIENDOSE UNA FUERTE ASPIRACION EN LA BASE DE LA TORRE DONDE SE SITUAN LAS TURBINAS Y EL ALTERNADOR.

BOMBAS DE AGUA

LAS BOMBAS QUE VEREMOS SON DE MOVIMIENTO ALTERNATIVO VA QUE LOS MOLINOS NOS DAN MOVIMIENTO ALTERNATIVO (AUNQUE DEL SAVONIUS Y LA PANÉMOUA PODRIAMOS SACAR ROTATIVO)

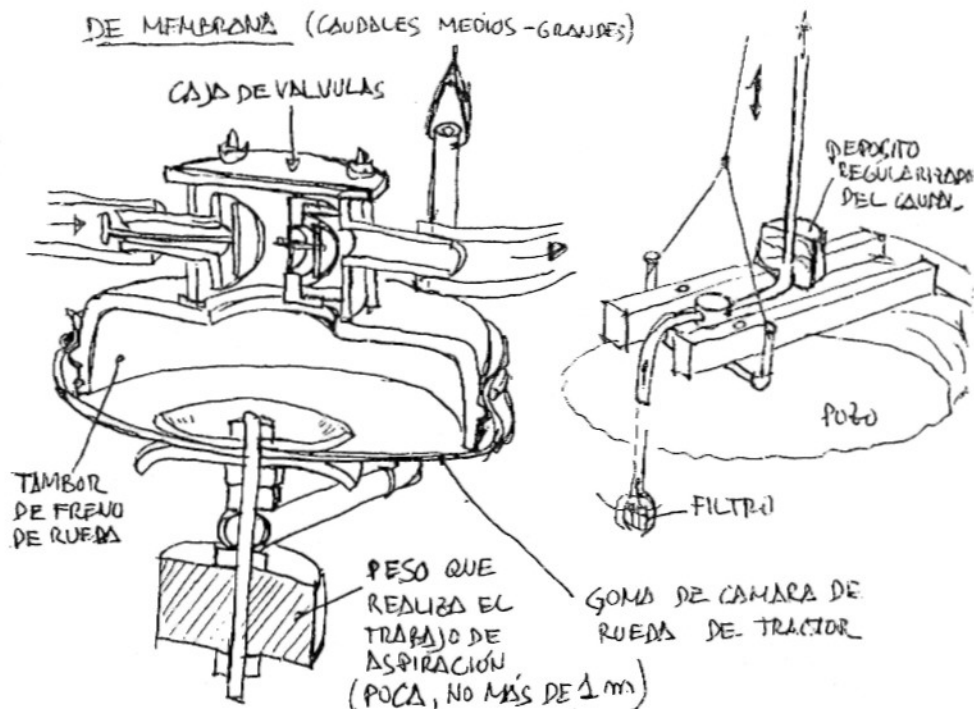
LAS BOMBAS CENTRIFUGAS, NO SE RECOMIENDAN POR NECESITAR ALTA VELOCIDAD, RENDIR MENOS Y HASTA UNA VELOCIDAD DETERMINADA NO EMPIEZAN A BOMBLEAR VENCIENDO UN DESNIVEL. CON LAS ALTERNATIVAS POR DESPLAZO QUE USA EL ROTOR, SIEMPRE BOMBLEARÁN ALGO

HAY DE DOS TIPOS FUNDAMENTALMENTE: DE EMBOLO Y DE MEMBRANA



ESTAS BOMBAS SE PUEDEN HACER APROVECHANDO EL EMBIDO Y EL CILINDRO DE UN VIEJO MOTOR DE TRACTOR, PARA CAUDALES PEQUEÑOS LOS MORTIGULADORES CONVENIENTEMENTE ADAPTADOS, VAN BIZAL, A TORNILLO, QUE ESTO SUMERGIDO SE LE DEBE SOLDAR UN PEDAZO DE ZINC (ANODO DE SACRIFICIO) PARA EVITAR LA CORROSIÓN QUE DESTRUYERÍA LA BOMBA.

DE MEMBRANA (CAUDALES MEDIOS-GRANDES)



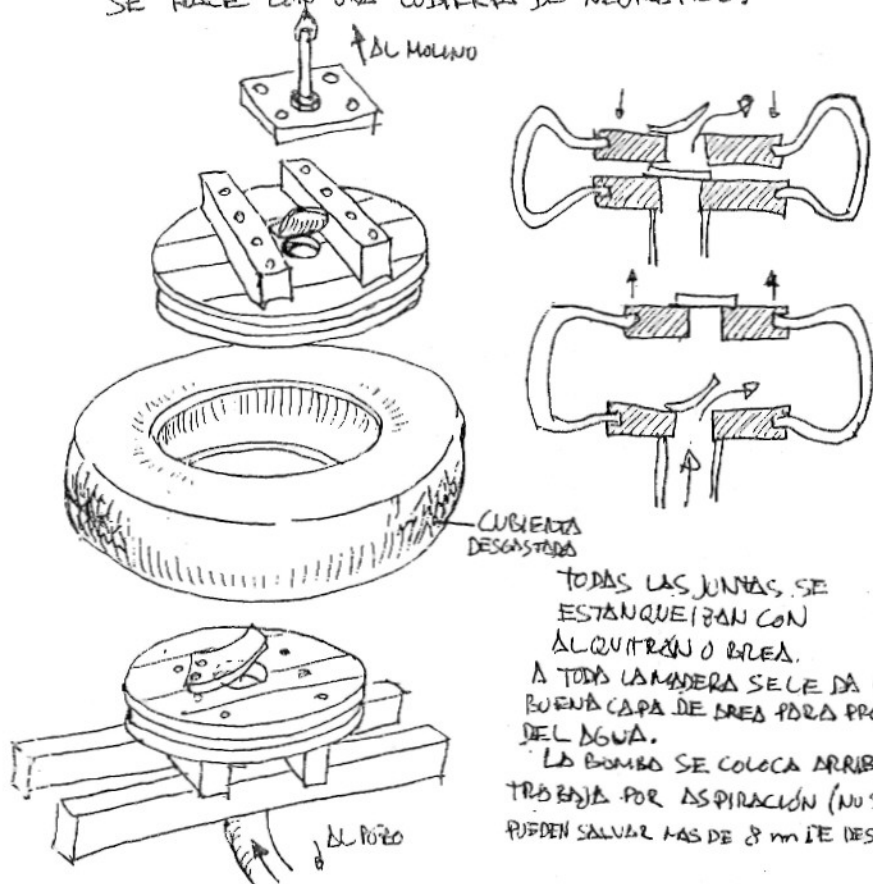
EL VOLUMEN DE AGUA QUE BOMBEAN POR "EMBOLADA" DEPENDE DE LA POTENCIA DEL MOLINO Y DEL DESNIVEL A VENIR.

DESNIVEL (M)	2.5	5	10	20	40
MOLINO TRADICIONAL	20	10	5	2.5	1.25
SAUJINUS, PANEMANA	4	2	1	0.5	0.25
MOLINO DE BOMBO	10	5	2.5	1.25	0.62

LOS VALORES DE LA TABLA INDICAN EL VOLUMEN QUE SE PUEDE BOMBEAR POR "EMBOLADA" EN LITROS.

A ESTOS MOLINOS EN TIEMPO QUE NO ES NECESARIO EL AGUA. (INVIERNO) SE LES PUEDEN ACOPLAR SIERRAS, MARTILLOS PILONES MOLINOS DE CEREALES... SEGÚN VUESTRAS NECESIDADES.

EXISTE OTRO TIPO DE BOMBAS DE "MEMBRANA" QUE ES APROPIADA PARA GRANDES CAUDALES (5-15 LITROS POR "EMBOLADA") SE HACE CON UNA COBIERTA DE NEUMÁTICO.



TODAS LAS JUNTAS SE ESTANQUEAN CON ALQUITRÁN O BREA.
A TODA LA CAMERA SE LE DA UNA BUENA CAPA DE BREA PARA PROTEGERLA DEL AGUA.
LA BOMBA SE COLOCA ARRIBA Y TRABAJA POR ASPIRACIÓN (NO SE PUEDEN SALVAR MAS DE 8 m DE DESNIVEL)

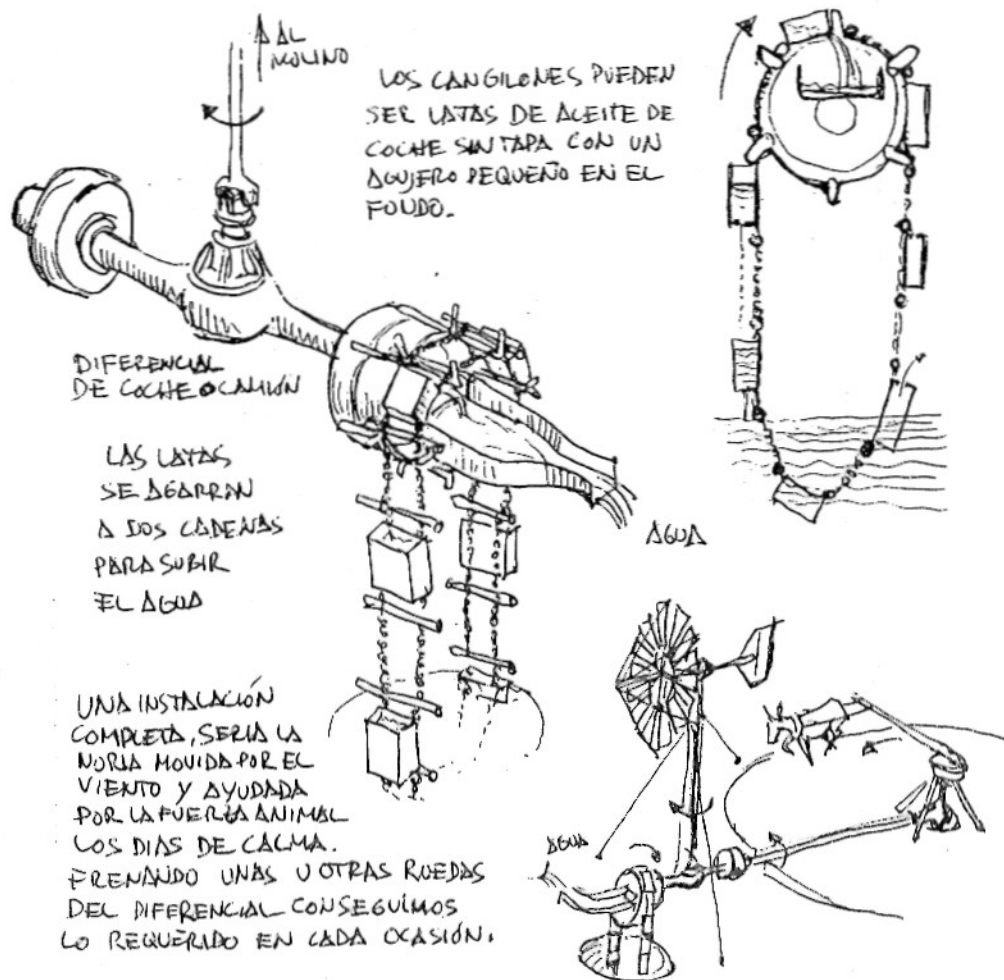
SIEMPRE QUE SE TIENE UN MOLINO DE VIENTO PARA BOMBEAR ES NECESARIO UN DEPOSITO DONDE ALMACENAR (Y CALENTAR CON EL SOL) EL AGUA BOMBADA PARA REGAR LOS DIAS DE CALMA

SI DISPONES DE UN REGATO DE AGUA QUE NO FALTE EN TODO EL AÑO DEL CUAL QUIERES BOMBEAR EL AGUA, ES MAS ASTUTO EMPLEAR EN VEZ DE UN MOLINO DE VIENTO, UNA RUEDA HIDRÁULICA O UN ARIETE HIDRÁULICO. UN ARIETE, CON SÓLO DOS PIEZAS MÓVILES (VALVULAS) TE SUBE CIENTOS DE LITROS DIA Y NOCHE. PUEDES ENCONTRAR DISEÑOS DE ARIETES Y RUEDAS HIDRÁULICAS EN EL LIBRO "COMO USAR LAS FUENTES DE ENERGIA NATURAL"

HAY UNA BOMBA CONTINUA QUE ES LA NORIA DE CANGILONES.
ES LA QUE SE HA USADO TRADICIONALMENTE EN EL BOMBEO
CON ANIMALES DE TRACCIÓN (MULAS, CABALLOS, ...)

SIRVE PARA CAUDALES IMPORTANTES (ABASTECIMIENTO DE RIEGO
PARA VARIAS HUERTAS) PERO NO ES ADECUADA PARA GRANDES DESNIVELES
POR LO APARATOSA QUE RESULTA

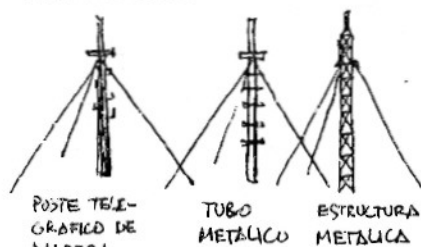
PARA ACCIONARLA SE NECESITA MOVIMIENTO ROTATIVO CONTINUO
QUE PODEMOS OBTENER DE UN MOLINO TIPO "AEROMOTOR POTENTE"
PERO CON HELICE TIPO "TRADICIONAL" O "CRETENSE" PARA
DISPONER DEL GRAN PAR DE ARRANQUE QUE SE NECESITA.



