

Le premier choix
quand la qualité
compte.™

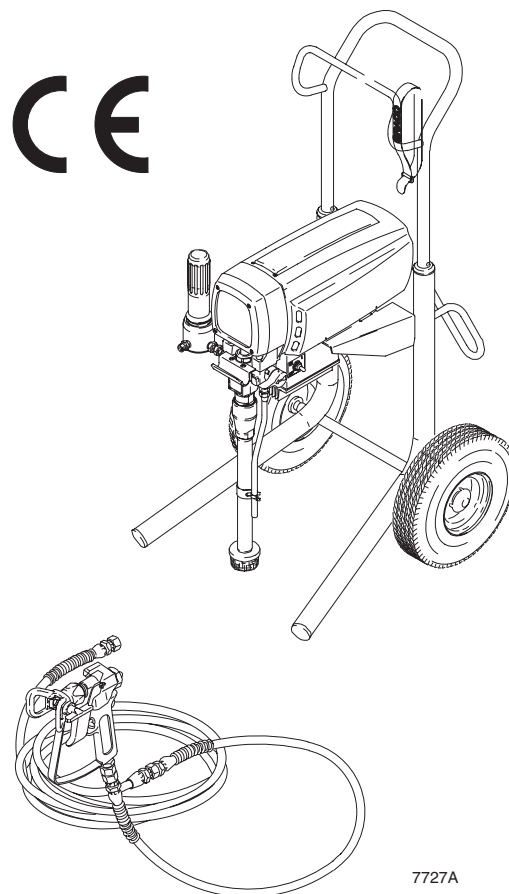
MOTEUR ÉLECTRIQUE 230 V CA, 50 HZ

Pulvérisateurs de peinture sans air EUROPRO 695

Pression de service maximum: 207 bar, 21 MPa

Modèle 232665, Série A

Pulvérisateur Hi-Boy complet avec flexibles, pistolet, garde-buse de type RAC IV® DripLess™ et buse de type SwitchTip™



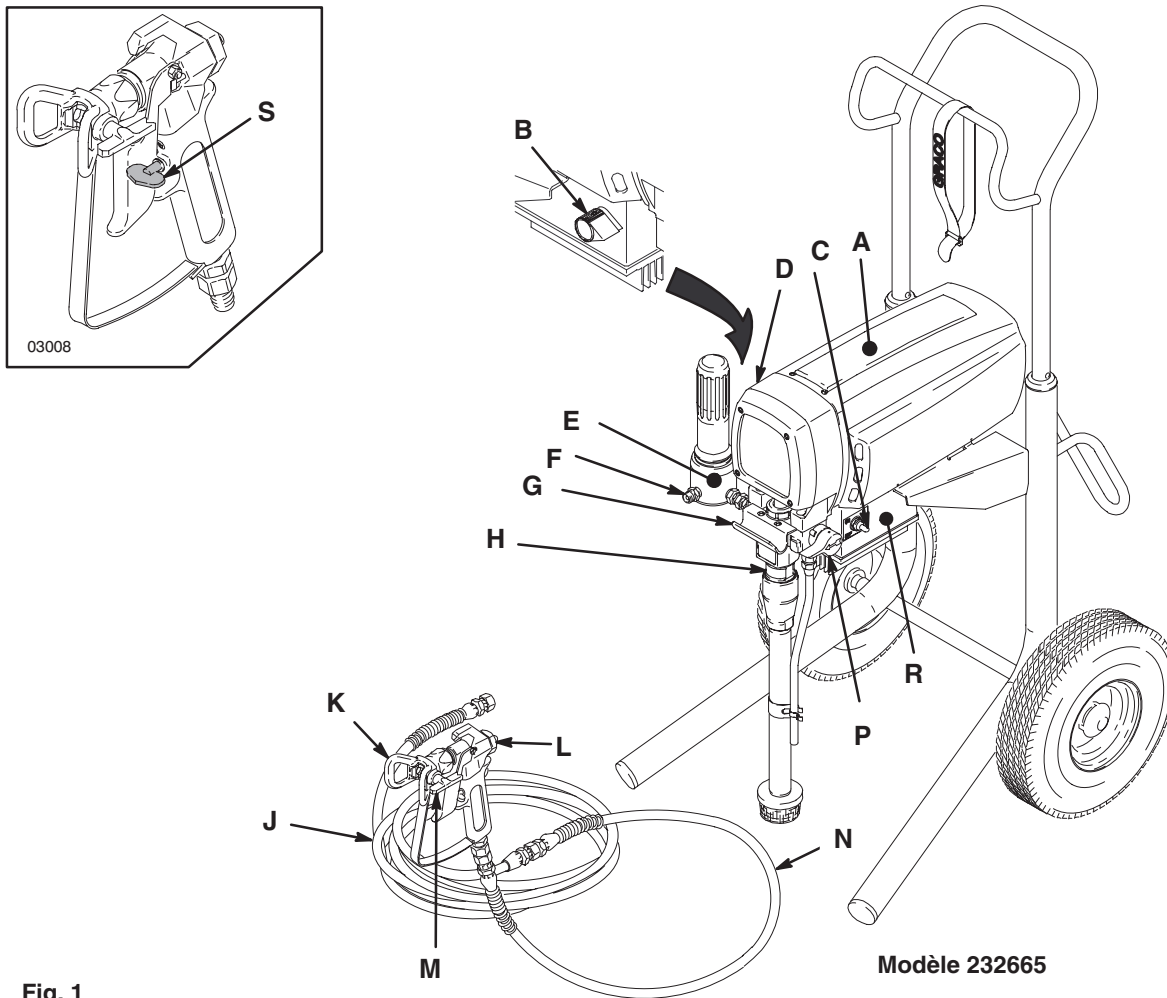
Manuels afférents

Bas de pompe	308815
Filtre produit	308249
Pistolet	307614
Buse	308644

Table des matières

Identification et fonction des composants	2	Potentiomètre de réglage de pression	14
Généralités sur les réparations	3	Carter d'entraînement, tige de connexion, vilebrequin	15
Mise à la terre	4	Capteur de pression	16
Guide de dépannage	4	Joint du capteur de pression	16
Essai moteur	9	Vanne de décharge	18
Balais du moteur	10	Caractéristiques techniques	19
Bas de pompe	11	Dimensions	19
Moteur	12	Accessoires	19
Carte de commande moteur	13	Ensemble des pièces du pulvérisateur	20
Cordon d'alimentation électrique	14	Garantie	22
Interrupteur Marche/Arrêt	14		

Identification et fonction des composants



Modèle 232665

7727A

Fig. 1

A	Moteur (présenté sous son capot)	Moteur CC, aimant permanent, entièrement blindé, refroidi par ventilateur
B	Bouton de réglage de pression	Règle la pression de sortie produit
C	Interrupteur MARCHÉ/ARRÊT	Interrupteur d'alimentation qui contrôle l'alimentation principale en V CA vers le pulvérisateur
D	Ensemble d'entraînement	Transmet la puissance du moteur CC au bas de pompe
E	Filtre produit	Filtre le produit entre la source et le pistolet de pulvérisation
F	Sortie produit	Le flexible principal du pistolet se branche ici
G	Système d'accrochage du seau	Le réservoir du produit à pulvériser peut y être suspendu
H	Bas de pompe	Transmet le produit à pulvériser de la source au pistolet
J	Flexible principal de 15 m	Flexible en nylon, d'un diamètre intérieur de 1/4", relié à la terre et dont les deux extrémités sont équipées de protections
K	Protection de buse de type RAC IV	La protection de la buse de type "Reverse-A-Clean" (RAC) (auto-nettoyante) réduit les risques de blessures par injection de produit
L	Pistolet	Pistolet de pulvérisation haute pression équipé d'un verrouillage de sécurité
M	Buse SwitchTip RAC IV	La buse RAC permet l'utilisation de produit haute pression pour déboucher la buse de pulvérisation sans obligation de retirer la buse du pistolet
N	Flexible de 0,9 m	Flexible en nylon d'un diamètre intérieur de 3/16", relié à la terre et utilisé entre le flexible de 15,25 m et le pistolet pour permettre une plus grande flexibilité lors de la pulvérisation
P	Vanne de décompression	Relâche la pression produit de sortie quand elle est ouverte; dirige le produit vers la tuyauterie de décharge
R	Commande de pression	Contrôle la vitesse du moteur assurant le maintien de la pression produit en sortie de pompe. Il est actionné à partir d'un bouton moleté de réglage de la pression
S	Verrouillage de sécurité du pistolet	Il est destiné à empêcher tout déclenchement accidentel du pistolet

Généralités sur les réparations

⚠ ATTENTION

Pour réduire les risques de dysfonctionnement de la régulation de pression:

- Utiliser une pince à becs fins pour déconnecter un fil. Ne jamais tirer sur un fil, mais sur le connecteur.
- Bien faire correspondre les connecteurs des fils: la fiche plate centrale de la prise mâle isolée dans la prise femelle.
- Poser les câbles avec précaution pour éviter toute interférence avec d'autres connexions du système de régulation de pression. Ne pas coincer les fils entre le couvercle et le boîtier de commande.

Liste des outils

Tournevis Philips	Clé hex. de 1/4"
Petit tournevis à tête plate	Clé hex. de 3/16"
Pincettes à becs fins	Clé à douille de 5/8"
Maillet en plastic ou marteau de 567 g (maxi)	Clé à fourche de 3/8"
Clé à molette de 12"	Clé à fourche de 1/2"
Clé à molette, à fourche	Clé à fourche de 3/4"
Clé dynamométrique	Clé à fourche de 7/8"
	Huile de haute qualité pour moteur
	Graisse pour palier

1. **Veiller à bien ôter tous les écrous, vis, rondelles, joints et accessoires électriques** lors des réparations. Ces pièces ne sont pas normalement fournies avec les ensembles de rechange.

⚠ MISE EN GARDE



DANGER DE DÉCHARGE ÉLECTRIQUE

Pour réduire les risques de blessure grave, y compris de décharge électrique, ne pas toucher les pièces en mouvement ou sous tension avec les doigts ou un outil au cours d'un contrôle après une réparation. Arrêter le pulvérisateur et le débrancher dès l'achèvement de l'inspection. Remonter tous les couvercles, joints, vis et rondelles avant de remettre le pulvérisateur en marche.

