

MANUEL D'INSTRUCTIONS - LISTE DE PIÈCES



308-620F

Rév. D
Remplace C



INSTRUCTIONS

Ce manuel contient des mises en garde
et des informations importantes.
**À LIRE ET CONSERVER COMME
RÉFÉRENCE**

Pulvérisateur de peinture sans air GM 3000

Pression de service maximum: 210 bar (21 MPa)

Modèle 231-363, série B

Pulvérisateur de base sur chariot droit

Modèle 231-551

Comme le 231-363, avec flexible et pistolet, garde
de buse Dripless™ RAC IV® et buse SwitchTip™ de
taille 517

Modèle 231-550, série B

Pulvérisateur de base avec chariot Lo-Boy

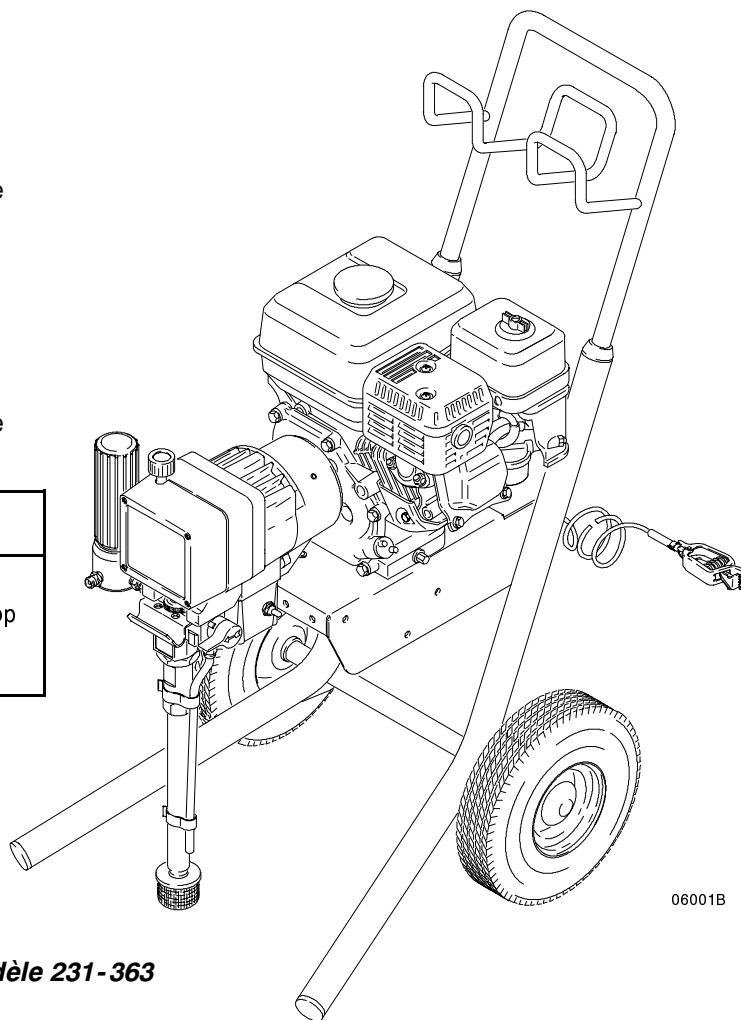
Modèle 231-552

Comme le 231-550, avec flexible et pistolet, garde
de buse Dripless™ RAC IV® et buse SwitchTip™ de
taille 517



ATTENTION

Toujours utiliser un flexible d'une longueur minimale de
15 m DI 1/4 pouce ou 15 m DI 3/8 pouce. Un flexible trop
court peut restreindre les performances de l'appareil et
endommager l'embrayage.



06001B

Modèle 231-363

GRACO S.A.
18, Rue de l'Esterel
Silic 571
F-94653 Rungis Cedex
Tél.: 01 49 79 71 71 - Fax: 01 46 86 65 39
©COPYRIGHT 1995, GRACO INC.

Table des matières

Mises en garde	2	Moteur	26
Identification et fonction des composants	5	Inducteur & faisceau de câblage	27
Installation	6	Bride de fixation	27
Remplissage du réservoir de carburant	8	Carter d'embrayage	27
Mise en service	9	Remontage	28
Maintenance	11	Réparation du bas de pompe	31
Consignes de rinçage	12	Vue éclatée du pulvérisateur	34
Guide de dépannage	14	Listes de pièces du pulvérisateur	37
Carter de transmission, bielle, vilebrequin	16	Liste de pièces et vue éclatée de la pignonne	38
Commande de pression	18	Liste des pièces de la commande de pression	33
Pignonne, embrayage, bride, inducteur & moteur	23	Caractéristiques techniques	39
Carter de pignonne	24	Dimensions	39
Embrayage	25	Garantie	40

Symboles

Symbole de mise en garde



Ce symbole vous avertit du risque de blessure grave ou de décès en cas de non-respect des consignes.

Symbol d'avertissement



Ce symbole vous avertit du risque de dommages matériels en cas de non-respect des consignes.

! MISE EN GARDE



INSTRUCTIONS

DANGER EN CAS DE MAUVAISE UTILISATION DE L'UNITÉ

Toute mauvaise utilisation du matériel peut provoquer sa destruction ou un mauvais fonctionnement et causer des blessures graves.

- Ce matériel est destiné à un usage strictement professionnel.
- Lire attentivement tous les manuels d'instruction, affiches et étiquettes avant de mettre le matériel en service.
- N'utiliser le matériel que pour l'usage auquel il est destiné. En cas de doute, appeler votre distributeur.
- Ne jamais transformer ni modifier ce matériel. N'utiliser que des pièces d'origine Graco.
- Vérifier le matériel quotidiennement. Réparer ou remplacer immédiatement les pièces usées ou abîmées.
- Ne jamais dépasser la pression de service maximum de l'élément le plus faible de votre système. Se reporter aux **Caractéristiques Techniques** de la page 39 pour vérifier la pression maximum de service du matériel.
- S'assurer que les produits et les solvants utilisés sont compatibles avec les pièces en contact avec le produit. Se reporter aux **Caractéristiques Techniques** dans chaque manuel de l'unité. Toujours lire la documentation du fabricant avant d'utiliser un produit ou un solvant.
- Ne jamais utiliser les flexibles pour tirer le matériel.
- Eloigner les flexibles des zones de circulation, des bords coupants, des pièces en mouvement, et des surfaces. Ne jamais exposer des flexibles Graco à des températures supérieures à 82° C ou inférieures à -40° C.
- Ne jamais soulever un matériel sous pression.
- Toujours respecter les législations locale, fédérale et nationale applicables en matière d'incendie, d'électricité et de sécurité.
- Porter un casque anti-bruit lors de l'utilisation de ce matériel.
- Ne pas utiliser de trichloréthane 1,1,1, de chlorure de méthylène et d'autres solvants d'hydrocarbure halo-génés ou des produits contenant ces solvants dans un équipement sous pression en aluminium. Une telle utilisation pourrait entraîner une réaction chimique pouvant provoquer une explosion.

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Des pulvérisations provenant du pistolet, de fuites dans les tuyaux ou de composants défectueux peuvent entraîner des injections de produit dans le corps et causer des blessures extrêmement graves, voire l'amputation. La pulvérisation de produit dans les yeux ou sur la peau peut également provoquer des blessures graves.

- Une injection de produit sous la peau peut présenter l'aspect d'une simple coupure, cependant il s'agit bien d'une blessure grave **qui exige des soins médicaux immédiats**.
- Ne jamais diriger le pistolet vers quiconque ou quelque partie du corps que ce soit.
- Ne jamais placer les mains ou les doigts devant la buse de pulvérisation.
- Ne jamais colmater ni dévier les fuites avec la main, le corps, un gant ou un chiffon.
- Ne jamais essayer de refouler le produit car il ne s'agit pas d'un appareil de pulvérisation à air comprimé.
- Toujours conserver la protection de buse et le verrouillage de gâchette sur le pistolet lors de la pulvérisation.
- Vérifier le fonctionnement du diffuseur du pistolet une fois par semaine. Se reporter au manuel du pistolet.
- S'assurer du fonctionnement de la gâchette du pistolet avant toute pulvérisation.
- Verrouiller la sécurité de gâchette du pistolet lors de l'arrêt de la pulvérisation.
- Suivre la **Procédure de décompression** de la page 12 à chaque décompression, arrêt de la pulvérisation, nettoyage, vérification ou entretien de l'équipement, montage ou nettoyage de la buse.
- Serrer tous les raccords produit avant de mettre en service le matériel.
- Vérifier les flexibles, les tuyaux et les raccords quotidiennement. Remplacer immédiatement les pièces usagées, endommagées ou desserrées. Ne pas réparer les flexibles branchés en permanence. Il faut remplacer l'ensemble du flexible.
- N'utiliser que des flexibles homologués par Graco. Ne pas enlever les protections à ressort montées pour empêcher toute rupture suite à un vrillage ou une flexion du flexible à proximité des accouplements.



DANGERS DE PRODUITS TOXIQUES

Des produits dangereux ou des vapeurs toxiques peuvent provoquer des blessures graves, voire la mort, en cas de projection dans les yeux ou sur la peau, d'inhalation ou d'ingestion.

- Connaître les dangers spécifiques du produit utilisé.
- Stocker le produit dangereux dans un réservoir homologué. L'utiliser conformément aux directives locales, nationales et fédérales.
- Toujours utiliser des lunettes, des gants, des vêtements de protection et un masque à gaz conformément aux recommandations des fabricants du produit et du solvant.



DANGER INHÉRENT AU CARBURANT

Le carburant utilisé dans cet appareil est inflammable et peut prendre feu au contact d'une surface chaude.

- Ne jamais remplir le réservoir de carburant quand le moteur tourne ou quand il est chaud.



DANGER INHÉRENT AUX GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Les gaz d'échappement contiennent du dioxyde de carbone qui est un gaz dangereux incolore et inodore.

- Ne pas faire fonctionner cet appareil dans un local fermé.

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INCENDIE OU D'EXPLOSION

Une mise à la terre incorrecte, une mauvaise ventilation, des flammes ou des étincelles peuvent générer une situation dangereuse et provoquer un incendie ou une explosion et causer des blessures graves.



- Si vous constatez la moindre formation d'étincelles d'électricité statique, ou si vous ressentez le moindre choc en utilisant le matériel, **cesser immédiatement le pompage**. Ne pas réutiliser le matériel avant que le problème ne soit identifié et résolu.
- Assurer une bonne ventilation afin d'éviter l'accumulation de vapeurs inflammables provenant des solvants et produits pulvérisés.
- Maintenir la zone de travail exempte de débris, y compris solvants, chiffons et essence.
- Débrancher l'alimentation électrique de tous les équipements dans la zone de travail.
- Eteindre toutes les flammes et veilleuses dans la zone de travail.
- Ne pas fumer dans la zone de travail.
- N'actionner aucun interrupteur de lumière dans la zone de travail pendant le fonctionnement ou en présence de vapeurs.
- Ne jamais faire fonctionner un moteur à essence dans la zone de travail.
- Relier le pulvérisateur à une prise de terre véritable au moyen du fil et de la borne de terre (fournis).
- N'utiliser que des flexibles conducteurs électriques.



DANGER REPRÉSENTÉ PAR LES PIÈCES EN MOUVEMENT

Prendre garde aux pièces en mouvement: vous risquez de vous pincer ou sectionner les doigts.

- Se tenir à l'écart de toutes les pièces en mouvement lors du démarrage ou du fonctionnement de la pompe.
- Avant de procéder à l'entretien du matériel, toujours respecter la **Procédure de décompression** de la page 12 afin d'éviter le démarrage inopiné du matériel.

REMARQUE: Voici un exemple de l'étiquette **DANGER** apposée sur votre pulvérisateur. Cette étiquette existe dans d'autres langues et peut être obtenue gratuitement. Voir page 38 pour la commander.

 DANGER 			
	DANGER D'INCENDIE OU D'EXPLOSION		DANGER D'INJECTION
La peinture au pistolet, le rinçage ou le nettoyage d'équipements au moyen de liquides inflammables dans des lieux confinés peuvent causer incendies ou explosions. Utiliser l'appareil à l'extérieur ou dans des lieux extrêmement bien aérés. Relier à la terre les équipements, les flexibles, les réservoirs et les objets à pulvériser. Eviter toutes les sources d'étincelles telles que l'électricité statique générée par des tissus contenant du plastique, des flammes nues telles que les veilleuses, des objets chauds tels que les cigarettes, des arcs provoqués par le branchement ou le débranchement des cordons d'alimentation ou l'actionnement des interrupteurs de lumière. Tout manquement à observer le présent avertissement peut être cause de blessure corporelle grave pouvant entraîner la mort.		La pulvérisation sans air et les fuites sous haute pression (en particulier celles provenant de flexibles défectueux) peuvent entraîner l'injection de liquides dans le corps. Tenir le corps éloigné de la buse. Ne jamais colmater les fuites avec une partie quelconque du corps. Eliminer complètement la pression avant de déposer les pièces. Eviter le déclenchement accidentel du pistolet en verrouillant systématiquement le dispositif de sécurité lorsque l'appareil ne pulvérise pas. Ne jamais se servir du pistolet pour pulvériser sans qu'une protection de buse ait été montée. En cas d'injection accidentelle de produit, faire traiter la blessure "chirurgicalement" dans les plus brefs délais. Tout manquement à observer le présent avertissement peut être cause de blessure corporelle grave pouvant aller jusqu'à l'amputation.	
VEILLER À BIEN LIRE ET BIEN COMPRENDRE TOUS LES MANUELS D'INSTRUCTIONS ET ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT AVANT DE SE SERVIR DU MATÉRIEL			

Identification et fonction des composants

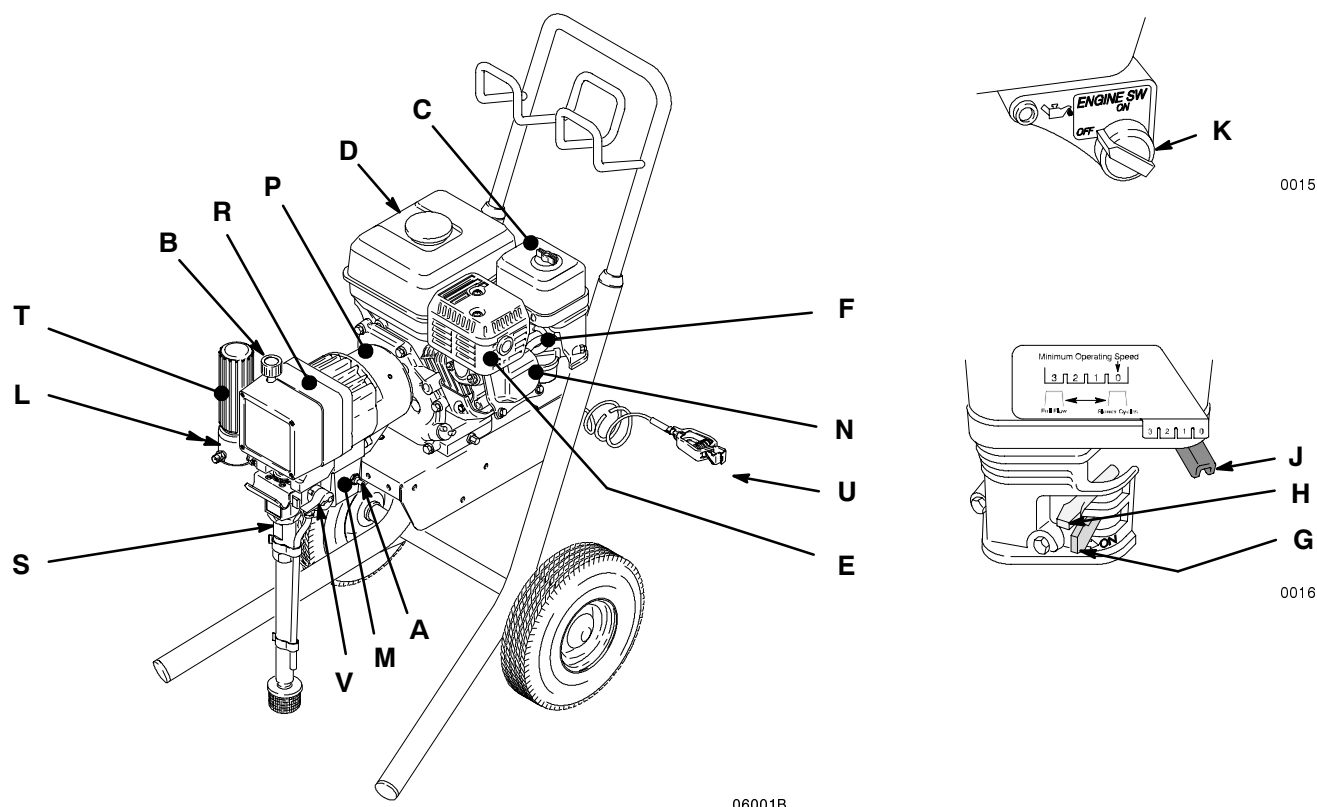


Fig. 1

A	Commutateur de commande de pression	MARCHE/ARRÊT, commande l'embrayage
B	Bouton de réglage de pression	Règle la pression de sortie produit
C	Filtre à air*	Filtre l'air entrant dans le carburateur
D	Réservoir d'essence*	Contient 2,5 litres d'essence [(R+M)/2], 86 d'indice d'octane
E	Silencieux*	Réduit le bruit de la combustion interne
F	Câble de bougie d'allumage*	Amène le courant à la bougie
G	Vanne de carburant*	Vanne ouverte/fermée régulant le débit de carburant entre le réservoir et le carburateur
H	Starter*	Enrichit le mélange air/gaz pour le démarrage à froid
J	Accélérateur*	Règle la vitesse du moteur en fonction de la taille de l'orifice de la buse
K	Commutateur de commande moteur*	Permet la mise en marche/l'arrêt du moteur
L	Sortie produit	Le flexible et le pistolet sont raccordés ici
M	Commande de pression	Commande l'embrayage pour maintenir la pression produit
N	Moteur*	Moteur à essence de 4 CV
P	Embrayage	Transmet le mouvement du moteur à la transmission
R	Ensemble moteur	Transmet le mouvement de l'embrayage au bas de pompe
S	Bas de pompe	Assure l'alimentation produit destiné à être pulvérisé par le pistolet
T	Filtre produit	Filtre le produit entre la source et le pistolet
U	Borne et fil de terre	Raccordent le pulvérisateur à la terre
V	Vanne de décompression	Relâche la pression quand elle s'ouvre
*	Pour plus d'explications concernant ces commandes, veuillez consulter le manuel du moteur Honda fourni	

Installation

⚠ ATTENTION

Pour éviter d'endommager la commande de pression, ce qui pourrait restreindre les performances du matériel et endommager ses composants, observer les précautions suivantes:

1. Toujours utiliser un flexible de pulvérisation en nylon; ne jamais utiliser de flexible à tresse métallique; un tel flexible est trop rigide.
2. Toujours utiliser un flexible d'une longueur minimale de 15 m x 1/4" dia. int. ou 15 m x 3/8" dia. int.
3. Ne jamais installer un dispositif d'arrêt entre le filtre (21) et le flexible principal. Voir Fig. 2.
4. Toujours utiliser la sortie de filtre principale (20) en cas de fonctionnement avec un seul pistolet. Ne jamais obturer cette sortie.