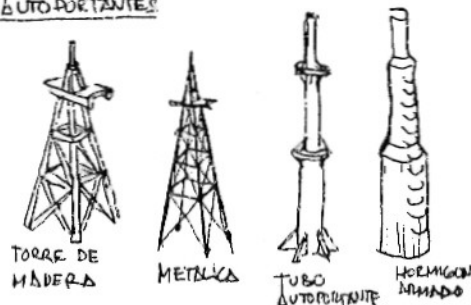
TORRES PARA MOLINOS

EXISTEN DOS TIPOS FUNDAMENTALES. LAS QUE LLAMAN TENSORES Y LAS AUTOPORTANTES. LAS PRIMERAS SON MUY FÁCILES DE HACER E INSTALAR, PERO EN CASO DE ROTURA DE UN TENSOR, CAE AL SUELO CON FUNESTAS CONSECUENCIAS, LAS AUTOPORTANTES SON MÁS COMPLICADAS Y CÉRAS, PERO NO TIENEN CASI RIESGO DE CAÍDA

CON TENSORES



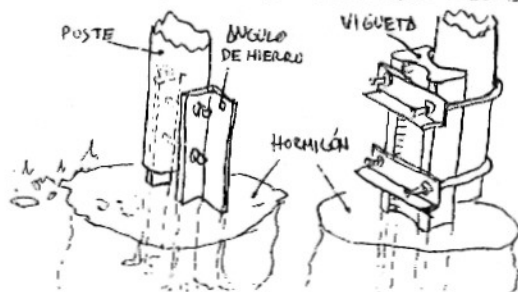
AUTOPORTANTES



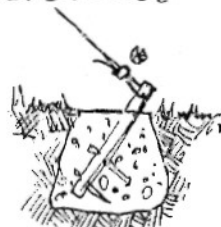
TODOS LOS DISEÑOS DE ESTE CUADERNO ESTÁN HECHOS PARA EL TIPO DE POSTE TELEGRÁFICO. ES EL TIPO MÁS ASESQUIBLE, SENCILLO Y FÁCIL DE MONTAR, SIRVE PARA MOLINOS DE HASTA $4\text{ m } \phi$ SIENDO EL MADERO DE UNOS $15\text{--}20\text{ cm } \phi$. HAY MUCHOS POSTES TIRADOS O ABANDONADOS EN BUEN ESTADO, HAY QUE ELEGIR EL MÁS ALTO Y FUERTE. LAS COMPAÑÍAS TELEFÓNICAS Y ELÉCTRICAS SUELEN CAMBIARLOS Y TIENEN POSTES DE DESECHO, SI NO LO PUDIERAS ENCONTRAR POR ESTOS MEDIOS, VENDEN POSTES NUEVOS (ENTERATE DÓNDE CON LA COMPAÑÍA TELEFÓNICA) NO MUY CAROS. ASEGÚRATE DE QUE ESTÁ TANALEZADO Y NO CREOSOTADO PUES SI NO TE PRINCIPARÁS CADA VEZ QUE SUBAS AL POSTE.

DE TODAS FORMAS, SI TIENES LA POSIBILIDAD DE AGENCIAR UNA TORRE METÁLICA BARATA, ADAPTA EL MOLINO DE LA MANERA MÁS SEGURA.

LA FIJACIÓN AL SUELO SE HACE DE FORMA QUE EL POSTE NO ESTE EN CONTACTO CON LA TIERRA PUES SE PODRIRÍA



LOS CABLES SE SUJETAN EN ÁNGULOS DE HIERRO EMPETRADOS EN HORMIGÓN



PARA MOLINOS DE $3\text{ m } \phi + 0.3\text{ m}^3$ DE HORMIGÓN. PARA LOS DE $5\text{ m } \phi + 1\text{ m}^3$ DE HORMIGÓN EN CADA PUNTO

LOS CABLES PUEDEN SER DE SIRGA ACERDE, AUNQUE ES PREFERIBLE QUE SEAN DE ALUMINIO GALVANIZADO POR SU RESISTENCIA AL ÓXIDO (Y SER MAS BARATOS). SE DEBEN INSTALAR DE FORMA QUE LA INCLINACIÓN SEA DE 45° O MENOS PARA QUE TRABAJEN LO MAS HORIZONTALMENTE POSIBLE.

SI EN ALGO NO HAY QUE ESCATIMAR ES EN LOS CABLES QUE SUJETAN EL POSTE. DEBEN RESISTIR LOS MAS HURACANADOS VENDIBLES SIN ROMPERSE. NUNCA PONER CABLE DE MENOS DE 6 mm ϕ .

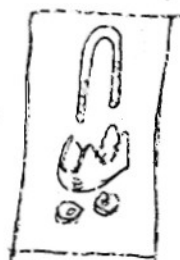
LO NORMAL ES PONER 3 CABLES. PARA QUE AUNQUE SE ROMPA UNO NO CAIGA LA TORRE, HABRÁ QUE PONER 6 CABLES (EN TEORIA BASTA CON 5).

LOS CABLES SE SUJETAN AL POSTE AGARRÁNDOLOS A UNA BRAZADILLA.

LOS TENSORES SE COLOCAN ARRIBA PARA EVITAR "GRACIAS" DE ALGUNO DESPRENSIVO QUE LO SUELTE

TENSOR

TODOS LOS CABLES SE SUJETAN CON SUJETACABLES



SUJETACABLES (2)

OTRO METODO ES BRAZAR EL POSTE CON UNA GOMA RECIA QUE EVITE LA TRANSMISIÓN DE VIBRACIONES. SOBRE ESTA GOMA SUJETA CON UNA VÁRULA LOCADA DE 10 mm ϕ SE PONEN LOS

CABLES, ESTE METODO ES MUY BUENO PARA LOS AEROGENERADORES.

PARA SUBIR POR EL POSTE, HAY QUE PONER PELMAJOS. SON MUY BUENOS LOS QUE UTILIZA LA TELEFONICA. SE MONTAN ROSCA EN EL POSTE

SE PUEDEN HACER CON VÁRULA ROSCA DE 12-14 mm ϕ

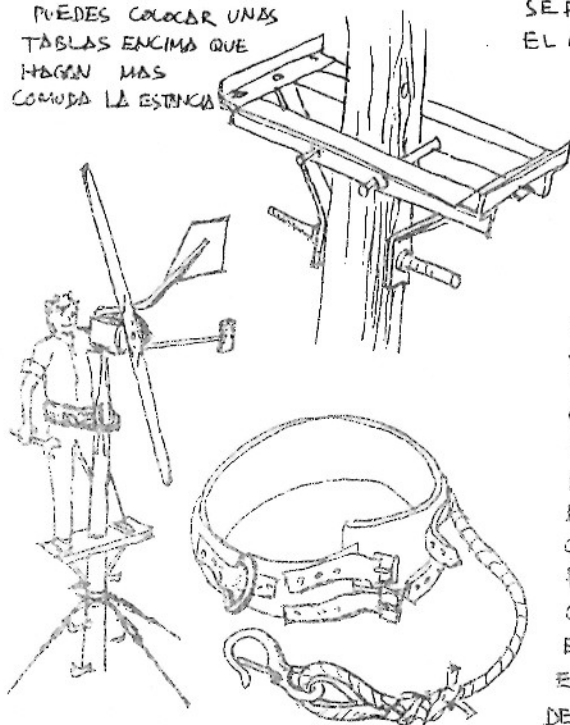
DE TODOS MODO SI EL POSTE ESTE EN EL CAMPO, NO CONVIENE COLOCAR PELMAJOS HASTA EL SUELO PARA EVITAR QUE SUBAN NIÑOS O CABALLOS. (CON GRAN PELIGRO)

ESCALERA DE MANDO QUE SE COLOCA EN CASA Y EN LA RESERVA.

PARA ESTAR "COMODO" UNA VEZ QUE SE SUBE AL POSTE, CONVIENE TENER UNA PEQUEÑA PLATAFORMA SOBRE LA CUAL APOYAR BIEN LOS PIES

PUÉDES COLOCAR UNAS TABLAS ENCIMA QUE HAGAN MAS COMODA LA ESTANCA

SE PUEDE HACER EN MADERA CON EL MISMO TIPO DE ESTRUCTURA



ES MUY IMPORTANTE UNA VEZ QUE SE ESTE SOBRE LA PLATAFORMA, AGARRARSE AL POSTE CON UN CINTURON DE SEGURIDAD NOS PERMITIRÁ TRABAJAR CON MUCHA MAS COMODIDAD (CON 2 MANOS) Y CONFIANZA EN ESAS ALTURAS.

CONSTA DE UN ANCHO CINTURON DE CUERO Y UNA CUERDA MUY RECIA QUE ACABA EN UN FUERTE MOSQUETON QUE SE CIERRA EN UNA ANILLA. PODRAS ENCONTRARLO EN LOS GUARNICIONEROS O MIRANDO EN LAS PAGINAS AMARILLAS EN "APARATOS Y EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD Y PROTECCION"

UNA VEZ MONTADA LA PLATAFORMA LOS DELDANDOS, Y EL SOPORTE DEL MOLINO PODEMOS DISPONERNOS A SUBIR EL POSTE A SU POSICION VERTICAL. EN UN DIA SIN VIENTO, ES UNA LABOR GRATIFICANTE QUE SE DEBE HACER CON CUIDADO ENTRE VARIAS PERSONAS.

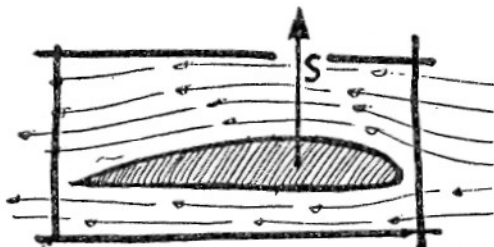


DESPUES DE TENERLO VERTICAL CON CUERDAS, SE SUELEN LOS CABLES AL SUELO (QUE DEBEREN ESTAR PREVIAMENTE ATADOS AL POSTE)

PALAS AERODINAMICAS

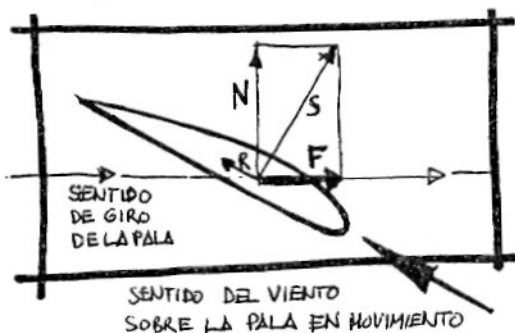
Fundamento teórico:

Su funcionamiento está basado en el mismo principio que permite el vuelo de un pájaro o un avión: la sustentación. El perfil aerodinámico de la pala es planoconvexo. Por ello, el aire, al pasar por la pala, lleva más velocidad (mayor recorrido), en la parte convexa, ejerciendo



sobre esta cara, una presión menor que en la cara plana (efecto Venturi). La diferencia de presiones, actuando sobre la superficie de la pala, da lugar a una fuerza neta de sustentación S .

La fuerza S , puede descomponerse en una fuerza perpendicular al movimiento de la pala N (que no afecta a este movimiento), y otra fuerza F , que hace que la pala gire. Además, existe una pequeña fuerza R , debida al rozamiento de la pala con el aire.

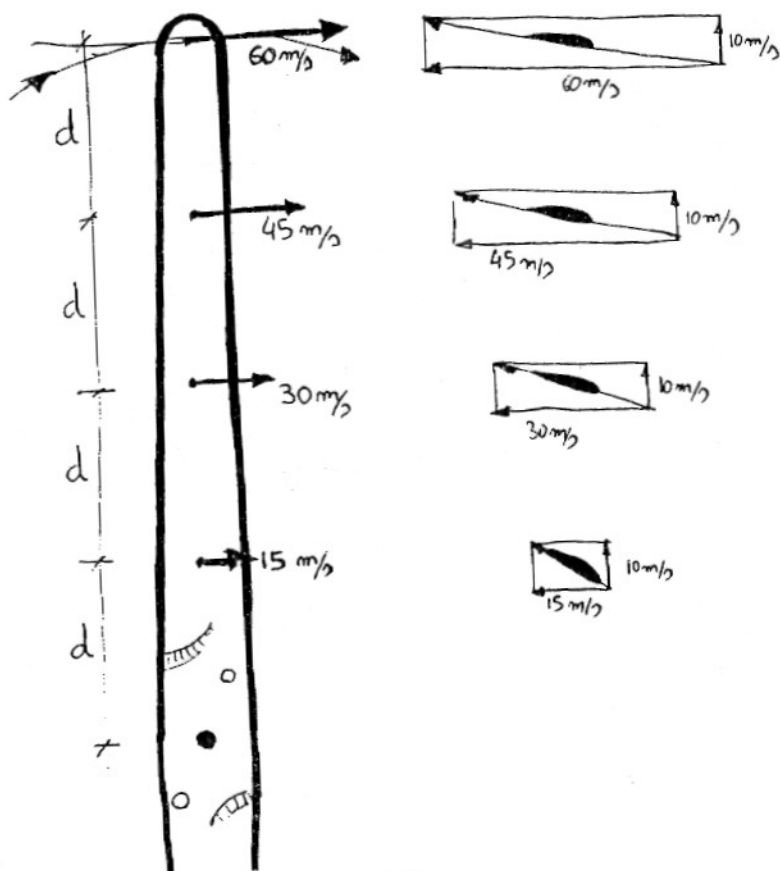


El viento que llega a la pala, tiene en todos sus puntos la misma velocidad (en este ejemplo 10 m/s), pero la velocidad lineal de cada punto de la pala, es tanto mayor cuanto más lejos está del centro.

Por esto se explica, que la inclinación del perfil de la pala, disminuya al alejarnos del centro: aproximadamente, de forma inversamente proporcional al radio.

Para que la pala rinda al máximo en todos sus puntos, es necesario que el ángulo de ataque sea lo más parecido posible a la dirección real de la velocidad en ese punto. Esta velocidad es la resultante de componer la velocidad del viento (constante para toda la pala, en este ejemplo 10 m/s) y la velocidad lineal de cada punto de la pala, que varía proporcionalmente al radio.

Si la inclinación del perfil de la pala es constante, unas partes de la pala trabajan contra otras, desaprovechando parte de la energía del viento.