2. **Tester la réparation** une fois le problème résolu.
3. **Si le pulvérisateur ne fonctionne pas correctement**, se reporter de nouveau à la procédure de réparation pour vérifier si la procédure a été respectée. Si nécessaire, voir le guide de dépannage page 4 pour essayer de trouver d'autres solutions.

⚠ MISE EN GARDE



DANGERS D'EXPLOSION

Pendant le fonctionnement, le moteur et le carter d'entraînement sont très chauds et peuvent occasionner des brûlures sur la peau en cas de contact. Un produit inflammable renversé sur le moteur chaud et découvert peut provoquer un incendie ou une explosion. Maintenir le capotage du moteur en place pendant le fonctionnement pour réduire les risques de brûlure, d'incendie ou d'explosion.

⚠ ATTENTION

Ne pas faire fonctionner le pulvérisateur à sec pendant plus de 30 secondes pour éviter de détériorer les joints de la pompe.

4. **Remonter le capotage moteur avant de faire fonctionner le pulvérisateur** et le remplacer s'il est endommagé. Le capotage moteur dirige l'air de refroidissement autour du moteur afin d'empêcher une surchauffe. Il peut également aider à réduire les risques de brûlure, d'incendie ou d'explosion. Voir la **MISE EN GARDE** ci-dessus.

Procédure de décompression

⚠ MISE EN GARDE



DANGER D'INJECTION

La pression du système doit être détendue manuellement pour empêcher tout démarrage ou pulvérisation accidentelle. Le produit sous haute pression peut être injecté à travers la peau et causer de graves blessures. Pour réduire les risques de blessures par injection, projection de produit ou pièces en mouvement, suivre la **Procédure de décompression** lors de chaque:

- décompression;
- arrêt de la pulvérisation;
- contrôle ou entretien d'un équipement quelconque du système;
- montage ou nettoyage de la buse.

1. Verrouiller la gâchette du pistolet.
2. Mettre l'interrupteur MARCHE/ARRÊT sur ARRÊT.
3. Débrancher le cordon électrique.
4. Déverrouiller la gâchette. Tout en maintenant la partie métallique du pistolet fermement appuyée contre le côté d'un seau métallique, actionner le pistolet pour relâcher la pression.
5. Verrouiller la gâchette du pistolet.
6. Ouvrir la vanne de décompression. Laisser la vanne ouverte jusqu'à la reprise de la pulvérisation.

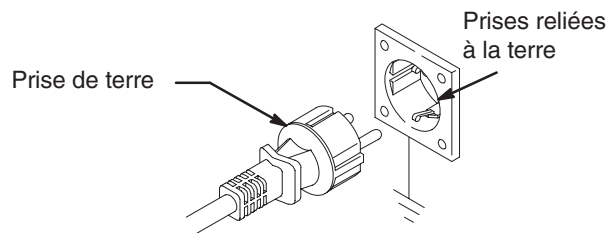
Si vous pensez que la buse de pulvérisation ou le flexible est complètement bouché ou que la pression n'a pas été complètement relâchée après les opérations ci-dessus, desserrer TRÈS LENTEMENT l'écrou de blocage de la garde de buse ou le raccord du flexible pour dépressuriser progressivement, puis le desserrer complètement. Déboucher alors la buse ou le flexible.

Mise à la terre

⚠ MISE EN GARDE

Tout mauvais montage ou modification de la prise de terre engendre un risque de décharge électrique, d'incendie ou d'explosion pouvant entraîner de graves blessures, voire la mort.

1. Nécessitent un circuit de 230 V CA, 50 Hz, 10A équipé d'une prise de terre. Voir Fig. 2.
2. Ne pas modifier la cosse de terre ou utiliser un adaptateur.



Prise et sortie 230 V CA

Fig. 2

3. Il est possible d'utiliser un prolongateur 12 AWG, à 3 conducteurs avec cosse de terre de 90 m de long. Les grandes longueurs réduisent les performances du pulvérisateur.

Guide de dépannage



Relâcher la pression; page 3.

Résolution des problèmes courants

TYPE DE PROBLÈME	POINT À VÉRIFIER <i>Si la vérification est correcte, passer au point de vérification suivant</i>	QUE FAIRE? <i>Si le contrôle n'est pas bon, se reporter à la présente colonne</i>
Pression produit	1. Réglage du bouton de régulation de pression. Le moteur ne fonctionnera pas si le réglage est au minimum (à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).	1. Augmenter progressivement le réglage de pression pour voir si le moteur démarre.
	2. Buse bouchée ou filtre produit encrassé, si utilisé. Se reporter au manuel d'instructions séparé du pistolet, de la buse ou du filtre produit.	2. Si la buse est toujours obstruée, relâcher la pression et se reporter au manuel d'instructions séparé du pistolet ou de la buse pour le nettoyage de celle-ci. Nettoyer ou remplacer l'élément du filtre. Voir manuel 308249.
Mécaniques	1. Peinture gelée ou durcie dans la pompe (18). À l'aide d'un tournevis, faire tourner avec précaution le ventilateur situé à l'arrière du moteur. Voir page 12.	1. Dégeler le pulvérisateur au cas où de l'eau ou de la peinture à l'eau serait gelée dans le pulvérisateur. Mettre celui-ci dans un local chaud. Ne pas le mettre en marche tant qu'il n'est pas complètement dégelé. Si de la peinture a durci (séché) dans le pulvérisateur, il faut remplacer les joints de la pompe et/ou le capteur de pression. Voir page 11 (pompe) ou 16 (capteur de pression).
	2. Broche de la tige de connexion de la pompe (14). Elle doit être complètement enfoncée dans la tige de connexion (12) et le ressort (15) doit être solidement installés dans la rainure de la tige de connexion. Voir Fig. 9, page 11.	2. Repousser la goupille en place et l'y maintenir au moyen du ressort de retenue.
	3. En cas de moteur endommagé. Retirer le carter d'entraînement (2). Voir page 15. Essayer de faire tourner le ventilateur du moteur à la main.	3. Remplacer le moteur (85) si le ventilateur ne tourne pas. Voir page 12.
Électriques	1. Ce dernier doit afficher 210–250 V CA.	1. Réarmer le disjoncteur du bâtiment; remplacer le fusible du bâtiment. Essayer une autre prise.
	2. Dommage sur le prolongateur. Contrôler la continuité du prolongateur avec un voltmètre.	2. Remplacer la rallonge électrique.
	3. Dommage sur le cordon électrique (30) du pulvérisateur, par exemple rupture d'isolation ou des fils.	3. Remplacer le cordon d'alimentation. Voir page 14.

Résolution des problèmes courants

TYPE DE PROBLÈME	POINT A VÉRIFIER <i>Si la vérification est correcte, passer au point de vérification suivant</i>	QUE FAIRE? <i>Si le contrôle n'est pas bon, se reporter à la présente colonne</i>
Électriques <i>(suite)</i>	<p>4. Les balais moteur, en recherchant les défauts suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Vis des bornes desserrées. b. Ressorts de balais cassés ou désalignés. c. Balais grippés dans les porte-balais. d. Fils cassés. e. Balais usés. f. Fils des balais usés au niveau du clip du ressort. <p>REMARQUE: Les balais ne s'usent pas uniformément des deux côtés du moteur. Vérifier les deux balais.</p>	<p>4. Se reporter à la page 10.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Serrer les vis des bornes. b. Remplacer le ressort cassé et/ou aligner le ressort avec le balai. c. Nettoyer les porte-balais. Retirer les dépôts de carbone au moyen d'une petite brosse de nettoyage. Aligner les fils des balais avec la fente du porte-balai afin d'assurer au balai une pleine liberté de mouvement dans le sens vertical. d. Remplacer les balais. e. Remplacer les balais s'ils font moins de 12,5 mm de long. f. Poser correctement les fils. Voir page 10.
	<p>5. Le collecteur de l'induit du moteur en recherchant les traces de brûlures, les stries et les zones très rugueuses. Pour effectuer le contrôle, enlever le capot du moteur et les trappes de visite des balais. Voir page 10.</p>	<p>5. Déposer le moteur et en faire si possible resurfacier le collecteur par un atelier spécialisé. Voir page 12.</p>
	<p>6. L'induit du moteur en recherchant d'éventuels courts-circuits à l'aide d'un testeur d'induit (détecteur) ou tester le moteur. Voir page 9.</p>	<p>6. Remplacer le moteur. Voir page 12.</p>
	<p>7. Que les fils reliant le capteur de pression et le moteur à la carte de commande moteur (22a) sont bien fixés et correctement appairés.</p>	<p>7. Remettre en place les cosses desserrées; les serrer sur les fils. S'assurer que les lames des cosses mâles sont bien droites et bien enfilées dans les cosses femelles correspondantes.</p>
	<p>8. La carte de commande du moteur (22a) en effectuant le diagnostic indiqué en page 13. Si le diagnostic le spécifie, remplacer la carte.</p> <p>ATTENTION: Ne pas effectuer ce contrôle tant que l'on n'est pas sûr que l'induit est bon. Un induit défectueux brûlerait immédiatement une carte en bon état.</p>	<p>8. Remplacer la carte. Voir page 13.</p>
	<p>9. Cordon d'alimentation électrique (30). Débrancher les connecteurs brun et bleu du cordon d'alimentation; les brancher sur un voltmètre. Brancher le pulvérisateur. Le voltmètre doit indiquer 210–250 V CA.</p>	<p>9. Remplacer le cordon électrique. Voir page 14.</p>
	<p>10. Interrupteur MARCHE/ARRÊT (80). Débrancher le fil brun (96) reliant la carte de commande moteur (22a) au commutateur et brancher le voltmètre entre la cosse nue du commutateur et le fil bleu (94) du cordon d'alimentation. Brancher le pulvérisateur et mettre sur MARCHE. Le voltmètre doit indiquer 210–250 V CA. Mettre sur OFF et débrancher le pulvérisateur.</p>	<p>10. Remplacer l'interrupteur MARCHE/ARRÊT. Voir page 14.</p>
	<p>11. Thermostateur moteur. Brancher l'ohmmètre entre les fils jaunes du moteur. L'appareil doit indiquer 1 ohm maximum.</p>	<p>11. Laisser le moteur refroidir. Corriger la cause de la surchauffe. Si l'interrupteur reste ouvert après que le moteur ait refroidi, remplacer le moteur.</p>
	<p>12. Le capteur de pression (67) en le remplaçant par un neuf.</p>	<p>12. Remplacement du capteur de pression. Voir page 16.</p>
	<p>13. Le potentiomètre de réglage de pression (77) en le remplaçant par un neuf.</p>	<p>13. Remplacement du potentiomètre. Voir page 14.</p>

