POMPE À GRAISSE PNEUMATIQUE

Référence / Art.

Numéro : 12750, 12751, 12752 (60:1), 12755, 12756, 12757 (80:1)

DONNÉES TECHNIQUES	12750	12751	12752	12755	12756	12757	DANS
Rapport de pression	60:1			80:1			
Pression d'air maximale	1,0 (10) MPa (bar)			0,7 (7) MPa (bar)			
Pression d'air minimale	0,3 (3) MPa (bar)			0,4 (4) MPa (bar)			
Pression de graisse max	60 (600) MPa (bar)			80 (800) MPa (bar)			
Pression d'éclatement	100 (1000) MPa (bar) 1) 800			100 (1000) MPa (bar)			
Capacité: 1) Flux libre, pression d'air 0,7 Mpa, NLGI 2, 20°C 2) Par 10 m de tuyau 1/4" et pompe à graisse (14612)	g/min 2) 500 g/min			1) 1100 g/min 2) 660 g/min			
Entrée d'air	1/4" BSP (F)						
Sortie de graisse	3/8" BSP (F)						
Niveau sonore à 0,7 MPa	84 dB						
Longueur totale	700mm 1000mm	1180mm 710mm			1010 millimètres	1190 millimètres	
Longueur du tube de la pompe	450mm 750mm	930mm 460mm			760 millimètres	940 millimètres	
Diamètre du tube de la pompe	Ø30mm						
Lester	4,7 kg	5,8kg	6,5 kg	5,5kg	6,9 kg	7,9 kg	

DONNÉES TECHNIQUES	12750	12751	12752	12755	12756	12757	SE
Rapport de pression	60:1			80:1			
Pression d'air maximale	1,0 (10) MPa (bar)			0,7 (7) MPa (bar)			
Ma pression d'air	0,3 (3) MPa (bar)			0,4 (4) MPa (bar)			
Max gras	60 (600) MPa (bar)			80 (800) MPa (bar)			
Pression d'éclatement	100 (1000) MPa (bar) 1) 800			100 (1000) MPa (bar)			
Capacité: 1) Flux libre, pression d'air 0,7 Mpa, NLGI 2, 20°C 2) Par 10 m de tuyau 1/4" et vanne de graissage (14612)	g/min 2) 500 g/min			1) 1100 g/min 2) 660 g/min			
Connexion aérienne	1/4" BSP (Inv.)						
Décharge de graisse	3/8" BSP (Inv.)						
Niveau sonore à 0,7 MPa	84 dB						
Longueur totale	700mm 1000mm	1180mm 710mm	1010mm 1190mm				
Longueur du tuyau de la pompe	450mm 750mm	930mm 460mm			760 millimètres	940 millimètres	
Diamètre du tuyau de la pompe	Ø30mm						
Lester	4,7 kg	5,8kg	6,5 kg	5,5 kg	6,9kg	7,9 kg	

GÉNÉRAL — DANS

La pompe pneumatique comporte deux parties principales. Un moteur pneumatique à double effet entraînant un mécanisme de pompe haute pression à simple effet. La graisse est introduite dans le tube de la pompe par le piston lors de la course ascendante et est expulsée par le clapet anti-retour lors de la course descendante. La relation entre les zones du piston à air et le piston de la pompe détermine le rapport de pression. Si le rapport de pression est de 60:1 et que la pression statique théorique à l'arrêt de la pompe est 60 fois supérieure à la pression d'air. Par ex. si la pression d'air est de 100 psi, la pression de graisse sera-t-elle de 60x100 = ~ 6000 psi lorsque la pompe est arrêtée. L'air est évacué par un silencieux en laiton fritté.

EN GÉNÉRAL — SE

La pompe à graisse pneumatique comprend deux parties principales : un moteur à piston à double effet et un tuyau de pompe avec un mécanisme à haute pression. La graisse est aspirée/alimentée par la soupape d'aspiration dans le tube de la pompe lorsque la tige du piston monte et est poussée à travers le clapet anti-retour lorsque le piston descend. Le rapport entre les surfaces de carbone respectives indique le gain de pression ou le rapport de pression de la pompe. Si le rapport de pression est de 60:1 et la pression d'air de 0,7 MPa, la pression de graisse théorique lorsque la pompe est arrêtée est de 60x0,7 = ~42,0 MPa. Un grand avantage des pompes à piston pneumatiques est qu'elles s'arrêtent relativement doucement lorsque la pression de consigne est atteinte. Lorsque la vanne connectée est ouverte, la pression chute, la pompe démarre et fonctionne jusqu'à ce que la pression réglée soit à nouveau atteinte. L'air usé est évacué par un silencieux fritté.

PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

Il s'agit d'un équipement à haute pression ; Lisez attentivement et suivez ces instructions et instruisez le personnel concerné avant l'installation et avant la mise en service. L'équipement ne doit pas être utilisé pour d'autres fluides que la graisse jusqu'à une pénétration NLGI 3. En cas de doute, contactez Alentec & Orion AB pour plus d'informations.
La pompe n'est pas adaptée aux matériaux à base d'eau ou à une utilisation avec de l'essence, une solution ou d'autres fluides explosifs Vérifiez que tous les accessoires/composants

CONSIGNES DE SÉCURITÉ DU PRODUIT

Il s'agit d'un équipement à haute pression ; lire attentivement et suivre ces instructions et instruire le personnel concerné avant l'installation et la mise en service. L'équipement ne doit pas être utilisé pour autre chose que des graisses lubrifiantes jusqu'à NLGI 3. En cas de doute, Alentec & Orion AB doit être contacté pour plus d'informations.
La pompe ne doit jamais être utilisée pour pomper des liquides à base d'eau ou pour pomper de l'essence, des solvants ou d'autres liquides explosifs.

sont adaptés à la pression de travail du système. Ne dépassez pas la pression d'air maximale de la pompe. Le système doit être testé à 1,3 fois la pression de service avant d'être mis en service. REMARQUE! Retirez tous les tuyaux ou autres composants qui ne sont pas autorisés à être exposés à cette haute pression. Tous les résultats des tests doivent être conservés et classés avec ce manuel. Fermez et débranchez l'alimentation en air et relâchez la pression du liquide dans le système avant d'effectuer tout travail sur la pompe ou le système. N'utilisez que des pièces de rechange d'origine du fabricant. N'utilisez jamais de pièces de rechange usées ou endommagées. Évitez de tenir directement le tuyau de sortie à haute pression.

Le tuyau haute pression peut être protégé par un tuyau en PVC séparé glissé dessus. Ne dirigez pas les valves de sortie ou toute autre valve de distribution contre le corps ou toute autre personne car la graisse peut pénétrer la peau ou endommager les yeux. Inspectez périodiquement tous les composants du système à la recherche de fuites ou de dommages, en particulier les tuyaux qui peuvent être usés en raison de l'usure et de l'âge. Corrigez immédiatement tout défaut. Coupez toujours la pression d'air vers la pompe lorsque les locaux sont sans surveillance.

Vérifie que tous les composants connectés sont destinés et adaptés à la pression de travail du système. N'utilisez pas une pression d'air plus élevée que nécessaire pour obtenir le bon fonctionnement du système. Testez la pression de toutes les conduites avec 1,3 x la pression de service du système avant de les mettre en service. Cependant, supprimez d'abord tout les conduites flexibles et les composants qui ne doivent pas être chargés avec cette pression de test. Le test d'impression doit être documenté et enregistré avec ces instructions d'utilisation.
Coupez l'alimentation en air et purgez la conduite de graissage avant de commencer tout travail sur la pompe ou le système. Utilisez toujours des pièces d'origine. Ne remontez jamais une pièce endommagée ou usée. Évitez de tenir directement le flexible haute pression.
(Le tuyau haute pression sur la vanne d'alimentation peut être protégé en enfilant un tuyau en PVC dessus). Ne dirigez jamais les buses de la valve ou d'autres dispositifs de distribution vers une partie du corps ou toute autre personne. Un mince jet de graisse/liquide peut facilement pénétrer la peau ou endommager les yeux. Vérifiez régulièrement tous les composants pour détecter les fuites et dommages dus à l'écrasement, à la rupture, etc. Les conduites flexibles en particulier sont exposées à l'abrasion. Coupez ou débranchez toujours l'air comprimé de la pompe pendant la nuit et pendant les temps d'arrêt.