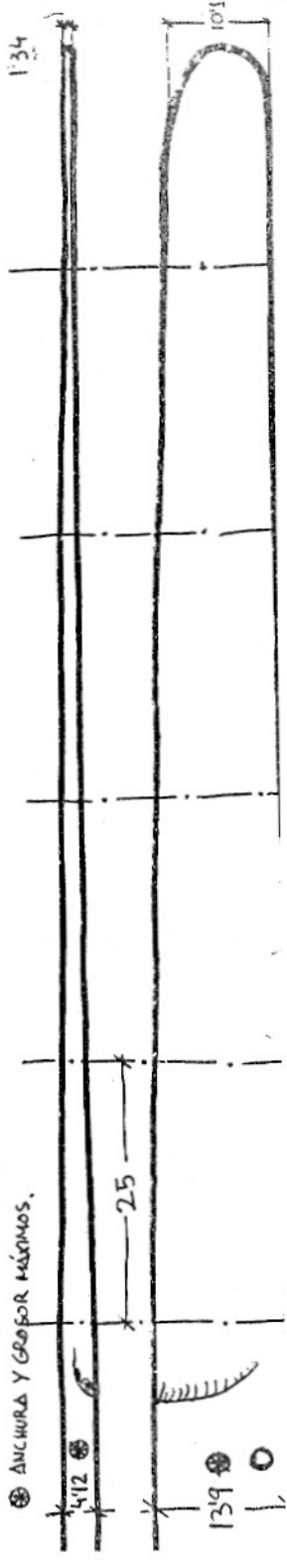
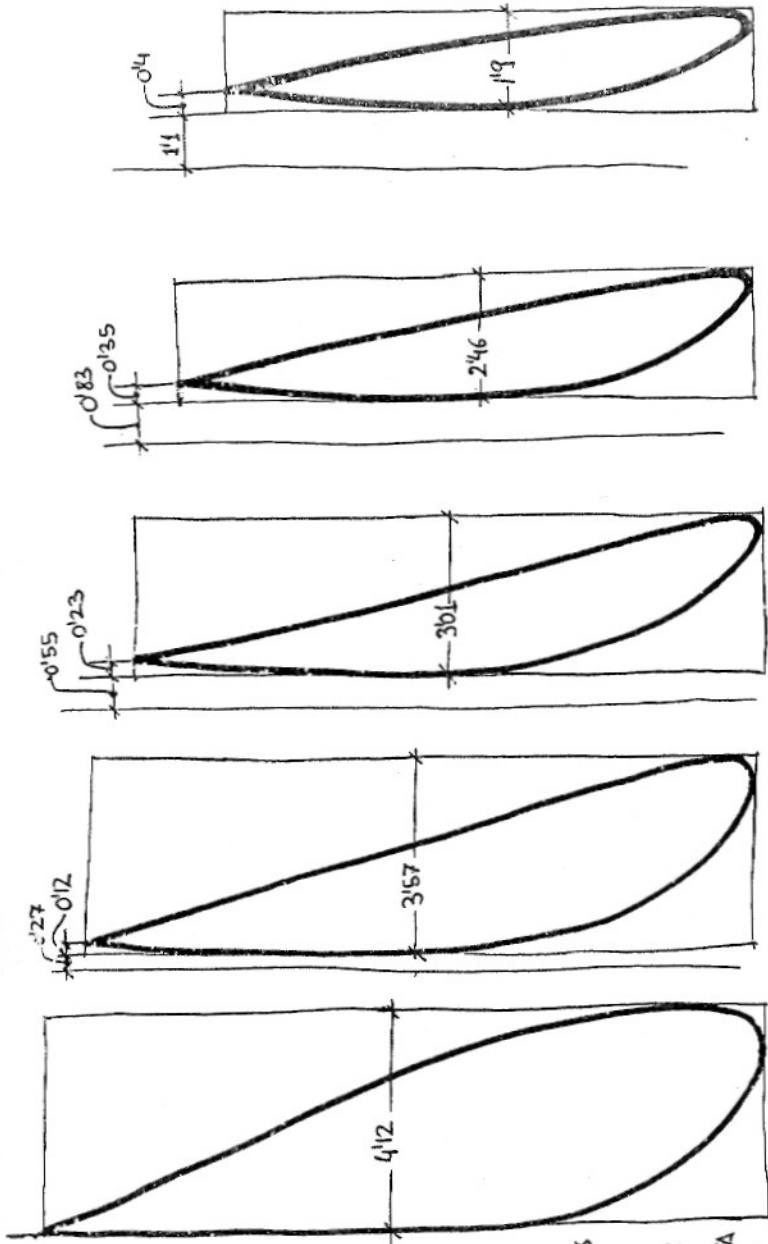
DESARROLLO DE LA PALA DE UN AERO- GENERADOR DE 3m Ø

COTAS EN CM

ESTE DESARROLLO
SERVE PARA CONOCER
EL ANCHO CENTRAL
DE VARIAR PROPOR-
CIONALMENTE LAS
MEDIDAS.

POR EJEMPLO:
PARA UNA PALA DE
1.50 Ø DIVIDIREMOS
TODAS LAS COTAS
POR DOS
ESTA PALA TIENE
UNA RAZÓN DE
VELOCIDAD PUNTA
DE 5 O MAYOR

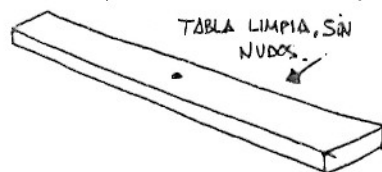
⊗ ANCHURA Y GROSOR MÁXIMOS.



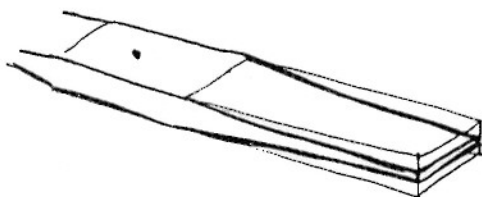
CONSTRUCCION PRACTICA DE UNA PALA

PARTIMOS DE UNA TABLA DE LA LARGURA NECESARIA DE ALGUNA MADERA RESISTENTE COMO PUEDE SER FRESNO, CEDRO, PINO TEA, NOGAL...

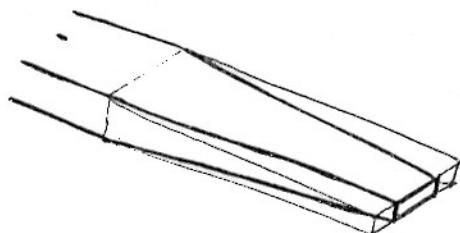
PRIMERO SE DESBASTA HASTA DEJARLA A LA MEDIDA REQUERIDA DE ANCHURA MAXIMA Y GRASOR MAXIMO (VER EN EL DESARROLLO)



SE MARCA EL CENTRO Y LOS PEDAZOS QUE HAY QUE REBAJAR A CEPILLO



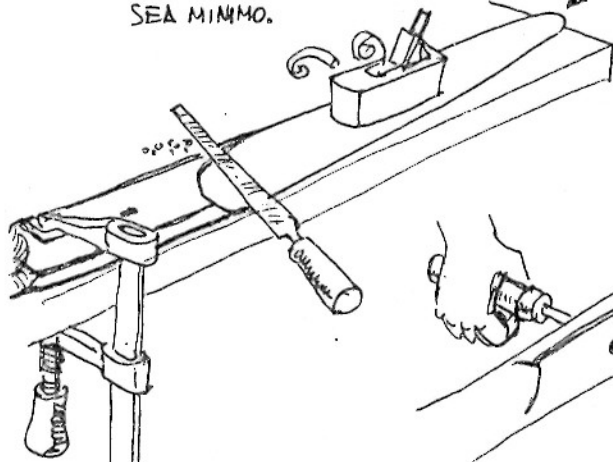
UNA VEZ REALIZADA ESTA OPERACION SE REBAJAN LOS CANTOS A LAS MEDIDAS QUE MANDA EL DESARROLLO



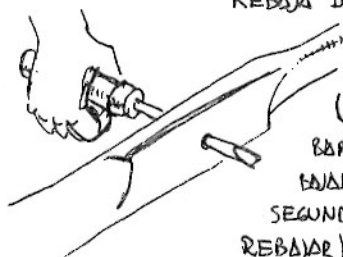
EN LA TESTA SE DIBUJA EL PERFIL AERODINAMICO TENIENDO EN CUENTA EL SENTIDO DE GIRO Y EN EL CANTO, EL BORDE DE SALIDA SEGUN COTAS DEL DESARROLLO.



AHORA QUEDA UN BUEN TRABAJO DE CEPILLO Y RASPA HASTA DEJAR TODO DESBASTADO TENIENDO ESPECIAL CUIDADO EN LOS BORTES DE ATAQUE, SALIDA Y PUNTA PARA QUE EL ROZAMIENTO AERODINAMICO SEA MINIMO.



UNA VEZ DADA LA FORMA VIENE EL EQUILIBRADO. SE HACE UN AGUJERO CENTRAL, SE METER UN PUNZÓN O ALGO SEMEJANTE EN EL Y SE VE A QUE LADO SE INCLINA. SE REBAJA DONDE MAS CONVIENGA



HASTA QUE QUEDA BIEN HORIZONTAL.

UN BUEN LIJADO Y POSTERIOR BARNIZADO (PRIMERA MANO RE-ENADA CON AGUARRAS AL 70%, SEGUNDA AL 40% Y DOS MAS SIN REBAJAR) Y LA PALA ESTA LISTA.

GENERADORES

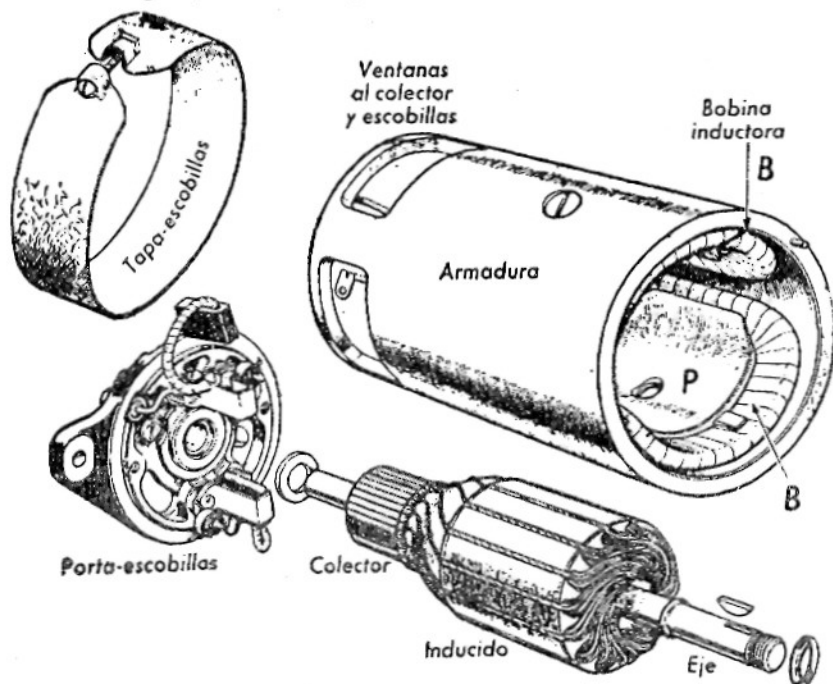
dinamos y alternadores

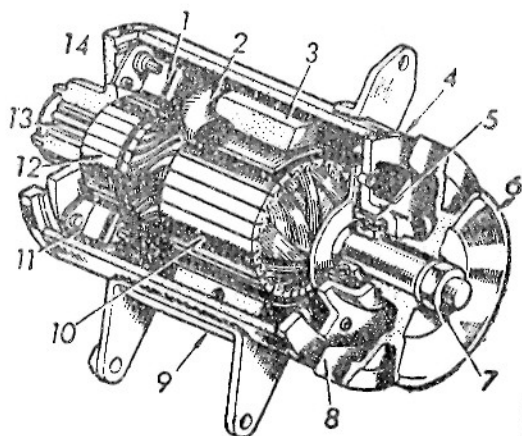
La dinamo o alternador, es una de las partes más importantes de un aerogenerador, ya que su misión es transformar la energía de rotación en energía eléctrica. Ambos tipos de generadores, se fundamentan en el movimiento relativo de una bobina y un campo magnético de forma que se produce corriente eléctrica.

La dinamo

Está formada por tres partes fundamentales: la que gira llamada rotor o inducido, la que no gira, llamada estátor o bobinas inductoras, y el colector.

En la dinamo, se produce corriente eléctrica en el inducido, por giro del mismo dentro del campo magnético creado por el estátor. Esta corriente sale del inducido mediante unas escobillas que frotan sobre piezas de cobre aisladas eléctricamente entre sí (delgas) a las que van unidas las bobinas del inducido. El conjunto de delgas y escobillas, se llama colector.





Dinamo cortada.

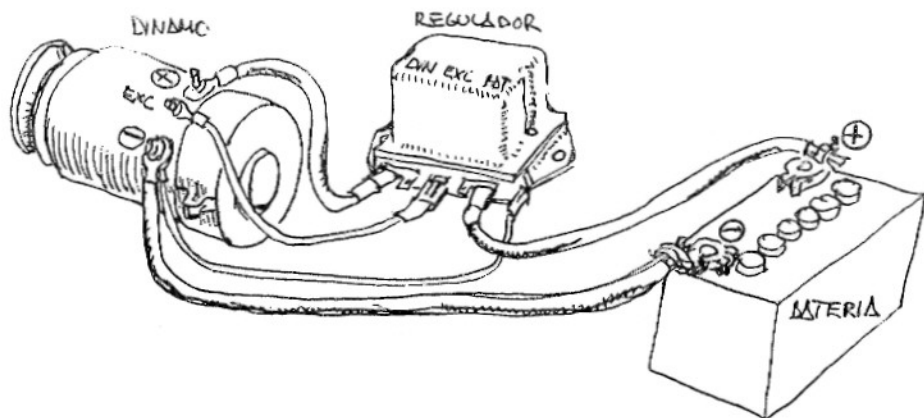
4. y 14. escobillas.
2. bobina inductora que rodea al polo 3.
4. tapa con orificios para la ventilación.
5. cojinetes de bolas en el lado de la polea.
6. polea para la correa de arrastre, que gira al eje 7.
8. paletas en la polea que aspiran, por los orificios de 4, el aire que entra por el lado opuesto 14.
9. soporte de la dinamo.
10. inducido.
12. colector sobre el que frotan las escobillas 4 y 14.
13. cojinete liso en el extremo opuesto a la polea 6.
14. tapa posterior. Si no tiene orificios para la entrada de aire, estarán en el arco tapa-escobillas.

Las dinamos tienen tres bornes: positivo (+), negativo o masa (-) y excitación (Ex). La corriente generada sale entre los bornes positivo y negativo, y el borne de excitación, va unido al principio de las bobinas inductoras del estátor. La corriente, pasa por ellas, y sale por un hilo que generalmente va unido a masa (aunque son raras, hay dinamos con la excitación a la inversa, es decir, por el negativo).

A medida que el rotor gira más veloz, la dinamo produce mayor voltaje, y da lugar a mayor intensidad de corriente. Por ello la dinamo se controla mediante el regulador.

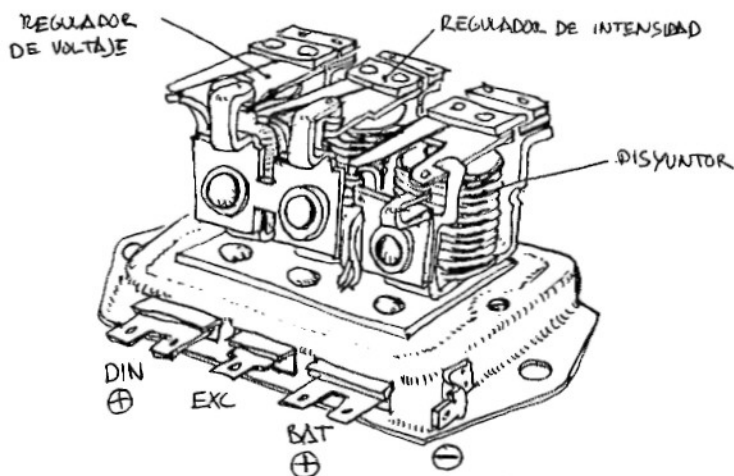
El regulador sirve para impedir que pase corriente de la batería a la dinamo, y permite cargar las baterías sin que se sobrecarguen, ya que una sobrecarga es perjudicial (v. "baterías"). Además, permite que la dinamo genere corriente sin exceder de cierto tope, a pesar de que se aumente su velocidad. Así se evitan desperfectos en el inducido por sobrecalentamiento del mismo.