1. Branchement du flexible sur le pistolet. (Voir Fig. 2)

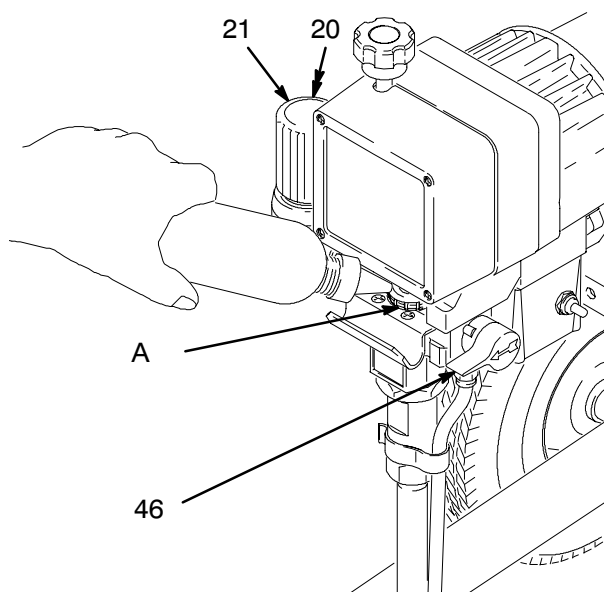
- a. Ôter le capuchon en plastique du mamelon 1/4 npsm(m) de sortie du filtre (20). Visser le flexible produit principal sur le mamelon. Lire la rubrique **ATTENTION** ci-dessus.
- b. Raccorder le petit flexible entre le flexible produit principal et l'adaptateur d'entrée du pistolet.
- c. Ne pas utiliser de produit d'étanchéité à filetage et ne pas monter la buse!

⚠ MISE EN GARDE

En cas d'utilisation de flexibles et de pistolets personnels, s'assurer que les flexibles soient conducteurs, que le pistolet soit équipé d'une protection de buse, et que chaque pièce soit conçue pour supporter au moins *une pression maximum de service de 210 bar*. Ceci permet de réduire les risques de blessures graves causées par des étincelles d'électricité statique, l'injection de produit, la pression excessive ou une rupture du flexible ou du pistolet.

2. **Remplissage de l'écrou/coupelle de presse-étoupe.** Remplir l'écrou/la coupelle de presse-étoupe (A) au tiers avec du liquide lubrifiant Graco TSL fourni avec le matériel. Voir Fig. 2.
3. **Contrôler le niveau d'huile moteur.** Voir le manuel fourni relatif au moteur Honda. On trouvera ci-après un résumé des informations qu'il contient: retirer l'un des bouchons de remplissage d'huile (M); l'huile doit pratiquement déborder. Voir Fig. 3. Si nécessaire, ajouter de l'huile.

Huile de lubrification conseillée: utiliser une huile détergente de haute qualité, SAE 10W-30, classée "POUR SERVICE SG ou SF", pour un usage régulier et pour le rodage d'un nouveau moteur.



- 21 Filtre produit
- 46 Vanne de décompression
- 20 Sortie produit 1/4 npsm(m)
- A Coupelle

05832

Fig. 2

Installation

4. **S'assurer que le système est bien mis à la terre avant de le mettre en service.** Brancher le pulvérisateur par l'intermédiaire du fil et de la pince de terre (80) sur une véritable prise de terre du type tuyauterie d'eau froide ou tige de métal plantée dans le sol.
5. **Remplir le réservoir d'essence.** Voir rubrique **Remplissage du réservoir de carburant**, page 8.
6. **Rincer la pompe** pour éliminer l'huile légère, laissée à l'intérieur pour protéger les pièces de la rouille.
 - a. Avant d'utiliser une peinture à l'eau, rincer au white-spirit, puis à l'eau savonneuse et finalement à l'eau froide.
 - b. Avant d'utiliser une peinture à l'huile, rincer uniquement au white-spirit.
 - c. Voir rubrique **Rinçage**, page 13 pour connaître la procédure de rinçage.
7. **Préparer la peinture** conformément aux recommandations du fabricant.
 - a. Enlever toute peau pouvant s'être formée.
 - b. Remuer la peinture pour mélanger les pigments.
 - c. Filtrer la peinture dans un sac de filtrage fin en nylon (que l'on peut se procurer chez la plupart des revendeurs de peinture) afin d'en éliminer les particules qui pourraient colmater le filtre ou obstruer la buse de pulvérisation. Il s'agit sans doute de la plus importante opération si l'on ne veut pas connaître de problèmes lors de la pulvérisation.
8. **Maintenir l'appareil droit et stable** pendant le fonctionnement et à chaque déplacement. Voir la rubrique **ATTENTION** de la page 10.

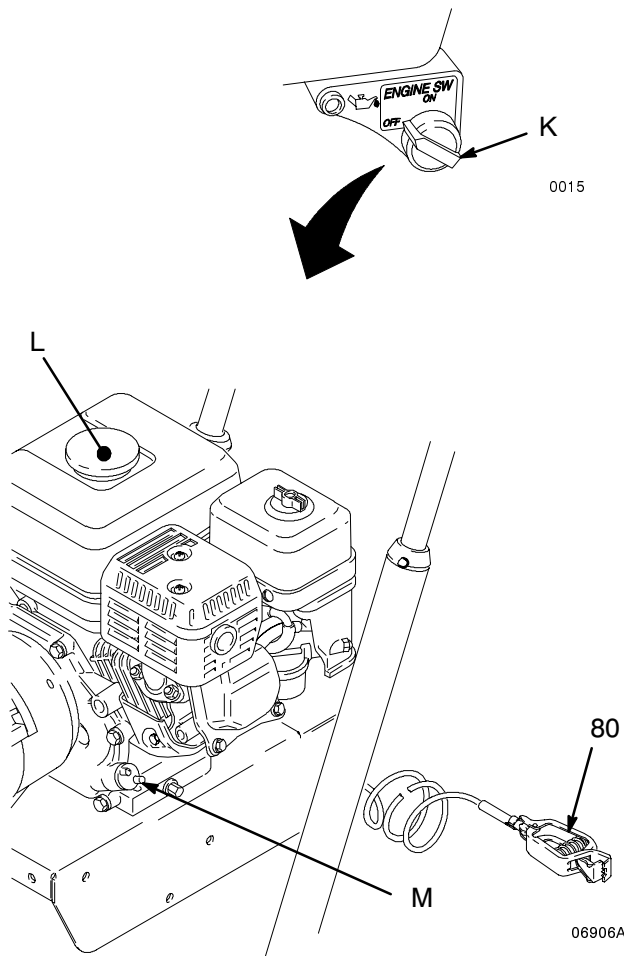


Fig. 3

Remplissage du réservoir de carburant



MISE EN GARDE



DANGER D'INCENDIE OU D'EXPLOSION

L'essence est un produit extrêmement inflammable et même explosif dans certaines conditions.



Toujours mettre le commutateur marche-arrêt du moteur (K) sur arrêt avant de faire le plein de carburant (Fig. 3).

Faire le plein de carburant dans un endroit parfaitement ventilé.

Ne pas fumer et empêcher tout risque de flammes ou d'étincelles là où l'on fait le plein de carburant et à l'endroit où l'essence est entreposée.

Ne pas remplir excessivement le réservoir. Veiller à bien refermer le bouchon de réservoir (L) après avoir fait le plein de carburant (Fig. 3).

Veiller à ne pas renverser de carburant lors du remplissage. Les vapeurs ou un déversement d'essence peuvent prendre feu. Si de l'essence a été renversée, ne pas démarrer le moteur tant que le sol n'est pas sec.

1. **Spécifications concernant l'essence.** Utiliser de l'essence automobile ayant un indice d'octane à la pompe de 86 ou plus, ou un indice d'octane recherche de 91 ou plus. On privilégiera l'utilisation d'essence sans plomb, qui encrasse moins la chambre de combustion.

2. **Mélanges essence - alcool (gasohol).** Ne pas utiliser de gasohol contenant du méthanol, s'il ne contient pas également des cosolvants et inhibiteurs de corrosion pour contrer l'action du méthanol. Même s'il contient de tels additifs, ne pas utiliser le gasohol si sa teneur en méthanol est supérieure à 5% ou 10% en éthanol.

REMARQUE: La garantie Honda sur le moteur ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation d'essence d'une teneur en alcool supérieure aux quantités indiquées au point 2. Voir le manuel du moteur Honda pour tout renseignement supplémentaire.

3. **Généralités.** Ne pas utiliser de mélanges essence - huile ou d'essence polluée. Eviter toute pénétration de saletés, poussières et eau à l'intérieur du réservoir de carburant.
4. **Capacité du réservoir:** 2,5 litres. Toujours laisser une marge de 13 mm en haut du réservoir pour l'expansion du liquide.
5. **Arrêter le moteur avant de faire le plein de carburant.**
6. **Après avoir rempli le réservoir, bien resserrer le bouchon.**

Mise en service

Avant de démarrer l'appareil de pulvérisation

1. **Se reporter à la rubrique rinçage** de la page 12 pour déterminer la nécessité de rinçage de l'appareil de pulvérisation.
2. **Vérifier que le réservoir d'essence est plein.**
3. **Contrôler le niveau d'huile moteur.**

REMARQUE: Le moteur s'arrêtera automatiquement ou ne démarrera pas si le niveau d'huile est bas. Voir la procédure de remplissage d'huile dans le manuel moteur de Honda ou le point 3, page 6.

4. **Veiller à ce que le capuchon du fil de bougie soit bien enfoncé sur la bougie.**

Mise en marche du pulvérisateur

REMARQUE: Se reporter à la Fig. 1 pour démarrer le pulvérisateur.

1. **Lorsque l'on démarre un pulvérisateur qui N'A PAS ÉTÉ AMORCÉ**, retirer la buse de pulvérisation.
2. **Plonger le tube d'aspiration dans le récipient de peinture, d'eau ou de solvant**, en fonction de ce que l'on désire rincer ou pulvériser.
3. **Placer le levier noir du robinet d'arrêt d'essence en position d'ouverture** en le poussant dans le sens de la flèche.



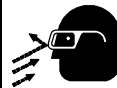
ATTENTION

Ne jamais tenter de démarrer le moteur tant que la pression produit n'a pas été détendue et que le bouton de commande de pression n'est pas mis sur ARRÊT. Toute tentative de démarrage du moteur alors que l'appareil est sous pression peut causer l'endommagement du lanceur à réenroulement.

4. **Amener le bouton de commande de pression sur ARRÊT (OFF).**
5. **Pour démarrer le moteur:**
 - a. Tourner le bouton de réglage de la pression au maximum dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'amener sur la position de réglage la plus basse.
 - b. Déplacer la manette de gaz en métal à l'opposé du réservoir d'essence pour l'amener en position d'ouverture maximale (à fond à gauche).
 - c. Si le moteur est froid, fermer le volet de starter en actionnant le levier gris.
 - d. Si le moteur est chaud, fermer le volet de starter en amenant le levier gris à mi-course ou en le laissant où il se trouve.
 - e. Mettre le commutateur marche/arrêt moteur sur MARCHE.



MISE EN GARDE



DANGER REPRÉSENTÉ PAR LES PIÈCES EN MOUVEMENT

Si le cordon du lanceur se réenroule trop vite, il peut toucher quelqu'un et le blesser sérieusement. Le cordon peut aussi se coincer dans le système d'enroulement.

- f. Maintenir le châssis du pulvérisateur et tirer le cordon du lanceur rapidement et fermement. Continuer à tenir le cordon tandis qu'on le laisse se réenrouler. Tirer le cordon et le réenrouler jusqu'à ce que le moteur démarre.
 - g. Dès que le moteur a démarré, ouvrir le volet de starter, sauf par temps froid. Dans ce dernier cas, laisser le volet fermé pendant 10 à 30 secondes avant de l'ouvrir, afin d'éviter que le moteur ne cale.
6. **Déverrouiller la gâchette.**

Mise en service

7. Amorcer la pompe:

- Mettre le tube d'aspiration dans le pot de peinture, d'eau ou de solvant.
- Ouvrir la vanne de décompression.
- Régler la vitesse du moteur sur ralenti.
- Mettre le bouton de commande de pression sur MARCHE. Tourner le bouton de réglage de pression lentement jusqu'à ce que le pulvérisateur se mette en marche.
- Faire tourner la pompe jusqu'à ce que du produit s'écoule doucement de la vanne de décompression, signe que la pompe est amorcée.
- Amener le bouton de commande de pression sur ARRÊT (OFF).
- Si la pompe a été amorcée avec de l'eau ou du solvant, retirer le tube de l'eau ou du solvant et le plonger dans la peinture. Répéter les opérations b à f.
- Fermer la vanne de décompression.

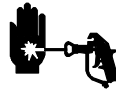
8. Une fois la pompe amorcée:

- Enlever la buse de pulvérisation.
- Accélérer le moteur au débit maximum.
- Mettre le bouton de commande de pression sur MARCHE. Tourner le bouton de réglage de pression lentement jusqu'à ce que le pulvérisateur se mette en marche.
- Déverrouiller la gâchette.
- Placer le pistolet dans le seau et appuyer sur la gâchette jusqu'à ce que le produit s'écoule du pistolet. Si vous pompez un solvant ou une peinture à base de solvant, appliquer une partie métallique du pistolet contre un seau métallique relié à la terre.
- Relâcher la gâchette et la verrouiller.
- Amener le commutateur de commande de pression sur ARRÊT (OFF).

- Relâcher la pression en ouvrant la vanne de décompression.
- Fermer la vanne de décompression.



MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave par injection de produit, ne jamais se servir du pistolet de pulvérisation sans que la protection de buse ne soit en place.

- Monter la protection de buse sur le pistolet.** Consulter le manuel d'instructions 307-848 fourni concernant la protection de buse.
- Amener le commutateur de commande de pression sur ARRÊT (OFF).
- Ajuster le régime de rotation du moteur et la pression de pompage.** Défaire la sécurité de gâchette. Actionner le pistolet et projeter le produit sur une feuille de papier pour tester la forme du jet et l'atomisation. Tourner le bouton de réglage de pression jusqu'à ce que la forme du jet soit bonne. Ensuite, diminuer progressivement la commande de gaz aussi loin que possible sans que cela modifie la forme du jet.



ATTENTION

Toujours utiliser la pression la plus basse possible et le niveau d'accélération le plus bas possible nécessaire au produit. Des réglages à des niveaux plus élevés entraînent un fonctionnement de l'embrayage à un régime excessif ainsi qu'une usure prématurée de la buse et de la pompe.



ATTENTION

Mettre le levier noir d'arrêt de carburant en position de fermeture chaque fois que l'on transporte l'appareil afin d'éviter que le moteur ne soit inondé de carburant.

Tenir l'appareil en position droite et stable lorsque l'on s'en sert et pendant son transport. Ceci évitera la remontée d'huile du carter de transmission dans la chambre de combustion, qui rendrait le démarrage très difficile.

Mise en service

⚠ ATTENTION

Faire fonctionner le pulvérisateur sans amorcer la pompe peut provoquer une usure prématurée des joints et/ou endommager la pompe.

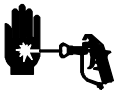
Désamorçage de la pompe

L'introduction d'air dans la pompe par un changement de produit ou par un manque d'étanchéité à l'aspiration, peut désamorcer la pompe et le produit n'est alors plus aspiré.

Pour réamorcer la pompe, relâcher la pression du système en ouvrant la vanne de purge et suivre les instructions de la rubrique **Amorcer la pompe**, page 10.

Maintenance

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **Procédure de décompression** de la page 12.

⚠ ATTENTION

Pour tout renseignement quant à l'entretien et aux caractéristiques du moteur, voir le manuel séparé fourni.

TOUS LES JOURS: Vérifier le niveau d'huile moteur et faire le plein le cas échéant.

TOUS LES JOURS: Vérifier le niveau d'essence dans le réservoir et faire le plein le cas échéant.

AU BOUT DES 20 PREMIÈRES HEURES DE FONCTIONNEMENT:

Vidanger l'huile et faire le plein d'huile propre.

TOUTES LES SEMAINES: Retirer le capot du filtre à air et nettoyer l'élément. Le remplacer si nécessaire. En cas de fonctionnement dans un environnement très poussiéreux, contrôler le filtre à air tous les jours et le remplacer si nécessaire.

Il est possible de se procurer des cartouches de filtre à air de rechange auprès de votre distributeur Honda local.

TOUTES LES SEMAINES: Contrôler le niveau de liquide d'étanchéité TSL dans l'écrou de presse-étoupe du bas de pompe. Remplir l'écrou si nécessaire. Conserver du liquide TSL dans l'écrou pour empêcher que le produit ne s'accumule sur la tige de piston et ne provoque ainsi une usure prématurée des joints.

TOUS LES MOIS: Retirer le capot avant (9) et remplir la cavité de la bielle d'huile moteur non détergente jusqu'à 6 mm en-dessous du bord supérieur. Voir Fig. 4.

TOUTES LES 100 HEURES DE FONCTIONNEMENT: Changer l'huile. Consulter le manuel moteur concernant les instructions complémentaires de maintenance.

BOUGIE: N'utiliser que des bougies (NGK) BPR6ES ou (NIPPONDENSO) W20EPR-U. L'écartement de la bougie doit se situer entre 0,7 et 0,8 mm. Utiliser une clé à bougie pour monter et démonter la bougie.

