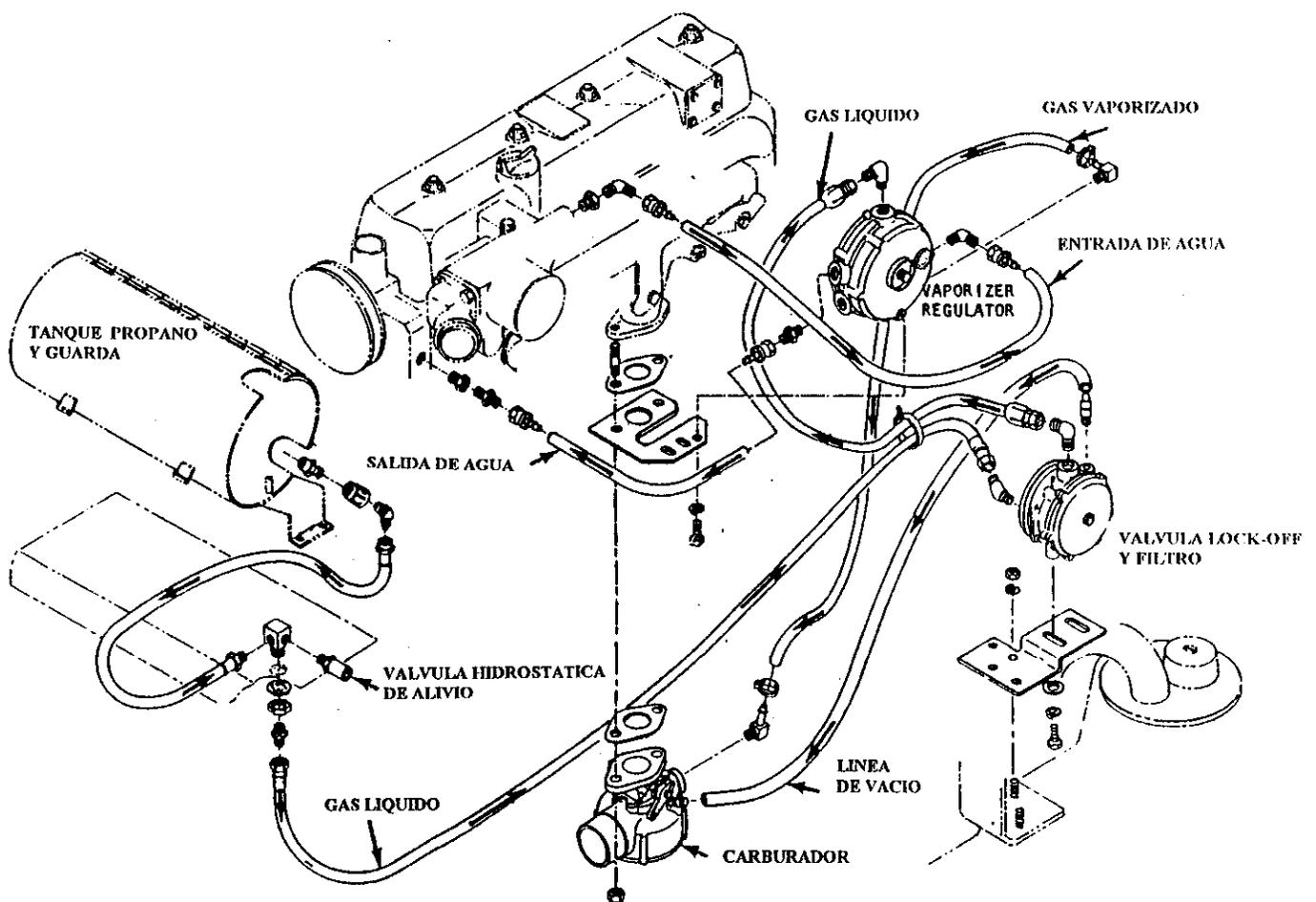


SISTEMA DE COMBUSTIBLE PARA PROPANO IMPCO

CONTENIDO

- I Descripción General
- II Operación y Mantenimiento
 - a.- Tanque para Propano
 - b.- Líneas para Propano
 - c.- Válvulas Lock-Off del Combustible y Filtro
 - d.- Vaporizador - Regulador
 - e.- Carburador
- III Guía para reparación de averías



DESCRIPCION GENERAL

Este suplemento describe la operación, mantenimiento y reparación de averías del sistema de combustible IMPCO para propano. El sistema es el mismo que el tipo común de expulsión de líquido (de chorro), excepto que usa la válvula Lock-Off de IMPCO y el filtro, el vaporizador-regulador y el carburador. La figura de arriba identifica el arreglo de este sistema y sus componentes.

El filtro esta localizado dentro del grupo que compone la válvula de combustible Lock-Off. El sistema opera en vacío y no requiere de ningún estrangulador de aire o choque, o de algún selenoide con interruptor.

Todos los componentes son fundidos a presión para lograr mejor precisión y proveer servicio libre de fallas o averías por largo tiempo, lo cual requiere un mínimo de mantenimiento. Los carburadores cumplen con las normas de control de emisiones del estado de California.

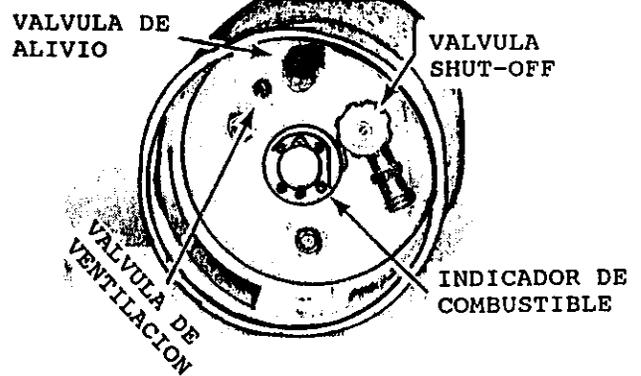
El combustible recomendado el Propano HD-5.

TANQUE PARA PROPANO

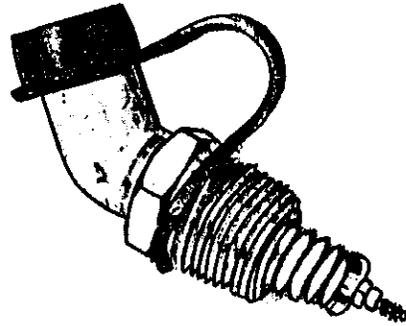
OPERACION

1. El tanque para combustible es una cámara intercambiable para el almacenamiento de gas propano. Está fabricada de acuerdo a especificaciones ICC o ASME en capacidades de 20, 33 1/2, 43 1/2 lbs. de combustible líquido (9.07, 15.20 o 19.7Kg). Las presiones de trabajo varían entre 25 y 240 psi (174.4 y 1654.7 KPa) dependiendo de las temperaturas. Un extremo del tanque está equipado con una válvula de cierre (Shut-Off), un indicador de combustible, una válvula de seguridad de alivio, y una válvula respiradera.