El regulador se coloca entre la dinamo y las baterías. Un regulador normal tiene cuatro bornes: dinamo (DIN), excitación (EXC), batería (BAT) y masa (sale del propio chasis del regulador):



Conviene colocar el regulador en el propio aerogenerador, porque así sólo hay que bajar los dos cables (+) y (-) a las baterías (pasando por el cuadro de control). Si el regulador está abajo, tendremos que bajar del aerogenerador los tres cables que salen de la dinamo, con el consiguiente aumento de pérdidas, fallos de contacto, etc.

Hay dos tipos de reguladores: mecánicos y electrónicos. Los reguladores mecánicos más usuales están formados por tres bobinas claramente visibles:



Son de izquierda a derecha el regulador de voltaje, el de intensidad y el disyuntor.

El regulador de voltaje, controla el voltaje que da el inducido; si excede de un cierto valor (14 voltios en las dinamos de 12 V por ejemplo), reduce o corta la corriente de excitación que alimenta las bobinas inductoras. Si la distancia del aerogenerador a las baterías es grande, hay pérdidas de voltaje por los cables, y tienes que dejar el regulador de tensión a más voltios (por ejemplo, 15 V en sistemas a 12 V) de lo contrario, la intensidad de carga será baja.

El regulador de intensidad, impide que la dinamo dé más amperios de los que puede, ya que se quemaría el inducido por sobrecalentamiento.

El disyuntor es un interruptor que se cierra cuando la corriente pasa de la dinamo a las baterías, pero se abre cuando la dinamo va despacio o está parada, ya que entonces, gastaría corriente actuando como motor, y agotaría las baterías.

Estos tres componentes del regulador se ajustan graduando la tensión de cada muelle o lámina correspondiente. Normalmente esto se consigue doblando o desdoblando ligeramente el apoyo de la lámina.

Antes de colocar el regulador en el aparato, hay que asegurarse de que los componentes del mismo funcionan a la perfección.

Se pueden conseguir dinamos (y reguladores) muy buenos de reciclaje. Es difícil dar normas fijas para elegir una buena dinamo a ojo. Hemos de procurar que sean lentas (es decir, que produzcan corriente a pocas rpm), y para esto sirve como referencia el diámetro de la dinamo, y el de la polea que lleva acoplada. Cuanto mayor diámetro de dinamo, y de polea, más lenta es, y cuanto más largo el "cilindro", más potente. "Ande o no ande, dinamo grande" (del refranero del autoconstructor).

De todas formas, una buena limpieza (asegurar conexiones, aislamientos, reponer escobillas...), la dejarán lista para comprobarla en el banco de pruebas de un taller eléctrico. Hay que comprobar todo perfectamente en un banco de pruebas, y asegurarse de que funciona a la perfección, antes de montarlo y subir todo al poste.

Una dinamo "lenta", comienza a generar hacia las 500 rpm (hay dinamos de gran diámetro más lentas).

Hazte una tabla con las rpm y los amperios que produce. Es valioso para calcular las palas y diseñar tu aerogenerador.

Hay que tener en cuenta que una dinamo no da un voltaje determinado. En principio, da lo que le queramos sacar (sin pasarse...). Por ejemplo, una dinamo "de 24 V" ya de por sí lenta, puede utilizarse a 12 V (con un regulador de 12 V), y será todavía más lenta, y más lenta aún si conectamos las bobinas inductoras en paralelo, ya que con el flujo magnético original de la dinamo, vamos a sacarle 12 V en lugar de 24 V. Las posibilidades son enormes. Conforme te vayas metiendo en este tema, se te ocurrirán más ideas.

También hay inducidos "industriales" o especiales, que permiten generar a la dinamo más despacio. Sus bobinas tienen más vueltas de hilo algo más fino.

No intentes cambiar las bobinas inductoras por otras a no ser que estén estropeadas. Si pretendes aumentar el flujo magnético inductor haciendo bobinas de más espiras, tendrás que poner hilo más fino para que te quepan en su sitio, de forma que al final, te aumenta la resistencia eléctrica de la bobina, disminuye la intensidad de la corriente de excitación, y te quedarás con un flujo magnético más o menos como el que tenías al principio. Además, el fabricante suele poner bobinas con las que las piezas polares van casi ya a saturación magnética.

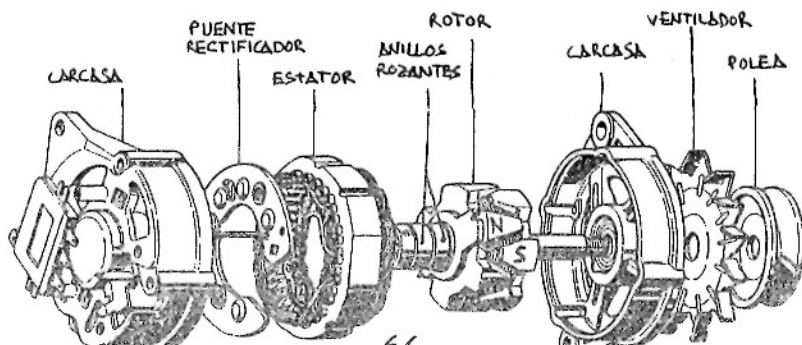
Quizás hayas oído que las dinamos dan problemas por las escobillas del colector. Esto es cierto en automóviles, donde el régimen de una dinamo suele oscilar entre 500 y 5000 rpm. A tanta velocidad, llegan a surgir averías en el colector. Sin embargo, en aerogeneradores, el funcionamiento está libre de calentamiento y vibraciones que sufre en un motor, "ambiente" menos sucio: grasa, polvo, etc. En cuanto a revoluciones, las dinamos trabajan al mínimo para generar. De hecho, hemos podido comprobar que el desgaste de escobillas en las dinamos de aerogeneradores autoconstruidos ha sido inapreciable al cabo de un año de funcionamiento.

Si el desgaste de escobillas es anormalmente grande, puede deberse a las irregularidades del cilindro de delgas. Desmontar la dinamo y pasar una lija muy fina por las delgas, hasta dejarlas bien pulidas. No debe hacerse este trabajo torneando el colector de no ser absolutamente necesario. Deben limpiarse después las ranuras entre delgas con cuidado de no salirse y rayarlas.

El alternador

En este tipo de generadores, el inducido es el estátor, y el inductor, el rotor, a la inversa de las dinamos.

Esto tiene la ventaja de que pueden someterse a más rpm sin peligro, y tienen menos averías, ya que la corriente de excitación que consume el rotor para crear el campo magnético inductor (unos 2 amperios) se transmite al mismo mediante escobillas que frotan en sendos anillos de cobre.



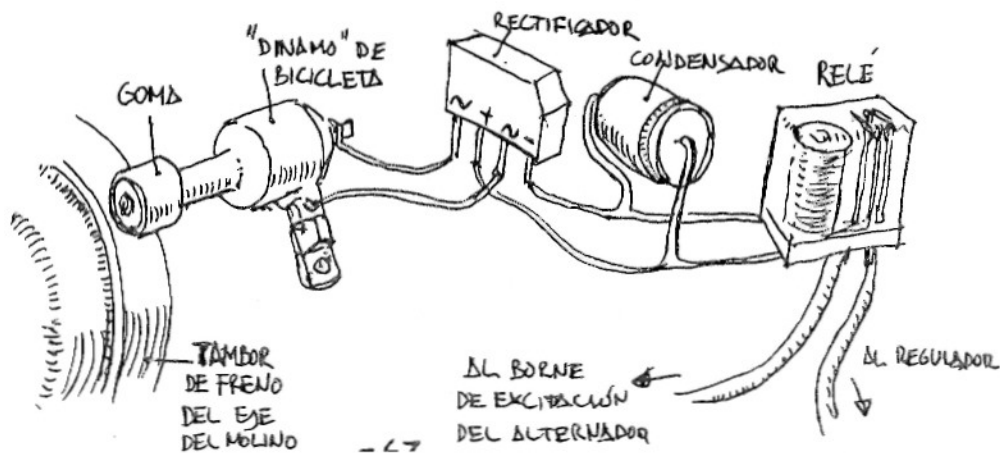
La corriente producida en el estátor es alterna, y sale a través de diodos (componentes que dejan pasar la corriente en un sentido, pero no en el opuesto). Así se eliminan los problemas del colector de la dinamo, puesto que no existe en los alternadores.

Un alternador es más seguro y ligero que una dinamo equivalente, pero también es más caro. Es más fácil encontrar dinamos de reciclaje que alternadores.

No intentes rebobinar la bobina inductora del rotor del alternador para que genere a menos rpm, porque todos los componentes del eje salen perfectamente equilibrados de fábrica, y aunque es fácil desmantelar el rotor, volverlo a montar cinéticamente equilibrado es casi imposible.

El regulador de alternador tiene un regulador de tensión. No se necesita disyuntor puesto que lo sustituyen los diodos, ni regulador de intensidad, ya que al aumentar la velocidad de giro, aumenta la frecuencia de la corriente, y debido a la autoinducción del inducido, la intensidad tiene un máximo del que no puede pasar. Sin embargo, suele llevar un interruptor de la corriente de excitación. Hay gran variedad de reguladores para alternadores, y lo mejor es consultar el "manual de servicio" en cada caso concreto.

En la instalación de un alternador, puede necesitar se acoplar una "dinamo" de bici, o si se emplea caja de cambios de moto, emplear el magneto (ambos son alternadores de imán permanente), para conectar la excitación de la bobina inductora (rotor):

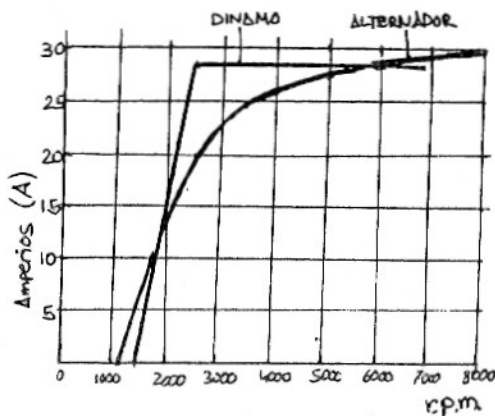


La corriente de la "dinamo" se rectifica con un puente de diodos, y se acopla un condensador electrolítico de 10V 1000 microfaradios. Esta corriente alimenta la bobina de un relé de 6V, que cierra el circuito de excitación cuando el alternador del aerogenerador está a suficientes revoluciones para generar, y abre este circuito cuando va despacio o está parado. Así se evita un gasto inútil de baterías en períodos de calma.

Aunque los alternadores de los vehículos generan corriente con el motor en ralentí (y las dinamos no), esto se debe a que suelen llevar un poleín pequeño, y así multiplican las revoluciones del motor. Un alternador de coche suele comenzar a generar hacia las 1200 rpm. Hay alternadores para autobuses que comienzan a cargar a 700 rpm (FEMSA ALA-70-1)

Hay una diferencia importante a tener en cuenta, entre dinamos y alternadores. Una vez que la dinamo comienza a cargar, a cierto número de revoluciones, en general, alcanza su máxima potencia antes de llegar al doble de esta velocidad.

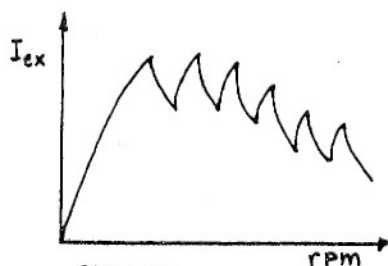
Sin embargo, la intensidad de corriente producida por los alternadores, va creciendo poco a poco al aumentar de revoluciones, y no se alcanza su máxima potencia hasta muy alta velocidad:



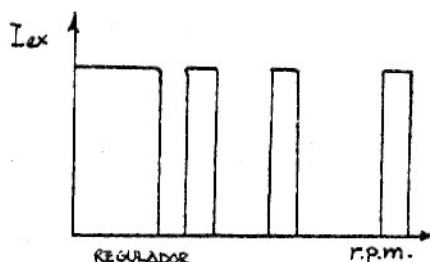
Regulador autoconstruido

La dinamo de un aerogenerador, trabaja a pocas revoluciones (500 a 1100 por ej.), mientras que en un vehículo, se ve obligada a funcionar a velocidades muy diferentes (500 a 5000). Por ello, la regulación de la dinamo en el aerogenerador es mucho más sencilla.

Tanto los reguladores electromecánicos descritos, como los electrónicos comerciales, efectúan una regulación discontinua de la intensidad de excitación (I_{ex}):



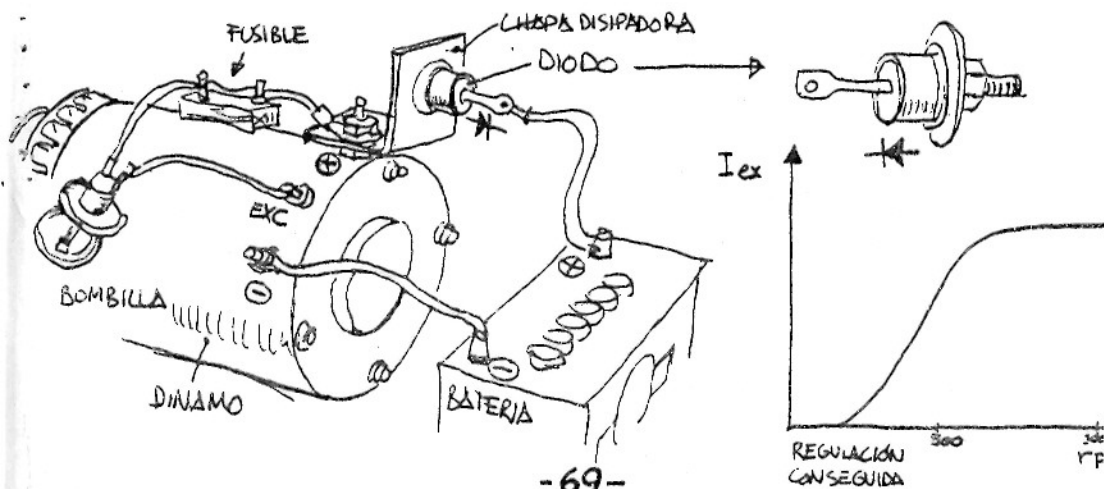
REGULADOR
ELECTROMECÁNICO



REGULADOR
ELECTRÓNICO

Esta discontinuidad hace disminuir el rendimiento de la dinamo y la carga de las baterías se produce en mediocres condiciones.

