



POMPE A HUILE 3:1 À COMMANDE PNEUMATIQUE



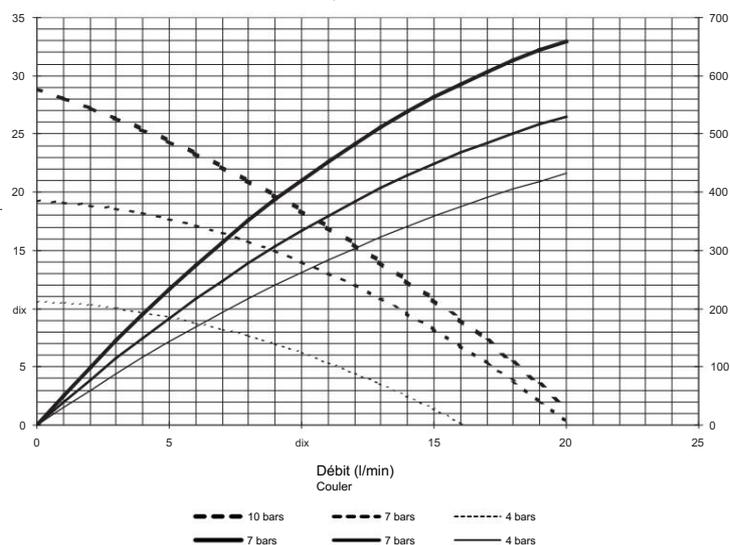
Part No. / Art. Nr. /

Réf.: 22810, 22815, 22819

DONNÉES TECHNIQUES	22810	22819	22815	DANS
Rapport de pression	3:1			
Longueur totale	495 millimètres	972 millimètres	1185 millimètres	
Longueur du tube de la pompe	215 millimètres	707 millimètres	915 millimètres	
Diamètre du tube de la pompe	Ø34 mm			
Lester	2,4 kg (5,3 lb)	2,8 kg (6,2 lb)	3,8 kg (8,4 lb)	
Pression atmosphérique maximale	1,0 MPa (145 psi)			
Pression atmosphérique minimale	0,2 MPa (29 psi)			
Pression maximale du fluide	3,0 MPa (435 psi)			
Pression d'éclatement	Min 7,0 MPa (1000 psi)			
Livraison gratuite (Huile moteur SAE 10-30 à 20°C et pression d'air maximale)	Environ. 22 l/min			
Filetage d'entrée d'air	1/4" BSP (F)			
Filetage de sortie de fluide	3/4" BSP (F)			
Entrée fluide	3/4" BSP (F)	Fente		
Niveau sonore à 0,7 MPa	78 dB			
Adaptateur tambour 2" BSP (m)	Inclus (pièce n° 28594)			

DONNÉES TECHNIQUES	22810	22819	22815	SE
Rapport de pression	3:1			
Longueur totale	495 millimètres	972 millimètres	1185 millimètres	
Longueur du tuyau de la pompe	215 millimètres	707 millimètres	915 millimètres	
Diamètre du tuyau de la pompe	Ø34mm			
Lester	2,4 kg	2,8 kg	3,8 kg	
Pression d'air maxi	1,0 MPa (10 bars)			
Pression d'air mini	0,2 MPa (2 bars)			
Pression de liquide	3,0 MPa (30 bars)			
maxi Pression	Min 7,0 MPa (70 bars)			
d'éclatement Débit libre (huile moteur SAE 10-30 à 20°C et pression d'air maxi)	À propos de. 22 l/min			
Connexion d'air	1/4" BSP (F)			
Sortie de liquide	3/4" BSP (F)			
Entrée de liquide	3/4" BSP (F)	Fentes		
Bruit à 0,7 MPa Adaptateur de barillet 2" BSP (Ext.)	78 dB			
	Inclus (Réf. 28594)			

22810, 22815



La pompe pneumatique comporte deux parties principales. Un moteur pneumatique à double effet entraînant une pompe à liquide à double effet. Le liquide est aspiré dans le tube de la pompe par le clapet inférieur lorsque le piston est en course ascendante et est refoulé en course ascendante et descendante. La relation entre la surface du piston pneumatique et la surface du piston de la pompe détermine le rapport de pression.