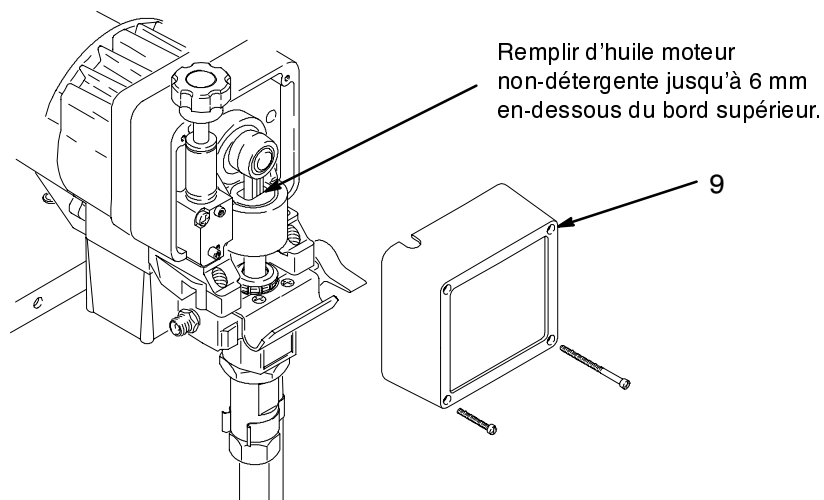


Fig. 4

06011

Procédure de décompression



MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

La pression du système doit être relâchée manuellement pour empêcher tout démarrage ou distribution inopiné. Du produit sous haute pression risque d'être injecté sous la peau et de causer des blessures graves. Pour réduire les risques de blessures par injection, projection de produit ou par des pièces en mouvement, suivre la **Procédure de décompression** lors de chaque:

- relâchement de la pression,
- arrêt de la pulvérisation,
- vérification ou entretien d'un équipement du système,
- installation ou nettoyage de la buse.

1. Verrouiller le pistolet.
2. Mettre le commutateur marche/arrêt du moteur sur ARRÊT.
3. Mettre le bouton de commande de pression sur ARRÊT.
4. Déverrouiller le pistolet. Tout en maintenant une partie métallique du pistolet fermement appuyée contre un seau en métal, actionner le pistolet pour libérer la pression.
5. Verrouiller le pistolet.
6. Ouvrir la vanne de décompression et la laisser ouverte jusqu'à ce que l'on soit prêt à se servir de nouveau du pulvérisateur.
7. Débrancher le fil de la bougie.

Si le tuyau ou la buse semble complètement bouché, ou que la pression paraît ne pas avoir été complètement libérée après avoir procédé aux opérations ci-dessus, enrouler un chiffon autour de l'écrou de retenue de la protection de la buse ou du raccord du flexible et le desserrer TRÈS LENTEMENT, libérer progressivement la pression, et enfin le desserrer complètement. Déboucher la buse ou le flexible.

Consignes de rinçage

Quand rincer?

1. Nouveau pulvérisateur. Ce pulvérisateur a été testé en usine à l'huile légère, laquelle a été conservée à l'intérieur à titre de protection des composants de la pompe.

Avant d'utiliser une peinture à l'eau, rincer au white-spirit, puis à l'eau savonneuse et finalement à l'eau froide.

Avant d'utiliser une peinture à l'huile, rincer au white-spirit.

2. Changement de couleur. Rincer au moyen d'un solvant compatible, comme le white-spirit ou l'eau.
3. Passage d'une peinture à l'eau à une peinture à l'huile. Rincer à l'eau chaude savonneuse, puis au white-spirit.
4. Passage d'une peinture à l'huile à une peinture à l'eau. Rincer au white-spirit, puis à l'eau chaude savonneuse et finalement à l'eau claire.



ATTENTION

Pour éviter une corrosion de la pompe ou un endommagement de ses composants, ne jamais laisser d'eau ou de peinture de quelque type que ce soit dans le pulvérisateur lorsque ce dernier n'est pas utilisé. Évacuer l'eau ou la peinture à l'aide de white-spirit.

5. Entreposage

Peinture à l'eau: rincer avec de l'eau, puis avec du white-spirit et laisser la pompe, le flexible et le pistolet remplis de white-spirit. Arrêter l'appareil, retirer le fil de la bougie, et ouvrir la vanne de décompression pour relâcher la pression. Le laisser ouvert.

Peinture à l'huile: rincer au white-spirit et laisser la pompe, le flexible et le pistolet remplis de white-spirit. Arrêter le pulvérisateur, retirer le câble d'allumage et ouvrir la vanne de décompression pour relâcher la pression. Laisser cette vanne ouverte.

6. Démarrage après stockage.

Avant d'utiliser une peinture à l'eau, éliminer le white-spirit avec de l'eau savonneuse, puis avec de l'eau claire.

En cas d'utilisation d'une peinture à l'huile, éliminer le white-spirit avec la peinture à pulvériser.

Consignes de rinçage

Comment rincer?

ATTENTION

Lors d'un changement de produit, ne pas vidanger complètement le tube contenant le premier produit avant de plonger le tube d'aspiration dans l'autre produit, sinon une trop grande quantité d'air pourrait pénétrer dans la pompe et la désamorcer.

Après avoir plongé le tube d'aspiration dans le nouveau produit, chasser le produit précédent et l'air emprisonné via la vanne de purge avant d'envoyer le nouveau produit aux pistolets.

REMARQUE: Par solvant on entend solvant à l'eau ou à l'huile.

1. Suivre la **Procédure de décompression** de la page 12.
2. Enlever la cuvette et le tamis du filtre; voir le manuel 308-249 fourni. Mettre la cuvette et le support en place, sans le tamis, pour les rincer. Nettoyer le tamis séparément.
3. Fermer la vanne de décompression.
4. Plonger le tube d'aspiration dans un seau (mis à la terre) de solvant.
5. Retirer la buse du pistolet.

MISE EN GARDE



DANGER D'INCENDIE OU D'EXPLOSION

Pour réduire le risque d'étincelles d'électricité statique et d'éclaboussure lors du rinçage, toujours retirer la buse de pulvérisation du pistolet, et maintenir une partie métallique du pistolet fermement appuyée contre le rebord d'un seau métallique mis à la terre pendant le rinçage.

6. Suivre les indications de la rubrique **Mise en service** à la page 9. Maintenir le pistolet déclenché jusqu'à ce que de l'eau ou du solvant propre s'en écoule. Relâcher et verrouiller la gâchette du pistolet.

ATTENTION

Mettre une pompe désamorcée en marche peut entraîner une usure prématurée des joints et/ou endommager la pompe.

7. Contrôler tous les raccords produit en recherchant d'éventuelles fuites. Détendre la pression avant de resserrer les raccords. Démarrer le pulvérisateur. Revérifier si les raccords ne fuient pas.
8. Sortir le tube d'aspiration du seau de solvant. Déverrouiller la gâchette du pistolet. Déclencher le pistolet pour chasser le solvant du flexible. Ne pas laisser la pompe battre à sec pendant plus de 30 secondes pour éviter d'endommager les joints. Décompresser.
9. Dévisser la cuvette de filtre et remonter le tamis propre. Remonter la cuvette et serrer uniquement à la main.
10. Se reporter aux procédures **Entreposage ou changement de couleur** à la page 12. Décompresser.

Guide de dépannage



MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

Passer tout le tableau en revue avant de démonter le pulvérisateur. Voir les pages 34 à 33 concernant la description des pièces référencées.

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
Le moteur ne veut pas démarrer.	Le commutateur marche/arrêt n'est pas sur marche.	Actionner le commutateur.
	Manque d'essence.	Refaire le plein du réservoir d'essence. Voir page 8.
	Le niveau d'huile est bas.	Essayer de démarrer. Refaire le plein d'huile, si nécessaire. Voir point 3, page 6.
	Le câble d'allumage est déconnecté ou endommagé.	Reconnecter le câble d'allumage ou remplacer la bougie.
	De l'eau a gelé dans le pulvérisateur.	Dégeler l'eau avant de démarrer le pulvérisateur.
Le moteur ne "tire" pas.	De l'huile suinte dans la chambre de combustion.	Démonter la bougie. Tirer 3 ou 4 fois sur le cordon du lanceur. Nettoyer ou remplacer la bougie. Essayer de redémarrer le moteur. Maintenir le pulvérisateur vers le haut pour éviter une infiltration d'huile.
Le moteur fonctionne, mais pas le bas de pompe.	Le bouton de la commande de pression est mis sur arrêt.	Actionner le bouton.
	La pression est trop basse.	Tourner le bouton de réglage de la pression dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la pression.
	Le filtre à huile (21) est sale.	Nettoyer le filtre. Voir page 13.
	La buse ou le filtre de la buse est colmaté.	Nettoyer la buse ou son filtre. Voir le manuel du pistolet.
	La tige de piston du bas de pompe est collée par la peinture sèche.	Réparer la pompe. Voir page 31.
	La bielle est usée ou endommagée.	Remplacer la bielle. Voir page 16.
	Le carter de transmission est usé ou endommagé.	Remplacer le carter de transmission. Voir page 16.
	L'inducteur n'est pas alimenté en énergie électrique.	Contrôler le câblage. Voir page 26. Le bouton de la commande de pression étant sur marche (ON) et la pression réglée au maximum, vérifier à l'aide d'une lampe témoin la présence de courant sur les fils noir et blanc de la commande de pression. Faire contrôler la commande de pression par un revendeur Graco agréé.
	L'embrayage est usé, endommagé ou mal positionné.	Remplacer l'embrayage. Voir page 25.
	L'ensemble de transmission est usé ou endommagé.	Réparer ou remplacer la transmission. Voir page 23.

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
Le débit de la pompe est faible à la remontée du piston.	Le tamis d'entrée (102) est colmaté.	Nettoyer le tamis.
	Mauvais contact entre une bille du clapet de piston (121) et sur le siège.	Réparer le clapet à bille de piston. Voir page 31.
	Les joints de piston sont usés ou endommagés.	Remplacer les joints. Voir page 31.
	Un joint torique (119) du bas de pompe est usé ou endommagé.	Remplacer le joint torique. Voir page 31.
Le débit de la pompe est faible à la descente du piston ou dans les deux sens.	Le tamis d'entrée (39) est colmaté.	Nettoyer le tamis.
	Les joints de piston sont usés ou endommagés.	Remplacer les joints. Voir page 31.
	Une bille de la soupape d'admission est mal placée.	Nettoyer la soupape d'admission. Voir page 31.
	La vitesse du moteur est trop faible.	Augmenter l'accélération. Voir point 11, page 10.
	L'embrayage est usé ou endommagé.	Remplacer l'embrayage. Voir page 25.
De la peinture s'infiltre dans la coupelle de presse-étoupe.	Le presse-étoupe n'est pas assez serré.	Resserrer l'écrou de presse-étoupe juste assez pour arrêter la fuite.
	Le joint de presse-étoupe est usé ou endommagé.	Remplacer les joints. Voir page 31.
	Une tige du bas de pompe est usée ou endommagée.	Remplacer la tige. Voir page 31.
Le débit produit est faible.	Le tamis d'entrée (39) est colmaté.	Nettoyer le tamis.
	La pression est trop basse.	Augmenter la pression. Voir point 11, page 10.
	La vitesse du moteur est trop faible.	Augmenter l'accélération. Voir point 11, page 10.
	Le filtre produit (21), celui de la buse ou la buse elle-même est colmaté ou sale.	Nettoyer le filtre. Voir page 13 ou voir manuel du pistolet.
	Chute importante de la pression dans le flexible.	Utiliser un flexible de plus grand diamètre.
Le pistolet a des ratés.	Présence d'air dans la pompe ou le flexible.	Contrôler et resserrer tous les branchements produit. Réamorcer la pompe. Voir page 10.
	La buse est partiellement bouchée.	Déboucher la buse. Voir manuel du pistolet.
	Niveau de produit trop bas ou récipient d'alimentation vide.	Refaire le plein de produit et amorcer la pompe. Voir page 9. Vérifier souvent l'alimentation produit pour éviter de faire battre la pompe à sec.
La pompe est difficile à amorcer.	Présence d'air dans la pompe ou le flexible.	Contrôler et resserrer tous les branchements produit. Réduire le régime moteur et faire tourner la pompe le plus lentement possible pendant le réamorçage.
	La soupape d'admission fuit.	Nettoyer la soupape d'admission. S'assurer que le siège de la bille n'est pas entaillé ou usé et que la bille joint bien sur le siège. Remonter la soupape.
	Les joints de la pompe sont usés.	Remplacer les joints de la pompe. Voir page 31.
	La peinture est trop épaisse.	Diluer la peinture selon les conseils du fournisseur.
	La vitesse du moteur est trop élevée.	Réduire l'accélération avant de réamorcer la pompe. Voir point 7, page 10.

Carter de transmission, bielle, vilebrequin



MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

Dépose

REMARQUE: Contrôler les pièces lors de leur démontage. Remplacer les pièces usées ou endommagées.

1. Démontez le bas de pompe. Voir page 31.
2. Démontez la commande de pression (25). Voir page 18.
3. Retirez les trois vis du carter de transmission et les rondelles-frein (15, 16). Voir Fig. 5 page 17.
4. Retirez les deux vis du carter de pignonnerie (69) et les rondelles-frein (16). Voir Fig. 5 page 17.
5. Tapoter avec un maillet en plastique sur la partie inférieure de l'arrière du carter moteur (6) pour le desserrer. Extraire le carter de transmission du carter de pignonnerie.



ATTENTION

Veiller à ne pas faire tomber la roue dentée (19); il est possible qu'elle reste collée au carter de transmission ou au carter de pignonnerie.

Ne pas perdre les billes de butée (6a et 2d) ou ne pas les laisser tomber entre les roues dentées, ce qui endommagerait le carter de transmission s'il n'était pas démonté. Ces billes, qui sont enduites d'une épaisse couche de graisse, restent généralement en place dans les évidements du carter, mais peuvent être enlevées. Si elles ne sont pas en place, les paliers vont s'user prématurément.

6. Démontez et contrôlez l'état du vilebrequin (8) et de la bielle (10).

Montage

7. Lubrifier l'intérieur du palier en bronze du carter de transmission avec une huile non-détergente SAE.
8. Monter la bielle.
9. Mettre d'abord la grande rondelle (5), puis la petite (3) sur le vilebrequin (8).
10. Introduire le vilebrequin dans le palier du carter de transmission (6) et dans la bielle (10).
11. En cas de remplacement de l'ensemble du carter de transmission (6), enduire la denture des engrenages de lubrifiant G-n (fourni). Enduire ensuite les dentures de graisse à palier (fournie). Mettre la graisse restante dans le fond du carter de transmission. Utiliser 10 cl de graisse. Voir Fig. 6.
12. Mettre le réducteur (19) en place.
13. Mettre un nouveau joint (64).
14. Pour le remontage, procéder dans le sens inverse à partir du point 4.

Carter de transmission, bielle, vilebrequin

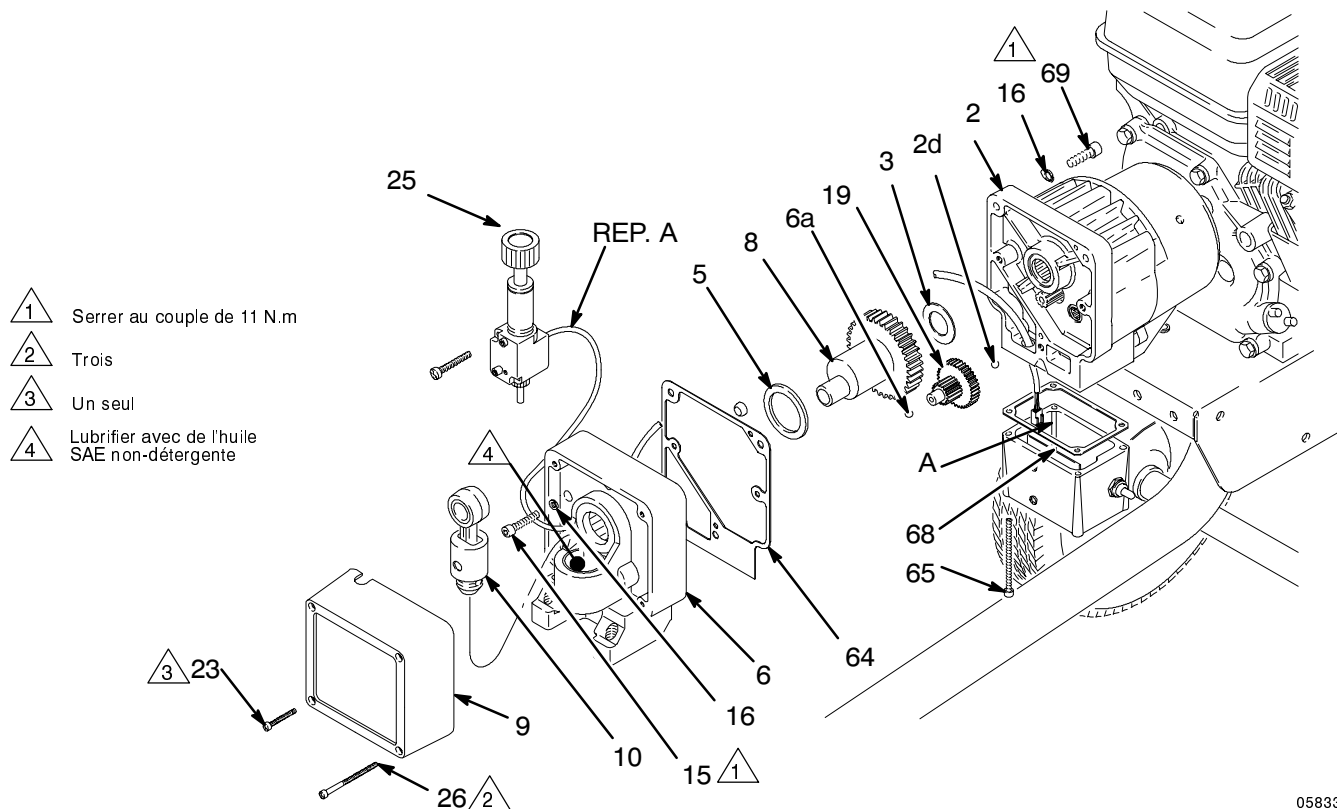


Fig. 5

05833B

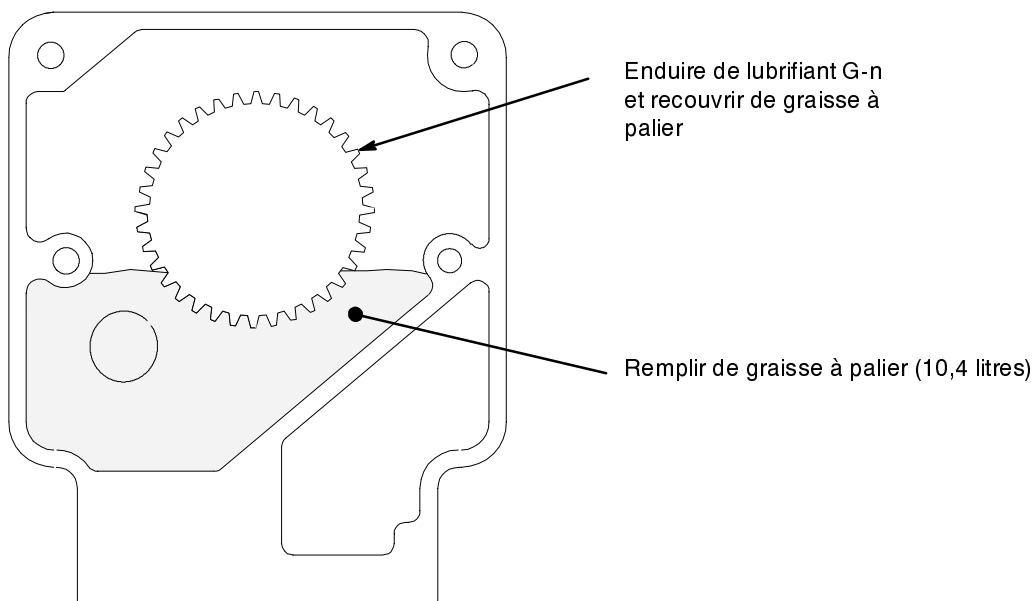


Fig. 6

06003

Commande de pression



MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

REMARQUE: Voir Fig. 7 concernant cette procédure.