Puedes construirte un regulador muy bueno y económico, sin partes móviles, con regulación continua de la I_{ex} según el siguiente esquema:



El diodo de silicio, de ánodo base, debe poder soportar como mínimo, el doble de la intensidad máxima de la dinamo (dinamo de 20 A, diodo de 40 A). El diodo debe sujetarse sobre una chapa de cobre de unos 6 x 2 cm para disipar el calor. Su misión es la de disyuntor: la corriente puede pasar de la dinamo a las baterías, pero no a la inversa.

La bombilla o bombillas y el fusible en serie, entre el borne + y Exo de la dinamo, tienen por misión mantener prácticamente constante la I_{ex} , aunque aumente el voltaje entre los bornes + y - de la dinamo. La I_{ex} queda regulada mediante la resistencia -variable- de la bombilla. Si aumenta I_{ex} , el filamento se calienta y aumenta su resistencia, con lo que I_{ex} se mantiene prácticamente constante.

La siguiente Tabla, relaciona la resistencia del filamento de "larga" de una bombilla de faro de coche de 12V en función de la intensidad y voltaje a que se somete:

Voltios	Amperios	Ohmios
0,2	0,5	0,4
0,5	1,0	0,5
1,6	1,5	1,1
3,1	2,0	1,6
5,0	2,5	2,0
7,2	3,0	2,4
11,5	4,0	2,9

Puedes conocer cuántas bombillas debes colocar, sabiendo el régimen de revoluciones máximo de la dinamo en el aerogenerador (v. "cálculo del aerogenerador").

A esta velocidad, la dinamo debe dar la intensidad nominal. Si no la alcanza, debes poner más bombillas en paralelo. A título orientativo, en dinamos de 12 V, basta con una bombilla de faro de coche cuando la intensidad de excitación es de unos 1,5 A, y dos de ellas cuando dicha intensidad es de unos 3 A.

El fusible está por si existe alguna discontinuidad en el recorrido de la corriente desde el aerogenerador a las baterías. El fusible debe fundirse cuando la I_{ex} alcance un valor doble del normal. Es decir, si la I_{ex} es 2,5 A, debe fundirse con 5 A (Puedes construirte fusibles de 5 A con hilo de cobre de 0,1 mm de diámetro)

De esta forma, se evitará que se quemen las bobinas inductoras en caso de avería.

Debes controlar la carga de las baterías con el sen símetro y desorientar el aerogenerador cuando ya están completamente cargadas.

También puedes conocer el momento en que las baterías están completamente cargadas instalando en el cuadro de control otro indicador de voltaje (esquema de la pagina 74), pero con un diodo zener de 12 voltios y un diodo LED rojo (estos componentes son para instalación a 12 voltios). El piloto rojo se encenderá cuando las baterías alcancen 13,8 a 14 voltios, es decir cuando estén completamente cargadas

Este regulador no controla la intensidad máxima que debe dar la dinamo, por lo cual, la velocidad máxima de rotación tiene que estar regulada con cualquiera de los sistemas vistos en "sistemas de regulación" (Pág. 15), para que no se queme.

EL CUADRO DE CONTROL

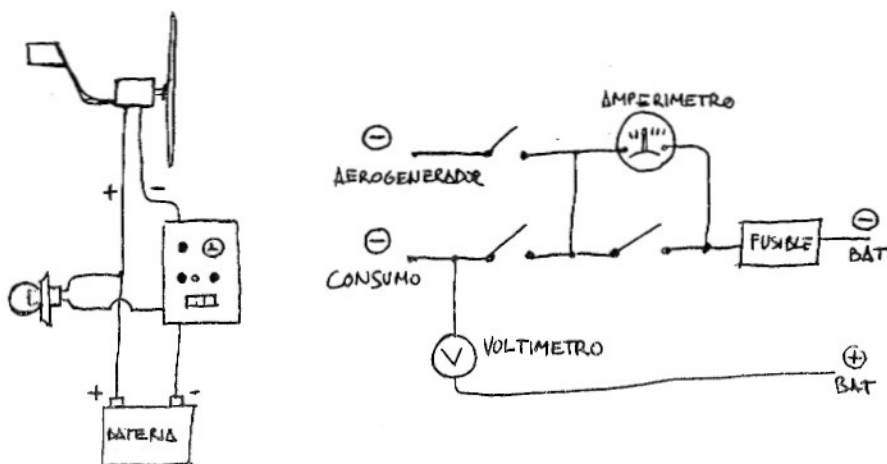
En la instalación de un aerogenerador, tenemos de una parte al propio aparato que genera corriente, de otra, las baterías que la almacenan, y finalmente los aparatos que la consumen.

En el paso de corriente de unos a otros, es casi imprescindible, disponer de un cuadro de control que permita determinar la intensidad de carga o descarga, voltaje de las baterías, sirva para desconectar las partes que se deseen, permita detectar averías, etc.

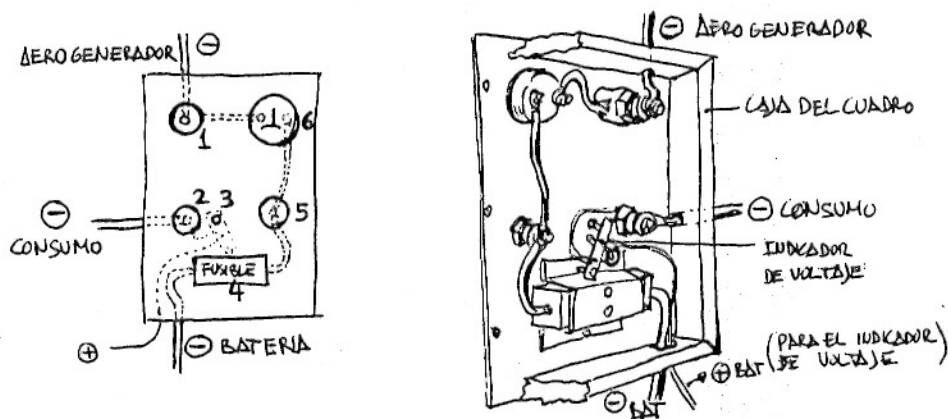
Para esto, os proponemos el siguiente modelo de cuadro de control. En él, los interruptores, son botones desconectadores, de los que se emplean en automóviles, ya que son económicos y sin averías.

Los cables que pasan por el cuadro, son los que corresponden al polo negativo (-) para evitar la corrosión del mismo.

La situación del cuadro y su esquema son por lo tanto los siguientes:



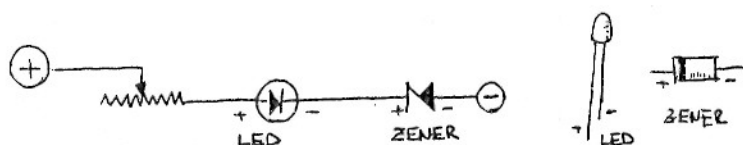
Para construir el cuadro, nos podemos servir de un recorte de chapa de aluminio de unos 20 x 30 cm. Utilizaremos el propio aluminio como conductor de la corriente eléctrica. La disposición del cuadro y sus componentes es la siguiente:



Descripción de los componentes del cuadro:

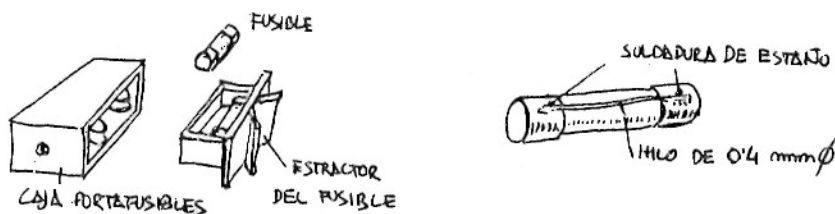
1. Botón interruptor del aerogenerador: permite desconectar el aparato de las baterías cuando se necesite.
2. Botón interruptor de consumo: permite desconectar la instalación de consumo cuando se requiere.
3. Indicador de voltaje de las baterías: entra en funcionamiento con el botón 2 conectado. Si la tensión de las baterías es superior a 11,5 voltios, indicará luz verde, es decir, podemos consumir corriente. Si no se enciende con el botón 2 conectado, las baterías están muy descargadas, y no debemos consumir corriente para evitar que se sulfaten (v. "baterías"), o puede estar fundido el fusible. Cuanto mayor sea el voltaje de las baterías, más intensa es la luz.

Este indicador de voltaje, se puede construir de forma muy sencilla, para 12 voltios, con un diodo Zener de 9,1 V un diodo luminoso (LED), verde de 3 mm ϕ y una resistencia de ajuste de 100 ohmios, todo en serie, respetando la polaridad de los diodos:



Un voltímetro convencional (de aguja), es mucho más caro y no tiene sensibilidad en el margen que necesitamos (11,5 a 13 V)

4. Fusible: sirve para cortar la corriente de baterías cuando la intensidad aumenta a valores anormalmente grandes (cortocircuito). Se pueden emplear fusibles de cartucho, y recuperarlos una vez fundidos con hilo de 0,4 mm de diámetro de cobre (30 amperios)



5. Botón interruptor del amperímetro: desconectado, permite leer la intensidad de carga o descarga de baterías y conectado, cancela el amperímetro para eliminar las fracciones de voltio que se pierden en éste.

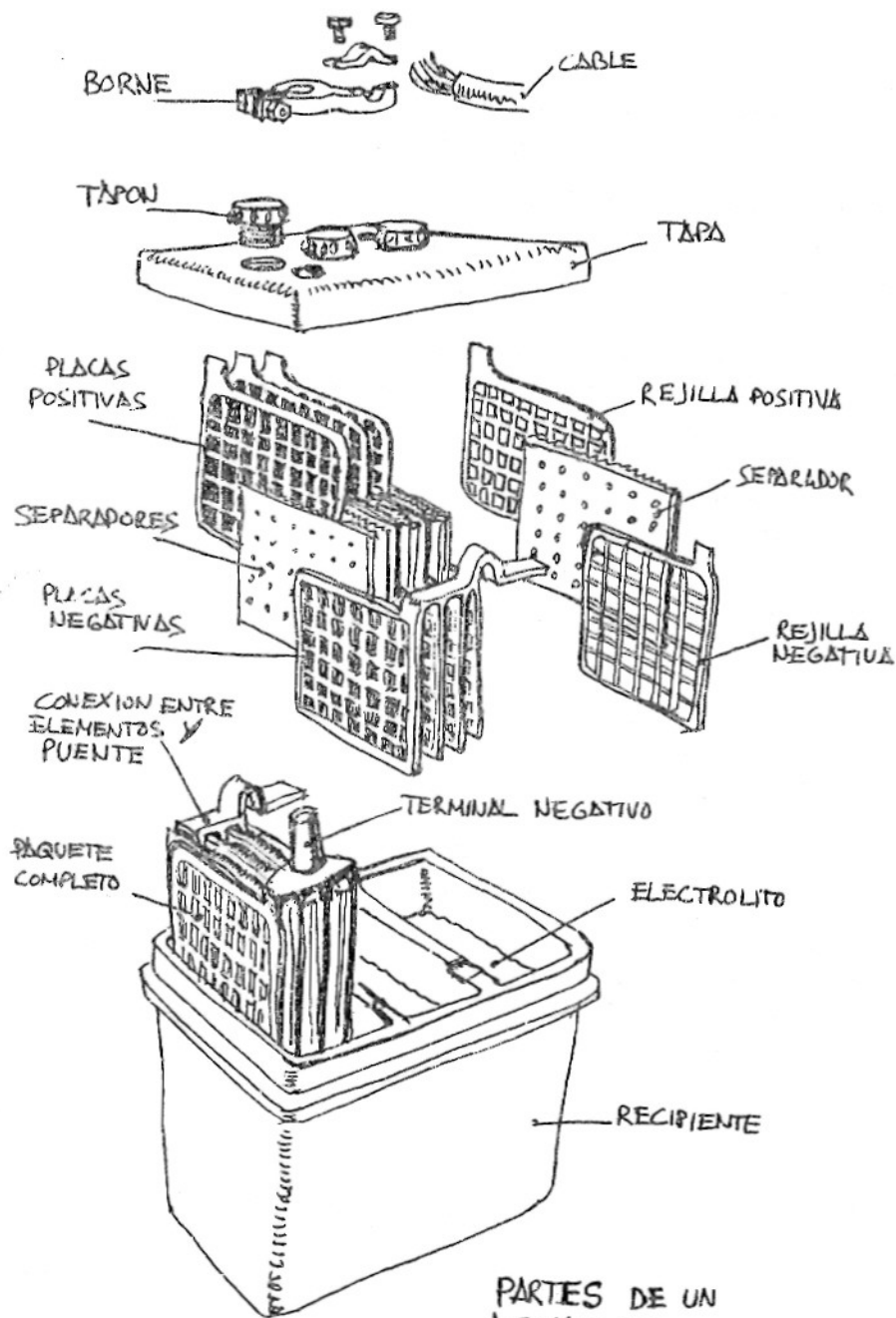
6. Amperímetro: permite determinar la intensidad de car
ga o descarga con el botón 5 desconectado.

Algunas situaciones frecuentes:

Si se vive en la casa donde está el aerogenerador, lo normal es tener los botones 1, 2, 5, conectados, y por lo tanto el piloto verde encendido (hay corriente para gastar. Si en estas condiciones, el piloto no se enciende, puede estar fundido el fusible, o descargadas las baterías. Cambiar de fusible: si el piloto se enciende, estaba fundido el fusible anterior (intentar averiguar las causas); si el piloto no se enciende, las bate
rías están descargadas (no consumir corriente).

Si se cambia el fusible fundido por otro nuevo y se funde pronto, hay avería. Desconectar los botones 1, 2 y 5. Cambiar el fusible por otro nuevo. Conectar el botón 1. Si el amperímetro marca en rojo, a tope de escala, hay avería en el aerogenerador. Dejar el botón 1 desconectado y reparar la avería. Si el amperímetro no marca nada al conectar el botón 1, desconectarlo de nuevo. Conectar el botón 2. Si el amperímetro marca sobre rojo, a fondo de escala, hay avería en la instalación de consumo. Aflojar el botón 2 y detectar y reparar la avería.

En funcionamiento normal, si se desea leer las indi
caciones del amperímetro, aflojar (desconectar) el botón 5 dejando los botones 1 y 2 conectados.



PARTES DE UN
ACUMULADOR
DE PLOMO

BATERIAS

La corriente eléctrica producida por la dinamo o alternador del aerogenerador, puede seguir dos caminos: consumirse en el acto o acumularse.

Normalmente, la instalación de un aerogenerador, va acompañada de las correspondientes baterías de acumuladores, cuya misión es almacenar energía para los días sin viento y mantener constante el voltaje de la instalación.

Descripción

Existen diferentes tipos de baterías, pero sólo nos ocuparemos de las de plomo por ser las más frecuentes y económicas.