Résolution des problèmes de difficulté moyenne

TYPE DE PROBLÈME	POINT À VÉRIFIER <i>Si la vérification est correcte, passer au point de vérification suivant</i>	QUE FAIRE <i>Si le contrôle n'est pas bon, se reporter à la présente colonne</i>
Débit faible	1. L'usure de la buse.	1. Respecter la Mise en garde de la Procédure de décompression , page 3, puis remplacer la buse. Se reporter au manuel séparé du pistolet ou de la buse.
	2. S'assurer que la pompe ne continue pas à fonctionner lorsque la gâchette du pistolet est relâchée. Brancher le pulvérisateur et le mettre en marche. Amorcer la pompe avec de la peinture. Actionner le pistolet momentanément, puis relâcher et mettre le verrou de sécurité. Dépressuriser, puis arrêter et débrancher le pulvérisateur.	2. Réparer la pompe. Voir page 11.
	3. Relâcher la gâchette du pistolet. Observer la position de repos de la tige de pompe (222).	3. Si la pompe se met systématiquement en position de repos avec la tige (222) totalement déployée, il se peut que les joints de piston et/ou le clapet de piston soient usés. Réparer la pompe. Voir page 11.
	4. Alimentation électrique avec voltmètre. Ce dernier doit afficher 210–250 V CA.	4. Réarmer le coupe-circuit primaire; remplacer le fusible du primaire. Réparer la prise électrique ou en essayer une autre.
	5. La section et la longueur de la rallonge. Fil de 1,5 mm ² au minimum et 90 m de longueur maximum.	5. Remplacer par une rallonge convenable avec fil de terre.
	6. Les balais moteur. Voir la rubrique électrique "Points à vérifier", point 4, page 5.	6. Voir page 10.

Résolution des problèmes de difficulté moyenne

TYPE DE PROBLÈME	POINT À VÉRIFIER <i>Si la vérification est correcte, passer au point de vérification suivant</i>	QUE FAIRE? <i>Si le contrôle n'est pas bon, se reporter à la présente colonne</i>
Faible débit (<i>suite</i>)	7. Carte de commande moteur (22a) en la remplaçant par une bonne carte. ATTENTION: Ne pas effectuer ce contrôle tant que l'on n'est pas sûr que l'induit est bon. Un induit défectueux brûlerait immédiatement une carte en bon état.	7. Remplacer la carte. Voir page 13.
	8. L'induit du moteur en recherchant d'éventuels courts-circuits à l'aide d'un testeur d'induit (détecteur) ou tester le moteur. Voir page 9.	8. Remplacer le moteur. Voir page 12.
Fuites à la vanne de décharge	1. Le couple de serrage de la vanne de décharge et/ou l'état d'usure des pièces. Vérifier la présence éventuelle de résidus coincés sur le siège.	1. Serrer à 21 N.m. Nettoyer la vanne et poser un nouveau joint (55) et enduire de produit d'étanchéité 110110. Voir page 18.
Pas de débit: le moteur tourne et la pompe fonctionne (bat)	1. Alimentation en peinture.	1. Remplir et réamorcer la pompe.
	2. L'état de la crépine d'entrée.	2. Démonter et nettoyer, puis remonter.
	3. Le serrage du tuyau d'aspiration ou des raccords.	3. Serrer; enduire le filetage npt du tube d'aspiration (43).
	4. Si la bille de la vanne d'admission et celle du piston sont bien en place sur leur siège. Voir page 11.	4. Démonter le clapet de pied et le nettoyer. Vérifier les billes et les sièges en recherchant d'éventuelles éraflures. Les remplacer le cas échéant. Voir page 11. Filtrer la peinture avant de s'en servir pour éliminer les particules susceptibles d'obstruer la pompe.
	5. Les fuites autour de l'écrou de presse-étoupe ce qui indiquerait que les garnitures d'étanchéité sont usées ou endommagées. Voir page 11.	5. Remplacer les joints. Voir page 11. Vérifier également le siège de la vanne de piston en recherchant la présence de peinture séchée ou d'éraflures et le remplacer le cas échéant. Resserrer l'écrou de presse-étoupe.
	6. Relâcher la gâchette du pistolet. Observer la position de repos de la tige de pompe (222).	6. Si la pompe se met systématiquement en position de repos avec la tige (222) totalement déployée, il se peut que les joints de piston et/ou le clapet de piston soient usés. Réparer la pompe. Voir page 11.
Pas de débit: le moteur tourne, mais la pompe ne fonctionne (bat) pas	1. La goupille (14) de la tige de connexion du bas de pompe. Voir Fig. 9 page 11.	1. Replacer la goupille si elle n'est pas en place. S'assurer que le ressort de retenue (15) est bien installé dans la gorge tout autour de la tige de connexion.
	2. L'état de la tige de connexion (12). Voir page 15.	2. Remplacer l'ensemble de la tige de connexion. Voir page 15.
	3. S'assurer que le vilebrequin du carter d'entraînement tourne effectivement. Brancher le pulvérisateur et le mettre en marche momentanément pour effectuer le contrôle, puis l'arrêter et le débrancher. Voir page 15.	3. S'assurer que l'ensemble du carter d'entraînement ne soit pas endommagé et le remplacer le cas échéant. Voir page 15.
Différences de formes de jet	1. Buse de pulvérisation usée au-delà de la capacité de pression du pulvérisateur.	1. Remplacer la buse de pulvérisation. REMARQUE: une buse de petite taille a une plus grande longévité.
	2. La carte de commande du moteur (22a) en effectuant le diagnostic indiqué en page 13. Si le diagnostic le spécifie, remplacer la carte. ATTENTION: Ne pas effectuer ce contrôle tant que l'on n'est pas sûr que l'induit est bon. Un induit défectueux brûlerait immédiatement une carte en bon état.	2. Remplacer la carte. Voir page 13.

Résolution des problèmes de difficulté moyenne

TYPE DE PROBLÈME	POINT À VÉRIFIER <i>Si la vérification est correcte, passer au point suivant</i>	QUE FAIRE? <i>Si le contrôle n'est pas bon, se reporter à la présente colonne</i>
Variations du jet <i>(suite)</i>	3. Le potentiomètre de réglage de pression (77) en le remplaçant par un neuf.	3. Remplacer le potentiomètre. Voir page 14.
	4. Section de faible débit, page 6.	
Le moteur est chaud et fonctionne par à-coups	1. Vérifier si le pulvérisateur a été utilisé à haute pression avec des buses de petite taille, ce qui provoque une montée en température excessive.	1. Réduire la pression ou augmenter la durée des impulsions.
	2. Vérifier si la température ambiante à l'endroit où se trouve le pulvérisateur est supérieure à 32° C ou si le pulvérisateur est exposé au rayonnement direct du soleil.	2. Déplacer l'unité de pulvérisation à l'ombre et au frais, si possible.
	3. Moteur.	3. Remplacer le moteur. Voir page 12.
Le coupe-circuit primaire s'ouvre dès que l'interrupteur du pulvérisateur est mis sur la position marche	1. Tout le câblage électrique à la recherche des défauts d'isolation ainsi que toutes les cosses et bornes à la recherche des défauts de serrage ou des dommages. Contrôler aussi les fils entre le capteur de pression et le moteur. Voir page 12.	1. Réparer ou remplacer tout câblage, bornes et cosses endommagées. Bien rebrancher tous les fils.
	2. L'absence éventuelle de joints de trappe de visite des balais moteur (voir page 10), la présence de cosses en fourche tordues ou d'autres points de contact métal sur métal susceptibles de provoquer un court-circuit.	2. Corriger tous défauts éventuels.
	3. L'induit du moteur en recherchant d'éventuels courts-circuits. Utiliser un testeur d'induit (détecteur) ou tester le moteur. Voir page 9. Examiner les bobinages pour voir s'ils sont brûlés.	3. Remplacer le moteur. Voir page 12.
	4. La carte de commande du moteur (22a) en effectuant le diagnostic indiqué en page 13. Si le diagnostic le spécifie, remplacer la carte.	4. Remplacer la carte. Voir page 13.
Le coupe-circuit primaire s'ouvre après que le pulvérisateur ait tourné pendant 5 à 10 minutes	1. Rubrique "Problèmes électriques courants", page 4.	
Serrer les vis des bornes. Le coupe-circuit primaire s'ouvre quand le pulvérisateur est branché sur une prise et qu'il n'est pas sur la position marche	1. L'interrupteur MARCHE/ARRÊT (80). S'assurer que le pulvérisateur est débranché! Débrancher les fils de l'interrupteur. Contrôler l'interrupteur avec un ohmmètre. Le relevé doit indiquer l'infini lorsque l'interrupteur est sur ARRÊT et zéro lorsque l'interrupteur est sur MARCHE. ATTENTION: Un court-circuit se produisant dans le circuit du moteur peut endommager l'interrupteur et/ou la carte de commande du moteur (22a).	1. Remplacer l'interrupteur MARCHE/ARRÊT. Voir page 14.
	2. Fils endommagés ou coincés dans la boîte de raccordement (20).	2. Remplacement des pièces endommagées.
L'appareil ne fonctionne pas sur le générateur, mais bien sur l'alimentation électrique CA	1. "Pic" de tension de la génératrice. Le pulvérisateur ne fonctionnera pas si la tension dépasse 360V ou descend en dessous de 180V.	1. Utiliser l'alimentation CA ou un autre générateur.

Essai moteur



Relâcher la pression; page 3.

Cette procédure est destinée à contrôler la continuité électrique de l'induit, des enroulements moteur et des balais.

Mise en oeuvre

1. Débrancher le pulvérisateur.
2. Démonter le carter d'entraînement. Voir page 15. Cela confirmera que toute résistance constatée en testant l'induit est due au moteur et non à un engrenage usé de l'entraînement.
3. Fig. 3. Enlever les trappes de visite des balais (A).
4. Fig. 4. Ôter les vis (25, 26). Abaisser la carte de commande (22a). Débrancher les deux fils (C) reliant le moteur à la carte.