Le rapport de pression est de 3:1 et la pression théorique à l'arrêt de la pompe est environ 3 fois supérieure à la pression d'alimentation en air. L'air est évacué par un silencieux en laiton fritté.

La pompe à liquide à air comprimé comporte deux parties principales : un moteur à piston à double effet et une partie liquide à double effet. Le liquide est aspiré dans le tuyau de la pompe par le clapet inférieur lors du mouvement ascendant du piston. Le liquide est expulsé pendant les mouvements ascendants et descendants. Le rapport entre la surface du piston à air et la surface du piston de la pompe indique le gain de pression.

L'amplification de pression est de 3:1 et la pression théorique devient, à l'arrêt de la pompe, 3 fois supérieure à la pression d'air d'entrée. L'air de retour est soufflé et amorti par un silencieux en laiton fritté.

PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

- La pompe doit être utilisée avec des fluides non corrosifs comme l'huile, la graisse légère et ne doit pas être utilisée à d'autres fins. Il ne doit pas être utilisé pour pomper de l'essence ou d'autres liquides explosifs. **ATTENTION!** La pompe contient des matériaux en zinc et en aluminium, qui peuvent réagir avec certains solvants et créer des gaz explosifs.
- Vérifiez que tous les accessoires/composants sont adaptés à la pression de travail du système. Ne dépassez pas la pression d'air maximale de la pompe de 1,0 MPa (10 Bar).
- Le système doit être testé à 1,3 fois la pression de service avant mis en service. 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.
- Ne dirigez pas les valves de sortie ou toute autre valve de distribution contre le corps ou toute autre personne car le liquide peut pénétrer la peau ou endommager les yeux. En cas de pénétration accidentelle du liquide dans la peau ou les yeux, consulter immédiatement un médecin.
- 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.
- S'il existe un risque que la pression de la ligne augmente en raison de la chaleur directe sur la tuyauterie, par exemple des soufflantes à air chaud, des appareils de chauffage, des radiateurs, etc. provoquant la dilatation du fluide dans la tuyauterie, une soupape de surpression doit être installée pour empêcher l'équipement de tomber en panne, ou les tuyaux éclater. Cette soupape de surpression doit être montée dans le corps de la pompe ou entre la sortie de la pompe et le tuyau de refoulement.
- Coupez toujours la pression d'air vers la pompe lorsque les locaux sont sans surveillance. Un hôte peut éclater ou fuir des vannes ou des compteurs, etc. et il existe un risque de fuite d'une grande quantité d'huile dans les drains.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ DU PRODUIT

- La pompe est destinée au pompage de produits non corrosifs et liquides à base de pétrole tels que les huiles et les graisses dissoutes. La pompe ne doit **PAS** être utilisée à d'autres fins ou pour pomper de l'essence ou d'autres liquides explosifs. **IMPORTANT!** La pompe contient du zinc et de l'aluminium qui peuvent réagir avec certains solvants et former des gaz explosifs.
- Vérifiez que tous les composants connectés sont prévus et adaptés à la pression de service 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 tuyauteries avec 1,3 x la pression de service du système avant la mise en service. Le test d'impression doit être documenté et enregistré avec ces instructions d'utilisation.
- Coupez ou débranchez l'alimentation en air comprimé et purgez la conduite de fluide avant de commencer tout travail sur la pompe ou le système
- Ne jamais utiliser ou remonter une pièce usée ou endommagée.
- Ne dirigez jamais la buse de sortie de la vanne ou d'autres unités de distribution vers une partie du corps ou toute autre personne. Un mince jet de liquide pénètre facilement dans la peau et peut endommager les yeux. Si, malgré cet avertissement, de l'huile ou des substances similaires pénètrent dans la peau, contactez immédiatement un médecin pour un examen plus approfondi.
- Vérifiez régulièrement tous les composants pour détecter les fuites et les dommages éventuels. Les conduites flexibles en particulier sont sujettes à l'usure et au vieillissement.
- S'il existe un risque d'augmentation de la pression du liquide par échauffement des tuyauteries ou par dépassement des flexibles, une soupape de sécurité doit être installée. Il doit être monté dans le trou prévu sur le boîtier de sortie ou entre la pompe et la canalisation aussi près que possible de la sortie de la pompe.
- Coupez ou déconnectez toujours l'air comprimé de la pompe pendant la nuit et en cas d'interruption de fonctionnement pendant les week-ends et autres. Des ruptures de flexibles, des fuites de vannes ou d'appareils de mesure, etc. peuvent se produire, puis un plus grand volume d'huile peut s'échapper et par ex. finir à l'égout.