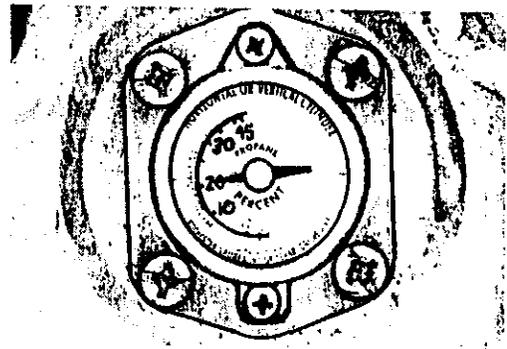
La válvula respiradera deberá abrirse manualmente y únicamente para el llenado o limpieza del interior del tanque.



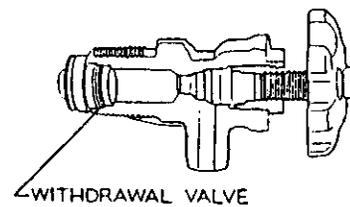
2. La válvula de seguridad de alivio abrirá automáticamente cuando la presión en el interior del tanque sobrepase 275 psi. y cerrará automáticamente cuando el exceso de presión disminuya.



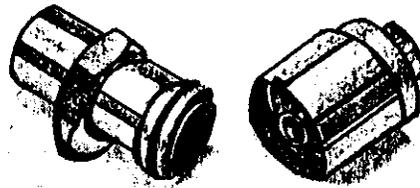
3. El indicador de combustible es tipo flotador e indica, en porcentaje, la cantidad del combustible que aun permanece dentro del tanque.



4. La válvula de cierre (Shut-off) es operada manualmente para controlar el flujo de combustible desde el tanque. Se abre girando la perilla en sentido contrario a las manecillas del reloj, se cierra girándola en sentido de las manecillas del reloj. Enroscada en la base esta la válvula de máxima descarga. Esta cierra automáticamente cuando la cantidad de combustible, tal como la causada por la rotura de una manguera, excede en un 10% la demanda normal del motor. Al final de cada día de operación, la válvula de cierre deberá cerrarse y apretarse al tacto a manera de evitar triturar el asiento de la válvula



5. Un tornillo o bien una copla del tipo de agarre automático (snap) es colocada en la válvula de cierre. No se necesitan herramientas para operarla. Cuando la válvula es desconectada, esta automáticamente sella cualquier flujo a través de la válvula o la manguera. Para mayor seguridad, cierre siempre la válvula de cierre y deje funcionar el motor hasta que pare por si solo y desconecte el interruptor de encendido antes de desconectar la copla.



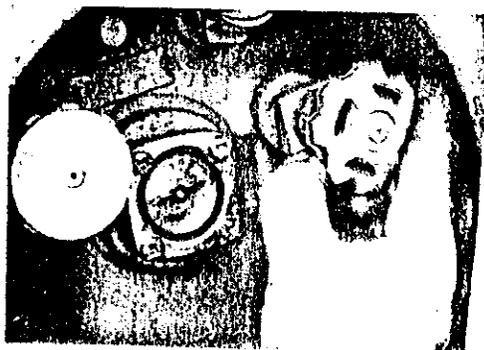
MANTENIMIENTO

1. Limpiar la superficie del tanque usando un lienzo limpio y kerosina, o algún otro solvente derivado del petróleo equivalente. Cuidadosamente revise si hay áreas congeladas u olor a gas, lo cual indicaría que hay una fuga de gas. Abra la válvula de cierre, revise si hay fuga de gas mientras se está cerrando y rápidamente desconecte las válvulas.

ADVERTENCIA

LAS REGULACIONES DE LA LEY FEDERAL Y DEL ESTADO PROHIBEN SOLDAR LOS TANQUES PARA PROPANO - REEMPLACELO. LOS TANQUES PUEDEN EXPLOTAR AUN ESTANDO VACIOS.

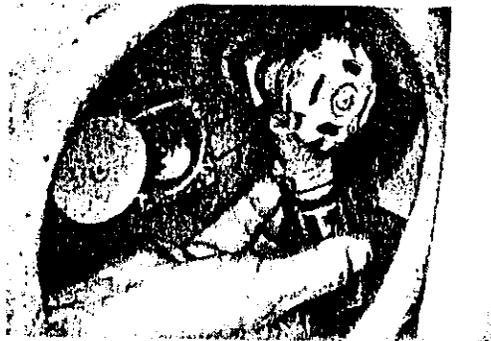
2. Cuando se cambien tanques:
 - a. cerrar la válvula de cierre y desconectar la copla de agarre automático. Abrir los dos seguros de los sujetadores para sacar el tanque.



ADVERTENCIA

NUNCA FUME CUANDO ESTE CAMBIANDO TANQUES. NUNCA CAMBIE EL TANQUE MIENTRAS EL MOTOR ESTE FUNCIONANDO. EL PROPANO ES EXTREMAMENTE INFLAMABLE.

- b. colocar el tanque en la guarda y conectar la copla de agarre automático con la mano. Mantener cerrada la válvula de cierre hasta que la copla esté completamente apretada.

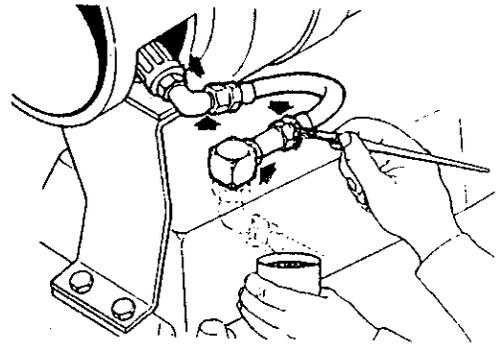


PRECAUCION

NO ALMACENAR LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE EN LUGARES DONDE LA TEMPERATURA ES ALTA O CERCA DE DONDE EXISTAN LLAMAS. LOS TANQUES DEBEN SER LLENADOS UNICAMENTE POR PERSONAL CALIFICADO DE ACUERDO A ORDENANZAS LOCALES. NO REMOVER NINGUN COMPONENTE DE LOS TANQUES

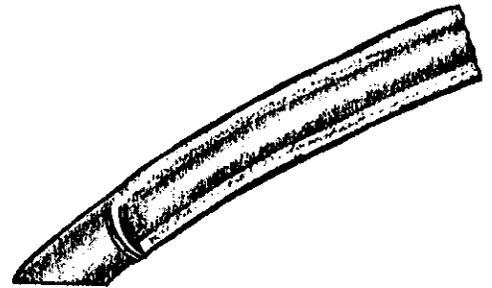
c. antes de apretar los sujetadores del tanque, mover el tanque un poco y observar que la aguja del indicador de nivel oscile con el movimiento del combustible en el tanque. Si la aguja no oscila se sospechará que el indicador esta defectuoso.

d. cuando la válvula de cierre se abra por primera vez, revise cuidadosamente si el sistema tiene fugas.