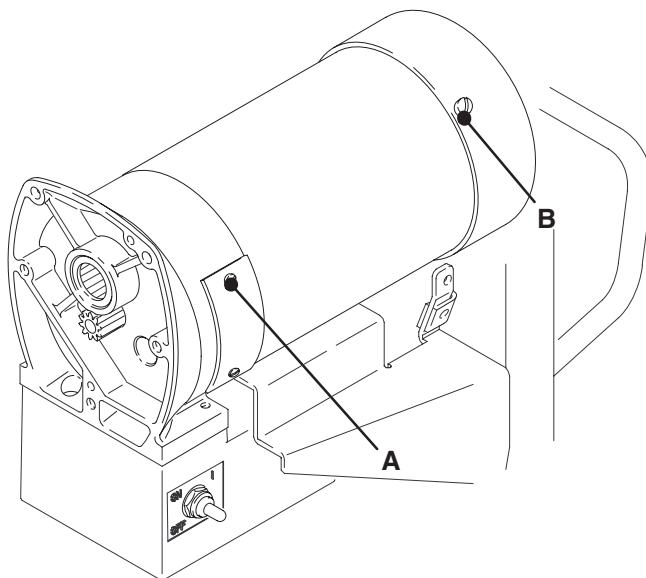


Fig. 3

02991

Test de court-circuit de l'induit

1. Enlever le capot du ventilateur (B). Voir Fig. 3.
2. Faire tourner le ventilateur du moteur à la main. En l'absence de court-circuit, le moteur effectue deux ou trois tours par inertie avant de s'arrêter complètement. Si par contre il ne tourne pas librement, l'induit est en court-circuit et il faut alors remplacer le moteur. Voir page 12.

Test en circuit ouvert de l'induit, des balais et du câblage moteur (test de continuité)

1. Fig. 4. Raccorder ensemble les fils noir et rouge (C) du moteur avec un fil de test. Faire tourner à la main le ventilateur du moteur à la vitesse de deux tours à la seconde environ.

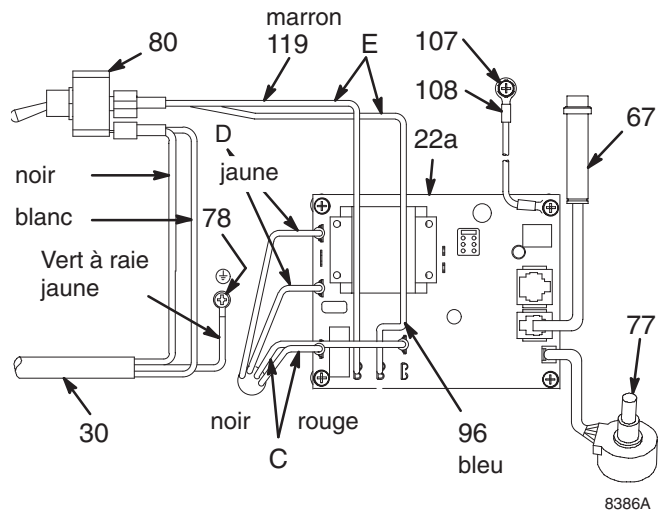


Fig. 4

2. En cas de rotation irrégulière ou d'absence de résistance, vérifier si les ressorts des balais, les fils des balais et les fils du moteur sont cassés; si les vis de bornes des balais, les cosses des fils du moteur sont desserrées; si les balais sont usés. Voir page 10.
3. Si les rotations sont encore irrégulières ou s'il n'y a aucune résistance, changer le moteur; page 12.

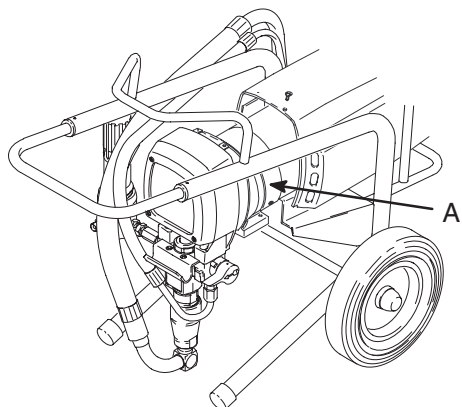
Balais de moteur

REMARQUE: Remplacer les balais présentant une usure de plus de 13 mm. Contrôler les deux balais. Utiliser le kit de réparation 236967 pour réparer les balais moteur.



Relâcher la pression; page 3.

1. Débrancher le pulvérisateur.
2. Déposer les deux couvercles d'inspection (A) et leurs joints. Voir Fig. 5.



7735A

Fig. 5 **Lo-Boy Modèle**

3. Enfoncez le clip ressort (F) et défaire les crochets (G) du porte-balais (B). Sortir le clip ressort. Voir Fig. 6.
4. Contrôler l'état du commutateur: traces de corrosion, de brûlure ou stries. La couleur normale du commutateur est noire. Faire usiner à nouveau le commutateur par un atelier de réparation compétent si les balais semblent s'user trop rapidement ou en cas d'arc excessif. Voir le point 9 et d.
5. Répéter l'opération de l'autre côté.
6. Placer un balais neuf (C) sur le porte-balais (B) la rampe (H) devant faire face au ressort. Voir Fig. 6.
7. Tout en maintenant le clip ressort (F) légèrement incliné, glisser celui-ci dans le porte-balai et l'accrocher à l'extrémité de ce dernier. Voir Fig. 7. Tirer sur le clip pour être certain qu'il est bien en place. Brancher le fil du balais sur le connecteur plat (E).
8. Répéter l'opération de l'autre côté.
9. **Tester les balais.**
 - a. Enlever la broche de la tige de connexion de pompe (14).

⚠ MISE EN GARDE



DANGERS DE DÉCHARGE ÉLECTRIQUE

Ne jamais toucher les balais, les conducteurs, les ressorts ou les porte-balais quand l'unité de pulvérisation est sous tension pour réduire le risque de décharge électrique et de blessure grave.

- a. Le pulvérisateur étant à l'ARRÊT, tourner le bouton de régulation de pression à fond dans le sens anti-horaire sur la pression minimum. Brancher le pulvérisateur.
 - b. Mettre le pulvérisateur en MARCHÉ. Augmenter lentement la pression jusqu'à ce que le moteur tourne à pleine vitesse.
 - c. Contrôler l'état de la zone de contact entre le balai et le collecteur pour voir si l'effet d'arc n'est pas excessif. Les arcs ne doivent pas s'enrouler autour du collecteur.
10. Remettre en place les couvercles d'inspection des balais et leurs joints.
 11. Remonter la goupille de la tige de connexion de la pompe (14).

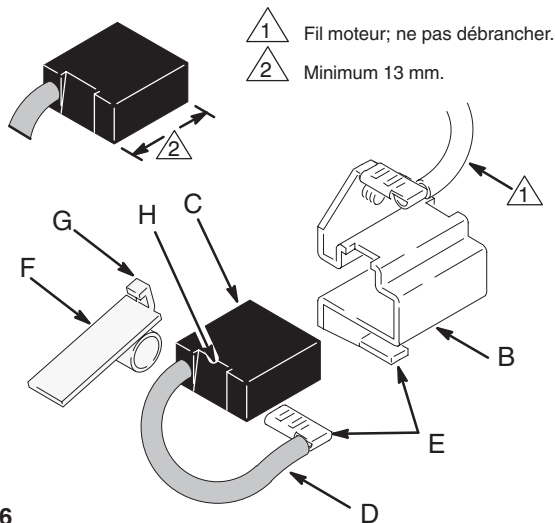


Fig. 6

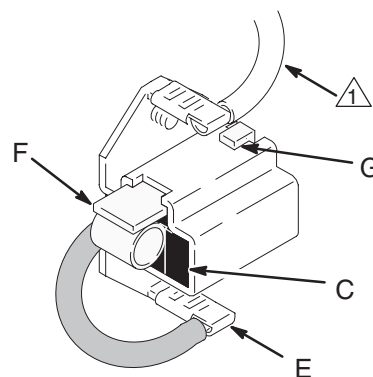


Fig. 7

03881

Bas de pompe

REMARQUE: Le kit de réparation de joints 235703 est disponible. Les numéros de référence des pièces du kit sont repérées par un astérisque, par exemple (*223*).

Démontage de la pompe (voir Fig. 8)

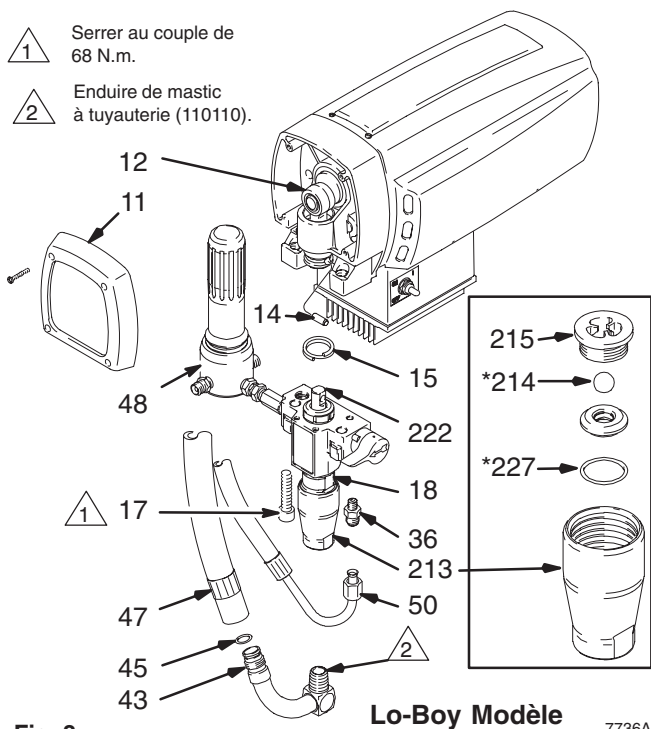




Fig. 8

Lo-Boy Modèle

7736A

1.   Relâcher la pression; page 3.
2. Rincer la pompe si possible. Relâcher la pression. Arrêter la pompe avec la tige de piston (222) au point mort bas, là encore si possible. Pour abaisser manuellement la tige de piston, faire tourner les pales du ventilateur du moteur.
3. Démontez le filtre (48).
4. Démontez le tuyau d'aspiration (43). Dévisser le tuyau de décharge (84) branché sur le mamelon du bas de pompe (36).
5. Utilisez un tournevis pour pousser le ressort de maintien (15) vers le haut et sortir la goupille (14).
6. Desserrer les vis (17). Démontez la pompe (18).