INSTALLATION

Unités mobiles

Retirez l'emballage de protection de la pompe, y compris les bouchons d'entrée d'air et de sortie de graisse. Retirez l'adaptateur de tambour du tube de la pompe.
Montez l'adaptateur dans le trou de 2 po du support du tambour ou de la pompe. Placer la pompe verticalement dans le fût et verrouiller la pompe afin que la sortie se trouve dans la position souhaitée. Placez la pompe à 10-15 mm du fond du fût et verrouillez la pompe avec l'adaptateur. Connectez le tuyau de sortie de graisse à la sortie de la pompe (3/8”BSP f). Montez le mamelon de raccord rapide d'air dans l'entrée d'air (¼"BSP f) sur le dessus de la pompe. Important! Si la pression d'air dans le système est supérieure à la pression de service de la pompe, il sera nécessaire d'installer un régulateur d'air avec manomètre dans la conduite d'air avant la pompe. Une vanne d'arrêt doit toujours être installée dans la conduite d'air entre le tuyau de raccordement d'air et la tuyauterie d'air. La pompe est pré-lubrifiée avec de la graisse silicone. Il n'est pas nécessaire d'utiliser un lubrificateur dans des conditions normales de fonctionnement. Important! Si un lubrificateur a été utilisé avec la pompe, il est nécessaire de continuer à l'utiliser. C'est parce que l'huile du lubrificateur aura emporté la graisse de silicone. Si le lubrificateur n'est pas utilisé en continu, cela pourrait endommager la pompe.

Installations fixes En plus

de ce qui précède, veuillez également noter ce qui suit. La tuyauterie doit être installée conformément aux réglementations locales pour ce type d'équipement.
Ne montez pas une pompe directement sur un mur en tôle ou une construction similaire, ce qui peut créer une résonance sonore et augmenter le niveau de bruit normal de la pompe. Un tuyau doit être installé entre la pompe et la tuyauterie. Il doit avoir une longueur suffisante pour permettre de soulever la pompe dans et hors du fût ou du réservoir sans difficulté. Une vanne d'arrêt doit toujours être installée au début des travaux de tuyauterie pour faciliter le service et permettre de couper l'écoulement du liquide lorsque cela est nécessaire. A chaque embranchement et avant chaque sortie de dévidoir, une vanne d'arrêt doit être installée. La vanne d'arrêt doit avoir la même pression nominale que la pression de service correspondante du système. Lors du premier démarrage du système, toutes les vannes doivent être ouvertes pour purger l'air du système. Les poches d'air dans la tuyauterie créent un effet de « ressort », qui empêche parfois la pompe d'atteindre la pression de décrochage. Il peut être nécessaire de purger le système à un point haut pour libérer les éventuelles poches d'air. Ne laissez pas la pompe fonctionner rapidement lors du démarrage d'un nouveau système ou du changement de fûts dans un système existant. Démarrez la pompe en abaissant la pression d'air lors de l'amorçage initial et augmentez la pression d'air

INSTALLATION

Unités mobiles

Retirez l'emballage de protection et les bouchons de protection du moteur de la pompe, du tuyau de la pompe et du boîtier de sortie. Il y a un manchon en caoutchouc sur la valve inférieure. Il doit être retiré avant de monter la pompe dans le fût. Desserrez l'adaptateur de baril sur le tube de la pompe afin qu'il puisse être facilement vissé dans le trou central du couvercle du baril. La pompe peut être utilisée pour toutes les graisses auto-coulantes ; peut-être le capuchon suiveur doit être utilisé. Pour éviter la formation de cratères, la graisse est façonnée en cône et une huile adaptée à la graisse est versée dans un anneau autour du bord du baril. Placez la pompe dans le baril et fixez le couvercle au bord du baril. Réglez le niveau du tube de la pompe de sorte qu'il y ait environ 10-15 mm de jeu contre le fond du canon, puis verrouillez la pompe avec l'adaptateur de canon. Connectez le tuyau de sortie à la sortie de la pompe (G3/8" in.). Montez le raccord rapide d'air dans le raccord d'air (G1/4” int.) sur le dessus de la pompe. Important! Si la conduite d'air comprimé a une pression supérieure à celle pour laquelle la pompe doit être utilisée, un régulateur d'air comprimé avec manomètre doit être monté avant la pompe. Une vanne d'arrêt doit toujours être installée à la sortie de l'air comprimé. Il est monté avant tout régulateur de filtre. La pompe est initialement lubrifiée avec de la graisse silicone. Il ne nécessite aucune lubrification supplémentaire dans des conditions de fonctionnement normales. Important! Si un lubrificateur d'air est installé et que celui-ci est ou a été connecté à la pompe, vous devez continuer à toujours avoir le lubrificateur d'air connecté. En effet, l'huile de lubrification de l'air élimine proprement la graisse de silicone. Si vous arrêtez avec une lubrification supplémentaire, vous subirez des dommages d'usure dans le moteur pneumatique.

Installations fixes En plus de ce

qui précède, ce qui suit s'applique également : Le système de tuyauterie doit être réalisé conformément aux règlements et normes de tuyauterie que les autorités ont décidé d'appliquer à ce type d'équipement. Ne montez jamais une pompe directement sur un mur en tôle ou sur toute autre construction similaire pouvant produire des sons de résonance et amplifier le niveau de bruit normal de la pompe. Un flexible doit être installé entre le raccord de sortie de la pompe et la canalisation. Il doit avoir une longueur permettant de soulever la pompe dans et hors du fût sans difficulté.
Une vanne d'arrêt doit toujours être installée au début de la canalisation pour faciliter le service et permettre de couper le débit si nécessaire. Une vanne d'arrêt doit être installée à chaque branchement et avant chaque dévidoir/point de sortie. Il doit avoir une classe de pression qui correspond à la pression de service maximale dans le système. Lors du premier démarrage du système, toutes les vannes doivent être ouvertes pour permettre l'évacuation de l'air des canalisations. Toutes les poches d'air restantes peuvent, par leur soi-disant l'effet de ressort fait que la pompe ne s'arrête pas lorsque la pression maximale est atteinte. Il peut parfois être nécessaire de ventiler la canalisation

au fur et à mesure que le système est amorcé. Ouvrez le pistolet à graisse et laissez la graisse s'écouler dans un récipient de déversement jusqu'à ce que la graisse soit exempte de toutes les bulles d'air. Vérifiez toujours dans un nouveau système qu'il n'y a pas de fuites. Le remplissage d'un système de tuyauterie avec un grand volume de graisse peut prendre un certain temps car les pompes à haute pression ont une capacité relativement faible. Coupez toujours la pression d'air vers la pompe et relâchez la pression du tuyau de graisse à la fin de la journée, pendant les week-ends, etc.

à son point le plus haut pour se débarrasser de ces poches d'air. Ne laissez pas la pompe "se précipiter" lors du démarrage ou lors du changement de fûts lorsque la canalisation est remplie. Démarrez la pompe lentement en réduisant la pression d'air pendant la première partie du remplissage. Ouvrir les vannes de graissage et vidanger la graisse dans un collecteur. Vérifier que la graisse est exempte d'air avant de remplir. Après le remplissage, vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le système. Le remplissage d'un grand réseau de canalisations peut prendre beaucoup de temps en raison de la capacité volumique limitée des pompes à graisse. Coupez toujours l'alimentation en air de la pompe à la fin de la journée de travail et pendant les longues périodes d'inactivité, les week-ends, etc.