LINEAS PARA PROPANO

1. Las mangueras para propano usadas entre el tanque y el vaporizador-regulador son de alta presión. Deberán estar aprobadas por UL (Underwriters Laboratory). Estas mangueras son estabilizadas para presión y temperaturas. Además están formuladas especialmente para llevar propano. Están construidas con una malla con refuerzo de rayón y 2 tubos. El tubo exterior esta perforado para prevenir la formación de bolsas en caso de que haya filtración. Las otras mangueras en el sistema están especificadas para uso con agua o en vacío.

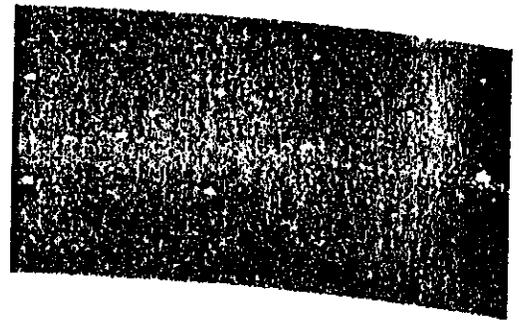


ADVERTENCIA

NUNCA SUSTITUYA LAS MANGUERAS PARA PROPANO APROBADAS POR UL POR NUNGUN OTRO TIPO DE MANGUERA.

2. Todas las líneas en el sistema de propano deben ser inspeccionadas periódicamente (generalmente cada 30 días).

Para ayudar a detectar fugas, al gas se le agrega una substancia olorosa. En caso de que este olor sea detectado parar el motor y reparar la fuga.

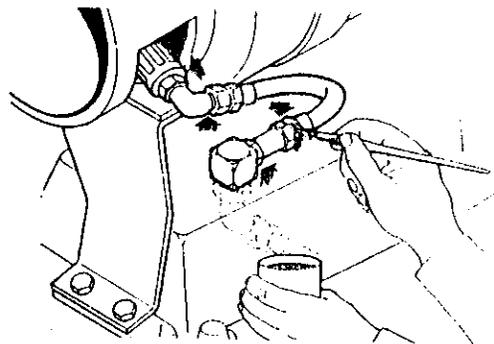


ADVERTENCIA

COLOCAR LA MAQUINA EN UN AREA VENTILADA. NO FUMAR O LLEVAR A CABO LA REVISION CERCA DE UNA LLAMA O CUALQUIER OTRA FUENTE QUE PUEDA CAUSAR IGNICION. NO DESCONECTE LAS LINEAS CUANDO EL MANIFOLD DE ESCAPE ESTE EXCESIVAMENTE CALIENTE. EL GAS PROPANO ES ALTAMENTE INFLAMABLE.

3. Limpiar las mangueras y sus accesorios con un lienzo limpio humedecido con kerosina u otro solvente derivado del petróleo que sea equivalente.

4. Use jabón y agua o una solución especial para detectar fugas, y revise las mangueras, conexiones y ensambles mientras la presión en el sistema no sea menor de 90 psi (620.6 KPa). Cuando se usen mangueras con accesorios (fittings) reusables, revise también entre el ferrule del accesorio (fitting) y la manguera.



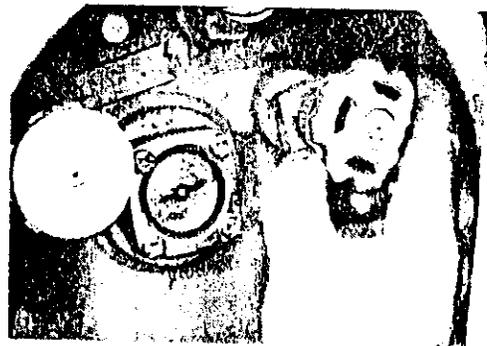
5. Cuando sea necesario reemplazar los accesorios (fittings) y las mangueras o se desee resellar las conexiones:

a. cerrar la válvula de cierre en el tanque para propano, apretar al tacto

b. dejar funcionar el motor hasta que pare por sí solo, desconectar el interruptor de encendido. Entonces abra la conexión.

NOTA: Esta operación quema el combustible existente en las líneas, previniendo que este sea descargado a la atmósfera.

6. Aplicar a las roscas de todos los accesorios (fittings), únicamente al macho, sellador aprobado por UL. También es recomendable utilizar un compuesto, del tipo de adhesión, para unir la tubería.

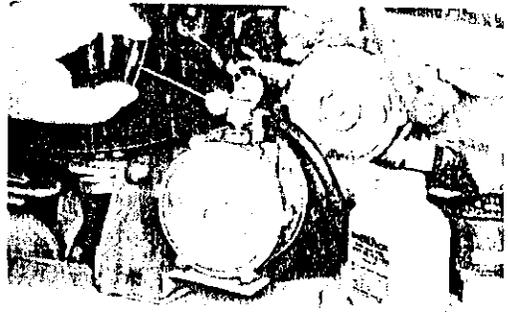


PRECAUCION

NO USAR SELLANTE DE ROSCAS LIQUIDO NI PLASTICO. PUEDE ENTRAR EN LAS LINEAS PARA PRO-
PANO DURANTE EL ENSAMBLAJE.

7. Especificaciones para torque no aplican para roscas de tubería. Cuando se instalen:

- a. apretar primero con la mano
- b. apretar con una herramienta, girar de 1 1/2 a 3 vueltas.
- c. presurizar el sistema entero y revisar si existen fugas.

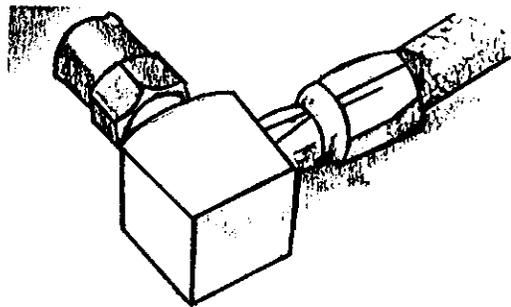


8. Las líneas de combustible deberán estar separadas un mínimo de 2 pulgadas (50.8 mm) cuando estén cerca de partes pertenecientes al sistema de escape, y soportadas por abrazaderas, cintas de plástico (straps) o cinta adhesiva para minimizar desgaste o rozamiento.



VALVULA DE ALIVIO HIDROSTATICA

La válvula de alivio hidrostática es usada en el sistema de propano para drenar el exceso de presión de combustible existente en las líneas cuando este sobrepase las 400psi (2758.0 KPa). Abre automáticamente y cierra cuando el exceso de presión es reducido. La válvula es instalada en el adaptador de 3 vías (3 way) que está en la parte exterior del compartimiento del motor, y deberá apuntar siempre en dirección contraria a la posición del operador.



Revisar por probables fugas y reemplazar la válvula si esta no sella debidamente.