Réparation de la pompe

Voir le manuel 308815 pour prendre connaissance des instructions et pièces pour réparation du bas de pompe.

Installation de la pompe (voir Fig. 8 et 9)

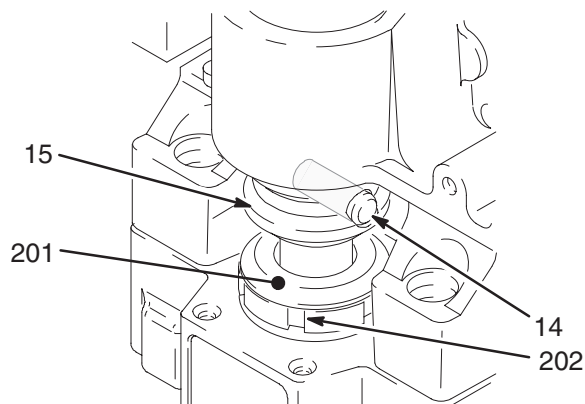


Fig. 9

7840A

1. Graisser ou huiler légèrement le capteur (67). Voir Fig. 15. Guider la pompe sur les broches de positionnement et le capteur de pression. Tapoter sur celle-ci avec un maillet doux pour la mettre en place. Serrer les vis (17) à 68 N.m.
2. Aligner le trou de la tige (222) avec la tige de connexion (12). Utiliser un tournevis pour pousser le ressort de maintien (15) vers le haut et enfoncer la goupille (14). Pousser le ressort pour le mettre en place autour de la tige de connexion.

MISE EN GARDE



DANGERS DUS AUX PIÈCES EN MOUVEMENT

S'assurer que le ressort de maintien (18) est solidement en place sur toute la longueur de la gorge pour éviter que la goupille (14) ne se desserre. Voir Fig. 9.

Si la goupille se desserre, les pièces (dont la tige de connexion ou le corps de palier) pourrait être projetées en l'air et causer de sérieux dommages corporels ou matériels.

3. Rebrancher d'aspiration et de décharge (43, 84). Remonter le capot avant (11).
4. Serrer l'écrou de presse-étoupe (202) juste assez pour colmater la fuite, mais sans trop serrer. Remplir complètement l'écrou de presse-étoupe avec du liquide TSL de Graco. Enfoncer le bouchon (201) dans l'écrou de presse-étoupe.

Moteur

REMARQUE: Voir Fig. 12 sauf indication contraire.

1. Essayer d'arrêter la pompe quand la tige de piston (222) est en fin de course basse. Pour abaisser la tige de piston manuellement, retirer le capotage (32) et faire tourner les pales du ventilateur. Prendre un tournevis pour pousser le ressort (15) vers le haut et sortir la goupille (14). Voir Fig. 10.



2. Relâcher la pression; page 3.

3. Enlever le capot moteur (32).
4. Soulever la tige de connexion. Défaire les vis (25, 26) et abaisser le contrôleur de chaleur (22) et la carte de commande moteur (22a). Débrancher les fils moteur et le fil du capteur de pression (A) de la carte de commande moteur. Enlever le contrôleur de chaleur (22) et la carte de commande moteur (22a), les vis (23) et la boîte de raccordement (20). Voir Fig. 12 et 4.
5. Enlever le capot du carter d'entraînement (11).
6. Tourner la tige du bas de pompe (222) de telle manière que le trou de goupille soit en face de la vis inférieure du carter d'entraînement (16). Voir Fig. 11. Retirer les trois vis du carter d'entraînement et les rondelles d'arrêt (16, 4). Voir Fig. 11 et 12.
7. Retirer deux vis du moteur et leurs rondelles (3, 4).
8. Tapoter sur la partie inférieure arrière du carter d'entraînement (2) à l'aide d'un maillet en plastique pour le dissocier du moteur. Sortir le carter d'entraînement tout droit du moteur en guidant le fil du capteur de pression (A) hors du moteur. Faire attention de ne pas faire tomber l'engrenage (13). Lire la rubrique ATTENTION à la page 15.
9. Retirer quatre vis (75) et soulever le moteur et l'enlever du chariot (70).
10. Aligner le nouveau moteur sur le chariot et remettre les vis (75).

11. Monter le carter d'entraînement sur le moteur. Procéder selon les points 9 à 15 de la page 15. Monter la boîte de raccordement.
12. Brancher les fils sur la carte de commande moteur (22a). Voir Fig. 4. Monter la carte de commande moteur.
13. Connecter la tige de piston (222) au carter d'entraînement; voir la rubrique **Remontage de la pompe**, point 2 à la page 11 ainsi que la MISE EN GARDE suivant celle-ci.
14. Remettre le capotage (32) et le capot du carter d'entraînement (11).

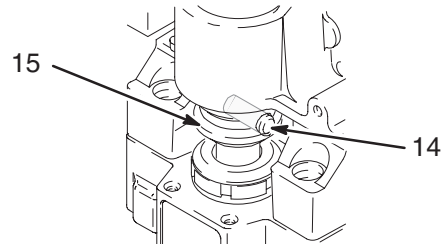


Fig. 10

7840A

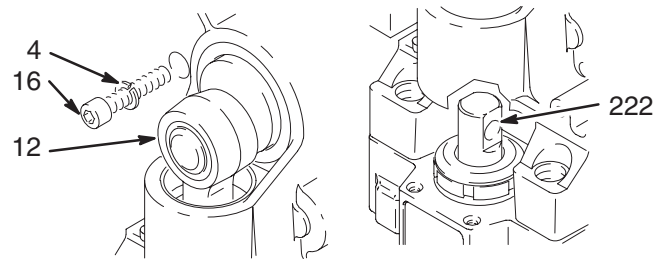
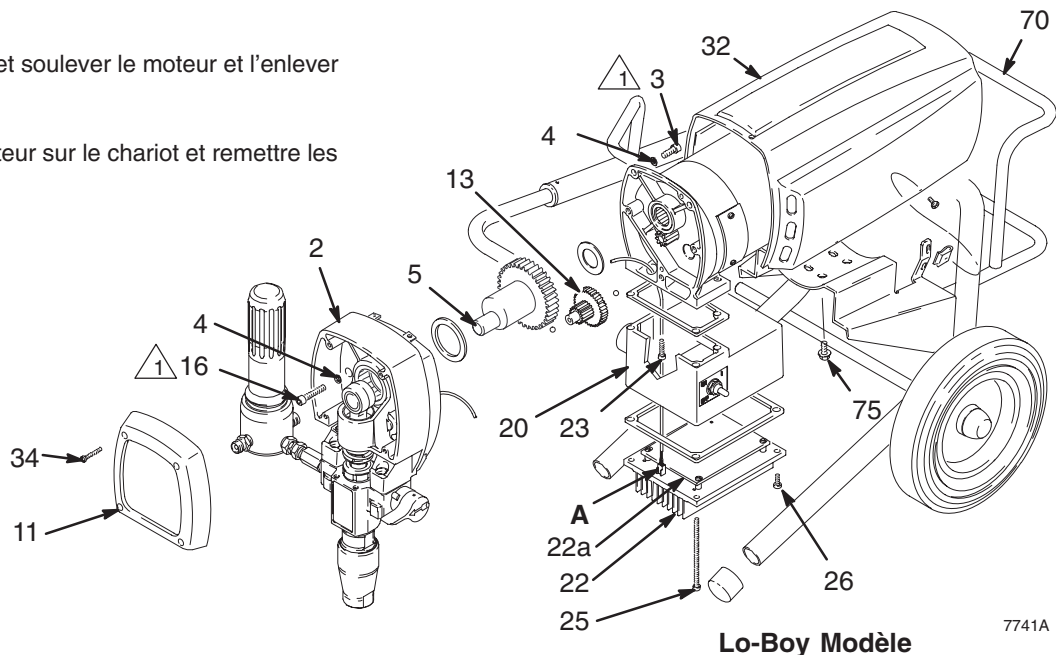


Fig. 11

7840A

1 Serrer au couple de 9 N.m.




Lo-Boy Modèle

7741A

Fig. 12

Réparation de la régulation de pression

Démontage de la carte de commande moteur

-  Relâcher la pression; page 3.
- Ôter les vis (25, 26) et abaisser le contrôleur de chaleur (22) et la carte de commande moteur (22a). Voir Fig. 12.
- Débrancher les fils (C), (D), (96), (E) et 108 de la carte de commande moteur (22a). Voir Fig. 4.
- Débrancher le potentiomètre (77) et le capteur (67) de la carte de commande moteur (22a).
- Enlever quatre vis et la carte de commande moteur (22a).


- Monter une nouvelle carte de commande moteur (22a) en la fixant avec quatre vis. Rebrancher tous les fils et fixer le contrôleur de chaleur (22) sur la boîte de raccordement (20).

ATTENTION

Pour réduire les risques de mauvais fonctionnement:


- Lors du branchement des fils, s'assurer que la cosse plate du connecteur mâle isolé est bien centrée dans la cosse enveloppante du connecteur femelle.
- Faire attention au cheminement de tous les fils pour éviter qu'ils n'interfèrent avec la carte de commande du moteur ou la boîte de raccordement.