MAINTENANCE

Pour votre sécurité personnelle, débranchez le moteur pneumatique de la conduite d'air et relâchez la pression du système avant d'entreprendre tout entretien.

Vérifiez régulièrement les éléments suivants :

- Filtre à air : videz et nettoyez éventuellement l'eau de condensation
- Si un lubrificateur est installé, il doit toujours être rempli d'huile pour outil pneumatique ou similaire.
- Une huile moteur à base minérale, SAE 10, peut également être utilisée. L'huile synthétique ou d'autres huiles ne doivent PAS être utilisées.
- Fuite possible dans les raccords et les coupleurs.
- Tous les flexibles connectés pour usure ou dommages éventuels.

Gardez le lubrifiant et l'équipement propres et exempts de saleté. Sinon, la saleté pénétrera dans la pompe et contaminera la graisse et endommagera éventuellement la pompe. Placez la pompe directement dans un fût propre ou posez la pompe sur un support lors du changement de fût. Lors du changement de fûts, il est particulièrement important que le tube de la pompe et la vanne inférieure ne touchent pas le sol et ne soient pas sales. Toute saleté pénétrant dans le fût de graisse pénétrera également dans la pompe et endommagera ou détruira le fonctionnement de celle-ci ou peut être un désastre pour les pièces lubrifiées de la machine. Ayez un récipient de déversement disponible lors du déchargement ou du découplage de la tuyauterie. Vérifiez à nouveau toutes les connexions du système pour détecter les fuites après les 6 à 8 premières heures de fonctionnement.

MAINTENANCE

Pendant tous les travaux sur l'équipement, l'air comprimé doit toujours être coupé avec la vanne ou en débranchant le raccord rapide. La canalisation doit également être dépressurisée.

Vérifiez régulièrement :

- Videz et nettoyez le filtre à air en ce qui concerne l'eau condensée et la pollution.
- Si un lubrificateur d'air est installé, il doit toujours être rempli d'huile pour outils pneumatiques ou équivalent (l'huile moteur à base de pétrole ordinaire, SAE 10, fonctionne également bien). L'huile moteur synthétique ou d'autres huiles ne doivent PAS être utilisées.
- Vérifiez qu'il n'y a aucun type de fuite dans les connexions ou Connexions.
- Regardez et touchez toutes les conduites flexibles connectées et vérifiez-les avec concernant l'usure et tout dommage.

Gardez toujours la zone d'installation et l'équipement propres et exempts de copeaux ou d'autres matériaux de collecte des déversements. Toutes les saletés et autres qui pénètrent dans le baril seront pompées dans le système de tuyauterie. Lors du changement de fûts, il est particulièrement important que la saleté ou autre contamination ne colle pas au tuyau de la pompe. La saleté descend dans le canon et contamine la graisse. Assurez-vous qu'il y a une sorte de récipient (bien nettoyé) ou un dispositif de suspension dans lequel placer la pompe lors du changement. Ayez un récipient de collecte à portée de main lors de la décharge ou de la déconnexion du pipeline. Vérifiez toutes les connexions du système après 6 à 8 heures de fonctionnement pour détecter toute fuite.

SERVICE

Pour votre sécurité personnelle, débranchez le moteur pneumatique de l'alimentation en air avant d'entreprendre tout entretien. Toutes les vis et tous les filetages sont à droite, sauf indication contraire. Éviter d'endommager les garnitures et toutes les surfaces mobiles.
Lors de l'entretien de la pompe, toutes les pièces doivent être protégées de la saleté, en particulier le cylindre et la barre centrale. Gardez la zone de travail et les outils propres. Soyez très prudent lors du démontage et du remontage des joints toriques et des joints. Au moindre soupçon que des pièces sont endommagées ou usées, ces pièces doivent être remplacées. Nettoyez et graissez toutes les surfaces avec de la graisse silicone ou similaire, en particulier tous les joints toriques et les surfaces mobiles avant le remontage. Utilisez du kérosène ou des liquides similaires pour nettoyer les pièces. Si un fluide à base d'eau est utilisé, toutes les pièces doivent être séchées, immédiatement et soigneusement, directement après le nettoyage afin d'éviter toute corrosion.

Moteur à eau

Fixez le boîtier de sortie de la pompe dans un étau en position verticale. Desserrez les 4 vis (2) du couvercle (3) et retirez-le. Le mamelon d'alimentation en air (6) est conduit par 2 joints toriques (7) dans le mécanisme de soupape (34). Pour inspecter le filtre à air (8), visser avec précaution une vis, M6 ou W¼", ½ à 1 tour à l'intérieur du filtre. Remonter

SERVICE

Pour votre sécurité personnelle, le moteur pneumatique doit être débranché du réseau d'air comprimé pendant tous les travaux d'entretien, sauf en cas de essai routier lorsqu'une grande prudence s'impose. Toutes les vis et pièces filetées sont filetées à droite, sauf indication contraire. Évitez les rayures et les dommages aux joints et aux surfaces de glissement. Pendant tous les travaux, les pièces doivent être protégées de la poussière et de la contamination. En particulier, l'alésage du vérin et la tige centrale doivent être protégés. Gardez l'établi et les outils propres ! Soyez très prudent lors du retrait et de l'installation des joints toriques et des manchons. Au moindre soupçon d'usure ou de dommage lié au démontage ou remontage, ils doivent être remplacés. Nettoyer et graisser toutes les surfaces d'étanchéité et de glissement avec de la graisse silicone ou équivalent. En particulier, tous les joints toriques et joints doivent être lubrifiés avant le remontage. Utilisez de préférence du Varnol ou un liquide similaire pour nettoyer les pièces. Si un fluide à base d'eau est utilisé, les pièces doivent être séchées immédiatement et soigneusement immédiatement après le lavage pour éviter la corrosion.

Moteur pneumatique

Fixez le boîtier de sortie de la pompe dans un étau avec le tube de la pompe vers le bas. Desserrez les 4 (2) vis du couvercle et retirez le couvercle (3). Le mamelon de raccordement d'air

et nettoyez ou remplacez le filtre. Desserrer les 4 vis (35) du silencieux (32) et déposer le capot de protection (31). Dévisser les 6 vis (36) qui maintiennent le mécanisme (34) en position. Ne desserrez aucun des joints toriques entre le moteur pneumatique et le mécanisme de la vanne. Utilisez de la graisse de silicone pour les maintenir en place. Il est maintenant possible d'inspecter le mécanisme de soupape (34) et de l'échanger ou de remplacer le kit de tiroir de soupape (9-19, Kit de réparation 142 52 93). Pour inspecter le cylindre du moteur pneumatique, desserrez les 4 vis inférieures (41). Retirez le moteur pneumatique (5) du piston pneumatique. Remplacez toutes les pièces endommagées ou usées et remontez dans l'ordre inverse. Il est important de lubrifier toutes les pièces et tous les joints avec de la graisse au silicone avant le remontage. Aucune autre graisse ne doit être utilisée.

Mécanisme de pompe et garnitures

Fixez le boîtier de sortie (43) de la pompe dans un étau avec le tube de la pompe en position horizontale. Desserrez les 4 vis inférieures (41) et retirez le moteur pneumatique avec le mécanisme de soupape complet du piston pneumatique. Démonter la rondelle d'alimentation (70) en retirant la goupille de serrage (71). Dévisser le tube de pompe (59) du corps de sortie. REMARQUE! Le tube est scellé métalliquement et mécaniquement dans le corps. Parfois, le tube peut être très serré. Lors du remontage, serrez juste assez pour assurer une bonne étanchéité. (Environ 7 km/min, 70 Nm, 50 pieds-livres). Retirez le tube. Inspectez les pistons haute pression 29 et 63). Démonter le clapet anti-retour haute pression (65 et 67) en dévissant le tube d'alimentation (68). Inspectez les surfaces meulées et la garniture d'étanchéité (66) et rectifiez si nécessaire. Ne réutilisez jamais une garniture ou une rondelle d'étanchéité.