Las baterías de plomo, están formadas por varias celdas. Ya que cada celda proporciona dos voltios, se comprende que las baterías de seis voltios tengan tres celdas (tres tapones), y las de doce voltios, seis celdas (seis tapones).

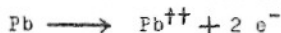
Cada celda, está formada por un vaso dentro del cual hay varias rejillas de plomo unidas entre sí, intercaladas por otras rejillas, también unidas entre sí, pero separadas de las primeras mediante separadores de material aislante (madera, fibra de vidrio, plástico...).

Los huecos de las rejillas positivas, se llenan con óxido de plomo (PbO_2) y los de las placas negativas, con plomo esponjoso (Pb).

Todo el conjunto, va sumergido en una disolución de ácido sulfúrico en agua (electrolito), de concentración adecuada.

Funcionamiento

Cuando la batería se descarga, el plomo de las placas negativas, se oxida para dar iones plumbosos (Pb^{++}) (ión es cualquier átomo o molécula con carga eléctrica):



En ésta reacción se liberan dos electrones que salen de la celda por el borne de contacto.

Los iones plumbosos formados, se combinan con el ácido sulfúrico del electrolito y se forma sulfato de plomo insoluble:

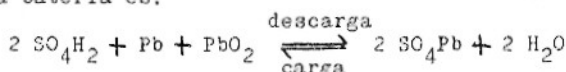


En las placas positivas, suceden a la vez otras reacciones: el óxido de plomo (PbO_2), se reduce para formar iones plumbosos (Pb^{++}):

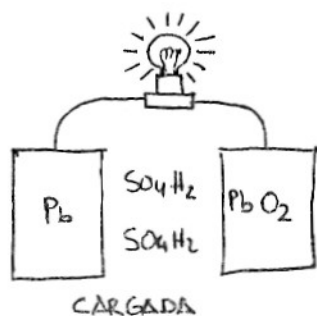
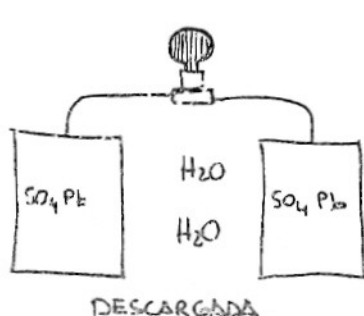


y se captan electrones que entran a la celda por el borne de contacto. Al igual que en las placas negativas, también aquí los iones plumbosos formados se combinan con el ácido sulfúrico para formar sulfato de plomo insoluble.

Por lo tanto, la reacción completa que se produce en la batería es:



Es decir, durante la descarga, se va consumiendo y diluyendo el ácido sulfúrico del electrolito y se forma sulfato de plomo sólido y agua. Al cargar la batería, suceden las mismas reacciones en sentido opuesto.



Asociación de baterías

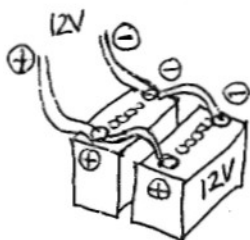
Para aumentar la reserva de energía se pueden asociar varias baterías en serie o en paralelo.

Cuando se asocian en paralelo, se deben conectar baterías del mismo voltaje, uniéndose entre sí los bornes del mismo signo (positivos con positivos, negativos con negativos). El voltaje de la asociación es el de una cualquiera de las baterías, pero se dispone de más energía e intensidad que con una sola batería.

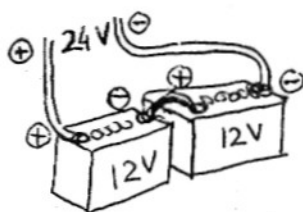
Cuando se asocian en serie, se deben conectar baterías de capacidad parecida, ya que si una celda grande está en serie con una pequeña, al consumir corriente, la pequeña se agota pronto y aunque la grande no esté agotada, ya no disponemos de corriente.

El voltaje de la asociación en serie es la suma de los voltajes de cada batería. Se utiliza esta asociación en instalaciones de 24 V ($12 + 12$), y de 110 ó 220 V. En esta asociación, se unen entre sí los bornes de signo opuesto, como se indica en el dibujo:

BATERÍAS EN PARALELO



BATERÍAS EN SERIE



Antes de acoplar una batería usada a las que tienes, debes conocer su capacidad actual, y asegurarte de que no está sulfatada ni tiene vasos comunicados. Esto se comprueba cargando la batería hasta su tope con poca intensidad (3A). Se deja la batería así, un par de semanas. Entonces se mide el voltaje entre bornes; este voltaje nunca debe ser inferior al nominal de la batería (6 ó 12 voltios) de lo contrario, debes desecharla por tener algún vaso comunicado.

Ahora conecta una bombilla de faro de coche de unos 48 w por ejemplo, y controla el tiempo que le cuesta descargarse (luz amarillenta). En cuanto la batería dé los primeros síntomas de descarga, desconecta la bombilla y vuelve a cargar la batería a tope con poca intensidad. Multiplicando las horas que ha estado encendida la bombilla por la intensidad, tienes la capacidad actual en amperios hora (Ah). Si la bombilla ha permanecido muy poco tiempo encendida, desecha la batería porque tiene muy poca capacidad. Está sulfatada.

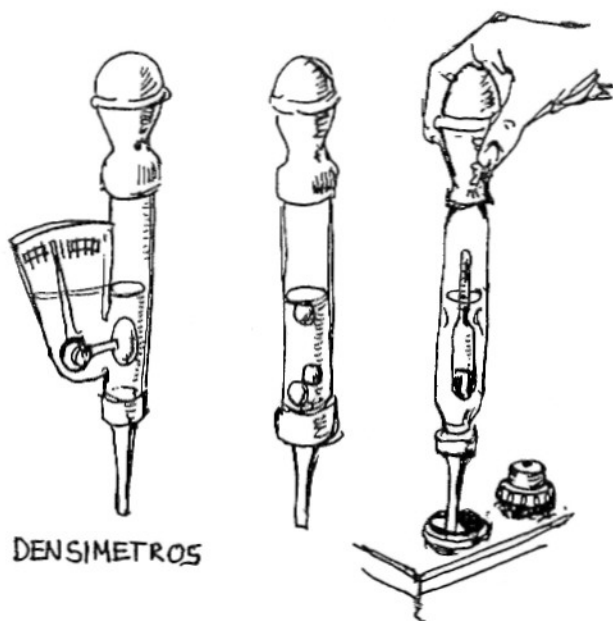
Mantenimiento y cuidados

1.- Debe evitarse que la batería se descargue muy a fondo, ya que al consumirse el plomo esponjoso de las placas, se forma sulfato a costas de la rejilla de las mismas, y ya no se puede volver a cargar. Se dice que la batería está sulfatada.

2.- También debe evitarse la sobrecarga, ya que una vez completamente cargada la batería, se produce la electrolisis del agua, formándose oxígeno e hidrógeno que se desprenden por los respiraderos de los tapones, con peligro de explosión. Además, el oxígeno formado, oxida las placas, las deforma tuerce y estropea.

3.- Debe cuidarse de que el electrolito cubra siempre las placas, más un centímetro por encima, por lo que si es necesario, se rellenará cada celda hasta este nivel con agua destilada, NUNCA CON ACIDO SULFURICO, porque éste ni se evapora ni se descompone. Un exceso de ácido estropearía la batería.

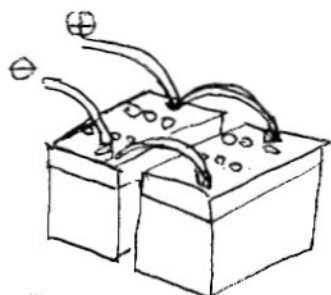
4.- Se puede conocer el estado de carga de una batería mediante un densímetro. La densidad del electrolito varía desde 1,26 ó 1,28 con la batería completamente cargada, hasta 1,15 cuando está descargada.



DENSÍMETROS

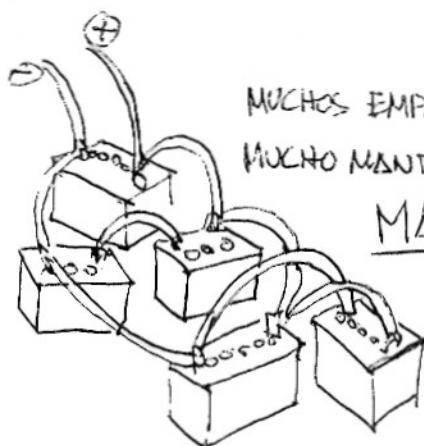
5.- Las tapas de las baterías se conservarán bien limpias y secas (limpiar los agujeritos de los tapones) y los bornes, una vez conectados, se untarán con grasa para reducir la autodescarga y evitar su corrosión.

6.- Conviene tener baterías grandes. Para una misma reserva tienes menos bornes y menos vasos que controlar con el densímetro.



POCOS EMPALMES
POCO MANTENIMIENTO

BIEN



MUCHOS EMPALMES
MUCHO MANTENIMIENTO

MAL

INSTALACION

Antes de tirar unos cables cualesquiera en una instalación, es conveniente que nos sentemos para hacer algunos números. Hay que tener en cuenta que por los hilos de la instalación, se puede perder una importante cantidad de energía, si éstos son finos, pero unos cables gruesos desbordarían el presupuesto. Debemos buscar en cada caso una solución intermedia.

La siguiente tabla recoge los valores de la sección en milímetros cuadrados, de hilo de cobre en instalación a 12 voltios, según la longitud del hilo y la intensidad que circula por él, para pérdidas de energía de un 5 % ó menos:

		longitud del cable: metros			
		10	20	40	80
		Sección del cable en milímetros cuadrados:			
Intensidad:	1	1	1	1,5	2,5
Amperios	2	1	1,5	2,5	6
	4	1,5	2,5	6	10
	8	2,5	6	10	2x10
	16	6	10	2x10	4x10
	32	10	2x10	4x10	...

A 24 voltios, basta con la mitad de sección para las mismas longitudes, intensidades y pérdidas

A título orientativo, las intensidades normales que circulan para diferentes aparatos son las siguientes:

	12 V	24 V
Motor limpiaparabrisas	0,5 A	0,25 A
Tubo fluorescente (corto)	1,5 "	0,8 "
Tubo fluorescente (largo)	3 "	1,5 "
Radio estéreo	3 "	1,5 "
Lámpara incandescente (x)	4 "	2 "
Nevera ó TV	8 "	4 "
Plancha	20 "	10 "
Motor de arranque	40 "	20 "

(x) Puedes conseguir bombillas de muy buena calidad gratis, en los talleres eléctricos del automóvil. Casi siempre se funde la corta, y la bombilla va a la basura con el filamento de la larga nuevo.

Los cables se fabrican sólo en ciertas secciones de terminadas, que son: 1, 1,5 2,5 4 6 10 16 25 ... milímetros cuadrados.

Existen dos tipos de cables: rígidos y flexibles. Los rígidos están formados por uno o varios hilos gruesos, y los flexibles, por muchos hilos finos. Tened en cuenta que mientras el hilo rígido se puede instalar al aire por su rigidez, también es cierto que al doblar y desdoblar por un punto, se rompe con facilidad. El flexible es algo más caro. Si la instalación va empotrada, no conseguiremos pasar el cable rígido por las curvas.

Hay que tener en cuenta siempre la longitud que debe recorrer la corriente, es decir, el camino de ida y el de vuelta.

No te asustes por los cálculos en electricidad. Si lees con atención lo que sigue, te puedes poner al corriente de lo fundamental.

Para nuestros cálculos, utilizaremos la "Ley de Ohm"

$$V = R \cdot I \quad (1)$$

V: voltaje de la instalación (se mide en voltios).

R: resistencia o dificultad con que pasa la corriente (se mide en Ohmios)

I: intensidad de la corriente eléctrica (se mide en amperios).

También utilizaremos la expresión:

$$P = V \cdot I \quad (2)$$

donde P es la potencia del aparato que conectamos (se mide en vatios)

Por ejemplo, una lámpara de cohe tiene las siguientes indicaciones: 12 V 48 w. ¿Qué intensidad consume?. Veamos, según la expresión (2):

$$P = V \cdot I \Rightarrow I = \frac{P}{V}$$

En nuestro caso, la potencia (P) es 48 vatios, y el voltaje (V), son 12 voltios:

$$I = \frac{48 \text{ w}}{12 \text{ V}} = 4 \text{ A}$$

Es decir, cuando conectamos una lámpara de 12V 48w circula una corriente de 4 amperios.

Ahora podemos preguntarnos por la resistencia de esta lámpara. Aplicando la Ley de Ohm:

$$V = R \cdot I \Rightarrow R = \frac{V}{I}$$

Recordemos que en nuestro caso, el voltaje son 12 voltios, y la intensidad, 4 amperios:

$$R = \frac{12 \text{ V}}{4 \text{ A}} = 3 \text{ ohmios}$$

Es decir, nuestra lámpara, tiene una resistencia de 3 ohmios.

Puesto que trabajamos con voltajes pequeños, circularán intensidades relativamente grandes, aun conectando aparatos de poca potencia, y la resistencia de éstos, será siempre pequeña: por esto deberemos instalar cables más gruesos que los conocidos en instalaciones de 125 V ó 220 V.

Un cable tiene tanta más resistencia cuanto más fino y largo sea. Además, la resistencia depende del material de que está hecho el cable.

Para calcular la resistencia de cualquier cable, podemos utilizar la siguiente fórmula:

$$R = \rho \frac{L}{S}$$

donde ρ es la resistividad, característica de cada material.

La siguiente tabla recoge la resistividad de algunos metales:

Plata	0,0163	ohmios x mm ² /metro
Cobre	0,0172	"
Aluminio	0,0283	"
Hierro	0,1200	"

L es la longitud del cable (en metros)

S es su superficie o sección (en milímetros cuadrados)

La siguiente tabla recoge diferentes valores de la resistencia (ohmios) de cables de cobre, según su longitud y sección:

		Longitud: metros				
		5	10	20	40	80
Sección mm ²	1	0,086	0,172	0,344	0,688	1,376
	1,5	0,057	0,115	0,229	0,459	0,917
	2,5	0,034	0,069	0,138	0,275	0,550
	4	0,021	0,043	0,086	0,172	0,344
	6	0,014	0,028	0,057	0,115	0,219
	10	0,009	0,017	0,034	0,069	0,138

La siguiente tabla, indica los porcentajes de energía perdidos en los cables, según la potencia consumida la sección, para una longitud de 40 metros de cable (20 de ida y 20 de vuelta), en instalación a 12 V:

		Potencia:		
		50 w	100 w	200 w
Resistencia		2,88	1,44	0,72
Sección (mm ²)	Resistencia de 40 m.			
1	0,688	19,2	32,3	48,8
1,5	0,459	13,7	24,1	38,9
2,5	0,275	8,7	16,0	27,6
4	0,172	5,6	10,7	19,3
6	0,115	3,8	7,4	13,8
10	0,069	2,3	4,6	8,7

Es decir, para 50 w, elegiríamos un cable de 4 mm^2 (5,6 % de pérdidas), de 6 mm^2 (3,8 % de pérdidas), o podemos llevar los cables dobles: dos cables de 4 mm^2 , son lo mismo que uno de 8 mm^2 : hay que tener esto en cuenta porque los cables se venden en rollos de 100 mts, y no se trata de comprar un rollo de cada tipo.