REMARQUE: La commande de pression (25) ne peut pas être réparée ou réglée. Si elle fonctionne mal, il faut la remplacer.

1. Enlever le capot avant (9). Retirer les vis (65) et les rondelles-frein (37). Déposer la boîte de raccordement (63).
2. Débrancher le connecteur (A) du module de commande situé à l'intérieur de la boîte (63).
3. Retirer les vis (24). Tirer le bouton de réglage de pression vers l'avant et tapoter sur la commande de pression (25) vers l'avant et le haut pour la détacher du carter de transmission (6).
4. Faire passer le câble (A) dans les carters de pignonne et de transmission et enlever la commande de pression.
5. Enfiler le câble de la nouvelle commande de pression dans les orifices pratiqués dans les carters de transmission et de pignonne.
6. Monter la nouvelle commande de pression. Appuyer sur celle-ci et la replacer sur le carter de transmission (6). Ne pas coincer ni détériorer le câble (A).

7. Remettre les vis (24) en place et les serrer à 2,4 N.m.
8. Remonter le capot avant (9). Brancher le câble (A) sur les fils du module de commande (B).
9. Remonter la boîte de raccordement. S'assurer que les fils ne sont pas coincés contre le devant du carter de pignonne.

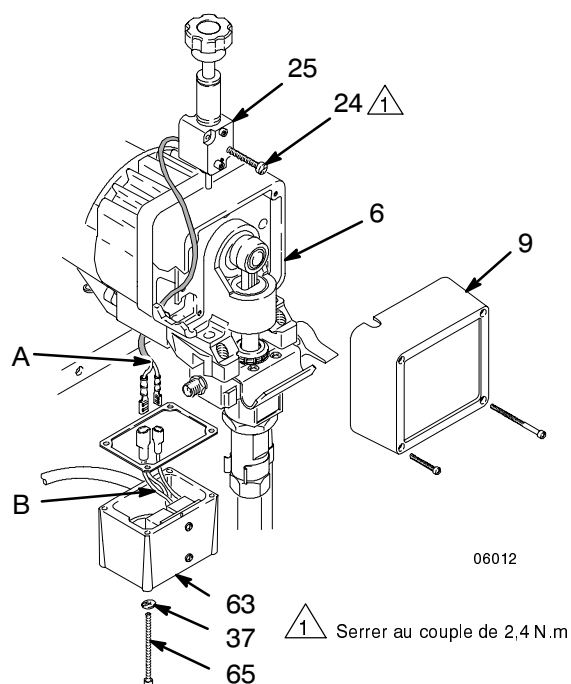


Fig. 7

Module de commande

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

REMARQUE: Voir Fig. 8 concernant cette procédure.

1. Décompresser.
2. Retirer les vis de la boîte de raccordement (65) et les rondelles (37) et déposer la boîte de raccordement (63).
3. Retirer la vis (71) et débrancher le connecteur du câble (A) du module de commande se trouvant dans la boîte de raccordement.
4. Retirer les vis (303) et les rondelles (304), débrancher tous les fils.
5. Monter le nouveau module de commande. Rebrancher tous les fils.
6. Pour le remontage, procéder en sens inverse depuis le point 3.

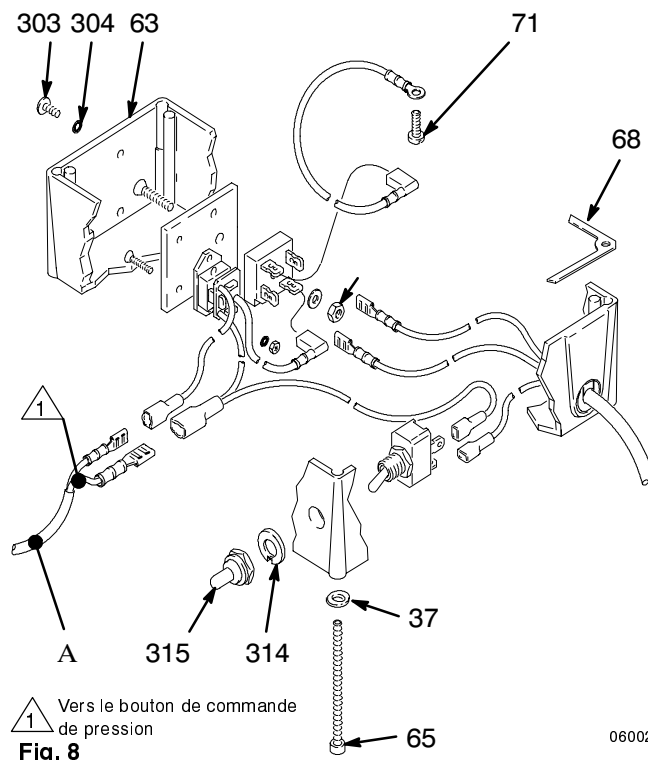


Fig. 8

06002

Commutateur marche/arrêt

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

1. Décompresser.
2. Retirer les vis de la boîte de raccordement (65) et leurs rondelles et enlever la boîte de raccordement (63).
3. Retirer la bague (314) et la tétine de protection (315).
4. Débrancher les fils rouges du commutateur MARCHE/ ARRÊT et défaire le bouton.
5. Monter le bouton de manière à ce que le taquet de la bague anti-rotation s'engage dans la rainure verticale pratiquée dans les fils du bouton et que le taquet externe s'engage dans le trou borgne de la boîte de raccordement.
6. Poudrer l'intérieur de la tétine de protection (315) de talc, puis retirer la quantité en excédent. Mettre l'écrou et la tétine en place et serrer.
7. Rebrancher les fils rouges du commutateur MARCHE/ ARRÊT.
8. Remonter la boîte de raccordement. S'assurer qu'aucun fil n'est coincé contre la face avant. Veiller aussi à ce que le joint (68) soit monté.

Capteur de pression

MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

REMARQUE: Voir Fig. 9 concernant cette procédure.

1. Démonter le bas de pompe. Voir page 31.
2. Tirer et tourner en même temps le capteur (22) pour le sortir du collecteur de la pompe.
3. Enlever la peinture résiduelle se trouvant dans l'orifice du collecteur; ne pas rayer la surface de l'orifice.
4. Enduire légèrement d'huile le joint torique du nouveau capteur.
5. Placer le capteur dans le collecteur de la pompe tout en mettant en place le joint torique et la bague d'appui.
6. Placer les orifices du capteur dans le sens indiqué par les flèches représentées à la Fig. 9.
7. Remonter le bas de pompe. Voir page 32.

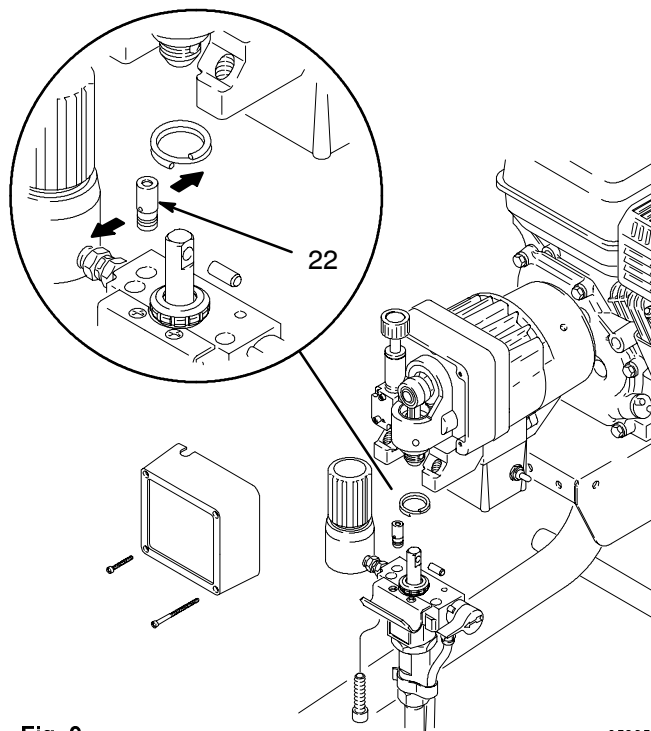


Fig. 9

05835A

Flexible d'aspiration

Modèles 231-550 et 231-552

MISE EN GARDE



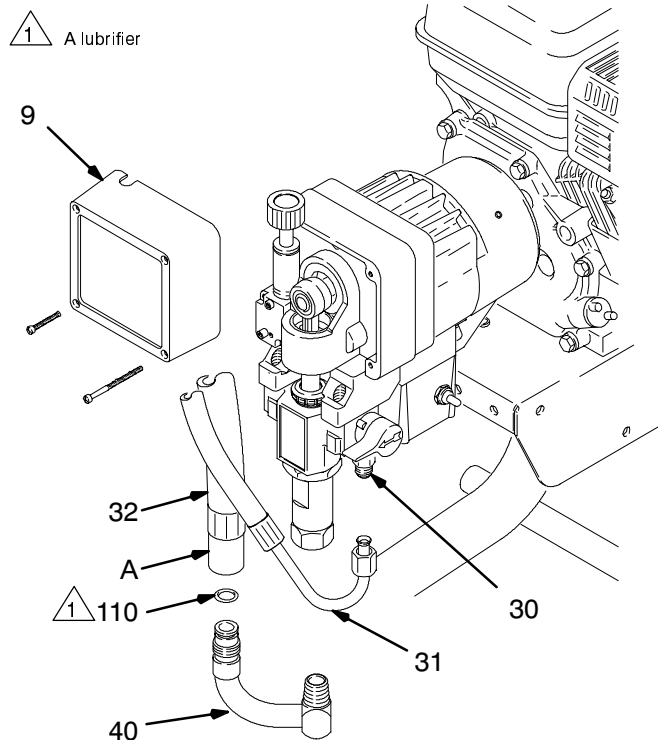
DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

1. Déconnecter le flexible de purge (31) du flexible d'aspiration (32).
2. Tirer le flexible (32) vers le haut tout en le dévissant du tuyau d'arrivée (40). Le filetage de l'accouplement du flexible (A) accrochera et le flexible se séparera du tuyau.
3. Remplacer le joint torique (110) s'il est usé ou endommagé.
4. Enduire le joint torique (110) et le pas de vis du tuyau d'arrivée (40) de graisse légère.
5. Mettre l'accouplement du flexible d'aspiration en face du filetage du tuyau d'arrivée (40). Serrer le flexible sur le tuyau en effectuant au moins 4 tours pour être sûr que le filetage sera dégagé et que l'accouplement pourra fonctionner comme un joint tournant.

ATTENTION

Si les pièces sont désaxées ou vissées de travers, cela provoquera une détérioration des pièces et/ou des bavures qui généreront une fuite au niveau du joint torique (110).



Modèle 231-550

06004A

Fig. 10

Vanne de purge

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

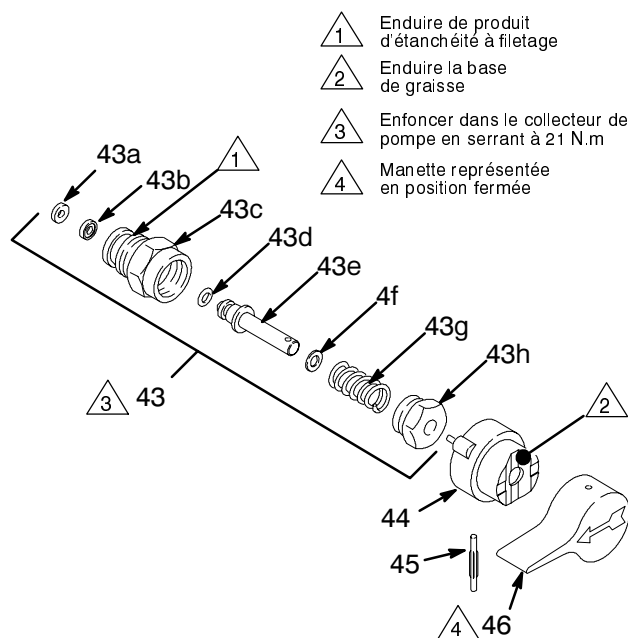


Fig. 11

02819

1. Tourner la manette (46) en position fermée. Chasser la goupille (45). Démontez la manette.
2. Enlever l'embase (44).
3. Dévisser la vanne de purge (43). Le joint (43a) et le siège (43b) resteront dans la vanne.

Réparation

1. Dévisser l'arrêt de ressort (43h) du corps de vanne. Enlever le ressort, les rondelles et l'ensemble tige/bille. Nettoyer toute trace de résidus dans la zone de la bille ou du siège.

2. Si l'on veut remplacer le joint (43a) ou le siège (43b), faire levier sur le joint pour l'extraire.

REMARQUE: A chaque démontage du joint (43a), le remplacer par un neuf.

3. Enduire le joint torique (43d) de graisse. Enfoncer la tige dans le corps de la vanne. Mettre en place le ressort, les rondelles et l'arrêt de ressort dans le corps de la vanne.
4. Placer le siège (43b) dans le corps de la vanne de telle sorte que la partie rodée soit orientée vers la bille. Appliquer une petite quantité de graisse sur le joint (43a) neuf et le placer dans le corps de la vanne.

REMARQUE: Le joint va faire saillie à l'extrémité de la vanne jusqu'à ce que celle-ci soit bien vissée dans la pompe, ce qui a pour effet de mettre le joint en place correctement.

Remplacement

1. Enduire les filets de la vanne (43) d'une petite quantité de produit d'étanchéité pour filetages. Serrer la vanne dans le collecteur de pompe à un couple de 21 N.m.
2. Graisser légèrement la face de l'embase (44) et mettre celle-ci en place. Tourner la tige de telle sorte que le trou de goupille soit à la verticale.
3. Mettre la manette (46) solidement en place et enfoncer la goupille (45).

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire les risques de blessure grave, veiller à ce que la vanne de purge soit propre. Contrôler le fonctionnement de cette vanne avant d'actionner le pulvérisateur.

Pignonnerie, embrayage, bride, inducteur & moteur

En cas d'entretien de pièces d'embrayage uniquement, voir page 25.

S'il n'y a pas besoin d'intervenir sur des pièces à l'intérieur du carter de pignonnerie, défaire l'ensemble moteur (carters de transmission et de pignonnerie) du carter d'embrayage. Voir page 25.

Démontage du carter de pignonnerie

! MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

REMARQUE: Pour les points 1 à 12, se référer à la figure 5.

1. Suivre la **Procédure de décompression** de la page 12.
2. Si le carter de transmission n'a pas encore été démonté, suivre les points 1 à 5 de la rubrique **CARTER MOTEUR**, page 16.
3. Retirer les deux vis du fond (59) et leurs rondelles (16) en premier, puis retirer les trois vis du haut (59) et leurs rondelles (16).
4. Séparer le carter de pignonnerie (2) du carter d'embrayage (1) en le tirant. L'induit (51b) va venir avec lui.
5. Extraire l'induit (51b) du moyeu (2h**) du carter de pignonnerie. Voir aussi Fig. 13.
6. En cas de remplacement de l'ensemble du carter de pignonnerie (2), enduire la denture des arbres de pignon de lubrifiant G-n (fourni). Recouvrir ensuite les dentures de graisse à palier (fournie). Mettre la graisse restante dans le fond du carter de pignonnerie. Utiliser 3,8 litres de graisse.
7. Mettre un nouveau joint (64) (fourni).
8. Remonter sur le carter de transmission.

! ATTENTION

Ne pas perdre la bille de butée (2d). Voir mention **ATTENTION**, page 16 pour de plus amples renseignements.

REMARQUE: Pour déposer la pignonnerie, passer à la page 24. Pour continuer le démontage du pulvérisateur, passer à la page 25. Pour remonter le pulvérisateur à partir de ce stade, aller directement à la rubrique **Remontage** page 30, point 8.

- 1 Voir page 24.
- 2 Enduire de lubrifiant G-n.
- 3 Remplir de graisse à palier (3,8 litres).