UNITÉS MOBILES

UN GÉNÉRAL

SE

Retirez l'emballage de protection de la pompe, y compris les bouchons d'entrée d'air et de sortie de fluide.

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.

Placez la pompe verticalement dans le fût et verrouillez 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 liquide à la sortie de la pompe (G 3/4" F). Montez le mamelon d'air dans l'entrée d'air (G 1/4" F).

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 et une jauge dans la conduite d'air avant la pompe.

Une vanne d'arrêt doit toujours être installée sur la conduite d'air avant de fixer le tuyau d'air, le filtre, le régulateur et la jauge.

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 permanence, cela pourrait endommager la pompe.

Retirer l'emballage de protection et les bouchons de protection de la pompe

Retirez l'adaptateur de barillet du tube de la pompe. Montez-le dans le trou prévu, par ex. dans le filetage de 2" de la parabole ou du support mural.

Placer la pompe à la verticale dans le fût et tourner la pompe de manière à ce que la sortie vienne dans la direction souhaitée. 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 (G3/4" int.). Monter le raccord rapide d'air dans le trou de raccordement d'air de la pompe (G1/4" ind.)

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 celle-ci. 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 du lubrificateur d'air élimine la graisse de silicone.

Si vous arrêtez avec une lubrification supplémentaire, vous subirez des dommages d'usure dans le moteur pneumatique.

INSTALLATIONS FIXES

INSTALLATIONS STATIONNAIRES

Outre ce qui précède, veuillez également noter ce qui suit.

En plus de ce qui précède, ce qui suit s'applique également

La tuyauterie doit être installée conformément aux réglementations locales pour ce type d'équipement.

Le système de tuyauterie doit être réalisé conformément aux réglementations et normes de tuyauterie que les autorités ont décidé d'appliquer à 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.

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 tuyau doit être monté entre la sortie de la pompe et la tuyauterie fixe. Ce tuyau doit avoir une longueur suffisante pour permettre de soulever la pompe dans et hors du fût ou du réservoir sans difficulté.

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 tuyauterie pour faciliter l'entretien et permettre de couper le débit de liquide lorsque nécessaire.

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.

A chaque embranchement et avant chaque sortie de dévidoir, une vanne d'arrêt doit être installée. Il est également conseillé de monter un filtre à huile. La vanne d'arrêt et le filtre à huile doivent avoir la même pression nominale que la pression de service correspondante du système.

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 et tous les compteurs doivent être ouverts pour purger l'air du système. Si de l'air est comprimé dans la tuyauterie, cela pourrait endommager les compteurs. Il peut être nécessaire de purger le système à un point haut pour libérer les éventuelles poches d'air. Ces poches d'air peuvent être difficiles à enlever, mais elles doivent être enlevées pour que les compteurs et

Lors du premier démarrage, tous les appareils de mesure et les vannes d'arrêt doivent être ouverts pour permettre à l'air emprisonné de s'échapper. Si vous comprimez de l'air dans la conduite puis ouvrez une vanne ou un appareil de mesure, des dommages peuvent survenir à la fois à l'appareil de mesure et à la personne qui peut se trouver devant l'ouverture de la buse. Parfois, il peut être nécessaire de desserrer un accouplement ou un joint placé en hauteur pour éliminer les poches d'air. Ces poches d'air peuvent être difficiles à éliminer et doivent être retirées pour mesurer,

INSTALLATIONS FIXES, SUITE

A INSTALLATIONS STATIONNAIRES, SUITE

SE

électrovannes fonctionnent correctement. Dans un système surveillé, il est essentiel de purger tout l'air du système.