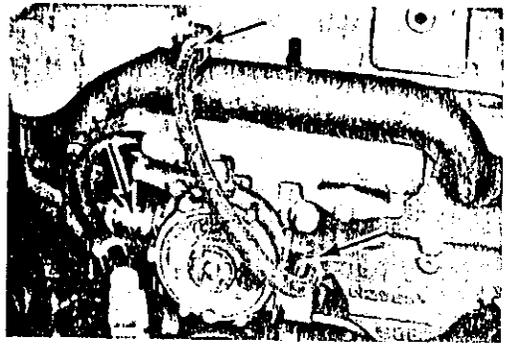
LINEAS DE VACIO Y LINEAS DE AGUA

1. El sistema para propano IMPCO depende de que los aditamentos (fittings) de las conexiones de vacío estén bien apretadas.

Si los extremos de las mangueras están muy expandidos, flojos o agrietados, corte la parte dañada y reconéctela al aditamento (fitting).

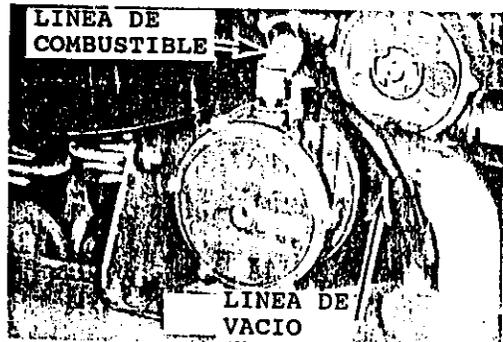


2. Las mangueras del agua localizadas entre el motor y el vaporizador-regulador deben ser del tipo de abrazadera o del tipo a presión con aditamentos (fittings) reusables. Cortar las secciones de manguera en mal estado y pelar desde el aditamento (fitting). Empujar solidamente la manguera a la posición deseada. No use pegamentos o abrazaderas en los aditamentos (fittings) del tipo a presión.



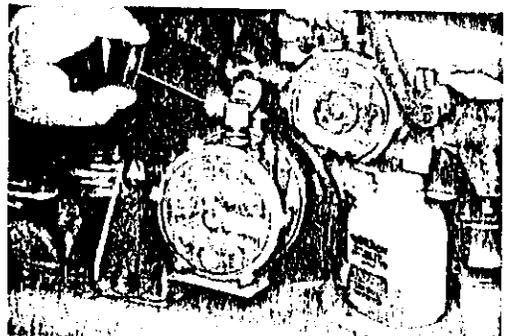
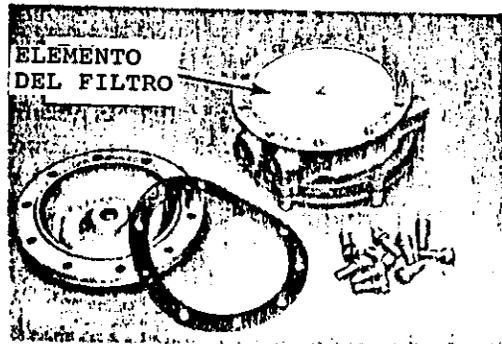
VALVULA DE CIERRE DE COMBUSTIBLE Y FILTRO

La válvula de cierre del combustible es operada por vacío. Cuando un pequeño vacío es detectado, abre y permite al combustible líquido fluir desde el tanque, a través de un filtro interno, hacia el vaporizador-regulador. En cualquier momento cuando el motor se pare, ya sea que la llave de encendido este en la posición ON u OFF, el envío de combustible es cortado automáticamente. También, filtra partículas grandes de material sólido, 5 micrones o más grandes, antes que el combustible llegue al lado de alta presión del vaporizador-regulador.



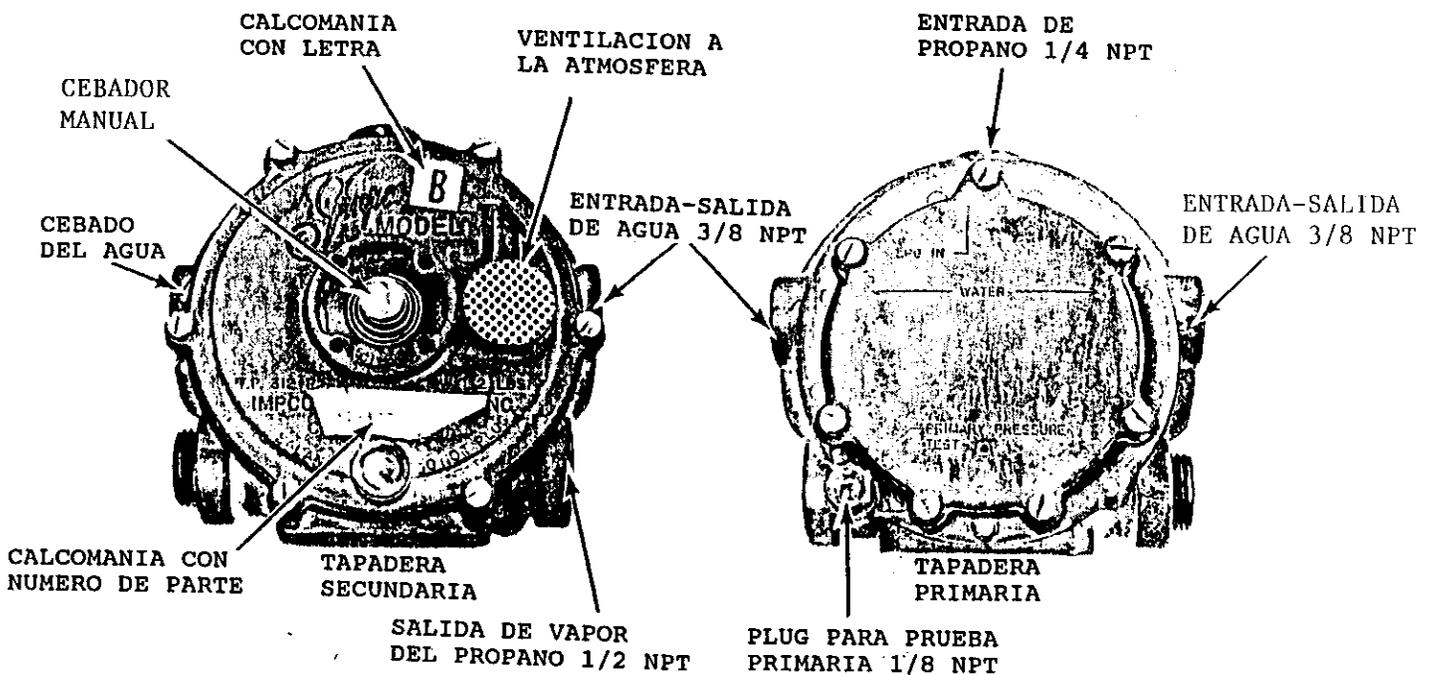
MANTENIMIENTO

1. El elemento del filtro de combustible deberá ser revisado una vez al año y cambiado de ser necesario. Material extraño generalmente será colectado en el filtro únicamente cuando sea una nueva instalación. A menudo un tanque nuevo tendrá escamas o partículas de óxido, las cuales serán atrapadas en el filtro.
2. Revise las conexiones de las mangueras y la tapadera del filtro (lado interior) por probables señales de fugas. Busque manchas o zonas congeladas causadas por evaporación. Apretar los tornillos de la tapadera cuanto sea necesario. Desconectar las mangueras y resellar las roscas si es necesario.