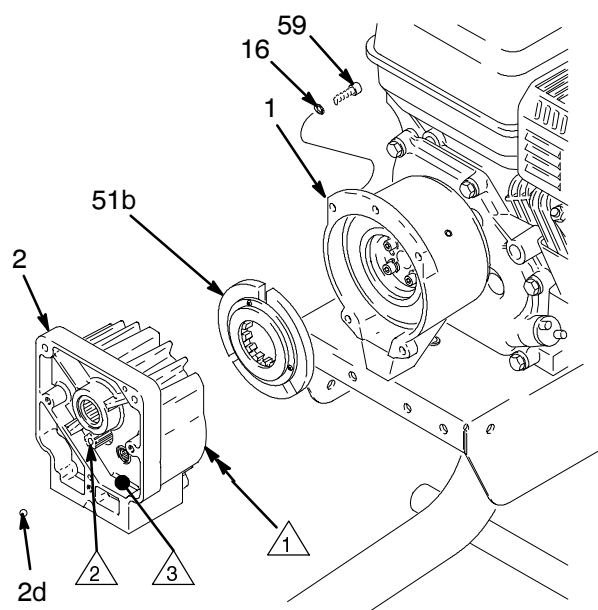


Fig. 12

05836B

Carter de pignonnerie

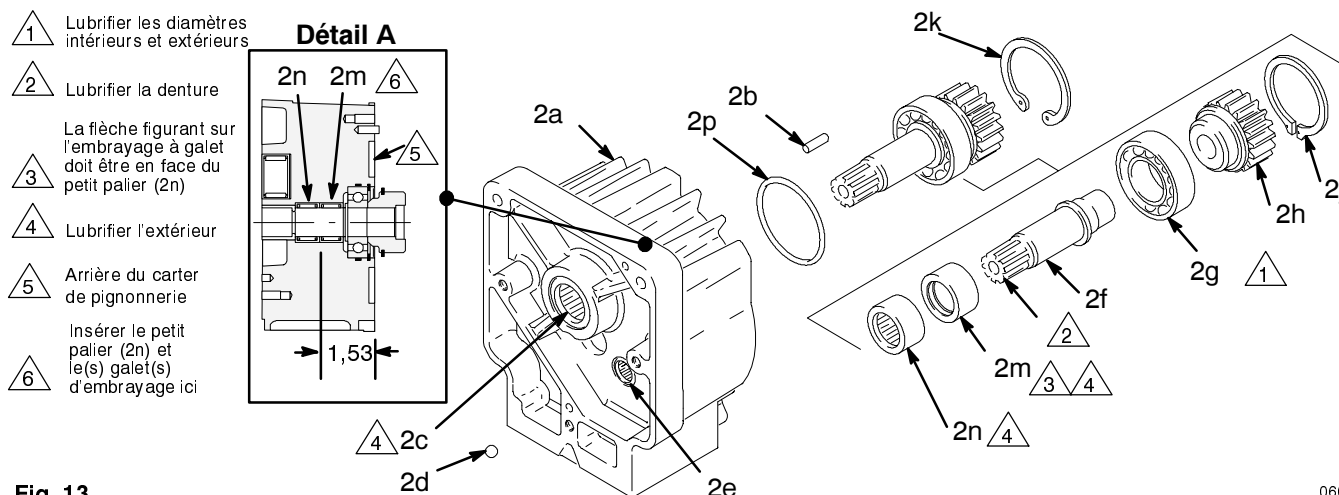


Fig. 13

06005

Réparation du pignon (Fig. 13)

REMARQUE: Si vous achetez les pièces de transmission individuellement, utilisez une presse hydraulique. Sinon, utiliser le kit de réparation no. réf. 223-189 qui contient un arbre et des paliers pré-montés et lubrifiés.

Si l'on utilise le kit de réparation no réf. 223-189, suivre les points 1 à 7 ci-dessous.

1. Retirer la petite bague (2j) du moyeu (2h) et la grande bague (2k) du logement palier du carter (2a).
2. Pousser sur l'arbre (2f) pour faire sortir le palier et le moyeu du carter (2a).
3. Faire sortir le petit palier (2n) et l'embrayage à galet (2m) du carter de pignonnerie (2a). Défaire le nouveau palier et l'embrayage à galet de l'arbre du kit et l'enfoncer dans le carter comme indiqué. La flèche de l'embrayage à galet (2m) doit être en face du palier (2n). Voir détail A.
4. Contrôler l'état du joint torique (2p) et le remplacer si nécessaire.
5. Mettre en place l'ensemble d'arbre en l'enfonçant jusqu'à l'épaule du carter (2a).
6. Monter les bagues (2k et 2j). La bague (2k) doit être placée de sorte que le chanfrein soit du côté du carter de pignonnerie.
7. Passer à la rubrique **Remontage**, page 29, point 7, ou bien poursuivre à la page 24.

Si l'on s'est procuré les pièces séparément, suivre les instructions 1 à 9 ci-après. Limiter le démontage au strict nécessaire pour les pièces à remplacer.

REMARQUE: L'ancien roulement (2g) sera endommagé lors de son démontage. Il faut en avoir un à disposition si vous devez le démonter pour quelque raison que ce soit. Toujours remettre le roulement (2g) en place si vous installez un nouveau moyeu (2h).

1. Pour remplacer le petit roulement (2n) ou l'embrayage à galet (2m), appuyer sur l'ancien roulement pour le faire sortir du carter de pignonnerie (2a).

2. Retirer la petite bague (2j) du moyeu (2h). Retirer le circlip (2k) du logement du roulement dans le carter (2a).

LÉGENDE

- A Tige d'acier poussant sur l'arbre (2f)
B Presse hydraulique
C Laminé marchand
D Deux blocs d'acier
E Support de presse

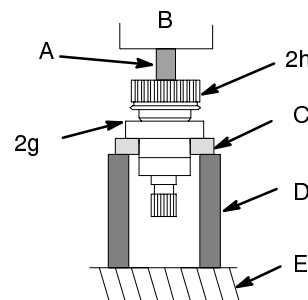


Fig. 14

01427

3. Appuyer sur la partie frontale de l'arbre (2f) pour chasser l'ensemble palier et moyeu hors du carter (2a).
4. **A l'aide d'une presse hydraulique**, après avoir placé les morceaux de barres d'acier sur la bague de roulement intérieure du gros palier (2g), faire passer l'arbre à travers le moyeu et le palier. Voir Fig. 14.
5. Appliquer du lubrifiant sur les pièces indiquées à la figure 13.
6. A l'aide de la presse, monter les pièces suivantes:
 - Le petit roulement (2n), puis l'embrayage à galet (2m), la flèche devant être face au petit roulement, à l'arrière du carter (2a). Voir détail A, Fig. 13.
 - Le grand roulement (2g) vers l'épaule de l'arbre (2f).
 - Le moyeu (2h) enfoncé à fond sur l'arbre (2f) en direction du grand roulement (2g).
7. Mettre en place l'ensemble d'arbre en l'enfonçant jusqu'à l'épaule du carter (2a).
8. Monter les bagues (2k et 2j).
9. Passer directement à la rubrique **Remontage**, page 30, point 8, ou bien poursuivre à la page 25.

Embrayage

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **Procédure de décompression** de la page 12.

REMARQUE: L'embrayage (51) est composé de l'induit (51b) et du rotor (51a). Induit et rotor doivent être remontés ensemble de manière à porter à plat l'un sur l'autre. Il faut aussi monter un nouveau moyeu (2h) pour assurer une plus grande longévité de l'embrayage.

REMARQUE: Si l'ensemble de transmission (D) n'a pas encore été séparé du carter d'embrayage (1), suivre les points 1 à 4. Dans le cas contraire, passer directement au point 5.

REMARQUE: Pour la présente procédure, se référer à la figure 15.

1. Suivre la **Procédure de décompression** de la page 12.
2. Retirer les deux vis du fond (59) et leurs rondelles (16) en premier, puis retirer les trois vis du haut (59) et leurs rondelles (16).

⚠ ATTENTION

Le pulvérisateur sera déséquilibré du fait du démontage des carters moteur et de transmission. Soutenir l'arrière du chariot pour empêcher que le pulvérisateur en partie démonté ne bascule.

3. Séparer l'ensemble de transmission (D) du carter d'embrayage (1) en le tirant.
4. L'induit (51b) sortira avec l'ensemble moteur. Sortir l'induit du moyeu du pignon (2h).

⚠ ATTENTION

Examiner le moyeu cannelé (2h**, Fig. 13, page 24) pour constater l'état d'usure. Le remplacer si nécessaire. Suivre les instructions sur le carter de pignonnerie, page 24.

5. Il existe deux manières de démonter le rotor (51a):
 - a. Oter les quatre vis à tête six pans creux (57) et les rondelles d'arrêt (16). Monter deux des vis dans les trous taraudés (E) dans le rotor. Serrer alternativement ces deux vis jusqu'à ce que le rotor sorte. Voir Fig. 15.
 - b. Vous pouvez utiliser un arrache-volant classique (A). Vous aurez besoin aussi de deux longues vis de 1/4-28 x 8 ou 10 cm (B). Remplacer les vis courtes de l'arrache-volant par des vis longues (B). Visser les vis (B) dans les trous taraudés (E) du rotor (51a). Serrer la vis à tête (C) de l'outil jusqu'à ce que le rotor sorte. Voir détail, Fig. 15.
6. Passer directement à la rubrique **Remontage**, page 30, point 6, ou bien poursuivre à la page 26.

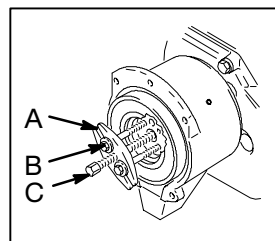
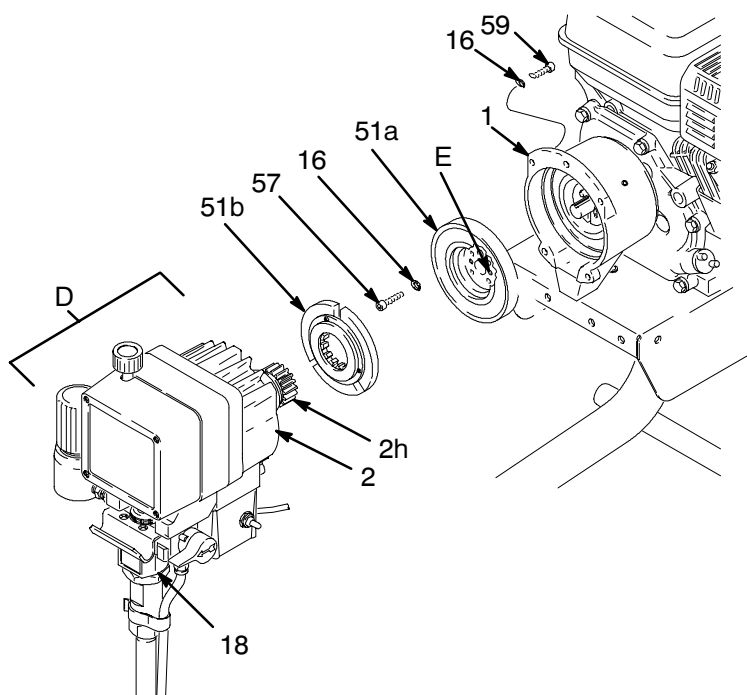


Fig. 15

05837B

Moteur

REMARQUE: Il faut démonter le moteur avant de pouvoir démonter la bride et le carter d'embrayage.

⚠ ATTENTION

Le pulvérisateur sera déséquilibré du fait du démontage du moteur et des carters d'embrayage, de transmission et de pignonnerie. Soutenir l'arrière du chariot pour empêcher que le pulvérisateur en partie démonté ne bascule.

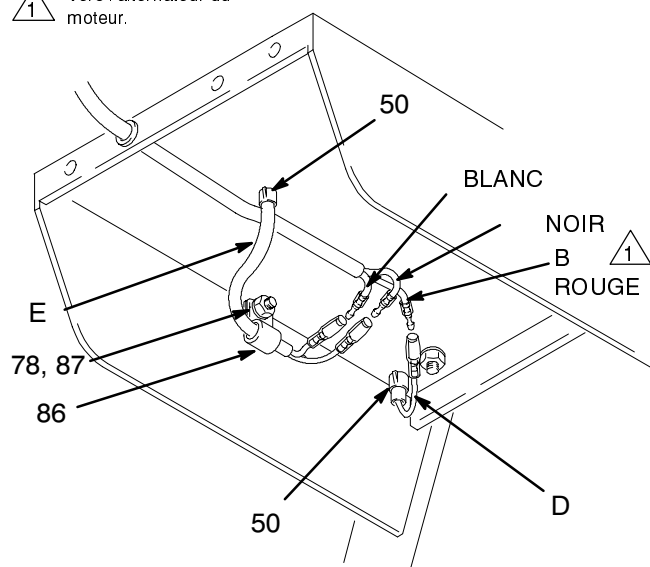
⚠ ATTENTION

Si le moteur est remplacé par un moteur d'une autre marque, la longévité de l'embrayage sera fortement réduite, le pulvérisateur ne fonctionnera pas du tout ou encore l'enroulement de l'embrayage grillera. Le moteur de ce pulvérisateur est construit par Honda selon une spécification spéciale de Graco.

1. Pour intervenir sous le châssis (A), enlever les deux contre-écrous (78) et sortir les vis (77) de l'embase du moteur. Débrancher le fil rouge (B) du conducteur du moteur (D). Débrancher les fils noir et blanc de l'inducteur. Tirer le câble (E) avec précaution à travers le passe-fil (50) avant de déposer le moteur. Voir les Fig. 16 et 17.
2. Soulever le moteur avec précaution et l'installer sur un établi.
3. Enlever l'**inducteur et le faisceau de câblage, la bride et le carter d'embrayage**, selon les instructions de la page 27.

REMARQUE: Toutes les interventions sur le moteur doivent être effectuées par un revendeur Honda agréé.

1 Vers l'alternateur du moteur.



Vue de dessous du moteur et du chariot

06006A

Fig. 16

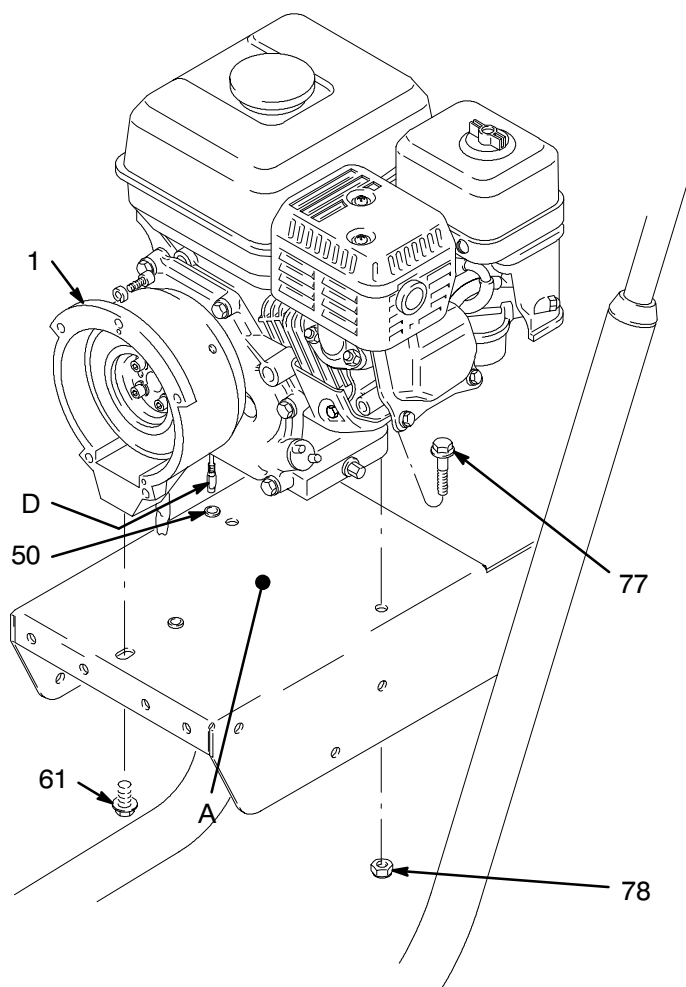


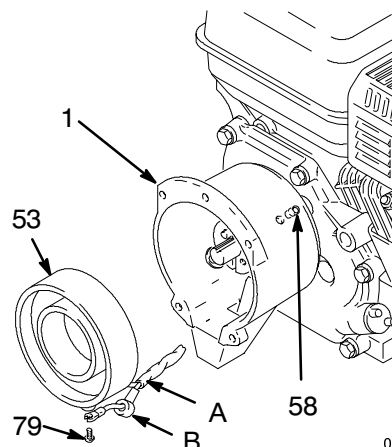
Fig. 17

06903

Inducteur & faisceau de câblage

REMARQUE: Se référer à la figure 18.

1. Dévisser les quatre vis sans tête (58) maintenant l'inducteur (53) sur le carter d'embrayage (1) en effectuant 3 tours environ.
2. Extraire l'inducteur. Il s'ajuste parfaitement dans le carter d'embrayage et doit être démonté avec soin pour éviter de le coincer.
3. Retirer les capuchons en plastique (B) des vis du fil (79) en deux endroits de l'inducteur. Retirer les vis et défaire le fil (A).
4. Passer directement à la rubrique **Remontage**, page 28, point 4, ou bien poursuivre à la page 27.



05839

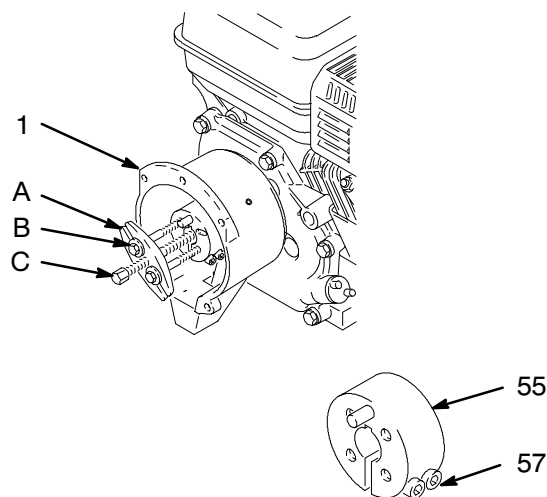
Fig. 18

Bride de fixation

REMARQUE: Un arrache-volant standard et deux vis de 1/4-28 x 8 ou 10 cm de longueur sont nécessaires pour déposer la bride de fixation.

REMARQUE: Se référer à la figure 19.

1. Desserrer les deux vis (57) de la bride (55) en passant par la fente pratiquée au fond du carter d'embrayage (1).
2. Monter les deux vis (B) de l'outil (A) dans deux des trous taraudés dans la bride (55). Serrer les vis (C) jusqu'à ce que la bride sorte.
3. Passer directement à la rubrique **Remontage**, page 28, point 2, ou bien continuer par la procédure ci-dessous.



05840

Fig. 19

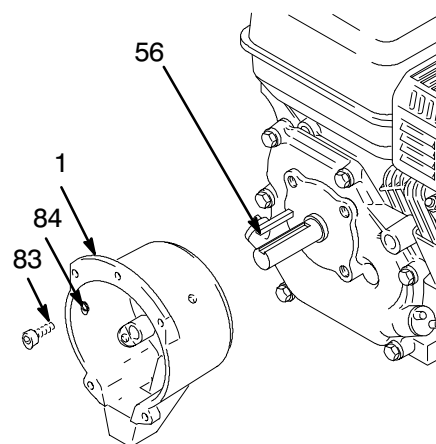
Carter d'embrayage

REMARQUE: Se référer à la figure 20.