Diagnostic de la carte de commande moteur


-  Relâcher la pression; page 3.
- Ôter les vis (25, 26) et abaisser le contrôleur de chaleur (22) et la carte de commande moteur (22a). Voir Fig. 12.
- Mettre l'interrupteur MARCHE/ARRÊT sur MARCHE.
- Observer le fonctionnement de la DIODE lumineuse et se reporter au tableau suivant:

LA DIODE CLIGNOTE	FONCTIONNEMENT PULVÉRISATEUR	SIGNIFICATION	INTERVENTION
Une fois	Le pulvérisateur fonctionne	Marche normale	Ne rien faire
Deux fois	Le pulvérisateur fonctionne	Marche normale	Ne rien faire
Deux fois de suite	Le pulvérisateur s'arrête et la DIODE continue à clignoter deux fois de suite	Trop forte pression. Pression supérieure à 310 bar, 31 MPa	Remplacer la carte de commande du moteur. Voir la procédure de démontage de la carte de commande du moteur précédente
Trois fois de suite	Le pulvérisateur s'arrête et la DIODE continue à clignoter trois fois de suite	Le capteur de pression est défectueux ou il manque	Remplacer le capteur de pression
Quatre fois de suite	Le pulvérisateur s'arrête et la DIODE continue à clignoter quatre fois de suite	La tension secteur est trop élevée	Abaisser la tension d'alimentation à 230 V CA.
Cinq fois de suite	Le pulvérisateur s'arrête et la DIODE continue à clignoter cinq fois de suite	Rotor verrouillé. Le moteur ne peut pas tourner pour une raison mécanique quelconque	Remédier au verrouillage et changer la pièce cassée empêchant le moteur de tourner


Cordon d'alimentation électrique

-  Relâcher la pression; page 3.
- Desserrer la vis sur la fixation du cordon électrique (120) et défaire le cordon (30).
- Mettre un nouveau cordon électrique (30) en place et serrer la vis sur la fixation du cordon (120).

Interrupteur Marche/Arrêt


-  Relâcher la pression; page 3.
- Ôter les vis (25, 26) et abaisser le contrôleur de chaleur (22). Voir Fig. 14.
- Enlever la tétine de caoutchouc (82). Voir page 20.
- Débrancher les fils noir, blanc, marron et bleu du commutateur MARCHE/ARRÊT (80) et démonter le commutateur. Voir Fig. 4.
- Monter le commutateur afin que la patte intérieure de la bague anti-rotation (81) s'insère dans la rainure verticale du filetage du commutateur et que la patte extérieure s'insère dans la fente de la boîte de raccordement. Voir page 20.
- Poudrer l'intérieur de la tétine de protection (82) de talc, puis retirer la quantité en excédent. Mettre l'écrou et la tétine en place et serrer.
- Rebrancher les fils noir, blanc, marron et bleu sur le commutateur MARCHE/ARRÊT (80).
- Monter un contrôleur de chaleur (22) avec les vis (25, 26). Voir Fig. 14. Veiller à ce qu'aucun fil ne soit coincé entre la carte de commande moteur et d'autres composants.

Potentiomètre de réglage de pression

-  Relâcher la pression; page 3.
- Ôter les vis (25, 26) et abaisser le contrôleur de chaleur (22). Voir Fig. 14.
- Enlever le bouton du potentiomètre (27).
- Enlever l'écrou de fixation de l'arbre (76).
- Débrancher et enlever le potentiomètre (77).
- Monter et brancher le nouveau potentiomètre (77).
- Mettre l'écrou de fixation de l'arbre (76).
- Monter le bouton du potentiomètre (27).
- Monter un contrôleur de chaleur (22) avec les vis (25, 26). Voir Fig. 14. Veiller à ce qu'aucun fil ne soit coincé entre la carte de commande moteur et d'autres composants.

Carter d'entraînement, tige de connexion, vilebrequin

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

1.  Relâcher la pression; page 3.
2. Démontez le bas de pompe. Voir page 11.
3. Enlever le capotage (32).
4. Abaissez le contrôleur de chaleur (22) et retirez le capteur de pression (67). Voir page 16.

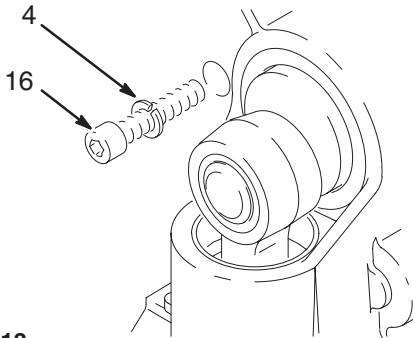


Fig. 13

7840A

5. Retirer les trois vis du carter d'entraînement (16) et les rondelles d'arrêt (4). Voir aussi Fig. 14.
6. Retirer deux vis moteur et les rondelles d'arrêt (3, 4). Voir Fig. 14.

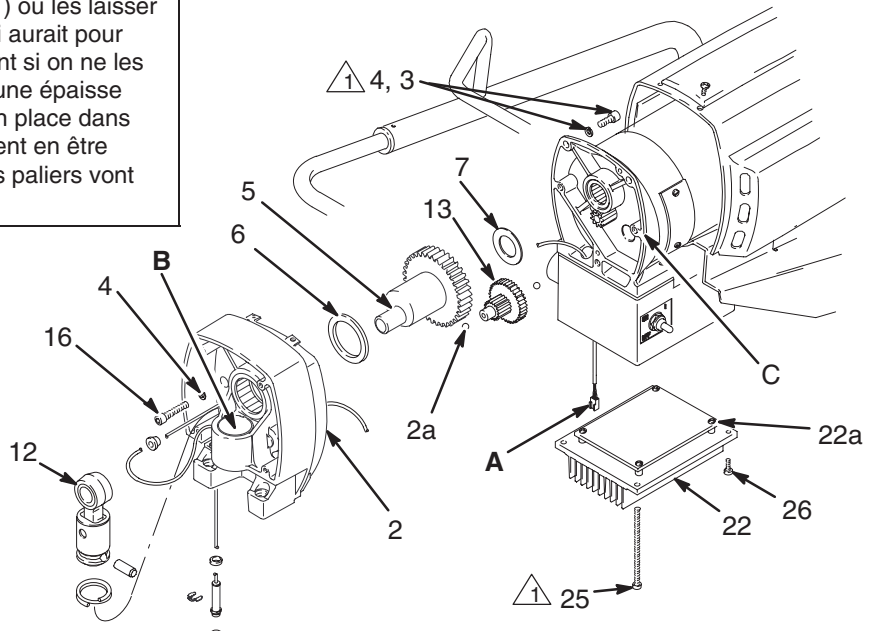
ATTENTION

Ne pas laisser tomber le train d'engrenages (13). Il est susceptible de rester engagé soit dans le moteur, soit dans le carter d'entraînement.

Ne pas perdre les billes de butée (2a ou 41) ou les laisser tomber entre les roues d'engrenage, ce qui aurait pour effet d'endommager le carter d'entraînement si on ne les enlève pas. Ces billes qui sont enduites d'une épaisse couche de graisse restent généralement en place dans les évidements de l'engrenage, mais peuvent en être délogées. Si elles ne sont pas en place, les paliers vont s'user prématurément.

Lo-Boy Modèle

Remarque: Filtre non représenté



 Serrer au couple de 9 N.m.

Fig. 14

7742A

7. Tapoter la partie inférieure du carter d'entraînement (2) avec un maillet en plastique pour dégager le moteur. Sortir le carter d'entraînement du moteur en le tenant droit.
8. Démontez et examinez le vilebrequin (5) et la tige de connexion (12). Remplacer toutes les pièces endommagées ou usées.
9. Monter la tige de connexion.
10. Lubrifier l'intérieur du palier de la tige de connexion avec une huile SAE non détergente. Graisser les roulements à billes et engrenages avec la graisse fournie.

REMARQUE: Les pignons et les paliers situés entre le carter d'entraînement (2) et la cloche avant du moteur (C) doivent contenir au total une quantité de graisse égale à environ 89 cm³.


11. Mettre la grande rondelle (6), puis la petite rondelle (7) sur le vilebrequin (5).
12. Tourner le vilebrequin pour le mettre en fin de course haute et introduire le vilebrequin (5). Aligner les pignons et pousser le carter d'entraînement (2) sur le moteur et les broches de positionnement. Mettre les vis (16, 3) et les rondelles d'arrêt (4) en place. Serrer à 9 N.m.
13. Brancher le capteur de pression. Voir page 16.
14. Monter le bas de pompe. Voir page 11.
15. Remettre le capot avant (11).
16. Remettre le capotage (32) en place.
17. Remettre le contrôleur de chaleur (22).

Capteur de pression

REMARQUE: Voir Fig. 14 et 15 pour cette procédure.

REMARQUE: Le capteur de pression (67) ne peut être ni réparé ni réglé. En cas de dysfonctionnement, le changer.

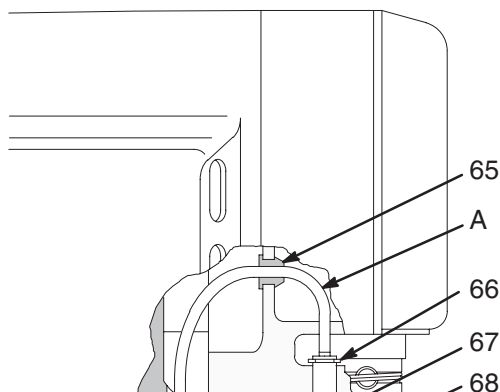
Démontage

1.  Relâcher la pression; page 3.
2. Démonter le bas de pompe (18). Voir page 11.
3. Enlever le capot avant (11). Défaire les vis (25, 26). Abaisser le contrôleur de chaleur (22).
4. Débrancher le connecteur de la gaine de la carte de commande moteur (22a). Enlever la rondelle (65).
5. Enlever le circlip (66). Pousser le capteur de pression vers le bas et le sortir du carter d'entraînement (2).
6. Faire passer le faisceau (A) à travers le moteur et le carter d'entraînement et démonter le capteur de pression.
7. Examiner l'état de l'entretoise (68) et du joint (69). Remplacer le joint (69) uniquement s'il est coupé, entaillé ou s'il n'est plus étanche. Voir page 16.

Installation

1. À l'aide d'un petit morceau de cuivre ou de fil d'acier doux (environ 30 cm), former un petit crochet et le mettre dans le passage au fond du moteur. Le faire passer par le trou du carter d'entraînement.