PRECAUCION

MANGUERAS APRETADAS EN EXCESO PUEDEN AGRIETAR LA PIEZA FUNDIDA.



VAPORIZADOR-REGULADOR MODELO J (CONVERTIDOR)

OPERACION

El vaporizador-regulador es una combinación, en dos etapas, del regulador y el vaporizador. El vaporizador-regulador recibe el combustible líquido, el cual está a la presión del tanque, desde la válvula de cierre del combustible y el filtro reduciendo la en dos etapas a una presión un poco menor a la atmosférica. Cuando el motor está arrancando se crea un vacío parcial en la línea de combustible hacia el carburador. Este vacío abre el regulador permitiendo al combustible fluir hacia el carburador

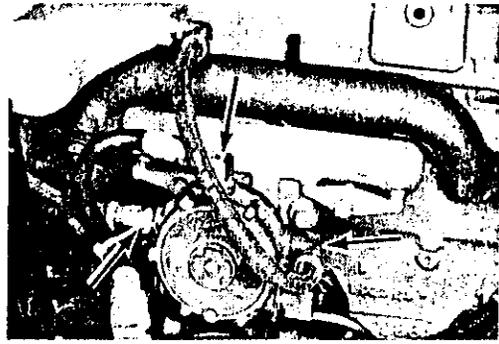
En el proceso de reducción de presión desde aproximadamente 150 psi, en el tanque, hasta la presión atmosférica, el propano líquido se expande y convierte en vapor causando enfriamiento.

Para compensar este enfriamiento y asistir en la vaporización agua del sistema de enfriamiento en el motor circula a través del vaporizador. Esta agua eleva la temperatura del combustible, la cual al entrar al vaporizador es -44 F, hasta una temperatura de +44 F. Esto se lleva a cabo en condiciones de flujo máximo de combustible. El regulador detiene el flujo de combustible cuando el motor se para.

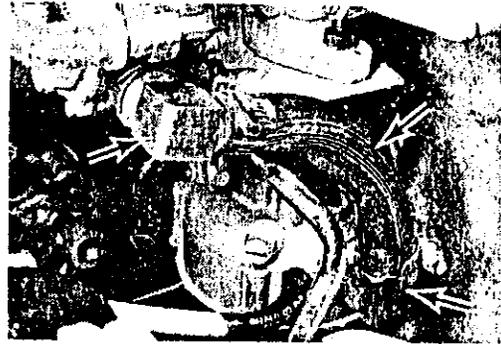
IMPCO fabrica 2 tamaños de vaporizador-regulador, el modelo J regulado a 12 gal/hr y el modelo EB regulado a 32 gal/hr. Ambos usan cebadores mecánicos para facilitar el arranque en clima frío.

MANTENIMIENTO

1. Revisar las conexiones del combustible, agua y/o vapor por evidencia de fugas, tal como manchas, congelamiento, u olor a gas. Apretar los tornillos de la tapadera o resellar las conexiones de las mangueras cuando sea necesario.



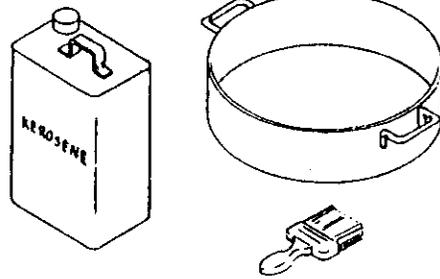
2. Remover la manguera del combustible vaporizado y revisar por deterioro. Particularmente, revisar que los acoples (fittings) a la salida del vapor estén apretados.



PRECAUCION

MANGUERAS APRETADAS EN EXCESO PUEDEN AGRIETAR LA PIEZA FUNDIDA.

3. Remover y limpiar el vaporizador-regulador cada 1000 horas o cada 6 meses de operación tal y como se describe en los suplementos para reparación completa (overhaul).



1. AJUSTE DE LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE PARA MARCHA EN VACIO

Girando el tornillo hacia adentro se hará la mezcla mas rica mientras que girándolo hacia afuera se hará la mezcla mas pobre.

PRECAUCION

EL TORNILLO PARA AJUSTE DE LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE PARA MARCHA EN VACIO ES MUY SENSIBLE Y DEBERA REAJUSTARSE UNICAMENTE CUANDO SE DISPONGA DE UN ANALIZADOR DE OXIDO DE CARBONO DEL SISTEMA DE ESCAPE.

Colocar el ajuste de la mezcla aire/combustible para marcha en vacío aproximadamente de .30% a .70% de monóxido de carbono.

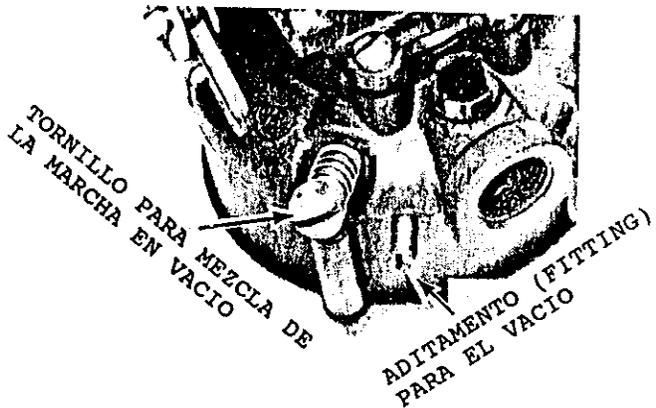
Metodo alternativo: Girar el tornillo para ajustar la mezcla aire/combustible para marcha en vacío hacia afuera hasta que el motor empiece a vibrar en exceso, luego gírelo hacia adentro 1/4 a 1/2 vueltas. Siga girando hasta que el motor empiece a emparejar.

2.- AJUSTE DE LA POTENCIA

Este ajuste controla la mezcla cuando la válvula contadora del gas es alejada del chorro. Este ajuste es efectivo unicamente cuando el motor se acerca a la condición de carga completa y puede ser ajustado solo cuando el motor tiene carga y está en o cerca de la condición limite del número de revoluciones.

N O T A

No gire el tornillo de ajuste de potencia. Este tornillo ha sido pre-ajustado en la fábrica para obtener la máxima potencia en condiciones de carga total o completa y está gobernado por el número de revoluciones por minuto. Ajuste adicional no es necesario.