Garnitures de barre centrale

Retirez la goupille de serrage supérieure (37) et tirez la barre centrale (29) à travers les garnitures principales et les paliers de guidage (53-56). Retirez le boîtier de sortie (43) en libérant la bague de verrouillage (38) et retirez-le du couvercle inférieur (40). Contrôlez le joint torique (42) et remplacez-le s'il est endommagé. Retirer la bague de blocage (58) et sortir le « paquet » complet avec tous ses joints (53-56.

Dans le logement de sortie se trouvent deux joints toriques (51) et un anneau de support (52). Contrôler toutes les garnitures d'étanchéité à étages (56) et la bague de chute (53). Vérifiez soigneusement s'il y a des rayures sur la tige centrale (29) pour des rayures ou des marques d'usure. Remontage dans l'ordre inverse. Même une petite rayure ou une marque de coup peut être dévastatrice pour la fonction. Manipulez toutes les pièces avec soin. Ne jamais réutiliser une garniture ou un joint torique usé ou endommagé.

Clapet anti-retour haute pression

Retirez le raccord de tuyau du clapet anti-retour. Il n'est pas nécessaire de déposer le clapet anti-retour complet (48) pour l'inspection du siège de clapet ou le nettoyage. Débranchez le mamelon du tuyau de sortie du clapet anti-retour. Dévisser le guide ressort (45), utiliser une pince à circlips ou similaire. Inspectez le ressort (46), la bille (47) et le siège de soupape. Si nécessaire, remplacer le clapet anti-retour complet, y compris la rondelle en acier en caoutchouc. REMARQUE! Le clapet anti-retour est scellé et verrouillé par un liquide de blocage (Loctite) et nécessite donc une force assez importante pour le libérer. Toujours verrouiller et sceller avec du mastic de verrouillage lors du remontage.

(6) est fixé dans le mécanisme de commutation par 2 joints toriques (7). Pour retirer le filtre à air (8), vissez avec précaution une vis M6 (W¼") de ½ à 1 tour à l'intérieur du filtre. Tirez le filtre vers le haut et nettoyez-le ou remplacez-le. Desserrez les 4 vis (35) du silencieux (32) puis retirez la plaque de protection (31). Déposer les 6 vis (36) maintenant le mécanisme (34) en place. ATTENTION! Ne perdez pas les joints toriques qui se trouvent entre le cylindre et le mécanisme. Il est possible de les maintenir en place à l'aide d'un peu de graisse silicone. Vous pouvez maintenant inspecter le mécanisme et le remplacer (34), ou remplacer la bobine avec ses pièces (9-19 Kit de réparation 142 52 93) Pour inspecter le cylindre, desserrez les 4 vis inférieures (41). Soulevez ensuite le cylindre du moteur pneumatique (5) et examinez-le. Remplacez les pièces usées ou endommagées et remontez dans l'ordre inverse. Graissez toujours toutes les surfaces de glissement et d'étanchéité avec de la graisse silicone avant le remontage. Aucune autre graisse ne peut être utilisée

Tuyau de pompe avec joints

Fixez la poignée de clé du boîtier de sortie (43) dans un étau ; ne serrez pas trop fort. Desserrez les 4 vis (41) et retirez le moteur pneumatique. Chassez la goupille de tension (70) et retirez la rondelle d'alimentation (71). Desserrez le tube (59) à l'aide du manche d'un levier/clé. Faites-le sortir du boîtier de sortie et retirez-le de la tige de piston. ATTENTION!

Le tuyau de la pompe assure une étanchéité métallique contre le boîtier de sortie. Lors du remontage, n'utilisez que la force nécessaire pour qu'il soit bien serré (environ 7 kpm).

Les tiges de piston (29) et (63) peuvent maintenant, si nécessaire, être vissées après que la tige de tuyau respective ait été chassée. Retirez le siège de soupape inférieur (67) et la soupape haute pression avec le manchon à joint étagé (65-66) et la rondelle d'arrêt (64) du tube extérieur (59). Ne jamais réutiliser les joints ou les rondelles d'étanchéité démontés.

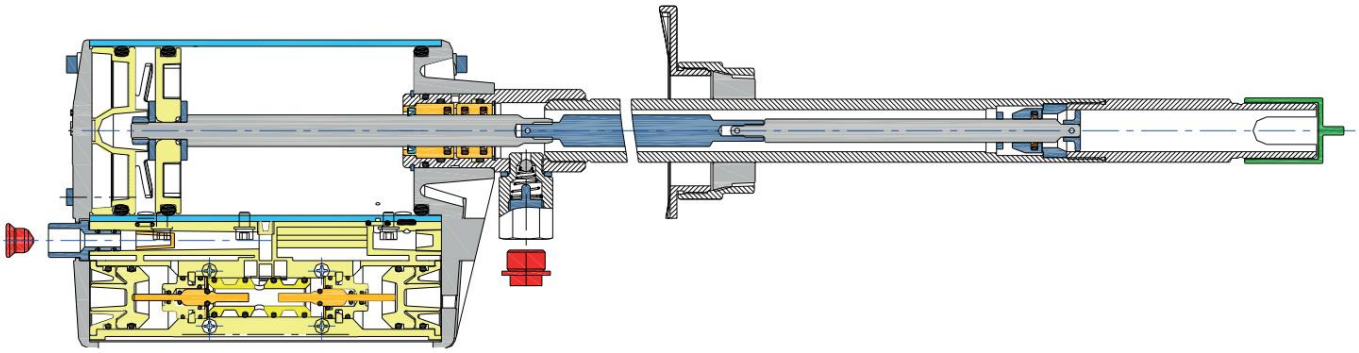
Joints de tige centrale

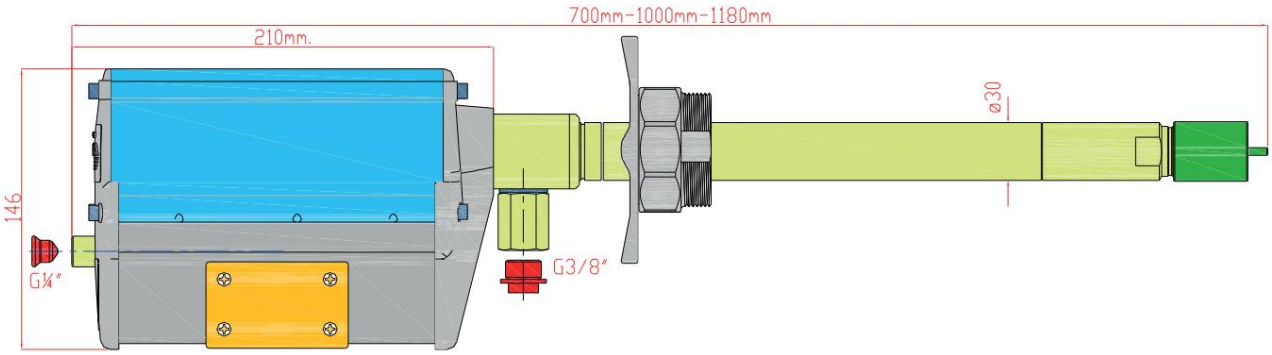
Si de la graisse ou de l'air fuit entre le carter de sortie et le moteur pneumatique, les joints d'étanchéité à étages (56) doivent être remplacés. Chasser la goupille du tube (37), retirer la tige centrale (29). Retirez le circlip (38) et retirez le boîtier de sortie (43) de la partie inférieure du moteur pneumatique (40). Vérifiez et remplacez le joint torique (42). Desserrez la bague de verrouillage (58). Éjectez avec précaution l'ensemble du "paquet" avec tous ses scellés. A l'intérieur du boîtier de sortie se trouvent deux joints toriques (51) et un anneau de support (52). Inspectez les joints d'étanchéité (56) et l'anneau racleur (53). Vérifiez que la tige centrale (29) n'est pas rayée ou éraflée et remplacez les pièces endommagées ou usées. Le remontage s'effectue dans l'ordre inverse. Vérifiez d'abord l'usure et les dommages de toutes les pièces, remplacez toujours les pièces endommagées. Même une petite marque ou une égratignure peut provoquer une fuite. Manipulez les pièces avec précaution !