Si des filtres sont montés dans le système pour éliminer la saleté, il sera nécessaire de nettoyer ces filtres de temps en temps, en particulier après l'installation d'un nouveau système.

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 progressivement au fur et à mesure que le système est amorcé. Dans un nouveau système, vérifiez toujours qu'il n'y a pas de fuites d'huile.

MAINTENANCE

Pour votre sécurité personnelle, débranchez le moteur pneumatique de la conduite d'air en fermant la vanne d'air ou en débranchant le raccord rapide et relâchez la pression du système avant d'entreprendre tout entretien.

Vérifiez régulièrement les éléments suivants :

- Filtre à air : videz et nettoyez l'eau condensée ou la saleté.
- 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 connexions et les coupleurs.
- Tous les tuyaux connectés pour l'usure ou les dommages possibles.
- Gardez le lubrifiant et l'équipement propres et exempts de saleté.
- 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 sont pas encrassées. Sinon, la saleté pénétrera dans la pompe et contaminera l'huile et éventuellement endommagera la pompe. Placez la pompe dans un fût propre ou posez-la sur un support lors du changement de fût.
- Ayez un récipient de déversement disponible lors du déchargement ou du découplage de la tuyauterie.
- Resserrer les composants suivants après les 6 à 8 premières heures de fonctionnement :

- A) Tube de la pompe au moteur pneumatique
- B) Clapet de pied vers tube de pompe
- C) Toutes les vis du moteur pneumatique (2 x 4 pièces)
- D) Tous les raccords au raccord de tuyau ou de tuyau.

Ne pas trop serrer.

les électrovannes et les éventuels systèmes de surveillance doivent pouvoir fonctionner correctement sans perturbations inutiles.

Les filtres installés dans le système doivent être régulièrement contrôlés et nettoyés. La cartouche filtrante est remplacée si nécessaire.

Ne laissez pas la pompe "se précipiter" lors du démarrage ou lors du changement de fûts lorsque la canalisation est remplie. Réduire la vitesse de la pompe en réduisant la pression d'air. Pendant le remplissage, vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le système.

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 conduite doit alors être déchargée de toute pression de liquide.

Vérifiez régulièrement les éléments suivants :

- Videz et nettoyez le filtre à air pour l'eau condensée et la contamination.
- Si un lubrificateur d'air est installé, il doit toujours en être rempli
 - 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 aucune fuite d'aucune sorte dans les connexions ou les raccords.
- Regardez et touchez toutes les conduites flexibles connectées et vérifiez leur usure et d'éventuels dommages.
- Gardez toujours la zone d'installation et l'équipement propres et exempts de copeaux ou d'autres matériaux de collecte des déversements d'huile.
- 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 baril et contamine l'huile. 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.
- Réglez les détails suivants après les 6 à 8 premières heures de fonctionnement :

- A) Tuyau de pompe vers moteur pneumatique.
- B) Vanne inférieure contre le tuyau de la pompe.
- C) Toutes les vis de fixation du moteur pneumatique (2 x 4 pièces).
- D) Toutes les connexions aux flexibles ou à la tuyauterie.

Ne tirez pas trop fort.

SERVICE

DANS

Pour votre sécurité personnelle, débranchez le moteur pneumatique de l'alimentation en air avant d'entreprendre tout entretien, à l'exception du test d'une pompe et une grande prudence doit être exercée.

Toutes les vis et tous les composants filetés 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. Les joints toriques qui ne sont pas élastiques, présentent des signes d'usure ou ont été façonnés après leurs rainures doivent toujours être remplacés.