ATTENTION

Si le carter d'embrayage a été enlevé du moteur, il faudra un outil spécial pour le remonter dans l'axe.

1. Ôter les quatre vis à tête (83) et les rondelles d'arrêt (84) qui maintiennent le carter d'embrayage (1) au moteur.
2. Enlever la clavette (56) du moteur.
3. Dégager le carter d'embrayage (1) en le tirant.
4. Passer directement à la rubrique **Remontage**, page 28, point 1.



05841A

Fig. 20

Remontage

ATTENTION

Le pulvérisateur sera déséquilibré si l'on a seulement remonté le moteur et le carter d'embrayage. Soutenir l'arrière du chariot pour empêcher que le pulvérisateur ne bascule.

Pour vérifier cette cote, placer une barrette droite d'acier rigide (B) en travers de la face du carter d'embrayage (1). A l'aide d'un appareil de mesure précis, mesurer la distance entre la barrette et la face de la bride. Le cas échéant, ajuster la position de la bride. Serrer les deux vis (57) au couple de 14 N.m.

1. Remonter le **carter d'embrayage (1)**, les vis à tête (83) et les rondelles (84) sur le moteur. Utiliser un outil spécial pour positionner dans l'axe le carter d'embrayage sur le moteur. Serrer les vis (83) à 22 N.m.
2. Mettre en place la **clavette (56) de l'arbre moteur**. Voir Fig. 21.
3. Monter la **bride de fixation (55)** sur l'arbre moteur (A). Respecter la cote de $35,8 \pm 0,25$ mm indiquée à la figure 22.
4. Brancher les fils du faisceau de câbles (D) à l'aide des vis (79) sur les deux emplacements prévus sur l'inducteur (les fils peuvent être branchés sur l'un ou l'autre emplacement). Relever les capuchons plastiques (C) et les enfoncer sur la tête des vis. Monter l'inducteur sur le carter d'embrayage. Introduire le faisceau de câbles dans l'orifice du carter d'embrayage. Aligner les trous des vis sans tête de l'inducteur et du carter d'embrayage (1). Serrer à la main les vis sans tête (58) en diagonale et de façon uniforme. Voir Fig. 21.

- 1  Serrer les vis en croix et uniformément au couple de 2,8 N.m.
- 2  Fente.
- 3  Serrer les vis au couple de 22 N.m.
- 4  Enduire le filetage des vis sans tête de fixateur léger (58).
- 5  Serrer les vis au couple de 14 N.m.

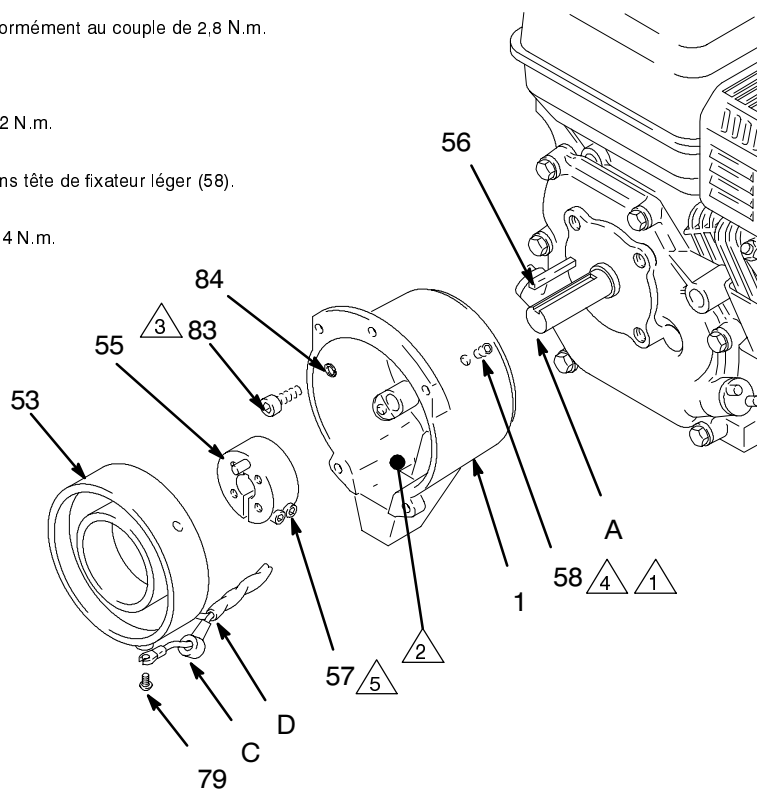


Fig. 21

05842A

Remontage

- 1 Partie frontale du carter.
- 2 $35,8 \pm 0,25$ mm.
- 3 Serrer les vis au couple de 14 N.m.

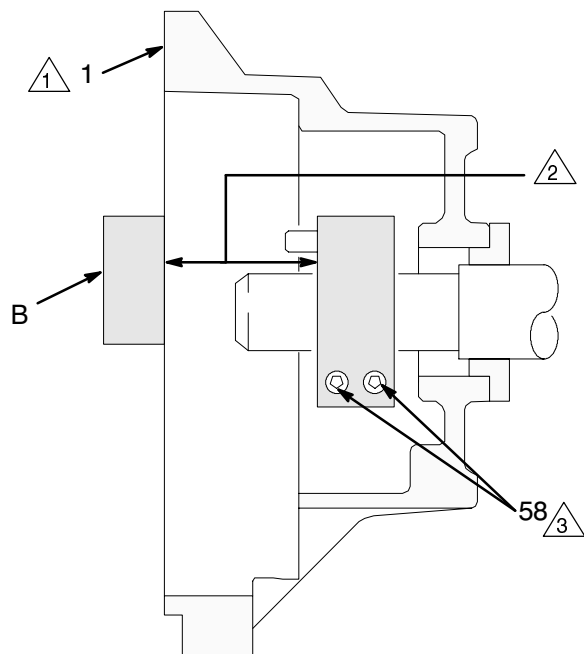


Fig. 22

05078

⚠ ATTENTION

Le pulvérisateur sera déséquilibré si l'on a seulement remonté le moteur et le carter d'embrayage. Soutenir l'arrière du chariot pour empêcher que le pulvérisateur ne bascule.

5. Placer le **moteur (48)** sur le chariot. Mettre les trous de montage les uns en face des autres. Guider avec précaution le fil du moteur et le faisceau de câblage (E) depuis l'inducteur jusqu'à la plaque de montage (A) en passant, par les passe-fils appropriés (50). Monter les vis à bride (77) et les contre-écrous (78). Mettre la vis (61). Serrer les trois vis. Raccorder le fil du moteur au fil rouge (B), puis les fils noir et blanc comme indiqué dans le schéma détaillé Fig. 16.

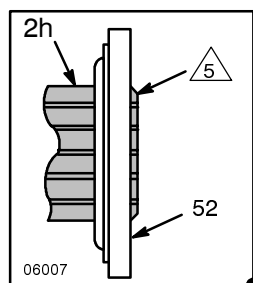
Remontage

6. S'assurer que la face du **rotor (51a)** et l'inducteur (55) soient bien exempts de bavures. Monter le rotor, les rondelles (16) et les vis à tête (57). Serrer les vis au couple de 9,5 N.m. Voir Fig. 23.
7. Après le montage du rotor (51a), il faut régler l'entrefer entre le rotor et l'inducteur (53). Se servir des cales fournies avec le kit de réparation de l'embrayage. Disposer ces cales entre le rotor et l'inducteur. Serrer les vis sans tête (58) en diagonale et uniformément. La force exercée sur les quatre cales doit être la même. Retirer les cales. Tirer sur le cordon du lanceur pour s'assurer que le moteur tourne librement et qu'il n'y a aucun frottement entre le rotor et l'inducteur. En cas de frottement, desserrer les vis sans tête et réajuster l'inducteur.

REMARQUE: En cas d'induit à auto-réglage d'entrefer, l'entrefer entre le rotor et l'induit est critique pour un bon fonctionnement. Les kits d'embrayage comprenant un induit à auto-réglage d'entrefer comprennent en plus une entretoise en carton (no réf. 186-857) servant à régler l'entrefer. Cette entretoise doit servir **uniquement** pendant le montage.

8. Nettoyer la face de l'**induit (51b)**. Après avoir orienté le côté plat de l'induit face au rotor (51a), faire glisser l'induit sur le moyeu (2h) de l'ensemble carter de transmission/carter de pignonnerie (D) jusqu'à ce que l'extrémité biseautée du moyeu (2h) dépasse de l'induit. Voir Détail B de la figure 23. Une résistance importante doit être rencontrée. Fixer l'entretoise en carton fournie avec le kit d'embrayage sur la face de l'induit. Engager les ergots de l'entretoise dans les fentes de l'induit ou les rabattre sur le pourtour de l'induit.
9. Caler le chariot contre un mur pour l'empêcher de rouler. Pousser l'ensemble de transmission sur le carter d'embrayage (1). Il y a une certaine résistance à surmonter. Quand les surfaces de l'ensemble de transmission et du carter d'embrayage (1) sont de niveau, enlever l'ensemble de transmission. **Retirer l'entretoise en carton.**
10. Monter l'ensemble **carter de transmission (D)** sur le carter d'embrayage (1) à l'aide des vis à tête (59) et des rondelles d'arrêt (16). Voir Fig. 23.

- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|--|
|  | Serrer les vis au couple 9,5 N.m. |  | Extrémité chanfreinée du moyeu (2h). |
|  | La face doit être propre. |  | Enduire le filetage d'un fixateur léger. |
|  | Vers l'alternateur du moteur. |  | Serrer au couple 11 N.m. |
|  | Cannelure. | | |



Détail B

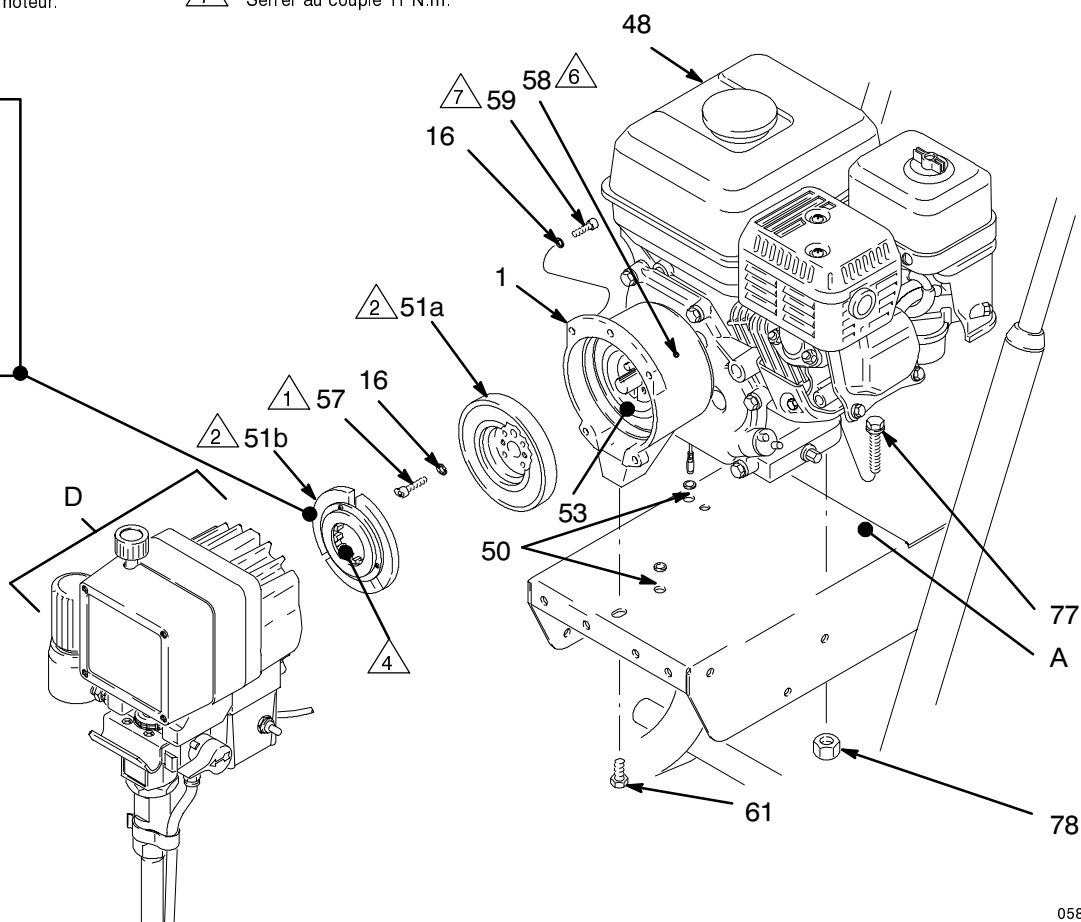


Fig. 23

05843B

Réparation bas de pompe

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

Pour réduire le risque de blessure grave lorsque vous devez décompresser, toujours respecter la **procédure de décompression** de la page 12.

REMARQUE: Un kit de réparation de bas de pompe 235-703 est disponible. Les numéros de référence des pièces du kit sont repérées par un astérisque, par exemple 121*. Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, utiliser toutes les pièces du kit, même si les anciennes vous semblent encore bonnes.

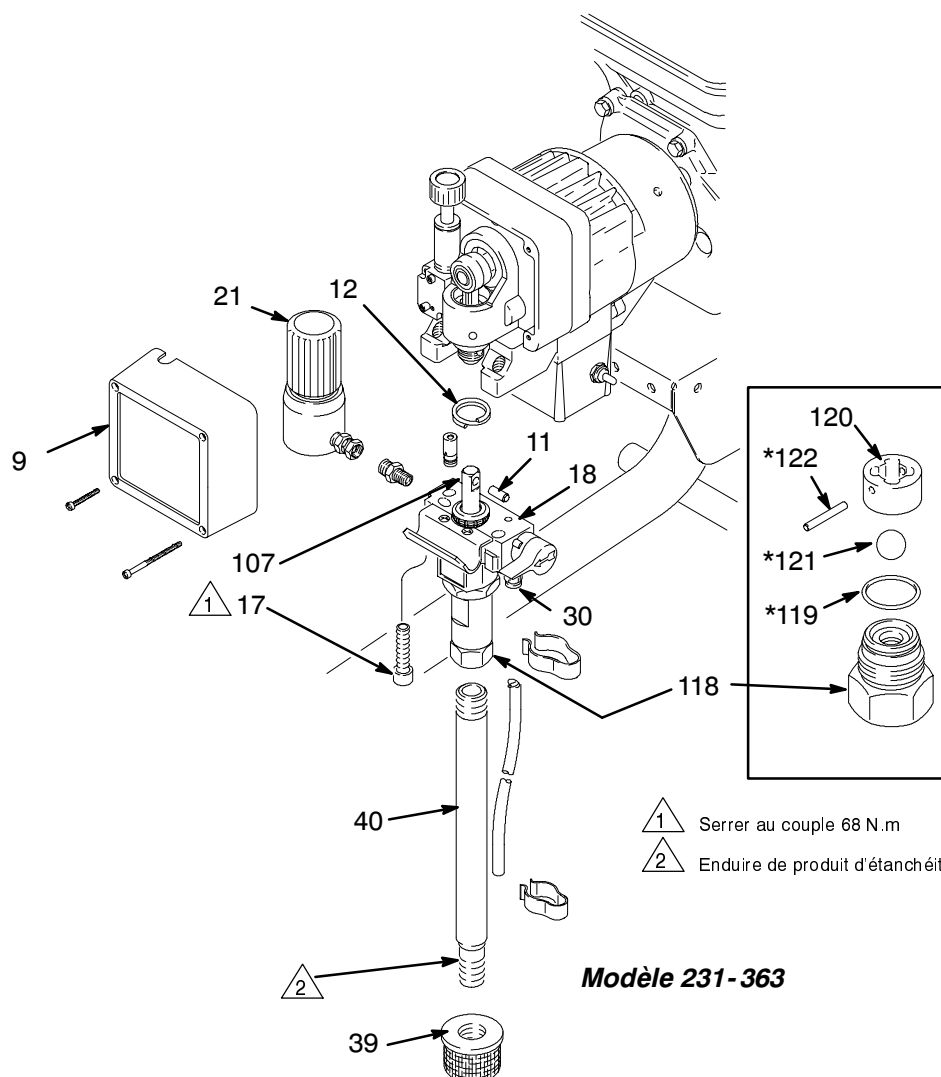
REMARQUE: Pour réduire les temps morts et obtenir les meilleures performances possibles du pulvérisateur, nettoyez le capteur (voir page 20) à chaque fois que vous changerez les joints de la pompe. Remplacer ces pièces si nécessaire.

Dépose de la pompe (Voir Fig. 24)

1. Rincer la pompe si possible. Décompresser. Arrêter la pompe avec le piston (107) en position basse, si possible.
2. Démonter le filtre (21).
3. Démonter le flexible d'aspiration ou le tuyau (40). (Pour le flexible d'aspiration, voir page 21).

REMARQUE: En cas de réparation de la soupape d'admission uniquement, voir la rubrique **Réparation de la soupape d'admission** au manuel 308-190.

4. Utiliser un tournevis pour relever le ressort de maintien (12) et sortir la broche (11).
5. Desserrer les vis (17). Déposer la pompe (18).



Modèle 231-363

Fig. 24

05844

Réparation bas de pompe

Réparation de la pompe

Voir le manuel 308-190 pour les instructions de réparation de la pompe.

Remise en place de la pompe (Voir Fig. 24 et 25)

1. Monter la pompe sur le carter de transmission. La tapoter à l'aide d'un maillet en matériau doux pour l'introduire sur les broches d'alignement. Serrer les vis (17) à 68 N.m.

MISE EN GARDE



DANGER REPRÉSENTÉ PAR LES PIÈCES EN MOUVEMENT

Veiller à ce que le ressort de retenue (12) soit bien installé dans la gorge, tout autour de celle-ci, pour éviter que la goupille (11) ne se déloge sous l'effet des vibrations. Voir Fig. 25.

Si la broche se déloge, elle-même ou d'autres pièces peuvent se rompre sous la force de l'action de pompage et être projetées en l'air. Elles risquent alors de causer des dommages corporels ou matériels graves, y compris sur la bielle de la pompe et le carter de transmission.

2. Mettre l'orifice de l'axe (107) en face de la bielle (10). Prendre un tournevis pour pousser le ressort de maintien (12) vers le haut et pousser sur la broche (11). Remettre le ressort (12) en place sur la bielle.