REPARACION DE FALLAS O AVERIAS (TROUBLESHOOTING)

La reparación de fallas a averías (troubleshooting) es un enfoque sistemático para aislar la causa de un problema. Noventa y cinco por ciento de los problemas del motor se encuentran en el sistema de ignición, sistema de aire, sistema PCV o en el sistema de enfriamiento. Para aislar el sistema de combustible revisar lo siguiente:

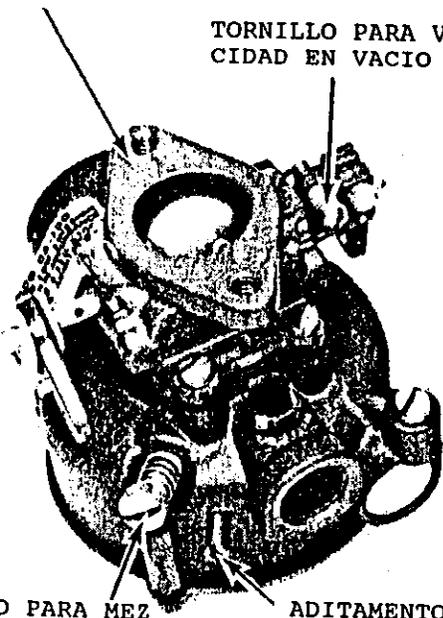
- 1.- Revisar la bobina de encendido, puntos, bujías, cables, tiempo de encendido, y abertura de los puntos.
- 2.- Revisar mangueras, termostatos, y el nivel de líquido en el radiador.
- 3.- Revisar si existen restricciones en el filtro de aire y/o en el mofle.
- 4.- Revisar el número de revoluciones por minuto gobernadas.
- 5.- Revisar el desplazamiento de la válvula de estrangulación. A máxima estrangulación el juego entre el pin de paro y el tornillo de paro de la mariposa deberá ser 1/32 de pulgada.
- 6.- Revisar la valvula PCV.

ANTES DE TRABAJAR EN EL MONTACARGAS:

- 1.- Estacionarse en un área bien ventilada.
- 2.- Estacionarse lejos de o eliminar todas las probables fuentes de ignición.
- 3.- Colocar el montacargas a manera que el tanque del propano quede fuera del camino de calentadores de aire de tiro forzado y radiación directa de calor.
- 4.- Tener disponible y en buena condición un extinguidor de propósito múltiple del tipo ABC (preferiblemente de polvo seco).
- 5.- Usar guantes cuando se trabaje en los componentes de las líneas de alta presión ya que pueden estar congeladas.

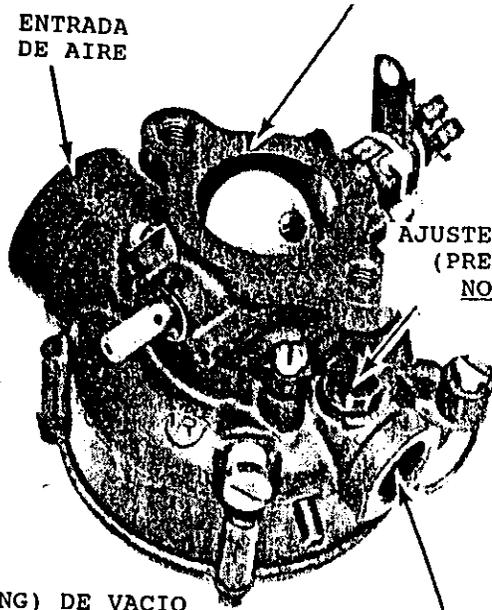
SAE FLANGE - 1"

TORNILLO PARA VELOCIDAD EN VACIO



ENTRADA DE AIRE

SAE FLANGE - 1 1/4"



AJUSTE DE POTENCIA (PRE-AJUSTADO) NO AJUSTAR

TORNILLO PARA MEZCLA EN VACIO

ADITAMENTO (FITTING) DE VACIO HACIA LA VALVULA LOCK-OFF

ENTRADA DE COMBUSTIBLE

CARBURADORES DE TIRO ASCENDENTE

OPERACION

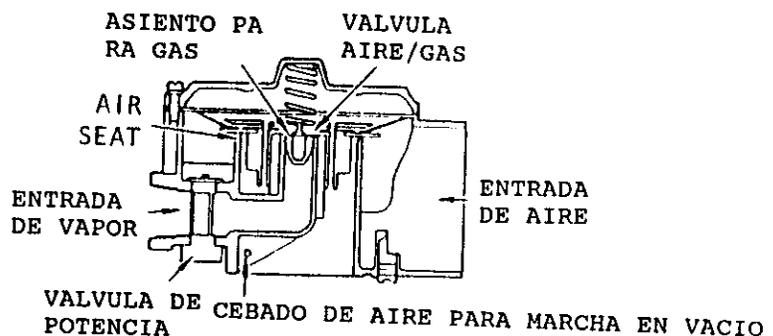
El carburador es un diseño de válvula de aire. Usa una caída de presión relativamente constante para succionar el combustible dentro del carburador a partir del arranque a carga completa. La caída de presión en la válvula de aire es necesaria para abrir la válvula durante el arranque. El vacío es transmitido al vaporizador-regulador para succionar el combustible y también para accionar la válvula de cierre de combustible.

El motor arranca mejor con la mariposa completamente abierta, tal y como sucede en un motor con gobernador, ordinariamente, para lograr arranque rápido, no requiere ser cebado. Las mezclas son meticulosamente controladas por medio de una válvula contadora de gas y los ajustes del carburador.

Con el motor parado, el combustible es completamente sellado tanto dentro del carburador como en el vaporizador-regulador y la válvula de cierre de combustible obteniendo, para mas seguridad, un triple sellado.

Dependiendo de los requerimientos del motor, el carburador puede ser diseñado en 2 tipos: tiro ascendente o tiro descen-

dente. El carburador tiene únicamente 2 partes móviles, 1 válvula aire-gas y 1 plancha de estrangulación. El flujo de aire a través del carburador es controlado, al igual que en cualquier otro carburador, por una mariposa o válvula de estrangulación. El flujo de aire es medido por medio de la válvula de medición de flujo de aire localizada en la caja del carburador. Mientras mas grande sea el flujo de aire, mayor será la elevación de la válvula medidora de flujo. La válvula medidora de gas es conectada directamente a la válvula de aire a manera de que ambas se eleven al mismo nivel. La válvula de gas esta diseñada para admitir la cantidad correcta de gas a cualquier altura a la cual la válvula medidora del flujo de aire se eleve.



MANTENIMIENTO

Como el carburador tiene que cumplir la función menos complicada, y tiene el menor número de partes móviles, es aconsejable agotar cualquier otra vía de posible falla mecánica o eléctrica antes de tocar los ajustes del carburador, particularmente si anteriormente el sistema ha estado funcionando normalmente. Referirse a la sección de reparación de fallas o averías (troubleshooting).