Nettoyez et graissez toutes les surfaces avec de la graisse de 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.

MÉCANISME DE POMPE

Fixez le boîtier de sortie de la pompe dans un étau avec le tube de pompe horizontal. Dévissez le tube de la pompe avec une clé à sangle. N'utilisez pas de clé à pipe, ce qui endommagerait le tube de la pompe.

Retirez le tube de la pompe (Pos 33) et remplacez le joint de coupelle (Pos 40) et le joint torique (Pos 32), qui sont situés entre le tube de la pompe et le boîtier de sortie.

Veillez à éviter toute pénétration de saleté dans et autour de l'ensemble de piston.

Remplacez toutes les pièces usées ou endommagées.

Si vous suspectez de la saleté dans la vanne inférieure (pos. 47), dévissez-la pour inspection. Si la vanne inférieure est retirée, le joint torique (pos. 46) entre la vanne inférieure et le tube de la pompe doit être remplacé.

SERVICE

SE

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. spécifié.

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. Les joints toriques qui ne sont pas élastiques, qui présentent des dommages dus à l'usure ou qui ont la forme de leurs rainures doivent toujours 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.

POMPE

• Fixez le boîtier de sortie de la pompe dans un étau avec le tuyau de la pompe à l'horizontale. Desserrez le tube de la pompe avec une pince "sangle" (pince à bande). Si des pinces à tuyau sont utilisées, il y a un risque d'endommager le tuyau de la pompe.

Retirer le tuyau de la pompe (Pos 33). Remplacez le brassard (Pos 40) et le joint torique (Pos 32) qui se trouve entre le tuyau de la pompe et le boîtier de sortie.

Faites attention à la présence éventuelle de particules ou d'autres contaminants dans ou sur le piston et ses pièces. Remplacez toutes les pièces qui peuvent être considérées comme usées ou endommagées.

S'il est suspecté qu'il y a de la saleté ou de la contamination dans la vanne inférieure (pos 47), celle-ci peut être retirée pour inspection et contrôle. Si la vanne inférieure est retirée, le joint torique (pos. 46) entre le tuyau et la vanne inférieure doit être remplacé.

MOTEUR PNEUMATIQUE

Fixez le boîtier de sortie de la pompe dans un étau en position verticale.

Desserrez les 4 vis (Pos 31) qui maintiennent le cylindre pneumatique (Pos 4) au boîtier de sortie (Pos 26) et retirez le cylindre.

Inspectez le mécanisme de la vanne d'air (Pos 10-16) pour l'usure et les dommages. Les lèvres des joints ne doivent pas être endommagées, vérifier les petits joints du mécanisme et le grand qui s'appuie contre la paroi du cylindre.

Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite d'huile au-dessus de la garniture (Pos 22) dans le manchon de garniture (Pos 21).

Si la garniture ou le mécanisme doit être changé, la barre centrale doit être tirée jusqu'à ce que vous puissiez voir les perforations du trou dans le manchon de garniture. Dans le même temps, vous devez également aligner le trou d'échappement de la barre centrale avec l'une de ces perforations. Cela permettra d'insérer un outil approprié dans le trou d'échappement de la barre centrale, pour permettre de dévisser le mécanisme pneumatique.

Attention à ne pas rayer ou endommager la surface de la barre centrale !

Pour vérifier la barre centrale et le manchon de garniture, vous devez d'abord retirer le mécanisme de la vanne d'air. Suivre les instructions ci-dessus le fait. Une fois que la barre centrale et le manchon de garniture ont été retirés, ils peuvent alors être examinés pour l'usure, toutes les pièces endommagées ou usées doivent être remplacées.

Lorsque les pièces endommagées ou usées sont remplacées, les pompes peuvent alors être remontées dans l'ordre inverse. Important! Vérifiez si la barre centrale n'est pas endommagée si les joints sont usés. Une barre centrale endommagée endommagera immédiatement les nouveaux joints s'ils sont remplacés.

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.