Vérifier/nettoyer le clapet anti-retour de pression

Détachez le tuyau flexible du clapet anti-retour (48). Dévisser le guide-ressort (45), utiliser par ex. une goupille de sécurité, hors du corps du clapet anti-retour et retirer le ressort (46) et la bille (47). Nettoyez tous les détails, vérifiez la balle et le siège de balle au bas du corps. Si une pièce est endommagée ou usée, l'ensemble du clapet anti-retour doit être remplacé. Remplacez également la rondelle d'étanchéité entre le clapet anti-retour et le boîtier de sortie.

ATTENTION! Le clapet anti-retour est sécurisé avec du liquide de blocage, c'est pourquoi il faut beaucoup de force pour le desserrer. Verrouillez toujours le clapet anti-retour avec du liquide de blocage neuf lors du remontage.





DÉPANNAGE

SYMPTÔME	PANNE POSSIBLE	LA SOLUTION DANS
La pompe est à l'arrêt ou tourne très lentement	Pression d'air insuffisante ou faible	Vérifiez la soupape de conduite d'air, le régulateur et le raccord rapide.
	Moteur pneumatique défectueux ou bloqué.	Essayez de lubrifier le moteur pneumatique en utilisant un bidon d'huile ordinaire et utilisez une huile pour outil pneumatique ordinaire. Si cela ne suffit pas, passez au chapitre Entretien du moteur pneumatique. Vérifiez les joints si nécessaire et remplacez les pièces défectueuses.
	Filtre d'entrée d'air bouché	Changer ou nettoyer le filtre d'entrée d'air
	Échappement d'air bloquant la glace	Inspectez la présence éventuelle d'eau condensée dans le filtre à air ou, si la pompe s'est « emballée », qu'il n'y a pas de fuite dans la tuyauterie.
	Corps étranger bloquant le mouvement de la barre centrale.	Vérifiez le mouvement libre et la présence de corps étrangers dans la soupape à piston, la rondelle d'alimentation, etc.
La pompe va et vient mais ne débite pas	Pas de graisse ou de poche d'air dans le baril de graisse.	Vérifier le niveau de graisse dans le tambour/réservoir
	Soupape de piston ou joints usés.	Vérifiez s'il y a des corps étrangers dans le siège de soupape du piston. Vérifier l'usure et les dommages des joints.
Graisse sortant entre le tube de la pompe et le moteur pneumatique.	La garniture entre le moteur pneumatique et la pompe est usée ou endommagée.	Voir "Service, "Mécanisme de la pompe et garnitures"
La pompe fonctionne bien que la sortie soit fermée	La garniture du piston inférieur est usée ou endommagée.	Changer les pièces usées ou endommagées. Voir « Entretien du mécanisme de pompe ».
	Saleté dans la soupape inférieure ou dans l'ensemble de piston inférieur.	Voir « Entretien du mécanisme de la pompe ».
	Saleté ou corps étrangers dans le clapet anti-retour de sortie	Ouvrez le clapet anti-retour au niveau du raccord de sortie et recherchez la saleté qui empêche la boule de se fermer correctement.
	La rondelle d'alimentation est desserrée.	Vérifiez s'il y a des objets étrangers dans l'extrémité inférieure du tube de la pompe. Une graisse très dure ou froide peut parfois casser la goupille de sécurité. Avant de changer le tambour, entreposez le tambour à l'intérieur pendant au moins 5 jours pour égaliser la température.

DÉPANNAGE

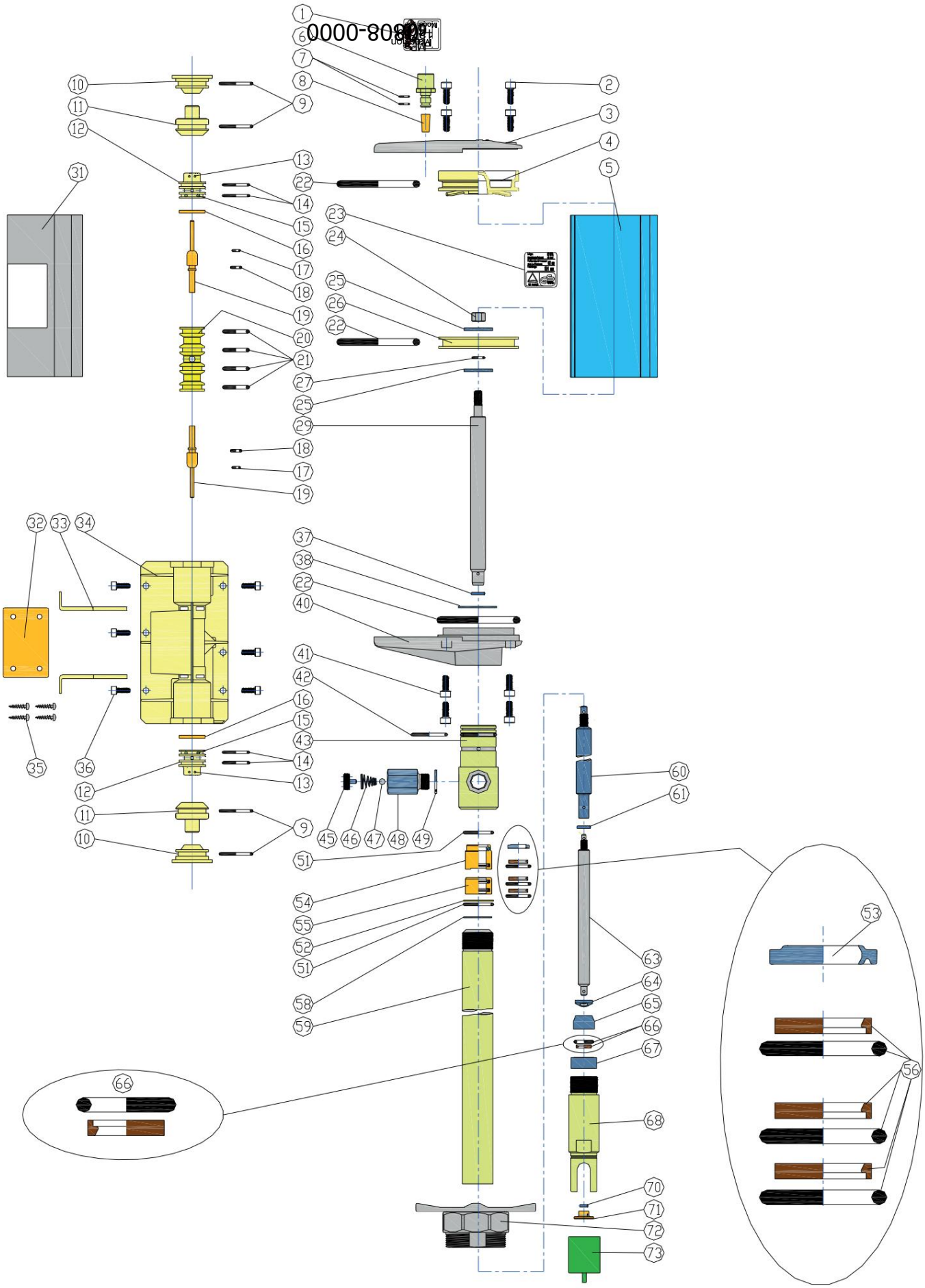
SYMPTÔME	CAUSE PROBABLE	MESURE
La pompe ne tourne pas ou tourne très lentement	Absence ou faible pression d'air	Vérifiez la vanne de la conduite d'air, le régulateur et le raccord rapide
	Moteur pneumatique usé ou endommagé	Essayez une lubrification supplémentaire du moteur pneumatique en "poussant" de l'huile pour outil pneumatique ordinaire dans le mamelon de raccordement d'air à l'aide d'un bidon d'huile ordinaire. Voir "service moteur pneumatique" si cela ne fonctionne pas
	filtre à air bouché	Remplacer ou nettoyer le filtre à air
	Glace dans le mécanisme du moteur pneumatique	Vidanger le séparateur d'eau de la conduite d'air du condensat et attendre quelques minutes avant de redémarrer pour que la glace fonde. Si la pompe "s'est précipitée", vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans la canalisation.
	Des corps étrangers bloquent le mouvement de la barre centrale.	Clapet anti-retour, piston d'alimentation pour la présence de corps étrangers.
La pompe tourne mais ne débite pas de graisse	Pas de graisse ou de poche d'air dans la	Vérifiez l'apport de graisse.
	graisse Les joints de la partie pompe sont endommagés ou usés	Vérifiez qu'il n'y a pas de corps étrangers dans les joints de soupape. Vérifier l'usure des joints, les remplacer si nécessaire.
De la graisse sort entre le tuyau de la pompe et le moteur pneumatique	Le joint entre le moteur pneumatique et la pompe est usé ou endommagé.	Voir la section "Service", "Tuyaux de pompe et joints".
La pompe fonctionne même si la sortie est fermée	Le joint de la partie inférieure de la pompe est endommagé ou usé	Remplacez les pièces endommagées et usées. Voir la section "Service : Tuyaux de pompe et joints"
	Saleté dans la valve inférieure ou le tube inférieur de la pompe.	Voir la section "Service : Tuyaux de pompe et joints"
	Saleté dans le clapet anti-retour de sortie.	Démontez le clapet anti-retour de sortie et vérifiez s'il y a de la saleté dans le siège de la bille qui pourrait provoquer une fuite de la vanne.
	Le bac d'alimentation est desserré.	Vérifiez le tuyau inférieur de la pompe pour la saleté et la contamination. Une graisse très froide ou dure peut parfois provoquer la rupture de la goupille du tuyau. Avant de changer de fût, entreposez le nouveau fût à l'intérieur pendant au moins 5 jours pour qu'il atteigne la température ambiante.