Si conoces a algún amigo electricista, podrás conseguir los cables que necesites con un 40 % de descuento.

Se puede utilizar cable aislado con plástico marrón para el positivo, y azul para el negativo. Así se conoce la polaridad de los cables en todo momento. Si no quieres comprar un rollo de cada color, ten cuidado con la polaridad. Puedes usar una lámpara con un diodo en serie para salir de dudas.

Los empalmes van bien con regletas de conexiones. De todas formas, procura hacer el mínimo número de empalmes, ya que son fuente de averías y pérdidas.

CALCULO DE UN AEROGENERADOR

Antes de empezar a hacer tu aerogenerador, tienes que saber cuales son tus necesidades, cuanta energía te puede dar el viento, y en consecuencia, de qué tamaño tienes que hacer el molino.

Energía del viento

La energía que tiene el viento es energía cinética es decir, debida a la masa de aire en movimiento:

$$E_c = \frac{1}{2} m \cdot V^2$$

donde m es la masa de aire (Kg) y V es la velocidad instantánea del viento (metros/segundo)

La energía teóricamente recuperable por unidad de tiempo (o sea, potencia teórica), será en watos (w) la siguiente:

$$P_t = \frac{1}{2} \rho \cdot A \cdot V \cdot V^2 = \frac{1}{2} \rho \cdot A \cdot V^3 = \boxed{0,62 \cdot A \cdot V^3} \quad \begin{array}{l} \text{fórmula} \\ \text{fundamental.} \end{array}$$

ρ es la densidad del aire (1,25 Kg/m³).

A es la superficie perpendicular a la corriente de aire, barrida por la máquina, en metros cuadrados.

Es decir, la energía que podemos obtener depende del área y del cubo de la velocidad del viento (esto significa que un viento de doble velocidad que otro, tiene 8 veces más energía).

Sin embargo, no se puede conseguir toda esta potencia ya que la velocidad, una vez atravesada la superficie captadora, nunca es nula (ni puede serlo). Betz, demostró que el valor máximo teórico que puede obtenerse, es del 59,3 % de toda la energía del viento. Esto quiere decir que la máxima potencia teóricamente aprovechable será:

$$P_{m.a.} = 0,37 \cdot A \cdot V^3$$

Esta es la potencia que obtendríamos con un aerogenerador de rendimiento 100 % respecto al máximo teórico de Betz.

$$\text{Potencia útil} = 0,62 \cdot A \cdot V^3 \cdot C_r$$

Tabla I

Rotor Savonius	0,15
Molino tradicional de grano	0,30
Molino cretense	0,30
Molino de bombeo de muchas aspas	0,30
Aerogenerador de alta velocidad	0,45

The graph illustrates the performance of various windmill types relative to the theoretical limit. The x-axis represents the tip speed ratio (RACION DE VELOCIDAD PUNTA) from 0 to 7, and the y-axis represents the performance coefficient (COEFICIENTE DE RENDIMIENTO (Cp)) from 0 to 0.593. The curves show that the aerogenerador (aerogenerator) achieves the highest performance at high tip speed ratios, while the rotor sansuos (sawtooth rotor) performs best at low tip speed ratios.

RACION DE VELOCIDAD PUNTA	MOLINO DE REMISO	AEROGENERADOR	MOLINO HOLANDES TRADICIONAL	ROTOR SANSUOS
0	0.000	0.000	0.000	0.000
1	0.100	0.020	0.010	0.050
2	0.130	0.040	0.020	0.020
3	0.120	0.080	0.010	0.000
4	0.000	0.120	0.000	0.000
5	0.000	0.160	0.000	0.000
6	0.000	0.180	0.000	0.000
7	0.000	0.160	0.000	0.000

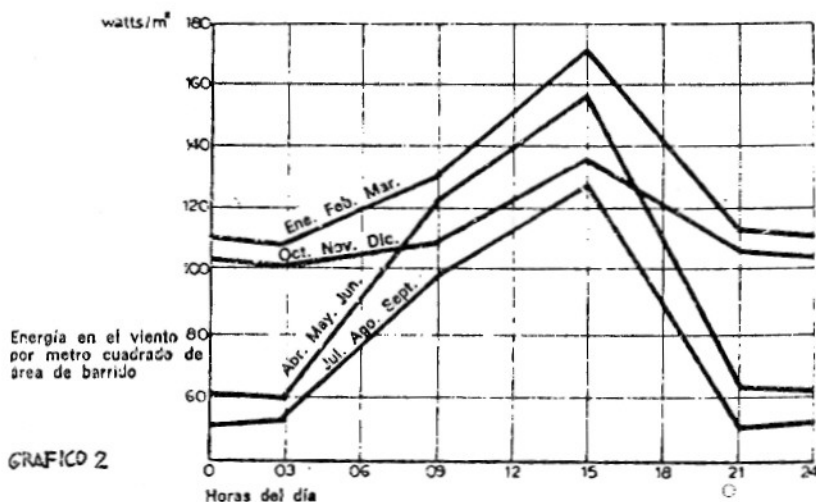
GRAFIKO 1.

En la gráfica 1 también aparece el coeficiente de par, donde se puede ver el alto par de arranque del Savonius, y el de bombeo, y el poco que tiene el aerogenerador.

La razón de velocidad punta es un número que relaciona la velocidad de la punta de la pala y la del viento. Por ejemplo, si la punta de la pala va a 60 m/s con viento de 10 m/s, quiere decir que la razón P, es 6:

$$P = \frac{60}{10} = 6$$

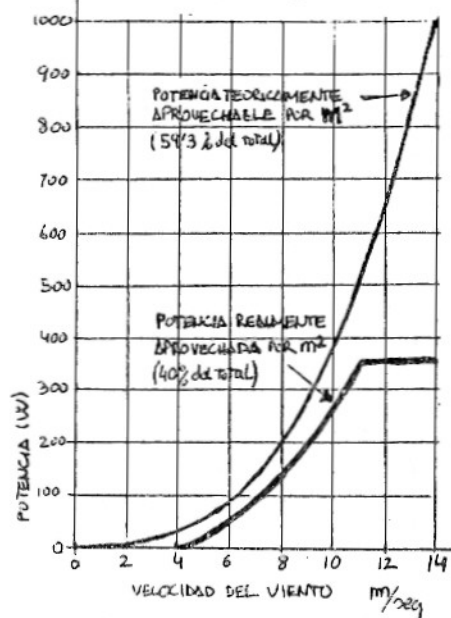
La energía del viento varía en la misma forma que las necesidades de cada momento. En invierno es mayor que en verano, y de día mayor que de noche, tal como se indica en el Gráfico 2:



Velocidad del viento

El factor determinante de la energía eólica y por lo tanto de la potencia por metro cuadrado, es la velocidad del viento (v. Gráfico 3).

GRAFICO 3



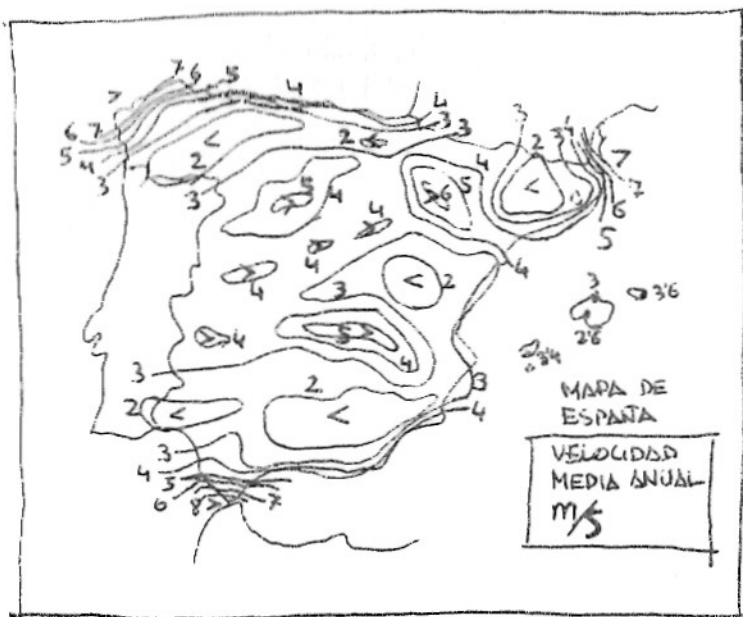
Por ello es muy importante conocer y medir la velocidad del viento. Podemos saber la dirección con veletas; la velocidad se determina con anemómetros (v. "molinos de eje vertical") o por observación (Tabla Beaufort, Tabla II).

El Instituto Meteorológico Nacional, tiene mapas y datos de la velocidad del viento en España, con los cuales podemos hacer nos una idea de la velocidad media anual.

De todas formas, la velocidad del viento es muy diferente entre zonas próximas por la existencia de montes, cuencas eólicas,

etc, y lo que predicen los mapas, sólo nos sirve de modo orientativo.

NUMERO EAUFORT	VELOCIDAD VIENTO		DESCRIPCION GENERAL	CRITERIOS EN TIERRA
	KM/H	M/S		
0		0/0,2	Calma	El humo sube verticalmente
1	1/5	0,3/1,5	Aire ligero	El humo se inclina pero no se mueven las veletas
2	6/11	1,6/3,3	Brisa ligera	Se nota el viento en la cara. Las hojas se mueven y las veletas giran
3	12/19	3,4/5,4	Brisa suave	Hojas y ramitas en movimiento continuo. Se agitan las banderitas
4	20/28	5,5/7,9	Brisa moderada	El viento levanta polvo y hojas de papel. Las pequeñas ramas se agitan
5	29/38	8,0/10,7	Brisa fresca	Los árboles pequeños se balancean. Se originan olas en los estanques
6	39/49	10,8/13,8	Brisa fuerte	Las grandes ramas se agitan. Los hilos eléctricos vibran. Es difícil aguantar un paraguas
7	50/61	13,9/17,1	Viento moderado	Los árboles se agitan. Es desagradable caminar cara al viento
8	62/74	17,2/20,7	Viento fresco	Se rompen las ramas pequeñas. Se camina mal cara al viento
9	75/88	20,8/24,4	Viento fuerte	Se pueden producir ligeros destrozos (caída de cubiertas de chimeneas o de tejas).
10	89/102	24,5/28,4	Viento fortísimo	Se produce en muy contadas ocasiones en el interior de las tierras. Destrozos en los árboles y en los edificios.
11	103/117	28,5/32,6	Tempestad	
12	118/133	32,7/36,9	Huracán	
13	134/149	37,0/41,4		
14	150/166	41,5/46,1		



Si realmente quieres saber con precisión la velocidad del viento en tu zona, deberás poner un anemómetro con contador, y tenerlo un año para ir tomando datos. Puedes hacerte uno bastante bueno con un cuentakilómetros de coche y unas cazoletas. Para que te sirvan los datos, debes calibrar el aparato poniéndolo montado en un coche un día de calma y recorriendo un número conocido de kilómetros.

Ya que no resulta práctico diseñar molinos de viento que funcionen dentro de toda la gama de velocidades que existen, lo que se hace es diseñar el molino para que rinda al máximo, a la velocidad llamada de máximo rendimiento, que va relacionada con la velocidad media anual de la siguiente forma:

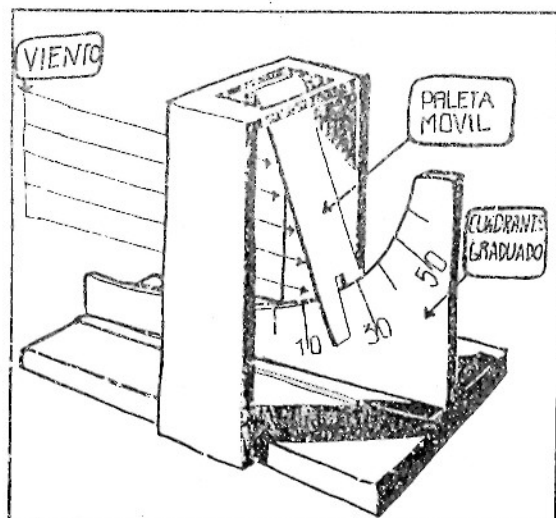
Tabla III

Velocidad media anual	velocidad de máximo rendimiento	
3,0 m/s	7 m/s	Nota: para pasar la velocidad en m/s a Km/h, se multiplica por 3,6, y para pasar de Km/h a m/s, se divide por 3,6.
3,5 "	8 "	
4,0 "	9 "	
4,5 "	11 "	
5,0 "	12 "	
5,5 "	13 "	
6,0 "	14 "	

Emplazamiento

La velocidad del viento se ve influenciada por el terreno y la altura a la que la midamos.

Es importante que instales el molino en el mejor lugar que dispongas, ya que así obtendrás el máximo rendimiento. Para elegir un buen emplazamiento, conviene utilizar un anemómetro (aunque sea rudimentario), y una veleta montados sobre un palo alto, para ir viendo dónde el viento es más veloz y menos turbulento.



Anemómetro rudimentario fácil de construir. El ángulo de inclinación de la pala móvil determina la velocidad del viento.

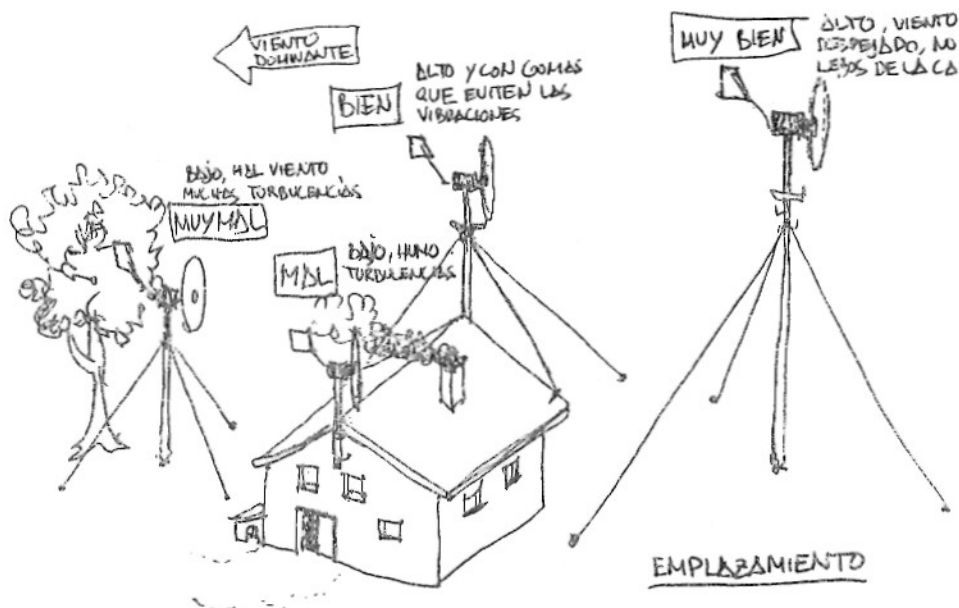
Para que el molino vaya bien, la torre debe ser bien alta. Es recomendable que tenga de 10 a 20 metros para salvar cualquier obstáculo, y recibir vientos potentes y de dirección constante.