MOTEUR PNEUMATIQUE

Fixez le boîtier de sortie de la pompe dans un étau avec le tube de la pompe vers le bas. Desserrez les quatre (4) vis (Pos 31) qui maintiennent le cylindre pneumatique (Pos 4) au boîtier de sortie (Pos 26). Retirez le cylindre.

Inspectez les joints du mécanisme (Pos 10-16) pour l'usure et les dommages. Les lèvres d'étanchéité ne doivent pas être endommagées, ni les petites qui se trouvent dans le mécanisme, ni la grande qui assure l'étanchéité contre la paroi du cylindre.

Vérifiez qu'aucune huile n'est remontée au-dessus du joint (Pos 22) dans le manchon de joint (Pos 21).

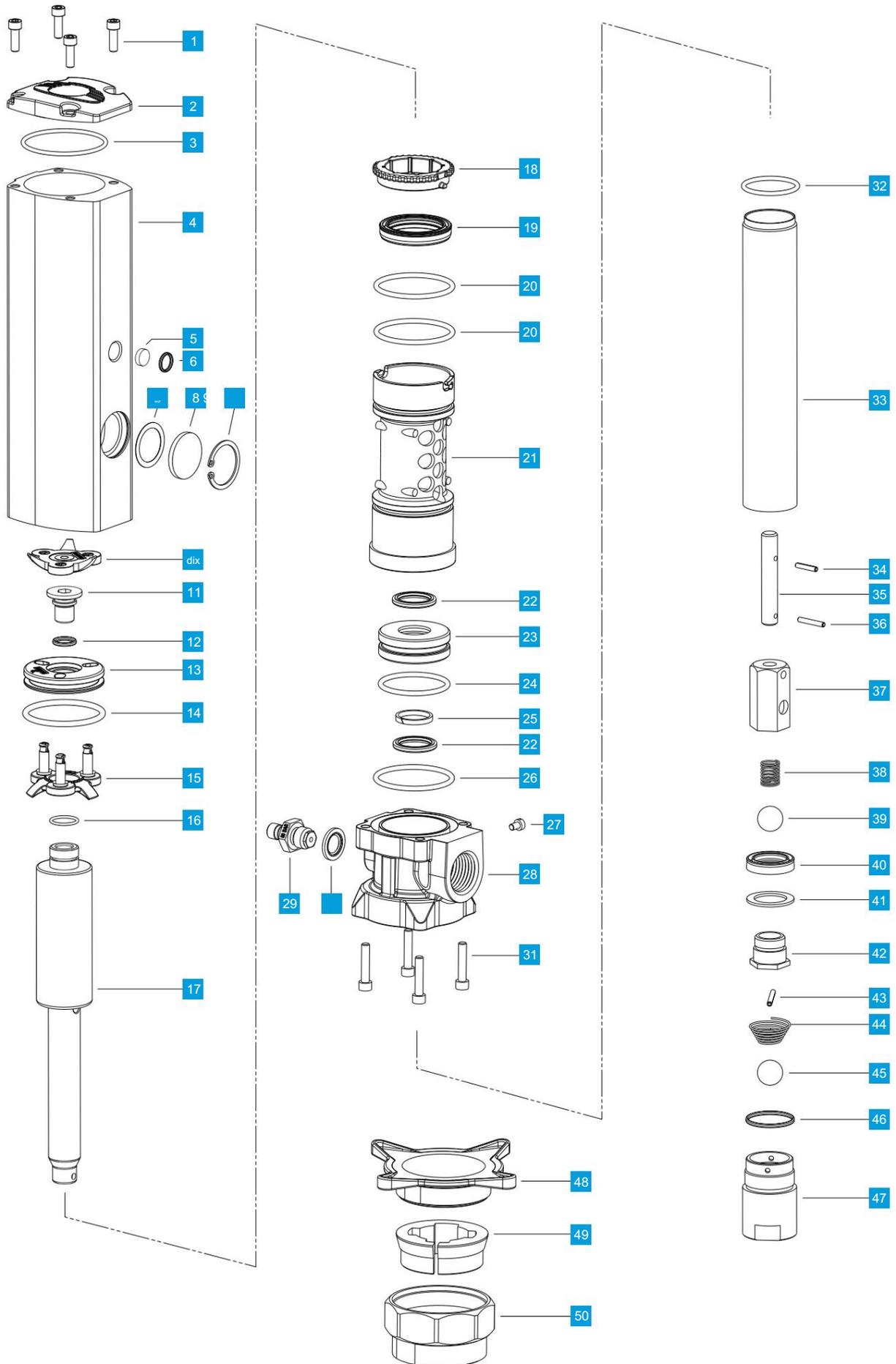
Si le joint ou le mécanisme doit être remplacé, toute la tige centrale est tirée un peu jusqu'à ce que vous puissiez voir le trou de soufflage dans la tige centrale à travers les trous d'aération du manchon de joint. Insérez un tournevis ou similaire dans le trou et desserrez le mécanisme.