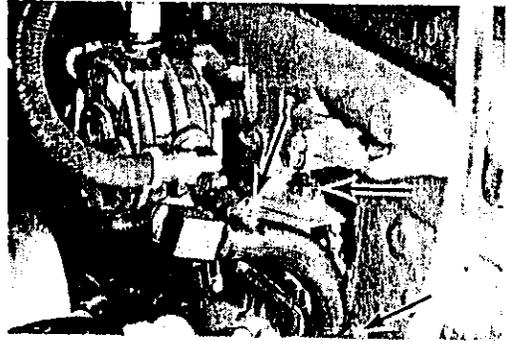
1.- La operación apropiada del sistema propano está basada en el vacío originado en el carburador. Para asegurar la completa disponibilidad de vacío en todos los componentes:

a.- revisar las mangueras de vacío. Apretar las abrazaderas, remover los extremos dañados, o reemplazar las mangueras como sea necesario.

b.- apretar los tornillos de la platina donde el carburador está montado.

c.- apretar el cuerpo de la válvula de succión y los tornillos de la tapadera de la caja del carburador.

d.- revisar si el manifold de entrada está flojo.



2.- Cada 1000 horas o 6 meses de operación, remover el carburador y limpiar la caja y la válvula aire-gas.

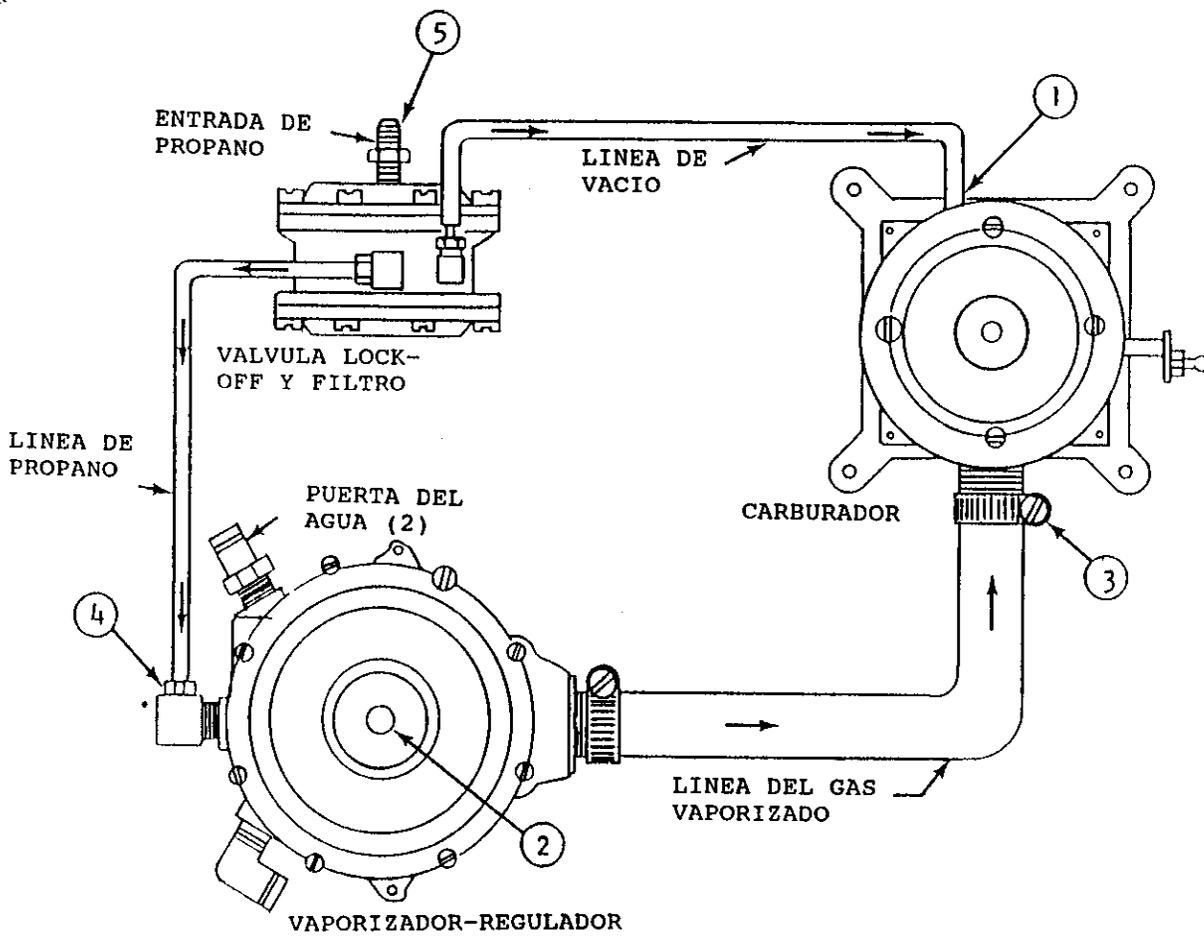
Los carburadores IMPCO son preajustados en la fábrica y no deberían requerir ajuste adicional. Sin embargo, en caso de ser necesario ajustarlo para marcha en vacío, seguir las siguientes instrucciones:

Antes de hacer cualquier ajuste en la mezcla aire/combustible o en la marcha en vacío asegurarse que:

a.- el filtro de aire esté instalado.

b.- el motor y la transmisión estén a las temperaturas de operación.

c.- el gobernador y la velocidad de la marcha en vacío estén ajustadas a las revoluciones especificadas.