3. Rebrancher les flexibles d'aspiration et de purge. Mettre le capot avant en place (9). Contrôler le joint torique (110) sur le pulvérisateur Lo-boy. Remplacer le joint torique s'il est usé ou endommagé.
4. Serrer l'écrou de presse-étoupe (102) suffisamment pour stopper la fuite, mais sans exagérer. Remplir l'écrou/la coupelle de presse-étoupe à 1/3 de liquide d'étanchéité TSL Graco. Enfoncer le bouchon (123) sur la coupelle.

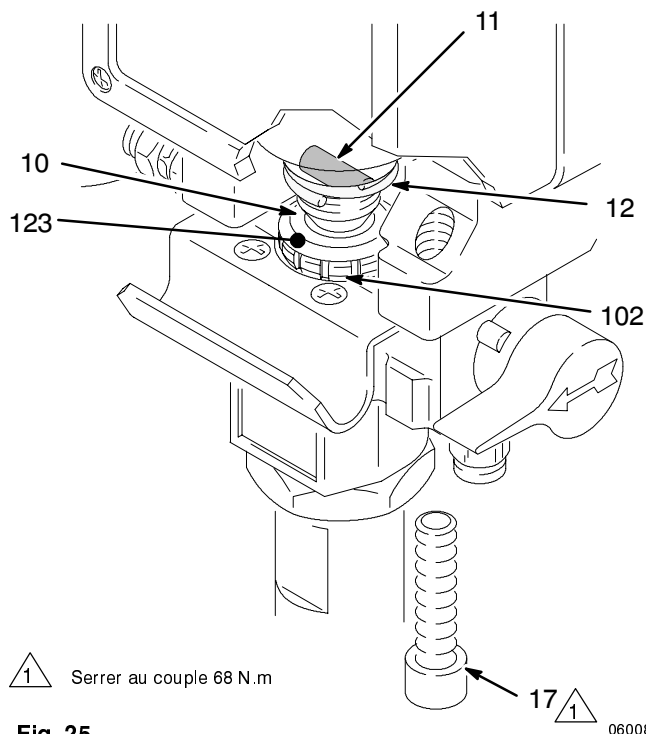


Fig. 25

Liste des pièces de la commande de pression

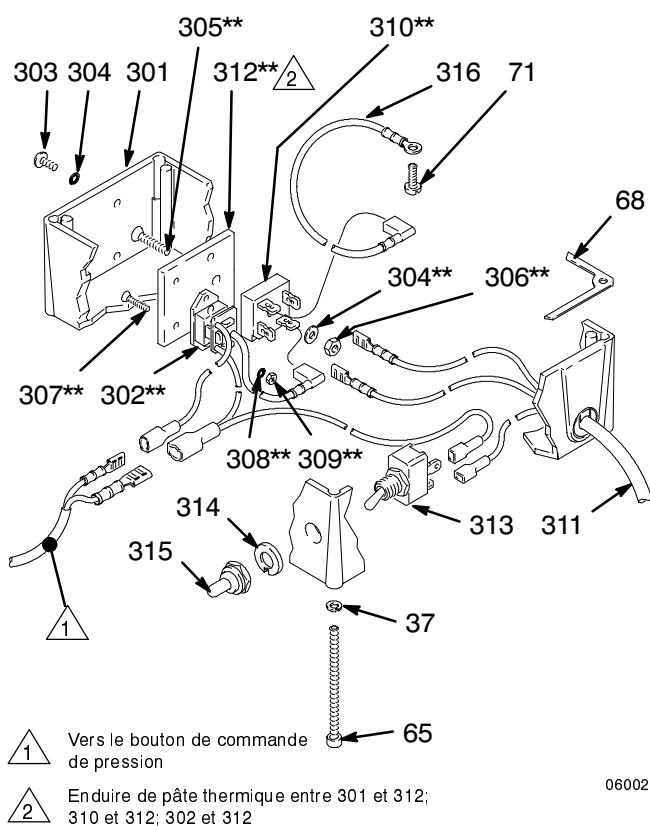
Commande de pression 238-672 pour les pulvérisateurs GM3000

No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.	No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.
301	280-340	BOÎTE de raccordement	1	311	238-676	CONDUCTEUR, électrique	1
302	238-660**	TRIAC	1	312**	191-242	PLAQUE, module	1
303	100-035	VIS, à tête cyl., 10-24 x 2 inch	2	313	105-679	COMMUTATEUR basculant	1
304	157-021**	RONDELLE D'ARRÊT, No. 10	3	314	105-658	CIRCLIP	1
305	108-783**	VIS, à tête cyl.,	1	315	105-659	TÉTINE de protection basculante	1
306	100-284**	ÉCROU, six pans	1	316	238-791	CONDUCTEUR, électrique	1
307	107-070**	VIS, à tête plate	2				
308	103-181**	RONDELLE D'ARRÊT	2				
309	100-072**	ÉCROU, six pans	2				
310	108-219**	REDRESSEUR, pont	1				

** Compris dans le kit de réparation no 238-661.

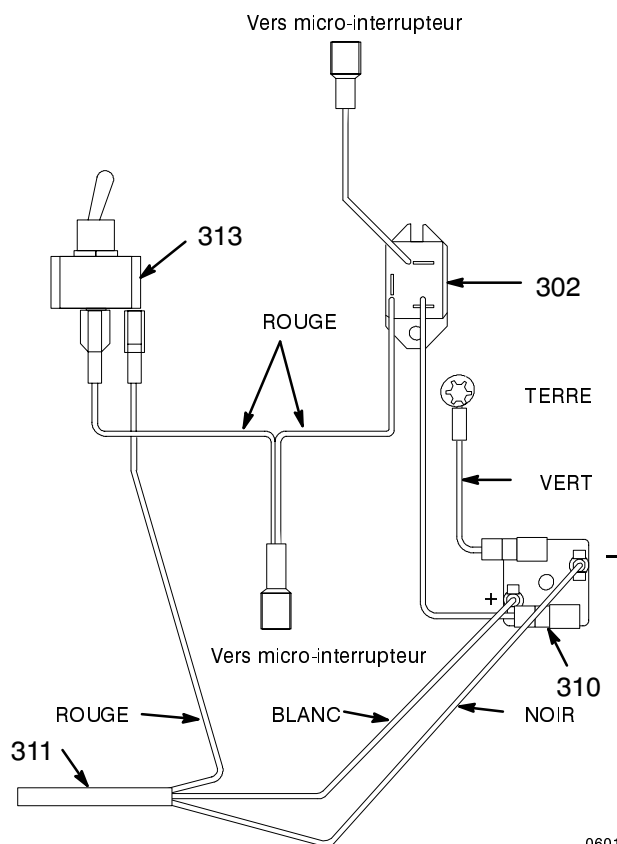
▲ Des étiquettes, des repères et des panonceaux de mise en garde et d'avertissement sont disponibles gratuitement.

Vue éclatée - Commande de pression



06002

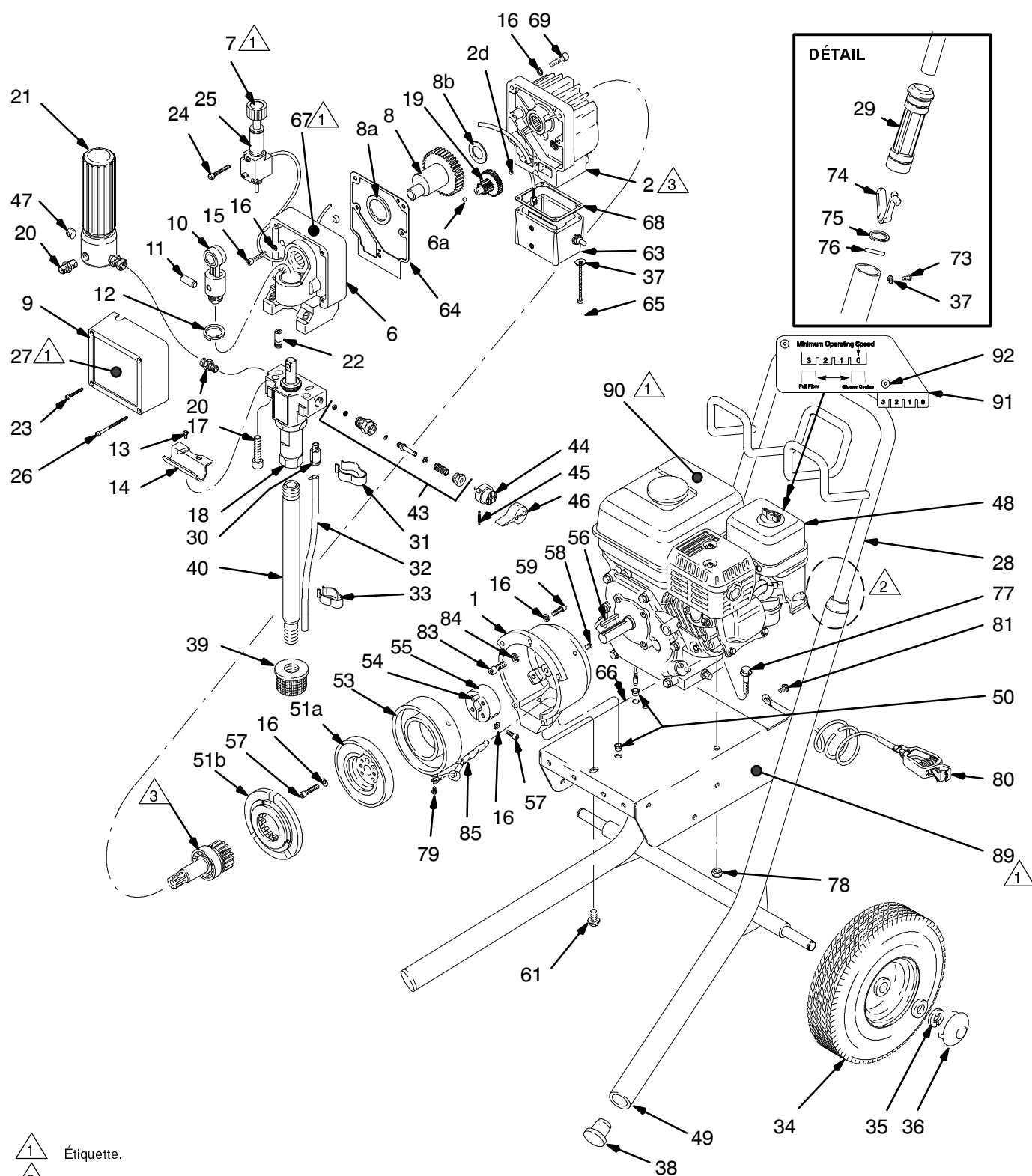
Schéma de câblage - Commande de pression



06010

Vue éclatée pulvérisateur droit

Modèle 231-363



- 1 Étiquette.
- 2 Voir détail, ci-dessus.
- 3 Voir page 38 concernant les pièces.

05846C

Liste des pièces pulvérisateur droit

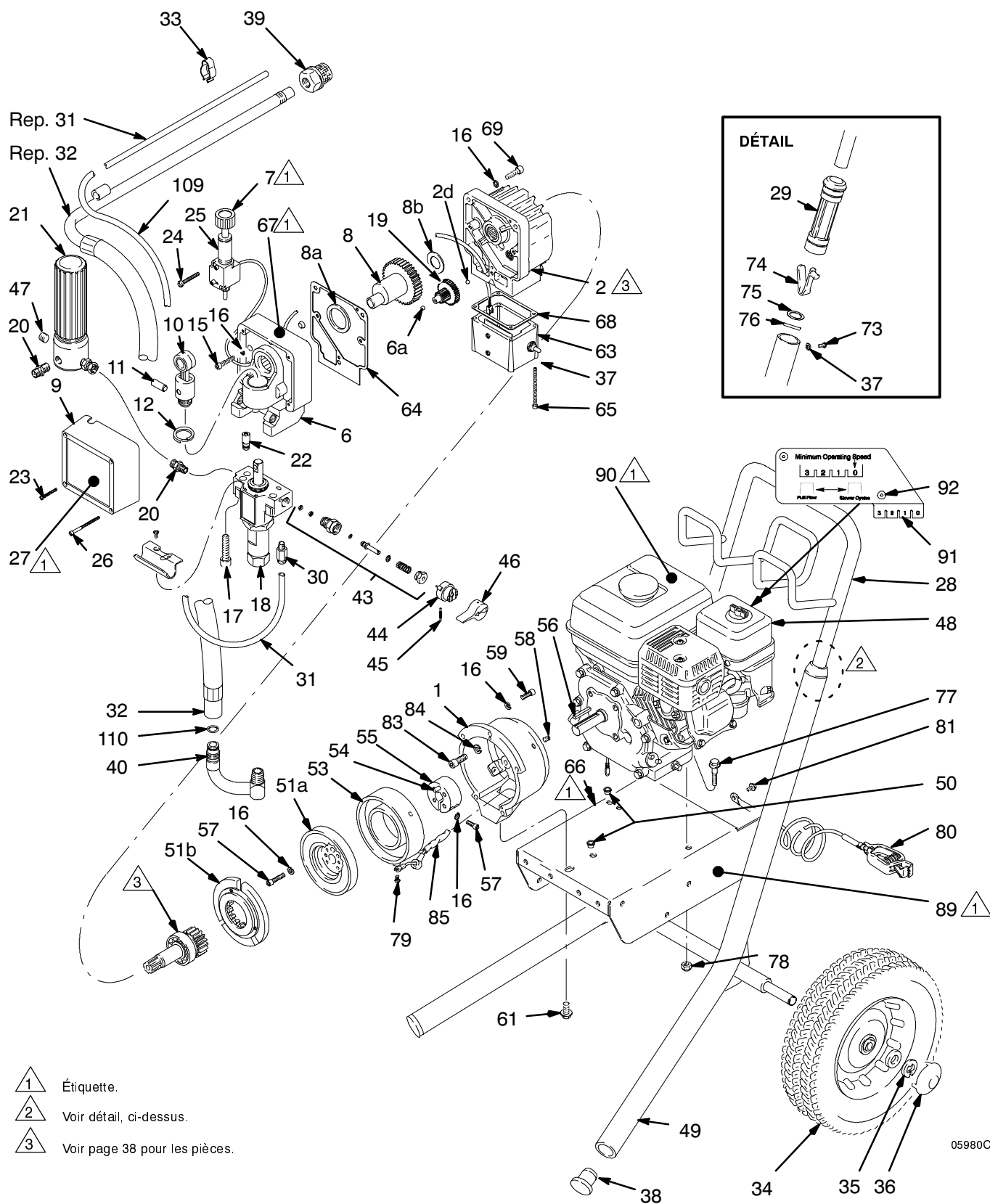
Modèle 231-363, Série A

No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.	No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.
1	191-207	CARTER, d'embrayage	1	46	187-625	MANETTE, vanne de purge	1
2	238-684	CARTER de pignonnerie	1	47	100-721	BOUCHON, tuyauterie, sans tête, 1/4-18 nptf	1
6	238-691	CARTER PRINCIPAL	1				
7	176-904	ÉTIQUETTE, désignation	1	48	108-879	MOTEUR à essence	1
8	235-558	VILEBREQUIN	1	49	239-422	CHARIOT	1
8a	180-131	PALIER de butée	1	50	109-099	RACCORD à ressort	2
8b	107-434	PALIER de butée	1	51	238-798	ENSEMBLE D'EMBRAYAGE	1
9	187-789	CAPOT avant, bleu	1	51a		ROTOR, embrayage	1
10	218-359	BIELLE	1	51b		INDUIT, embrayage	1
11	176-818	GOUPILLE, sans tête, 3/8" dia. x 1"	1	53	238-803	INDUCTEUR, embrayage	1
12	176-817	RESSORT, de retenue	1	54	108-800	GOUPILLE, cheville, 5/16 x 1"	1
13	112-777	VIS, mach, ovl hd, 10-24 x 0,375	2	55	188-426	BRIDE, de montage du rotor	1
14	190-321	SYSTÈME D'ACCROCHAGE du seau	1	56	183-401	CLAVETTE parallèle, 3/16" sq x 7/8"	1
15	103-345	VIS, à tête six pans creux, 1/4-20 x 1-1/4"	3	57	108-803	VIS À TÊTE, hex., 1/4-28 x 1,0"	6
				58	108-801	VIS SANS TÊTE, 1/4"	4
16	105-510	RONDELLE D'ARRÊT, 1/4"	16	59	100-644	VIS À TÊTE, sch, 1/4-20 x 3/4"	5
17	111-706	VIS À TÊTE, 7/16-14 x 1-3/4"	2	61	113-802	VIS À TÊTE, hex., 3/8-16 x 5/8"	1
18	235-699	BAS DE POMPE	1	63	238-672	COMMANDE DE PRESSION	1
		<i>Voir le manuel 308-190 pour les pièces</i>		64	191-258	JOINT, logement	1
19	238-802	RÉDUCTEUR	1	65	111-703	VIS, tête cyl., 10-24 x 3"	4
20	162-453	MAMELON, hexagonal, 1/4 npsm x 1/4 npt, 1-3/16"	2	66	189-919	PLAQUE, désignation	1
				67	290-228	ÉTIQUETTE de mise en garde	1
21	239-425	FILTRE, produit	1	68	187-963	JOINT	1
		<i>Voir le manuel 308-249 pour les pièces</i>		69	100-643	VIS, six pans creux, 1/4-20 x 1"	2
22	235-009	CAPTEUR DE PRESSION	1	71	110-637	VIS, 10-24 X 3/8"	1
23	108-850	VIS, tête cyl., 8-32 x 1-1/4"	1	72	290-061	ÉTIQUETTE de mise en garde	1
24	111-704	VIS, tête cyl., 10-24 x 1-5/8"	2	73	109-032	VIS, cruciforme tête cyl., autotaraudeuse "F", No. 10-24 x 1/4"	4
25	238-799	BOUTON, commande de pression	1				
26	111-705	VIS, tête cyl., 8-32 x 2-1/2"	3	74	112-827	BOUTON à ressort	2
27	290-364	ÉTIQUETTE, identification, avant	1	75	183-350	RONDELLE simple, 0,90"	2
28	238-187	GUIDON et PORTE-FLEXIBLE	1	76	108-068	GOUPILLE, ressort, droite, 3/16"	2
29	192-027	CHEMISE	2	77	110-837	VIS, crantée, tête hex., 5/16-18 unc-2a x 1,5 in.	2
30	108-982	CONNECTEUR, tube	1				
31	181-102	CIRCLIP	1	78	110-838	ÉCROU DE BLOCAGE, hex, 5/16-18	3
32	186-549	TUYAU DE PURGE	1	79	109-033	VIS, bdgh, 6-32 x 3/16"	2
33	186-245	CIRCLIP	1	80	237-686	ÉTRIER & CÂBLE DE MISE À LA TERRE	1
34	106-062	ROUE, semi-pneumatique	2				
35	101-242	BAGUE d'arrêt, roue	2	81	112-798	VIS, mach thd, 1/4-20 x 0,375	1
36	104-811	CHAPEAU DE MOYEU	2			<i>Voir pièces commande de pression, page 33</i>	
37	100-020	RONDELLE	4				
38	108-691	BOUCHON, tuyauterie	2	83	109-031	VIS À TÊTE, 1/2 sch, 5/16-24 x 1"	4
39	183-770	CRÉPINE, entrée, 1/2-14 npsm	1	84	104-008	RONDELLE D'ARRÊT	4
40	192-169	TUYAU d'aspiration	1	85	221-183	CONDUCTEUR, électrique	1
43	235-014	VANNE DE PURGE	1	86	108-868	PINCE, fil	1
		<i>Voir Fig. 11</i>				<i>Voir Fig. 16</i>	
43a	111-699	JOINT	1	87	101-344	VIS, à tête, 5/16-18 x 7/8"	1
43b	187-615	SIÈGE	1			<i>Voir Fig. 16</i>	
43c	187-621	CORPS, vanne, purge	1	89		ÉTIQUETTE, mise en garde, voir page 38	1
43d	168-110	JOINT TORIQUE	1	90	181-867	ÉTIQUETTE, de mise en garde	1
43e	224-968	TIGE, vanne, purge	1	91	192-014	PLAQUE, indicateur	1
43f	111-599	RONDELLE, plate	1	92	113-684	RIVET, borgne	2
43g	187-623	RESSORT, compression	1				
43h	187-622	ARRÊTOIR, ressort, vanne	1				
44	224-807	EMBASE, vanne	1				
45	111-600	GOUPILLE, rainurée, 3/32 x 1"	1				

▲ Étiquettes de mise en garde supplémentaires disponibles gratuitement.