Attention à ne pas rayer ou endommager la surface de la barre centrale !

Pour vérifier la tige centrale et le manchon de garniture, dévisser le mécanisme, voir les instructions ci-dessus. Vous pouvez maintenant facilement inspecter la surface de la tige centrale et retirer facilement les joints du manchon pour examen.

Remplacez les pièces usées et remontez toutes les pièces dans l'ordre inverse du démontage. Important! Vérifiez soigneusement la tige centrale si les joints sont usés. Une tige centrale endommagée déchirera immédiatement les nouveaux joints.

Graissez toujours toutes les surfaces de glissement et d'étanchéité avec de la graisse silicone avant le remontage. Aucune autre matière grasse ne peut être utilisée.



POUR POMPE 22810	POUR POMPE 22815	POUR POMPE 22819	CONSISTER EN	CONSISTE EN	PDV.	QUANTITÉ / QUANTITÉ
	242 65 00		Filtre à air et silencieux Filtre à air joint torique Rondelle élastique Silencieux Circlip	Filtre à air et silencieux filtre à air joint torique Rondelle élastique Silencieux La bague de serrillage	5 6 — 8 9	1 1 1 1 1
	242 65 01		Kit vanne d'air Partie supérieure de la valve à air Vis de piston pneumatique joint torique Piston pneumatique joint torique Partie inférieure de la valve à air joint torique	Mécanisme de soupape Mécanisme de soupape, partie supérieure Vis pour piston pneumatique joint torique Piston pneumatique joint torique Mécanisme de soupape, partie inférieure joint torique	dix 11 12 13 14 15 16	1 1 1 1 1 1 1
	242 65 09		Trousse d'emballage joint torique Emballage en U joint torique Emballage en U Joint de retenue joint torique Bague d'étanchéité joint torique joint torique	Jeu de joint joint torique manchette en V joint torique manchette en V Porte-joint joint torique Bague d'étanchéité joint torique joint torique	14 19 20 22 23 24 25 26 32	1 1 2 2 1 1 1 1 1
242 65 10	242 65 11	242 65 12	Barre centrale & tige de piston Barre centrale Vis joint torique Goupille élastique Piston rouge Goupille élastique	Tige centrale et tige de piston Barre centrale Vis joint torique Pipette Tige de piston Pipette	17 31 32 34 35 36	1 4 1 1 1 1
	242 65 13		Kit de piqure Goupille élastique Logement de piston Le printemps Balle Emballage en U Machine à laver Piston	Piston complet Pipette colvhus La plume Se souder manchette en V Plateau Piston	36 37 38 39 40 41 42	1 1 1 1 1 1 1
242 65 14	242 65 15		Kit clapet de pied Goupille élastique Le printemps Balle joint torique Logement	évent osseux Pipette La plume Se souder joint torique Boîtier de soupape inférieur	43 44 45 46 47	1 1 1 1 1