Según el emplazamiento, la velocidad media anual se debe multiplicar por los siguientes factores:

Tabla IV

Ciudad	0,7
Afuera	0,8
Campo	1,0
Costa	1,1
Montes	1,2

El mejor sitio es la cima de una colina redondeada, y el peor, un claro en el bosque. Tratad de que no haya ningún obstáculo en 100 metros a la redonda. Si el molino es para producir electricidad, no lo alejes demasiado de la casa ya que el cable te costará una fortuna, o perderás la energía en él. Hay que llegar a un compromiso.



Cálculo de necesidades

Para saber el tamaño de vuestro molino, tenéis que conocer cuántos Kw·h consumís al día; hay que sumar el consumo de todos los aparatos según las correspondientes horas de utilización.

Por ejemplo, una bombilla de 50 w (0,05 Kw), encendida durante 5 horas, gastará: $0,05 \text{ Kw} \cdot 5 \text{ horas} = 0,25 \text{ Kw·h}$. Una nevera normal, gastará un Kw·h al día, pero si la colocas en un cuarto fresco, su consumo puede bajar a la mitad. Los fluorescentes dan más del doble de luz que las bombillas de igual consumo. El fluorescente da luz con corriente alterna, pero con las baterías, disponemos de corriente continua. Para esto se necesita una especie de reactancia llamada a veces balasto, que realiza el acoplamiento, o un aparato convertidor.

Desde luego, no hay que utilizar la energía eléctrica en calefacción (calentadores de agua, cocinas eléctricas...), salvo que tengamos superproducción de electricidad, o sea indispensable, como en una plancha por ejemplo.

Es más importante no gastar que producir mucho, esto es algo que hay que tener presente. La energía eléctrica es una energía de alta calidad, y sus utilidades también deben serlo.

Una vez hallados los consumos diarios, lo multiplicamos por 30 para saber el consumo mensual en Kw-h

Dimensionamiento del generador

Conocida la velocidad media anual y el consumo mensual, podemos estimar la potencia del generador mediante la Tabla V:

TABLA V

Indice nominal de producción del generador en vatios	Producción media mensual en kilovatios - hora					
	Velocidad media mensual del viento					
	2'7 10	3'6 13	4'4 16	5'2 19	6'3 23	7'2 26 m/s Km/h
50	1,5	3	5	7	9	10
100	3	5	8	11	13	15
250	6	12	18	24	29	32
500	12	24	35	46	55	62
1.000	22	45	65	86	104	120
2.000	40	80	120	160	200	235
4.000	75	150	230	310	390	460
6.000	115	230	350	470	590	710
8.000	150	300	450	600	750	900
10.000	185	370	550	730	910	1090
12.000	215	430	650	870	1090	1310

Esta Tabla está hecha para molinos con razón de velocidad punta 5 y rendimiento del 70 % respecto al máximo teórico, que funcionan entre límites de 10 y 40 Km/h de velocidad del viento: es decir aerogeneradores buenos.

Si por ejemplo, la velocidad media (afectada con el factor de la Tabla IV), es de 5 m/s (5,2 m/s en la Tabla V), y tenemos un consumo de 40 Kw-h mensuales (léase 46 en la Tabla V), con un generador de 500 w, tenemos solucionado el problema.

Conviene echar los consumos un poco por encima de lo que pensemos, y los rendimientos por debajo de lo que dicen las tablas, para no quedarnos cortos.

Dimensionamiento de la hélice

Si la velocidad media del viento es por ejemplo 5 m/s, y a esa velocidad le corresponde una velocidad de máximo rendimiento de 12 m/s (Tabla III), es decir, unos 40 Km/h. Ahora buscamos en la Tabla VI el diámetro que corresponde a la potencia hallada (500 w), en la columna de 40 Km/h:

Tabla VI

Producción de Energía de Molino de Viento en Vatios (w)

Diámetro de hélices en metros	Velocidad del viento					
	2'2 8	4'4 16	6'6 24	8'8 32	11'1 40	13'3 m/s 48 Km/h
0,6	0,6	5	16	38	73	130
1,2	2	19	64	150	300	520
1,8	5	42	140	340	660	1150
2,4	10	75	260	610	1180	2020
3,0	15	120	400	950	1840	3180
3,6	21	170	540	1360	2660	4600
4,2	29	230	735	1850	3630	6250
4,8	40	300	1040	2440	4740	8150
5,4	51	375	1320	3060	6000	10350
6,0	60	475	1600	3600	7360	12760
6,6	73	580	1940	4350	8900	15420
7,2	86	685	2300	5180	10650	18380

La cifra más parecida es de 660 w, a la cual corresponde un diámetro de 1,8 m. En la Tabla VI se ha supuesto un rendimiento del 70 % del máximo teórico.

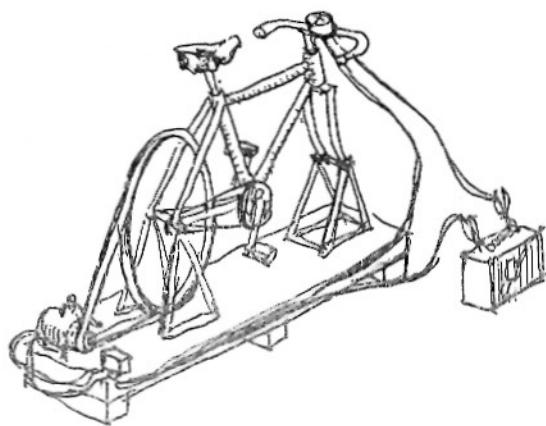
Así, hemos hallado el diámetro del molino de forma estimativa, y echando todas las cifras por debajo de lo que es posible esperar.

CONSIDERACIONES VARIAS

- Antes de poneros a hacer nada, tened muy clara la idea de cómo van y para qué sirven cada una de las piezas.
- Construir todo con la máxima solidez posible. Nunca os pasaréis por demasiado fuerte.
- Utilizad tornillos pasantes y arandelas en construcciones de madera, y arandelas glover en construcciones de hierro
- Pintad todo lo que sea de hierro con pintura antioxidante (minio o verde chapista).
- Engrasar periódicamente todas las partes móviles que lo requieran.
- Comprobar todos los contactos eléctricos en tierra.
- Colocar los alternadores o dinamos de la forma más parecida a como estuvieron colocados en el vehículo del que procedan.
- Montar todo en tierra y comprobar que funciona perfectamente.
- Para montar el molino, hacer arreglos, puestas a punto, etc, sube todo el material que pienses utilizar en un zurrón o en un cubo atado con una cuerda, para poder subir con las manos libres y agarrarse a los peldaños con seguridad..
- Siempre que estés en la torre, átate a ella con el cin-turón de seguridad o algo similar; un mal pase, un despiece... pueden ser muy peligrosos.
- En los aerogeneradores, debes hacer todo de forma que no exista la mínima torpeza para arrancar, con objeto de poder aprovechar los vientos de poca velocidad (recuerda que los aerogeneradores tienen poco par de arranque).

- Si los períodos sin viento son grandes y alguno de la familia quiere adelgazar y mantenerse en forma sin salir de casa, puedes construir un productivo ciclostático (no como los que venden). Le quitará la grasa, y te cargará las baterías.

No tienes más que montar una vieja bici sobre una bancada y acoplarle el generador. En vez de marcador de velocidad, le pones un amperímetro (30 amperios fondo es cala, para que parezca que corre poco) y a pedalear...

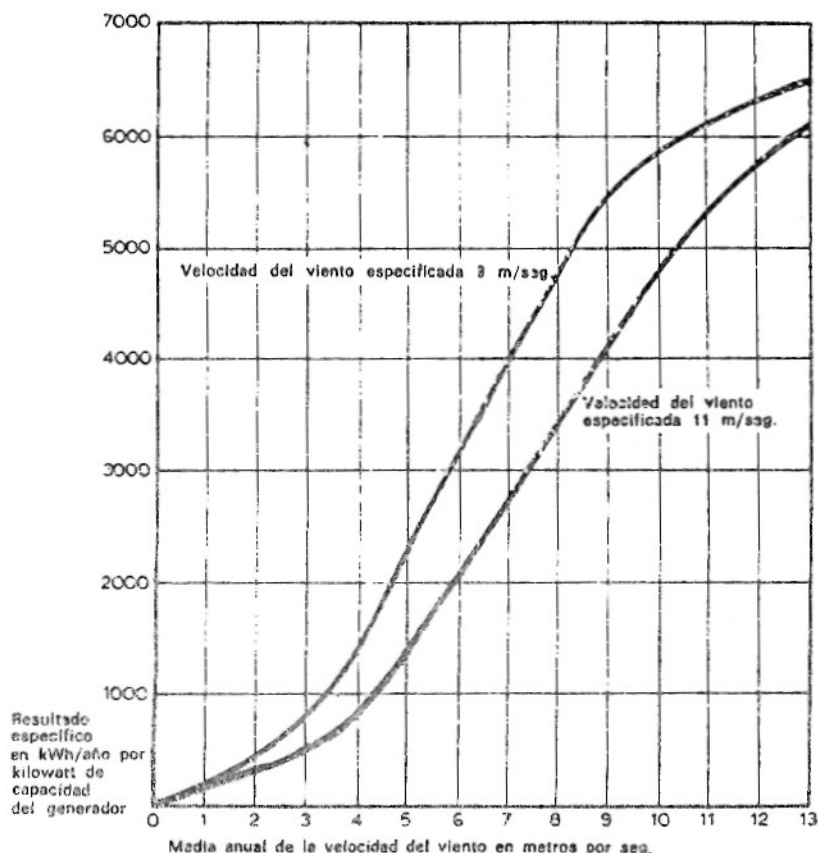


- Cuando se instala el aerogenerador sobre la casa, se debe anclar todo y soportarse con gomas interpuestas, para evitar la transmisión de vibraciones.

- No pienses que por poner más palas en los aerogeneradores, vas a conseguir más energía. Con tres palas el rendimiento es un poco mejor que con dos, pero la hélice es más complicada de hacer y equilibrar. Con más de tres palas, el rozamiento aerodinámico aumenta, pero no la potencia, con lo cual obtenemos menos energía.

- Respecto a las baterías, cuantas más tengas, mayor cantidad de energía almacenada y mayor autonomía, pero también mayor inversión inicial. Las baterías nuevas no son baratas.

- Cuanto más baja sea la velocidad nominal del aparato, (es decir, genere su tope con vientos más lentos), obtendremos más Kw·h al año, como indica la siguiente gráfica:



Es decir, que un molino que produzca 1000 w con viento de 9 m/s, dará más Kw·h al año que otro de 1000 w también, pero cuya velocidad nominal sea 11 m/s.

En contrapartida, el molino tendrá mayor diámetro, deberemos aumentar la multiplicación por ir la pala más lenta, y los sistemas de regulación y seguridad tendrán que ser más fiables, porque con viento fuerte, la pala será menos controlable.

- Ya que las pérdidas por transporte de la corriente, dependen del cuadrado de la intensidad (v. "instalación"), existe un voltaje recomendable para cada gama de potencia del generador, de forma que en ningún caso, la intensidad supere los 50 amperios.

Es decir, para generadores de hasta 500 w, 12 voltios, hasta 1000 w, 24 voltios. Para mayores potencias, es mejor utilizar 110 ó 220 voltios. Para estas tensiones (12, 24, 110, 220 voltios), existen multitud de bombillas, motores y aparatos, pero para otras como 36 V,.. la cosa es más difícil.

- En los diseños de molinos se pueden hacer muchas modificaciones y seguramente se os ocurrirán formas de mejorar los aquí expuestos.

- Dedicad buen tiempo a pensar todas las cosas que se os ocurran; dibujad los proyectos para aclarar ideas. Pensar cuesta poco, construir algo más.

- Haced los molinos despacio y con cuidado, no queráis correr y verle dar vueltas en seguida.

CONSIDERACION FINAL

De todo lo anterior, podéis ver que la construcción de un molino está al alcance de todos, pero requiere cierta habilidad y paciencia. No esperéis que todo vaya a funcionar bien a la primera. ¡Animo!. De los errores se aprende y todo tiene solución.

Seguramente no podréis conseguir que una vivienda, (tal como está concebida ahora), funcione con todos sus aparatos eléctricos, pero sí podréis cubrir las necesidades básicas sin demasiados problemas.

El viento es gratis, no pasa facturas, no contamina ni depende de monopolios ni multinacionales. ¡Aprovechalo! Los molinos de viento son un símbolo magnífico de la tecnología alternativa, y una demostración cinética de la utilización de las fuentes naturales de energía.

BIBLIOGRAFIA

Libros

COBIJO H. Blume ediciones.

COMO USAR LAS FUENTES DE ENERGIA NATURAL

Carol Hupping Stoner. Ed. Diana.

ENERGIAS LIBRES II Ed ecotopía

ENERGIA MEDIO AMBIENTE Y EDIFICACION Philip Steadman

H. Blume Ediciones.

LA CASA AUTONOMA Brenda y Robert Vale Ed. G. Dili.

LA CASA AUTOSUFICIENTE Brenda y Robert Vale H. Blume Ed.

LA CONQUISTA DE LA ENERGIA L. Sprague de Camp Ed Bruguera.

LA VIDA EN EL CAMPO John Seymour H. Blume Ed.

MANUAL DE AUTOMOVILES Arias Paz. Ed. Dossat.

PRIMERAS JORNADAS DE LA ENERGIA Colegio Oficial de Peritos
e Ingenieros Técnicos Industriales de Aragón y Rioja.

Revistas y otras publicaciones

Alfalfa nº 2 y 3.

Integral nº 19 y 31.

Manual de servicio FEMSA de dinamos, alternadores y reguladores.

Propaganda de fabricantes de máquinas eólicas: AEROWATT,
BRYB, ELEKTRO GMBH, ENAG, GEMZ.



Po EcoloGISTA | |
PAFALVA