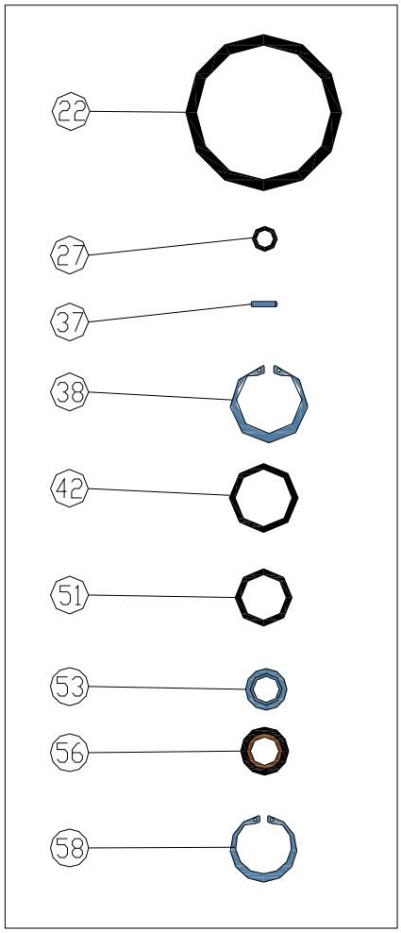
EN SE

POUR POMPE 12750, 51 & -52	POUR POMPE 12755, -56 & 57	CONSISTER EN	CONSISTE EN	PDV.	QUANTITÉ / QUANTITÉ
142 54 14		Kit d'emballage moteur pneumatique	Kit joints moteur pneumatique		
		joint torique	joint torique	22	3
		joint torique	joint torique	27	1
		Goupille de verrouillage	Goupille de verrouillage	37	1
		La bague de verrouillage	La bague de verrouillage	38	1
		joint torique	joint torique	42	1
		joint torique	joint torique	51	1
		Anneau de ferraille	Anneau à gratter	53	1
		Garniture haute pression "Stepseal"	Joint haute pression "Stepseal"	56	1
		La bague de verrouillage	La bague de verrouillage	58	1
142 54 17	142 54 22	Kit de réparation majeur moteur pneumatique	Kit rénovation moteur pneumatique		
		Adaptateur d'entrée d'air	Mamelon de connexion	6	1
		joint torique	joint torique	ej	1
		Filtre à air	filtre à air	8	1
		joint torique	joint torique	22	3
		Machine à laver	Plateau	25	1
		Piston	Piston	26	1
		joint torique	joint torique	27	1
		Silencieux	Silencieux	32	1
		Mécanisme complet	Mécanisme complet	34	1
		Vis	Vis	35	2
		Vis	Vis	36	1
		Goupille de verrouillage	Goupille de verrouillage	37	1
		La bague de verrouillage	La bague de verrouillage	38	1
		Vis	Vis	41	2
		joint torique	joint torique	42	1
		joint torique	joint torique	51	1
		Manchon avec joints Pos 53 et Pos 56	Manchon avec joints pos 53 et pos 56	54	1
142 52 60	142 52 61	Kit d'emballage	Jeu de joint		
		Mécanisme complet avec tous les joints toriques et joints, y compris Pos 6,7 et 8.	Mécanisme complet avec tous les joints toriques et joints, incl. Pos 6,7 et 8	34	1
142 52 25	142 54 57	Kit d'admission d'air	Kit de raccordement aérien		
		Adaptateur d'entrée d'air	Mamelon de connexion	6	1
		joint torique	joint torique	ej	2
		Filtre à air	filtre à air	8	1
142 52 93		Mécanisme du kit de réparation	Mécanisme du kit de rénovation		
		Trousse de réparation	Kit de rénovation	9-19	1
142 54 15	142 54 20	Kit de réparation, tube de pompe	Kit de joints tuyau de pompe		
		joint torique	joint torique	42	1
		joint torique	joint torique	51	1
		Anneau de support	Anneau de	52	1
		Garniture supérieure, Joint étagé	support Joint étagé supérieur	56	2
		La bague de verrouillage	La bague de verrouillage	58	1
		Goupille de verrouillage	Goupille de verrouillage	61	1
		Tige de piston inférieure	Tige de piston haute pression inférieure	63	1
		Garniture étanche à haute pression	Joint haute pression, joint Step-Seal	66	1