SYMPTÔME	PANNE POSSIBLE	LA SOLUTION	DANS
La pompe est à l'arrêt ou tourne très lentement	Absence ou faible pression d'air. Moteur pneumatique défectueux.	Vérifiez la soupape de conduite d'air, le régulateur et le raccord rapide. Vérifiez le mécanisme 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 de condensat dans le filtre à air ou, si la pompe a "emballé", qu'il n'y a pas de fuite dans la tuyauterie.	
	Corps étranger bloquant le mouvement de la barre centrale.	Comme ci-dessus. Vérifiez le libre mouvement et la présence de corps étrangers dans la soupape à piston, etc.	
La pompe fonctionne en va-et-vient mais ne débite pas de fluide.	Pas de liquide	Vérifiez le niveau de liquide dans le fût/réservoir par rapport au tube montant/au point de sortie.	
	Clapet de pied inopérant.	Vérifier le ressort et la soupape pour un fonctionnement et une assise corrects. Vérifiez s'il y a des corps étrangers coincés dans le clapet de pied.	
	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.	
L'huile sort du silencieux par la sortie corps	La garniture entre le moteur pneumatique et la pompe est usée ou endommagée.	Voir « Service, échange des garnitures entre le moteur pneumatique et le tube de la pompe ».	
La pompe fonctionne bien que la sortie soit fermée	La garniture du piston inférieur est usée ou endommagée.	Voir « Entretien du mécanisme de la pompe ».	
	Saleté dans la soupape inférieure ou dans l'ensemble de piston inférieur.	Voir « Entretien du mécanisme de la pompe ».	

SYMPTÔME	CAUSE PROBABLE	MESURE	SE
La pompe ne fonctionne pas ou aucun liquide n'arrive.	Pas assez de pression d'air.	Vérifiez la vanne d'air, le régulateur et le raccord rapide.	
	Moteur pneumatique cassé.	Vérifiez le moteur pneumatique et ses joints et remplacez-les si nécessaire.	
	Filtre à air bouché.	Changez ou nettoyez le filtre.	
	Formation de glace dans le silencieux.	Vérifiez s'il y a de la condensation dans le filtre à air ou si la pompe s'est précipitée, vérifiez si nécessaire. fuite dans la canalisation.	
	Des corps étrangers bloquent le mouvement de la barre centrale.	Voir au dessus. Vérifiez que la tige centrale se déplace sans entrave et qu'il n'y a pas de particules ou d'objets dans le piston.	
La pompe fonctionne mais ne débite pas de liquide.	Pas de liquide	Vérifiez le niveau de liquide par rapport à la paille.	
	Soupape inférieure non étanche.	Vérifier le mouvement du ressort et l'étanchéité de la soupape. Vérifiez qu'aucun débris n'est coincé dans la vanne inférieure.	
	Piston ou joints de piston usés.	Vérifiez s'il y a des débris dans le siège de la bille du piston. Vérifiez les joints.	
Fuites d'huile à travers le silencieux dans le corps de pompe.	Les joints entre le moteur pneumatique et la partie fluide sont usés ou endommagés.	Voir « Remplacement du joint de manchon entre le moteur pneumatique et le tuyau de la pompe »	
L'air s'échappe par le silencieux lorsque la pompe est à l'arrêt.	Le joint du piston inférieur est usé ou endommagé.	Avec "Service Pumprör"	
	Saleté dans la soupape inférieure ou le piston inférieur.	Avec "Service Pumprör"	

DANS

Alentec&Orion AB, Grustagsvägen 4, SE-13840, Älta, Suède, déclare par le présent certificat que la machine mentionnée est conforme aux normes suivantes ou à d'autres documents normatifs (TÜV S9211282), (DIN 24558 / 10.91), (DIN EN 292 / 2/11.91) et a été déclaré conforme à la directive CE (2006/42/CEE).

SE

Alentec&Orion AB, Grustagsvägen 4, SE-13840, 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 ont été déclarés conformément à la directive CE (2006/42/CEE).



Krister Tynhage
Directeur général



Olle Berglund
Chef de produit