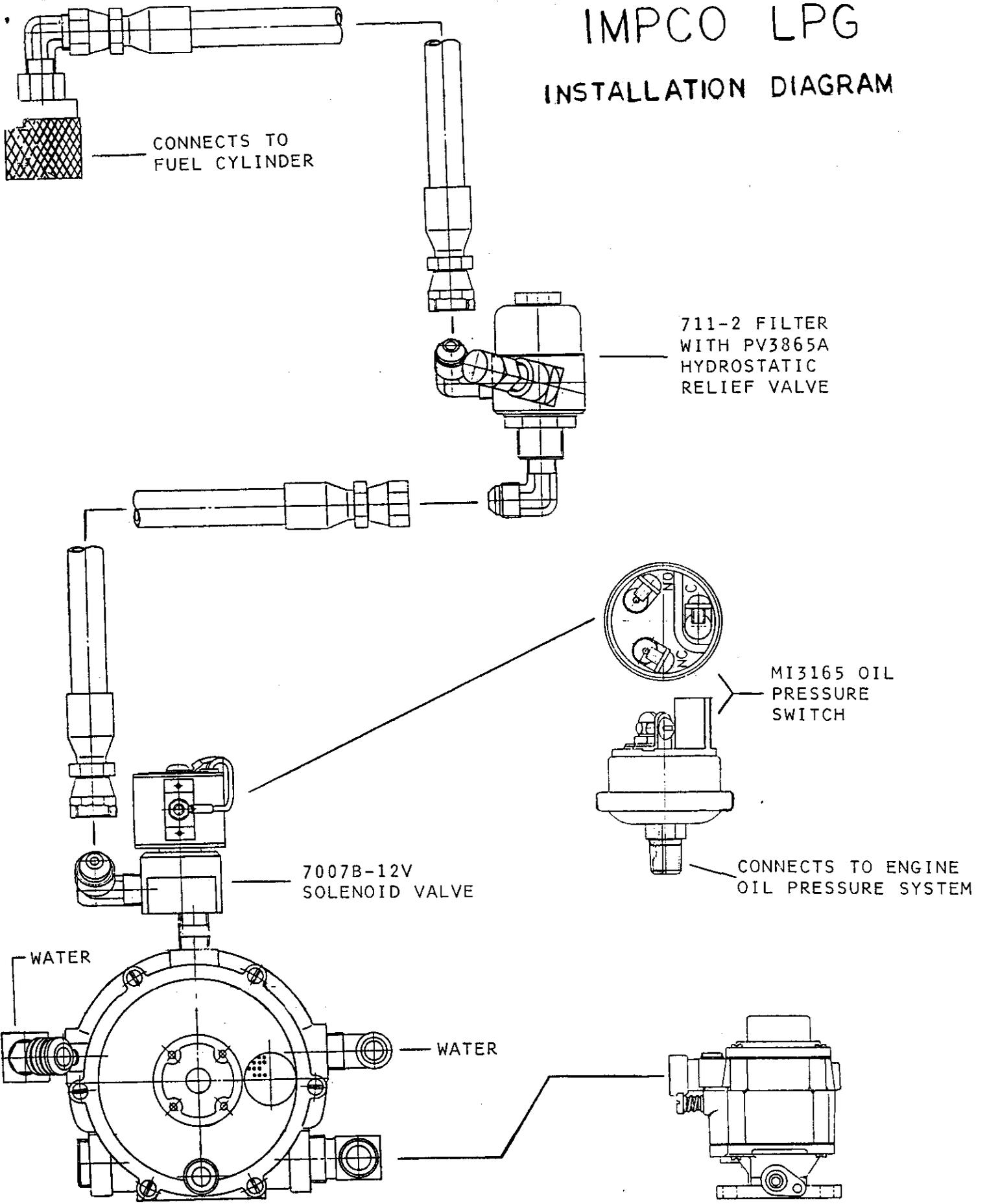
Si el motor no arranca, lo siguiente es una manera rápida de detectar si el problema está en el sistema de arranque o en el sistema de combustible:

- 1.- Abrir la válvula de cierre en el tanque para propano.
- 2.- Remover la línea de vacío (1) y soplar la manguera de vacío. Si usted tiene un filtro con seguro operado electricamente, girar el interruptor de arranque a la posición ON.
- 3.- Oprimir el botón de cebado (2).
- 4.- Desconectar la línea de vapor (3), el gas debería escapar en este momento.
- 5.- Si el gas no escapa de la línea, aflojar el aditamento (fitting) (4). Si el gas escapa del aditamento (fitting), esto indicará que el regulador está defectuoso.
- 6.- Si el gas no escapa del aditamento (fitting) (4), aflojar el aditamento (fitting) (5). Si el gas escapa del aditamento (fitting) (5), esto indica que el seguro del filtro está defectuoso.
- 7.- Si el gas no escapa del aditamento (fitting) (5), esto indica que el tanque está vacío o que la válvula de servicio de líquido está en la posición cerrada.

GUIA PARA REPARACION DE AVERIAS (TROUBLESHOOTING)

PROBLEMA	CAUSA PROBABLE
1.- MOTOR NO ARRANCA	<ol style="list-style-type: none"> 1.- VALVULA DE CIERRE (SHUT-OFF) DEL TANQUE ESTA CERRADA 2.- NIVEL DE COMBUSTIBLE EN EL TANQUE ESTA BAJO O EL TANQUE ESTA VACIO 3.- LA LINEA DE VACIO ESTA FLOJA, TAPADA O QUEBRADA 4.- VALVULA LOCK-OFF DEL DIAFRAGMA TIENE FUGA
2.- ARRANQUE DIFICULTOSO	<ol style="list-style-type: none"> 1.- PERDIDA DE VACIO EN EL SISTEMA 2.- VALVULA SECUNDARIA EN EL VAPORIZADOR ESTA PEGADA
3.- MARCHA EN VACIO ES ERRATICA	<ol style="list-style-type: none"> 1.- PERDIDA DE VACIO EN EL SISTEMA 2.- VALVULA PRIMARIA EN EL VAPORIZADOR-REGULADOR ESTA DEFECTUOSA 3.- VALVULA AIRE-GAS DEL DIAFRAGMA EN EL CARBURADOR ESTA TIESA O DURA
4.- FALTA DE POTENCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1.- VALVULA DE CIERRE (SHUT-OFF) DEL TANQUE ESTA PARCIALMENTE ABIERTA 2.- VALVULA WITHDRAWAL (10%) CERRADA 3.- NIVEL DEL TANQUE ES BAJO - ESTA ENVIANDO VAPOR UNICAMENTE 4.- FILTRO DE LA VALVULA LOCK-OFF ESTA TAPADA 5.- BAJO NIVEL DE VACIO EN EL SISTEMA 6.- CARBURADOR FLOJO EN LA PARTE DEL MANIFOLD 7.- TAPADERA DE LA VALVULA CHEQUE DEL VAPORIZADOR-REGULADOR TIENE RESTRICCIÓN (SOLO MODELOS JBC & JOC)
5.- HUNTING U OSCILACION A RPM GOVERNADAS	<ol style="list-style-type: none"> 1.- DIAFRAGMA SECUNDARIO EN EL VAPORIZADOR-REGULADOR ESTA DURO O TIESO O TIENE FUGA 2.- VALVULA SECUNDARIA EN EL VAPORIZADOR-REGULADOR ESTA SUCIA O SE ESTA PEGANDO
6.- ESCARCHA, HIELO O HUMEDAD EN LA VALVULA DE CIERRE O EN LA VALVULA LOCK-OFF	<ol style="list-style-type: none"> 1.- FILTRO DE LA VALVULA LOCK-OFF ESTA TAPADO 2.- VALVULA WITHDRAWAL (10%) CERRADA
7.- ESCARCHA, HIELO O HUMEDAD EN EL VAPORIZADOR	<ol style="list-style-type: none"> 1.- MANGUERAS DEL AGUA DEL VAPORIZADOR NO ESTAN CONECTADAS APROPIADAMENTE, MANGUERAS DANADAS O RES TRINGIDAS POR AIRE 2.- ASIEN TO DE LA VALVULA PRIMARIA EN EL VAPORIZADOR-REGULADOR NO ESTA ASENTANDO

IMPCO LPG INSTALLATION DIAGRAM



IMPCO JB REGULATOR VAPORIZER
RELEASES GAS WITH 1½" NEGATIVE
WATER COLUMN PRESSURE

IMPCO CA50-596 CARBURETOR

Copyright © 1978 by IMPCO, Inc. All rights reserved. This diagram is for informational purposes only and should not be used as a substitute for professional advice. The information herein is subject to change without notice. IMPCO, Inc. 10000 1st Street, Dallas, Texas 75243. Phone: (214) 343-1111. Fax: (214) 343-1112.