EN SE

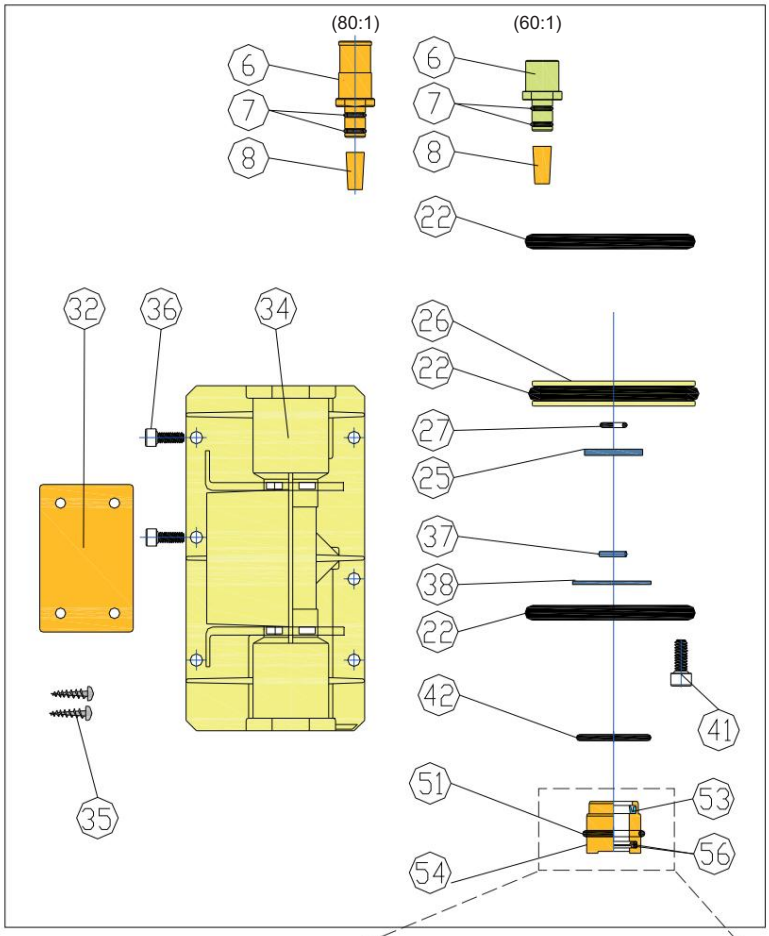
POUR POMPE 12750, 51 & -52	POUR POMPE 12755, -56 & 57	CONSISTER EN	CONSISTE EN	PDV.	QUANTITÉ / QUANTITÉ
142 54 30	142 54 32	Kit de joints Tube de pompe	Kit de joints Tuyau de pompe		
		joint torique	joint torique	42	1
		joint torique	joint torique	51	2
		Anneau de support	Anneau de support	52	1
		Anneau de ferraille	Anneau anti-rayures	53	1
		Joint supérieur d'étape d'emballage	Joint marchepied supérieur	56	3
		Joint étagé haute pression	Joint haute pression Joint étagé	66	1
142 54 16	142 54 21	Tube de pompe du kit de réparation majeure	Kit rénovation tuyau pompe		
		Tige de piston supérieure	Tige de piston supérieure	29	1
		Goupille de verrouillage	Goupille de verrouillage	37	1
		joint torique	joint torique	42	1
		joint torique	joint torique	51	2
		Bague d'appui	Anneau de support	52	1
		Manchon de garniture avec garniture pos 56	Manchon de joint avec joints pos 56	55	1
		Garniture d'étanchéité étagée (incluse dans Pos.55)	Joint étagé (inclus dans l'article 55)	56	2
		Anneau de verrouillage	La bague de verrouillage	58	1
		Goupille de verrouillage	Goupille de verrouillage	61	1
		Tige de piston haute pression inférieure	Tige de piston haute pression inférieure	63	1
		Rondelle d'arrêt	Rondelle d'arrêt	64	1
		Piston haute pression supérieur avec garniture (Pos. 66)	Piston haute pression supérieur avec joint (pos 66)	65	1
		Garniture d'étanchéité à étages (incluse dans Pos 65)	Joint étagé (inclus dans l'article 65)	66	1
		Soupape haute pression inférieure	Piston haute pression inférieur	67	1
142 52 29		Kit d'alimentation d'entrée	Matarkolvsats		
		Goupille de serrage	Pipette	70	1
		Rondelle d'alimentation	Matarbricka	71	1
142 52 30		Clapet anti-retour	Clapet anti-retour		
		Clapet anti-retour complet	Clapet anti-retour complet	45-49	1
28591		Adaptateur de tambour	adaptateur de graisse		
		Adaptateur tambour Ø30mm	Adaptateur graisse Ø30mm	72	1
102 52 78		Couvercle de protection	Gardien	31	1
102 51 89		Tige d'extension	Arbre de rallonge	60	1
142 54 23		Tube d'admission	Tuyau d'admission	68	1


0000-8088
1
6
7
8
10
11
12
9
2
3
4
5
13
22
14
15
16
17
18
19
20
21
23
24
25
26
27
29
31
32
33
34
35
36
37
38
40
41
42
43
45
46
47
48
49
51
52
53
54
55
56
58
59
60
61
63
64
65
66
67
68
70
71
72
73



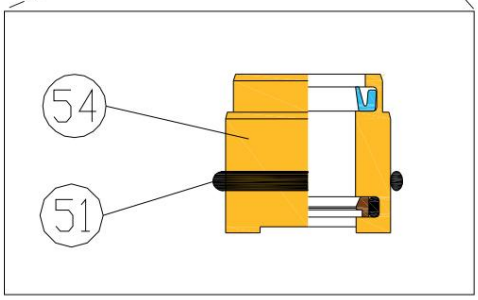
Kit d'emballage moteur pneumatique

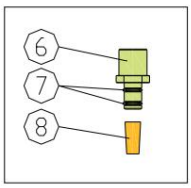
Kit joints moteur pneumatique



Kit de réparation majeur moteur pneumatique

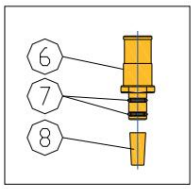
Kit rénovation moteur pneumatique





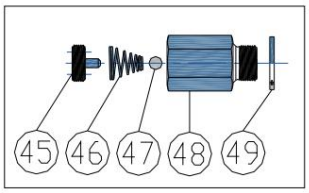
Kit d'admission d'air (60:1)

Kit de connexion pneumatique (60:1)



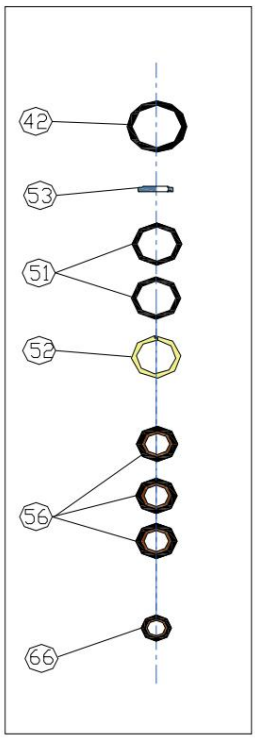
Kit d'admission d'air (80:1)

Kit de connexion d'air (80:1)