2. Passer une entretoise (68) sur le connecteur du faisceau (A) et la mettre en place sur le fond du capteur (67).
3. Faire passer le faisceau dans le pied et l'encoche du carter d'entraînement (2). Fixer le fil de guidage sur le connecteur.
4. Tout en tirant le fil de guidage pour le sortir par le fond du moteur, passer le faisceau par le carter d'entraînement et les pièces moulées du moteur.
5. Disposer la rondelle (65) sur le faisceau et la pousser dans le trou du carter d'entraînement.
6. Enfiler la gaine en trop dans le passe-fil et emboîter le corps du capteur dans le trou du pied du carter d'entraînement. Le fixer avec le circlip (66).
7. Fixer le connecteur sur la carte de commande moteur (22a). Remplacer le capot (11) et le contrôleur de chaleur (22). Veiller à ce qu'aucun fil ne soit coincé entre les composants.



Joint du capteur de pression

REMARQUE: Les joints en PTFE ne sont pas attaqués par la plupart des solvants et produits. Remplacer le joint uniquement s'il n'est plus étanche.

Démontage

1.  Relâcher la pression; page 3.

2. Démonter le bas de pompe (18). Voir page 11.
3. Retirer le joint (69) de son logement dans le collecteur (229).
4. Nettoyer le logement dans le collecteur avec du solvant et un chiffon ou des tampons d'ouate. Contrôler la présence éventuelle de rayures ou d'éraflures.

Joint du capteur de pression

Installation

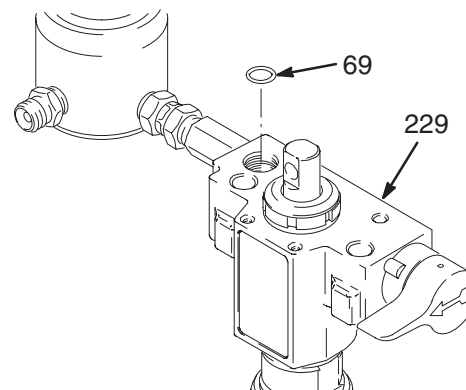
1. Nettoyer le logement des joints et l'enduire légèrement de graisse ou huile légère.
2. Faire chauffer le joint (69) dans de l'eau chaude pendant plusieurs minutes.

ATTENTION

Une pression trop forte exercée par une sonde ou un angle endommagera le joint, ce qui entraînera une fuite.

3. Utiliser une sonde émoussée de bois ou plastique et disposer le joint (69) dans son logement dans le collecteur (229). Attention de ne pas plier ni de tordre le joint lors de sa mise en place.

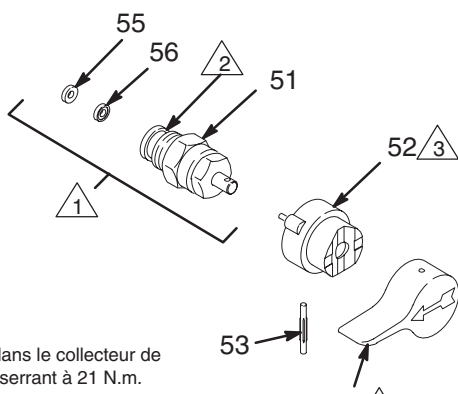
4. Graisser ou huiler légèrement le capteur (67) et installer la pompe (18). Voir page 11.




Vanne de décharge

1.   Relâcher la pression; page 3.

2. Mettre la manette (54) en position fermée. Chasser la goupille (53). Enlever la manette.
3. Démonter l'embase (52).
4. Dévisser la vanne de décharge (51). Le joint (55) et le siège (56) demeureront dans la vanne.



 Enfoncer dans le collecteur de pompe en serrant à 21 N.m.

Réparation

1. Dévisser la bague de retenue 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. Pour changer le joint (55) ou le siège (56), sortir le joint en faisant levier.

REMARQUE: À chaque démontage du joint (55), le remplacer par un neuf.

3. Monter le siège (56) dans la vanne de décharge (51) de telle sorte que le côté rodé soit orienté vers la bille. Enduire le joint neuf d'un peu de graisse (55) et le placer à l'intérieur 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 le filetage de la vanne de décharge (51) d'une petite quantité de produit d'étanchéité à filetage (110110). Serrer la vanne dans le collecteur de pompe (229) à 21 N.m.
2. Graisser légèrement l'embase (52) en surface et la mettre en place. Tourner la tige de telle sorte que le trou de la goupille soit vertical.
3. Fixer la manette (54) et la goupille (53).

Caractéristiques techniques

Alimentation requise	230 V CA, 50 Hz, monophasé, 10 A minimum	Crépine à peinture d'entrée	975 microns Tamis en acier inoxydable, réutilisable
Générateur	3000W minimum	Filtre de sortie	238 microns
Plage de pression de service	0–207 bar (0–21 MPa)	Entrée de pompe	3/4 npt(f)
Moteur	de 0,9 CV avec latex à 138 bar (14 MPa)	Sortie de pompe	1/4 npsm
Cycles/litre	150	Caractéristiques sonores:	
Débit maximum	2,3 l/mn	Niveau de pression sonore	82dB(A)*
Taille de buse	nouvelle buse de 0,024 à 138 bar; 14 MPa avec latex	Niveau de puissance sonore	91dB(A)*
Cordon électrique	14 AWG, 3 conducteurs, 4,5 m	* Mesuré pendant la pulvérisation avec une buse de 0,017 selon ISO-3744	
		Pièces en contact avec le produit:	acier au carbone galvanisé, aluminium, acier inox, polyéthylène, Delrin®, cuir
			Carbure de tungstène, revêtement de chrome, polyuréthane

REMARQUE PTFE® et Delrin® sont des marques déposées de la société

Dimensions

Poids (à vide sans garnitures)	33,1 kg	Largeur	521 mm
Longueur	533 mm	Hauteur (poignée rabattue)	711 mm

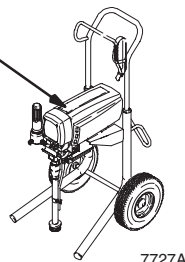
Accessoires

ÉTIQUETTE DE DANGER

Une étiquette de DANGER en langue anglaise est apposée sur votre pulvérisateur. Si vos peintres ne lisent pas l'anglais, commander l'une des étiquettes suivantes pour la fixer sur votre pulvérisateur. Le schéma ci-après indique l'emplacement idéal pour ces étiquettes afin qu'elles soient bien en vue.

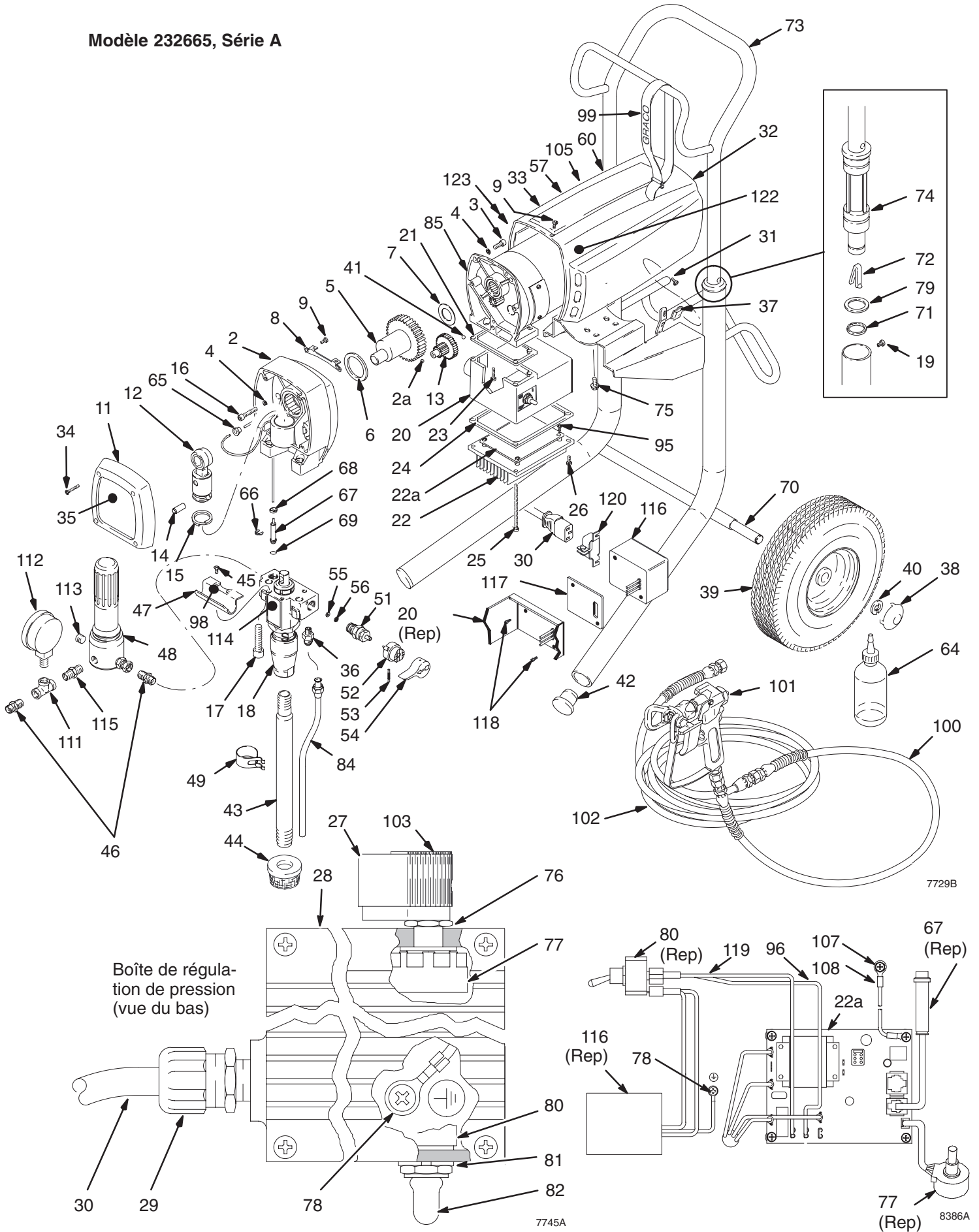
Poser l'étiquette rédigée dans une autre langue à cet endroit

français	187784
espagnol	185956
allemand	185961
grec	186041
coréen	186045
anglais	187791



