



Bon questo e' lo schema di massima andiamo ad esaminare il dettaglio:

Il motore frigorifero funziona in bagno ad olio per cui e' meglio non capovolgerlo.

Prima di cominciare il pastrocchio collegarlo alla 220V per accertarsi che funziona e cioe' che esce dell'aria dal tubo di mandata..... lasciatelo acceso cosi' per una quindicina di minuti per far evaporare l'olio in sovrappiu'.

Per quanto riguarda il vecchio estintore sappiate che l'estintore va vuotato prima di essere lavorato per cui andate in discarica ed azionate la manopola di svuotamento (spero che non lo facciate in casa !!!!) Le bombole da me usate [foto comp](#) hanno la possibilita' di essere smontate (scappucciate) ed in questo caso o turate (tramite saldatura alluminio) l'uscita dell'estintore oppure create una flangia in ferro che monterete al posto dell'attuale flangia in alluminio senza dimenticare di interporre una guarnizione di tenuta, ho usato 2 bombole piu' per un motivo di sufficiente riserva d'aria e di comodita' di montaggio del motore.

Nella [foto comp1](#) si possono vedere i vari componenti del compressore ed il loro nome appropriato per quanto riguarda il motore, ho utilizzato un motore di condizionatore (che e' piu' potente) ecco perche' c'e' in condensatore di spunto, nei normali motori da frigo questo componente normalmente non esiste. Il pressostato lo comperate gia' fatto, nel pressostato andranno collegati i fili elettrici del motore, il tubo alta pressione da collegare alla valvola di non ritorno [foto comp2](#) ed inoltre (ma solo a montaggio ultimato) si potra' agire sul disco di intervento per stabilire la soglia di pressione che fara' scattare l'intervento del pressostato che sara' sempre minore della soglia di intervento della valvola di sicurezza [foto comp3](#). Sempre nella [foto comp2](#) si nota la valvola di non ritorno che e' stata ricavata da una valvola di camera d'aria di camion comunque il gruppo di non ritorno si trova gia' in commercio bell'eppronto ed e' **INDISPENSABILE** in quanto il motore non potra' contrastare a lungo la pressione della bombola ed inoltre quando il motore si ferma il tubo tra il motore stesso e la valvola deve essere svuotato dal pressostato perche' in caso contrario

essendo il motore ancora in pressione stentera' a ripartire. La [foto comp4](#) mostra il collegamento tra le due bombole effettuato con un pezzo di serpentina o comunque tubo di rame saldato ad argento. La foto [foto comp5](#) mostra un raccordo speciale su cui andranno montati pressostato regolatore di pressione in uscita la valvola di sicurezza ed il manometro di pressione bombola, cio' puo' essere visto anche in [foto comp3](#). Per finire la [foto comp6](#) mostra il filtro di aspirazione ricavato da un filtro benzina Bosch. Nel mio compressore non ho messo la valvola di spurgo ma nel caso vogliate meterla essa verra' montata nella parte piu' bassa del compressore.

Cio' che e' IMPERATIVO in questo tipo di costruzione e:

- L'uso di componenti nuovi per la parte pressostato e valvola di sicurezza
- Le saldature devono essere autogene ad argento.

L'autore del suddetto articolo (cioe' io) reclina ogni responsabilita' per eventuali danni a persone o a cose derivante da un montaggio difettoso o l'ignoranza delle regole di sicurezza.

Chi costruisce il suddetto compressore lo fa a proprio rischio e pericolo