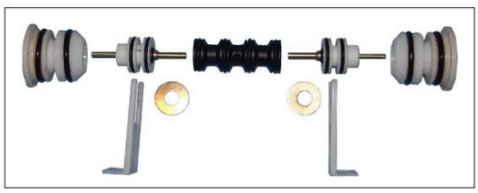
Clapet anti-retour complet

Clapet anti-retour complet



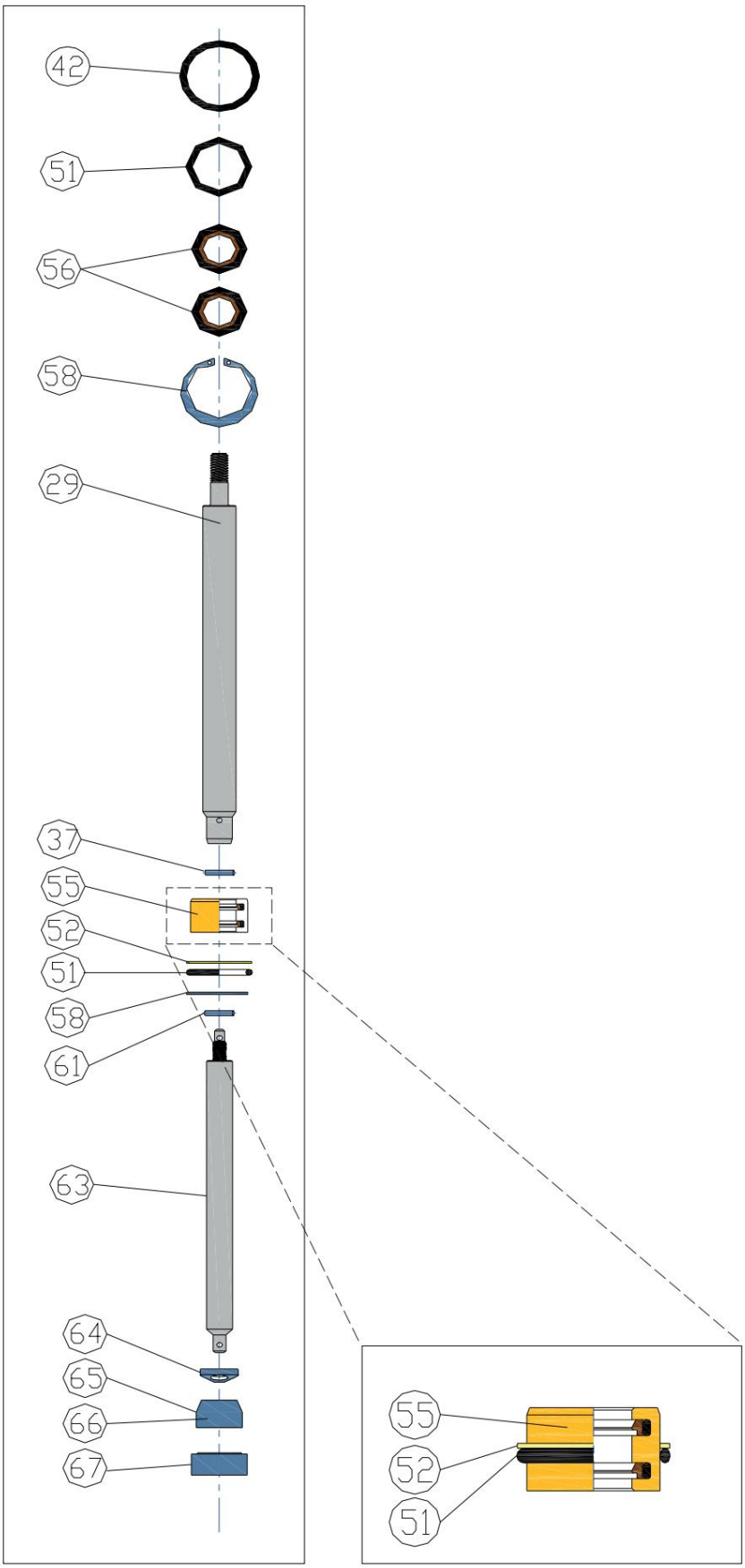
Kit de joints tube de pompe

Kit de joints tuyau de pompe



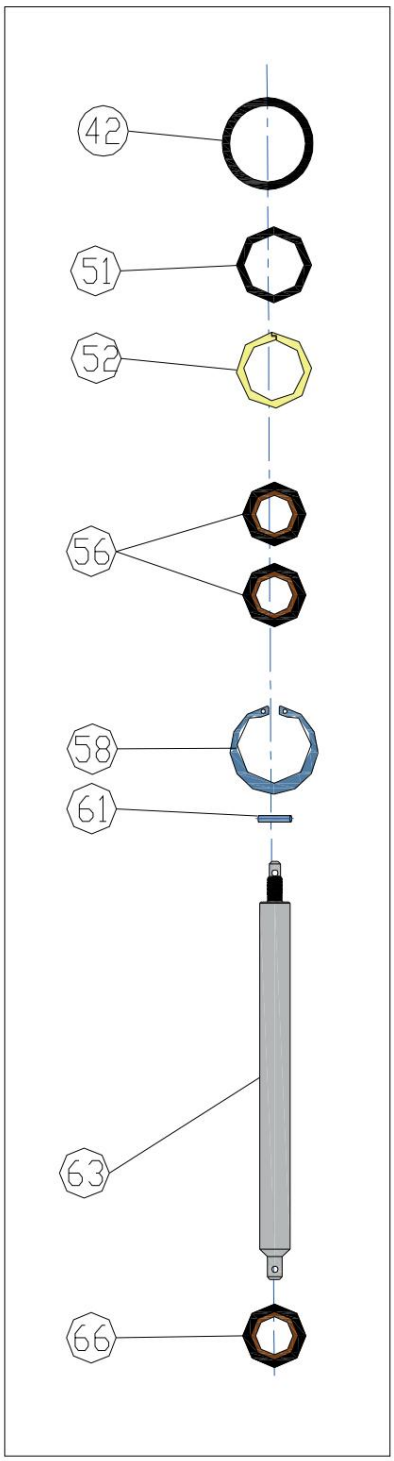
Kit de réparation mécanisme pneumatique

Kit rénovation mécanisme pneumatique



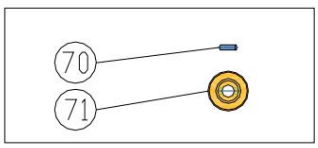
Tube de pompe du kit de réparation majeure

Kit rénovation tuyau pompe



Kit de réparation tube de pompe

Kit de joints tuyau de pompe



Kit d'alimentation d'entrée

Matarkolvsats

FILTRE À GRAISSE

DANS

À monter sur le corps d'entrée de la pompe à graisse s'il y a un risque que des contaminants pénètrent dans le fût de graisse. Se monte sur le tube d'entrée de la pompe à graisse. Limitera le débit de graisse.

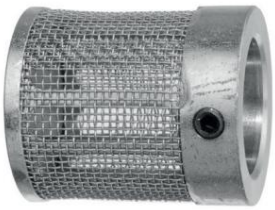
Numéro de pièce 1125372

EN GÉNÉRAL

SE

Doit être utilisé lorsqu'il y a un risque que de la saleté pénètre dans le bac à graisse. Monté sur le corps d'aspiration de la pompe à graisse. Réduira la quantité de graisse de pompe.

La nature. N° 1125372



SOUPAPE DE PURGE D'AIR

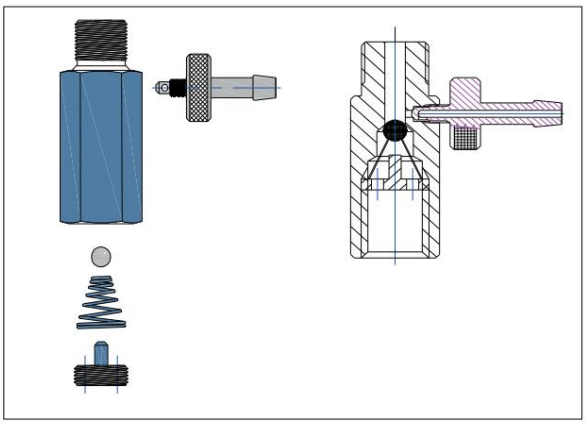
La soupape de purge d'air est incluse dans la pompe haute pression (80:1). La soupape sert à évacuer l'air de la graisse. Surtout lors du changement du tambour de graisse et de l'air supplémentaire entrera dans le tube de la pompe. La vanne a un clapet anti-retour supplémentaire pour arrêter la graisse sous pression de la tuyauterie.

Pièce n° 14533

SOUPAPE DE PURGE

La vanne de purge est incluse dans toutes les pompes haute pression (80:1). La vanne est utilisée pour libérer l'air emprisonné de la graisse, en particulier après avoir changé le bac à graisse. La vanne est dotée d'un clapet anti-retour supplémentaire pour empêcher la graisse dans la conduite de "s'épuiser" pendant la purge.

La nature. N° 14533



DANS

Alentec&Orion AB, situé à Älta, Suède, déclare par le présent certificat que la machine mentionnée est conforme aux normes ou autres documents normatifs suivants (TÜV S9211282), (DIN 24558 / 10.91), (DIN EN 292 / 2/11.91) et a été déclaré conforme à la directive CE (89/392/CEE).

SE

Alentec&Orion AB, domicilié à Älta, Suède, déclare par ce certificat que l'équipement mentionné est conforme aux normes ou documents normatifs suivants (TÜV S9211282), (DIN 24558 / 10.91), (DIN EN 292 / 2/11.91) et a ont été déclarés conformément à la directive CE (89/392/CEE.

Krister Tynhage
Directeur général

Olle Berglund
Chef de produit