Ensemble des pièces du pulvérisateur

Modèle 232665, Série A



Ensemble des pièces du pulvérisateur

Modèle 232665, Série A

No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté	No. Rep.	No. Réf.	Désignation	Qté.
2	240057	KIT, carter d'entraînement, U-695	1	57▲	187791	ÉTIQUETTE, danger, anglais	2
2a	100069	BILLE de butée	1	60▲	187975	ÉTIQUETTE DE MISE EN GARDE, risque d'électrocution	1
3	101682	VIS mécanique, 1/4-20 x 0,625	2	64	206994	LIQUIDE d'étanchéité de presse-étoupe	1
4	105510	RONDELLE-FREIN, collet de 1/4	5	65	114296	RONDELLE	1
5	239979	VILEBREQUIN, U-695	1	66	112396	CIRCLIP extérieur	1
6	180131	BUTÉE, avant	1	67	240514	CAPTEUR, commande de pression	1
7	107434	BUTÉE, arrière	1	68	189269	ENTRETOISE, capteur	1
8	189270	SUPPORT, capotage	1	69	104319	JOINT TORIQUE, PTFE®	1
9	108865	VIS à tête cyl.	5	70	240007	CHÂSSIS, chariot, U-695	1
11	236366	KIT, capot avant, U-695	1	71	110243	BAGUE d'arrêt, guidon	2
12	240519	TIGE DE CONNEXION	1	72	111590	BOUTON, ressort	2
13	218364	ENGRENAGE, 2nd étage	1	73	239998	POIGNÉE, chariot	1
14	176818	GOUPILLE, droite	1	74	192027	MANCHON, chariot	2
15	176817	RESSORT, de retenue	1	75	110997	VIS, 1/4-20 x 0,625	4
16	103345	VIS mécanique, 1/4-20 x 1,25	3	76	112382	ÉCROU, étanchéité de l'arbre	1
17	111706	VIS, mach, sch, 7/16 x 1,75	2	77	236352	POTENTIOMÈTRE, réglage pression	1
18	239769	KIT, bas de pompe; Manuel 308815	1	78	110037	VIS, tête hex, 10-24 x 0,375	1
19	109032	VIS, 10-24 x 0,250	4	79	183350	RONDELLE, plate	2
20	194435	BOÎTIER, boîte de raccordement	1	80	111826	COMMUTATEUR à bascule	1
21	112158	JOINT, motor	1	81	105658	BAGUE de serrage	1
22	192844	CONTRÔLEUR DE CHALEUR, ne comprend pas 22a	1	82	105659	TÉTINE à bascule	1
22a	240561	KIT, carte de commande moteur Manuel 308816	1	84	240017	TUBE, drain	1
23	112379	VIS, tête cyl., 10-24 x 0,75	2	85	240511	KIT, moteur électrique, DC	1
24	112159	SUPPORT, contrôleur de chaleur	1	95	114420	VIS	4
25	112381	VIS à tête cyl., 10-24 x 3,5	2	96	241546	FIL électrique, 5", (F), 18 AWG	1
26	114417	VIS à tête cyl., 8-32 x 0,5	2	98▲	192840	ÉTIQUETTE, MISE EN GARDE, pincement doigts	1
27	114273	BOUTON, potentiomètre	1	99	114271	COURROIE, sangle	1
28	193056	ÉTIQUETTE, réglage de pression	1	100	238358	FLEXIBLE, court, 3/16" x 0,9 m	1
29	114284	ATTACHE, cordon électrique	1	101	220955	PISTOLET PULVÉRISATEUR Manuel 307614	1
30	241547	CORDON d'alimentation électrique	1	102	240794	Flexible, 1/4" x 15 m	1
31	114053	VIS, à tête bombée, 8-32	2	103▲	193072	ÉTIQUETTE, pression	1
32	240318	KIT, capotage moteur, U-695 comprenant 9, 31 & 37; 33 & 57	1	105▲	192838	ÉTIQUETTE, MISE EN GARDE, en français	1
33▲	187784	ÉTIQUETTE, DANGER, en français	2	107	114422	VIS, tête cyl.	1
34	114406	VIS, tête cyl., 8-32 x 1,0	4	108	240498	FIL de terre	1
35	195546	ÉTIQUETTE, capot avant	1	109	193521	ÉTIQUETTE d'avertissement (non visible)	1
36	111612	ADAPTEUR, tube	1	110	192839	ÉTIQUETTE d'avertissement (non visible)	1
37	114052	ÉCROU, autobloquant	2	111	104984	TÉ1	1
38	104811	CHAPEAU de moyeu	2	112	102814	MANOMÈTRE	1
39	106062	ROUE, semi-pneumatique	2	113	100721	BOUCHON, tuyauterie	1
40	101242	BAGUE d'arrêt, roue	2	114	192849	ÉTIQUETTE, mise en garde	1
41	100069	BILLE de butée	1	115	156971	MAMELON; 1/4 npt x 1/4 npt	1
42	108691	OBTURATEUR, tube	2	116	241337	ENTREE ALIM. ELECTRIQUE, filtré	1
43	192809	TUYAU, aspiration	1	117	187962	JOINT	1
44	187190	CRÉPINE	1	118	102410	VIS	2
45	112777	VIS, 8-32 x 38	2	119	241545	FIL, électrique, 5", 14 AWG	1
46	193718	MAMELON; 1/4 npt x 14 npsm	2	120	114284	ATTACHE, câble électrique	1
47	190321	SYSTÈME D'ACCROCHAGE DU SEAU	1	121	111840	VIS	2
48	240711	FILTRE, produit; manuel 308249	1	122	195545	ÉTIQUETTE, droite	1
49	192648	CLIP, ressort	1	123	195544	ÉTIQUETTE, gauche	1
51	235014	ENSEMBLE, vanne de décharge; comprenant 55 et 56	1				
52	224807	VANNE, embase	1				
53	111600	GOUPILLE, cannelée	1				
54	187625	MANETTE, vanne de purge	1				
55	111699	JOINT, siège, vanne	1				
56	187615	SIÈGE, vanne, rodé	1				

▲ Étiquettes de mise en garde supplémentaires disponibles gratuitement.

Garantie

Graco garantit que tout le matériel fabriqué par Graco et portant son nom est exempt de défaut de matière et de fabrication à la date de la vente par un distributeur Graco agréé à l'acheteur et utilisateur initial. Sauf garantie spéciale, accrue ou limitée, publiée par Graco, Graco réparera ou remplacera, pendant une période de douze mois à compter de la date de vente, toute pièce du matériel jugée défectueuse par Graco. Cette garantie s'applique uniquement si le matériel est installé, utilisé et entretenu conformément aux recommandations écrites de Graco.

Cette garantie ne couvre pas, et en cela la responsabilité de Graco ne saurait être engagée, l'usure normale ou tout dysfonctionnement, dommage ou usure dus à un défaut d'installation, une mauvaise application, l'abrasion, la corrosion, un entretien inadéquat ou mauvais, une négligence, un accident, un bricolage ou le remplacement de pièces par des pièces d'une origine autre que Graco. Graco ne saurait être tenu pour responsable en cas de dysfonctionnement, dommage ou usure dus à l'incompatibilité du matériel de Graco avec des structures, accessoires, équipements ou matériaux non fournis par Graco ou encore dus à un défaut de conception, de fabrication, d'installation, de fonctionnement ou d'entretien de structures, d'accessoires, d'équipements ou de matériaux non fournis par Graco.

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

CETTE GARANTIE EST UNE GARANTIE EXCLUSIVE QUI REMPLACE TOUTE AUTRE GARANTIE, EXPRESSE OU IMPLICITE, COMPRENANT, MAIS SANS S'Y LIMITER, UNE GARANTIE MARCHANDE OU UNE GARANTIE DE FINALITÉ PARTICULIÈRE.

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 recours (pour, la liste n'ayant aucun caractère exhaustif, dommages indirects ou consécutifs que manque à gagner, perte de marché, dommages corporels ou matériels ou tout autre dommage indirect ou consécutif) ne sera possible. Toute action au titre de la garantie doit intervenir dans les deux (2) ans à compter de la date de vente.

GRACO NE GARANTIT PAS ET REFUSE TOUTE GARANTIE RELATIVE À LA QUALITÉ MARCHANDE ET À UNE FINALITÉ PARTICULIÈRE EN RAPPORT AVEC LES ACCESSOIRES, ÉQUIPEMENTS, MATÉRIAUX OU COMPOSANTS VENDUS MAIS NON FABRIQUÉS PAR GRACO. Ces articles vendus, mais non fabriqués par Graco (tels que les moteurs électriques, commutateurs, flexibles, etc.) sont couverts par la garantie, s'il en existe une, de leur fabricant. Graco fournira à l'acheteur une assistance raisonnable pour toute réclamation faisant appel à ces garanties.

Graco ne sera en aucun cas tenu pour responsable des dommages indirects, accessoires, particuliers ou consécutifs résultant de la fourniture par Graco du matériel identifié dans la présente notice ou bien de la fourniture, du fonctionnement ou de l'utilisation de tout autre matériel ou marchandise vendus en l'occurrence, quelle que soit la cause : non-respect du contrat, défaut relevant de la garantie, négligence de la part de Graco ou autre.

À L'ATTENTION DES CLIENTS CANADIENS DE GRACO

The parties acknowledge that they have required that the present document, as well as all documents, notices and legal proceedings entered into, given or instituted pursuant hereto or relating directly or indirectly hereto, be drawn up in English. Les parties reconnaissent avoir convenu que la rédaction du présent document ainsi que de tous les documents, avis et procédures judiciaires exécutés, donnés ou intentés à la suite de ou en rapport, directement ou indirectement, avec les procédures concernées, sera en anglais.

AVENANT DE GARANTIE

Graco accorde une garantie étendue et se porte garant des produits décrits dans le "Programme de garantie d'équipement des fournisseurs Graco".

Toutes les données écrites et visuelles figurant dans ce document reflètent les toutes dernières informations disponibles au moment de sa publication. Graco se réserve le droit de procéder à des modifications à tout moment sans avis préalable.

Bureaux de Ventes : Minneapolis ; Détroit
Bureaux à l'Étranger : Belgique ; Corée ; Hong Kong ; Japon

**GRACO N.V.; Industrieterrein — Oude Bunders;
Slakweidestraat 31, 3630 Maasmechelen, Belgium
Tel.: 32 89 770 700 – Fax: 32 89 770 777**

www.graco.com

IMPRIMÉ EN U.S.A. 309035 07/99