Vue éclatée pulvérisateur Lo-Boy

Modèle 231-550, Série A



Liste des pièces pulvérisateur Lo-Boy

Modèle 231-550, Série A

No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.	No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.
1	191-207	CARTER, d'embrayage	1	47	100-721	BOUCHON, tuyauterie, sans tête, 1/4-18 nptf	1
2	238-684	CARTER de pignonnerie	1				
6	238-656	CARTER DE TRANSMISSION	1	48	108-879	MOTEUR à essence	1
7	176-904	ÉTIQUETTE, désignation	1	49	238-685	CHARIOT	1
8	235-558	VILEBREQUIN	1	50	109-099	RACCORD à ressort	2
8a	180-131	PALIER de butée	1	51	238-798	ENSEMBLE D'EMBRAYAGE	1
8b	107-434	PALIER de butée	1	51a		ROTOR, embrayage	1
9	187-789	CAPOT avant, bleu	1	51b		INDUIT, embrayage	1
10	218-359	BIELLE	1	53	238-803	INDUCTEUR, embrayage	1
11	176-818	GOUPILLE, sans tête, 3/8" dia. x 1"	1	54	108-800	GOUPILLE, cheville, 5/16 x 1"	1
12	176-817	RESSORT, de retenue	1	55	188-426	BRIDE, de montage du rotor	1
15	103-345	VIS, à six pans creux, 1/4-20 x 1-1/4"	3	56	183-401	CLAVETTE parallèle, 3/16" sq x 7/8"	1
				57	108-803	VIS À TÊTE, hex. sch, 1/4-28 x 1,0"	6
16	105-510	RONDELLE D'ARRÊT, 1/4"	16	58	108-801	VIS SANS TÊTE, 1/4"	4
17	111-706	VIS À TÊTE, 7/16-14 x 1-3/4"	2	59	100-644	VIS À TÊTE, sch, 1/4-20 x 3/4"	5
18	235-699	BAS DE POMPE	1	61	113-802	VIS À TÊTE, hex., 3/8-16 x 5/8"	1
		<i>Voir manuel 308-190 pour les pièces</i>		63	238-672	Commande de pression	1
19	238-802	RÉDUCTEUR	1	64	191-258	JOINT, logement	1
20	162-453	MAMELON, hex., 1/4 npsm x 1/4 npt, 1-3/16"	2	65	111-703	VIS, tête cyl., 10-24 x 3"	4
				66	189-919	PLAQUE, désignation	1
21	239-425	FILTRE, produit	1	67	290-228	ÉTIQUETTE de mise en garde	1
		<i>Voir manuel 308-249 pour les pièces</i>		68	187-963	JOINT	1
22	235-009	CAPTEUR DE PRESSION	1	69	100-643	VIS, à six pans creux, 1/4-20 x 1"	2
23	108-850	VIS, tête cyl., 8-32 x 1-1/4"	1	71	110-637	VIS, 10-24 X 3/8"	1
24	111-704	VIS, tête cyl., 10-24 x 1-5/8"	2	72	290-061	ÉTIQUETTE de mise en garde	1
25	238-799	BOUTON, commande de pression	1	73	109-032	VIS, cruciforme tête cyl., autotaraudeuse "F", No. 10-24 x 1/4"	4
26	111-705	VIS, tête cyl., 8-32 x 2-1/2"	3				
27	290-364	ÉTIQUETTE, identification, avant	1	74	112-827	BOUTON à ressort	2
28	238-187	GUIDON et PORTE-FLEXIBLE	1	75	183-350	RONDELLE simple, 0,90"	2
29	192-027	CHEMISE	2	76	108-068	GOUPILLE, ressort, droite, 3/16"	2
30	108-982	CONNECTEUR, tuyau	1	77	110-837	VIS, crantée, tête hex., 5/16-18 unc-2a x 1,5 in.	2
31	191-640	TUYAU, purge	1				
32	191-619	TUYAU, aspiration	1	78	110-838	ÉCROU DE BLOCAGE, hex, 5/16-18	3
33	178-342	CIRCLIP	2	79	109-033	VIS, bdgh, 6-32 x 3/16"	2
34	106-062	ROUE, semi-pneumatique	2	80	237-686	ÉTRIER & CÂBLE DE MISE À LA TERRE	1
35	101-242	BAGUE d'arrêt, roue	2				
36	104-811	CHAPEAU DE MOYEU	2	81	112-798	VIS, mach thd, 1/4-20 x 0,375	1
37	100-020	RONDELLE	6			<i>Voir pièces commande de pression, page 33</i>	
38	108-691	BOUCHON, tuyauterie	2	83	109-031	VIS À TÊTE, 1/2 sch, 5/16-24 x 1"	4
39	235-004	CRÉPINE, arrivée, 3/4-16 unf	1	84	104-008	RONDELLE D'ARRÊT	4
40	187-627	TUYAU, aspiration	1	85	221-183	CONDUCTEUR, électrique	1
43	235-014	VANNE DE PURGE	1	86	108-868	PINCE, fil	1
		<i>Voir Fig. 11</i>				<i>Voir Fig. 16</i>	
43a	111-699	JOINT	1	87	101-344	VIS, à tête, 5/16-18 x 7/8"	1
43b	187-615	SIÈGE	1			<i>Voir Fig. 16</i>	
43c	187-621	CORPS, vanne, purge	1	89		ÉTIQUETTE, mise en garde, voir page 38	1
43d	168-110	JOINT TORIQUE	1	90	181-867	ÉTIQUETTE, de mise en garde	1
43e	224-968	TIGE, vanne, purge	1	91	192-014	PLAQUE, indicateur	1
43f	111-599	RONDELLE, plate	1	92	113-684	RIVET, borgne	2
43g	187-623	RESSORT, compression	1	109	103-473	PINCE, câble	2
43h	187-622	ARRÊTOIR, ressort, vanne	1	110	104-938	JOINT TORIQUE	1
44	224-807	EMBASE, vanne	1				
45	111-600	GOUPILLE, rainurée, 3/32 x 1"	1				
46	187-625	MANETTE, vanne de purge	1				

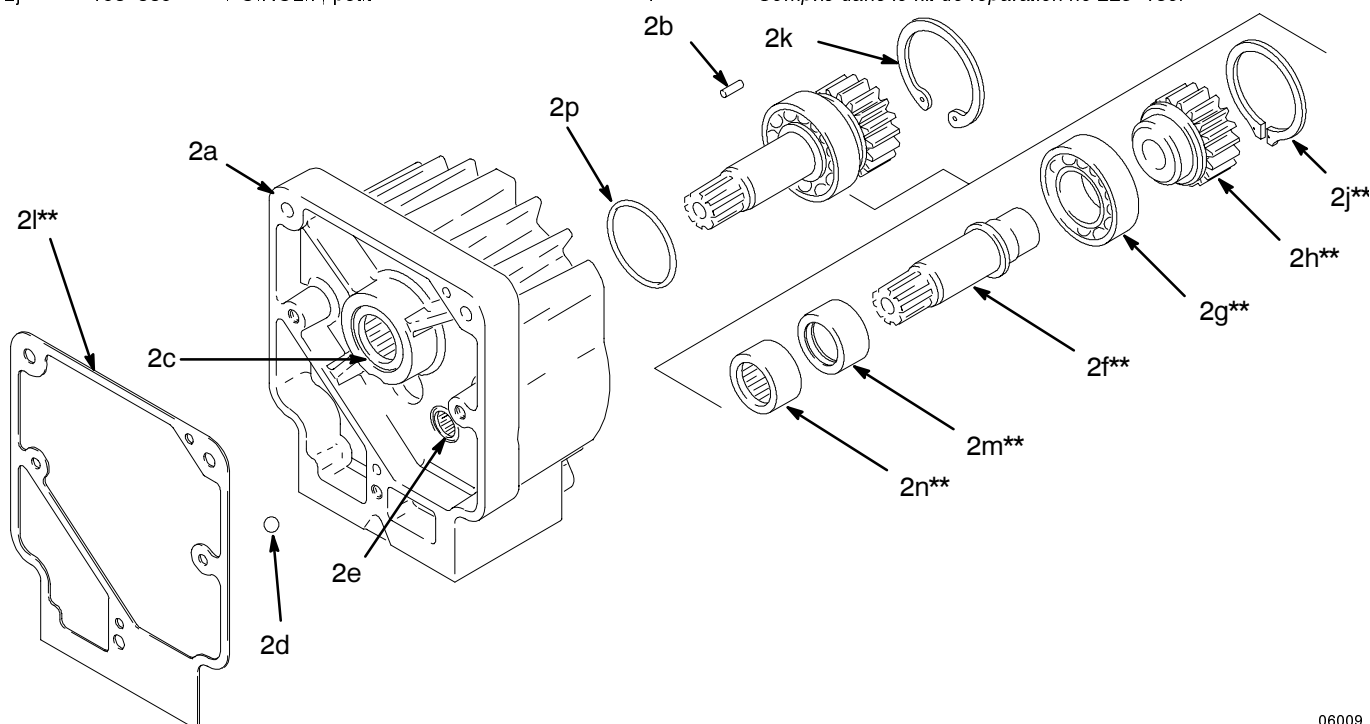
▲ Étiquettes de mise en garde supplémentaires disponibles gratuitement.

Liste de pièces et vue éclatée de la pignonnerie

Ensemble 238-684

No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.	No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.
2a	191-208	CARTER DE TRANSMISSION	1	2k	113-094	CIRCLIP, grand	1
2b	105-489	BROCHE	2	2l**	191-258	JOINT, carter	1
2c	102-873	PALIER	1	2m**	110-607	EMBRAYAGE à galet	1
2d	100-069	BILLE	1	2n**	109-001	ROULEMENT à aiguilles	1
2e	107-394	PALIER	1	2p**	165-295	JOINT TORIQUE	1
2f**	185-916	ARBRE DE PIGNON	1				
2g**	109-002	ROULEMENT À BILLES, gros	1				
2h**	183-515	MOYEU, induit	1				
2j**	108-880	CIRCLIP, petit	1				

** Compris dans le kit de réparation no 223-189.



06009

Accessoires

Kit de réparation de bas de pompe 235-703

Les pièces comprises dans le kit sont représentées dans le manuel 308-190.

Flexible 1/4 in. x 1,5 m

238-361

Raccord tournant femelle 1/4-18 npsm, aux 2 extrémités.

Pistolet pulvérisateur Contractor

220-955

Garde de buse RAC™ IV Dripless™

220-422

Protection réduisant les risques de blesseure par injection.

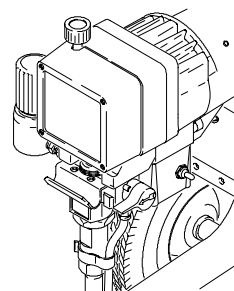
ÉTIQUETTE DE DANGER

L'étiquette de **DANGER** en français figurant en page 4 du manuel est également présente sur le pulvérisateur. Si parmi le personnel, certains peintres ne comprennent pas le français, commander l'une des étiquettes suivantes chez votre revendeur Graco pour la coller sur le pulvérisateur. Le schéma ci-dessous indique le meilleur emplacement en vue d'assurer une visibilité maximale de l'étiquette.

Vous pouvez vous procurer gratuitement ces étiquettes auprès de votre distributeur Graco.

Poser l'étiquette rédigée dans une autre langue à cet endroit

français	187-784
espagnol	185-962
allemand	186-042
grec	186-046
coréen	186-047
anglais	187-791



05849

Caractéristiques techniques

Moteur 4 CV marque Honda
 Procédure de service maximum 210 bar (21 MPa)
 Niveau de bruit
 Puissance sonore 102 dB(A)
 (selon ISO-3744)
 Pression sonore 87 dB(A)
 Mesuré à 1 m dans des conditions de fonctionnement
 maximales
 Cycles/litre 142
 Débit maximum 2,35 litres/min
 Capacité du réservoir de carburant 2,5 litres
 Buse de taille maximale 0,025 @ 137 bar
 (13,7 MPa) avec latex
 Crépine sur arrivée peinture 12 mesh
 tamis en acier inox, réutilisable

Filtre de sortie de peinture 250 microns
 Tamis en acier inoxydable, réutilisable
 Entrée pompe 1/2 in. npt(f)
 Sortie produit 1/4 in. npsm depuis filtre produit
 Pièces en contact avec le produit
 Bas de pompe acier inox, acier au carbone,
 polyuréthane, uhmw polyéthylène,
 aluminium, Téflon®, Delrin®, cuir
 Filtre aluminium, acier au carbone, acier inox
 Commande pression acier inox, laiton
 Flexible d'aspiration Nitrile (caoutchouc synthétique)
 renforcé de nylon

REMARQUE: Teflon® et Delrin® sont des marques déposées par DuPont Company.

Dimensions

Modèles 231-363 & 231-550

Poids (à sec sans emballage)	43 kg
Hauteur	762 mm
Longueur	711 mm
Largeur	589 mm

Garantie Graco

Graco garantit que l'équipement identifié dans cette notice, fabriqué par Graco et qui porte son nom, est exempt de défauts de matériau et de fabrication à la date de vente par un distributeur Graco agréé, à l'acheteur/utilisateur initial. Pendant une période de douze mois, à partir de la date de vente, Graco réparera ou remplacera toute pièce de l'équipement jugée défectueuse par Graco. Cette garantie s'applique uniquement quand l'équipement est installé, utilisé et entretenu conformément aux recommandations écrites de Graco.

Cette garantie n'intervient pas, et la responsabilité de Graco n'est pas engagée en cas d'usure normale, ou tout dysfonctionnement, dommage ou usure provoqués par un défaut d'installation, une mauvaise application, l'abrasion, la corrosion, une maintenance incorrecte ou inappropriée, une négligence, un accident, l'altération de pièces ou leur remplacement par des composants autres que Graco. De même, Graco n'est pas responsable en cas de dysfonctionnement, dommage ou usure provoqués par l'incompatibilité de l'équipement Graco avec l'environnement, les accessoires, équipements ou matériels non fournis par Graco, ou par un défaut de conception, de fabrication, d'installation, d'utilisation ou de maintenance ou par l'environnement, des accessoires, équipements ou matériels non fournis par Graco.

Cette garantie s'applique à condition que l'équipement objet de la réclamation soit retourné à un distributeur Graco agréé pour vérification du défaut signalé. Si le défaut est vérifié, Graco réparera ou remplacera toutes les pièces jugées défectueuses gratuitement. L'équipement sera retourné à l'acheteur initial en port payé. Si l'examen de l'équipement ne révèle aucun défaut de matériau ou de fabrication, les réparations seront effectuées à un coût raisonnable pouvant inclure le coût des pièces, de la main d'oeuvre et du transport.

La seule obligation de Graco et le seul recours de l'acheteur, pour tout défaut relevant de la garantie sont tels que déjà définis ci-dessus. L'acheteur convient qu'aucun autre dédommagement ne sera possible (y compris, sans que cela ne soit une liste exhaustive, les dommages directs ou indirects pour perte de profit, perte de chiffre d'affaires, blessures corporelles ou dégâts matériels, ou toute autre conséquence directe ou indirecte). Toute action faisant intervenir la garantie devra être intentée dans les deux (2) ans qui suivent la date de vente.

Graco ne garantit pas et n'accorde aucune garantie relative aux accessoires, équipements, matériel et composants vendus mais non fabriqués par Graco. Ces équipements vendus mais non fabriqués par Graco sont couverts par la garantie, s'il y en a une, de leur fabricant. Graco assistera raisonnablement l'acheteur pour toute réclamation faisant appel à ces garanties.

Les points suivants ne sont pas couverts par la garantie Graco:

- Réglage des garnitures de presse-étoupe.
- Remplacement des joints ou des garnitures suite à une usure normale.

L'usure normale n'est pas considérée comme un défaut de fabrication.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Graco ne sera en aucun cas responsable des dommages directs ou indirects, particuliers ou consécutifs, résultant de la fourniture par Graco de l'équipement identifié dans la présente notice ou bien par la fourniture, le fonctionnement ou l'utilisation de tout autre matériel ou autre marchandise vendus accessoirement, que ce soit dans le cas de non respect de contrat, de défaut relevant de la garantie, de négligence de la part de Graco ou autre.

Bureaux de Ventes : Atlanta, Chicago, Dallas, Détroit, Los Angeles, Mt. Arlington (N.J.)
Bureaux à l'Étranger : Canada ; Angleterre ; Corée ; Suisse ; France ; Allemagne ; Hong Kong ; Japon

GRACO S.A.
18, rue de l'Esterel
Silic 571
F-94653 Rungis Cedex
Tél.: 01 49 79 71 71 - Fax: 01 46 86 65 39

IMPRIME EN BELGIQUE 308-620 03/97