

Moteurs pneumatiques 6500 et 3400TM XL

3A5463J

FR

À utiliser avec des pompes de finition et de revêtement à haut rendement. Pour un usage professionnel uniquement.

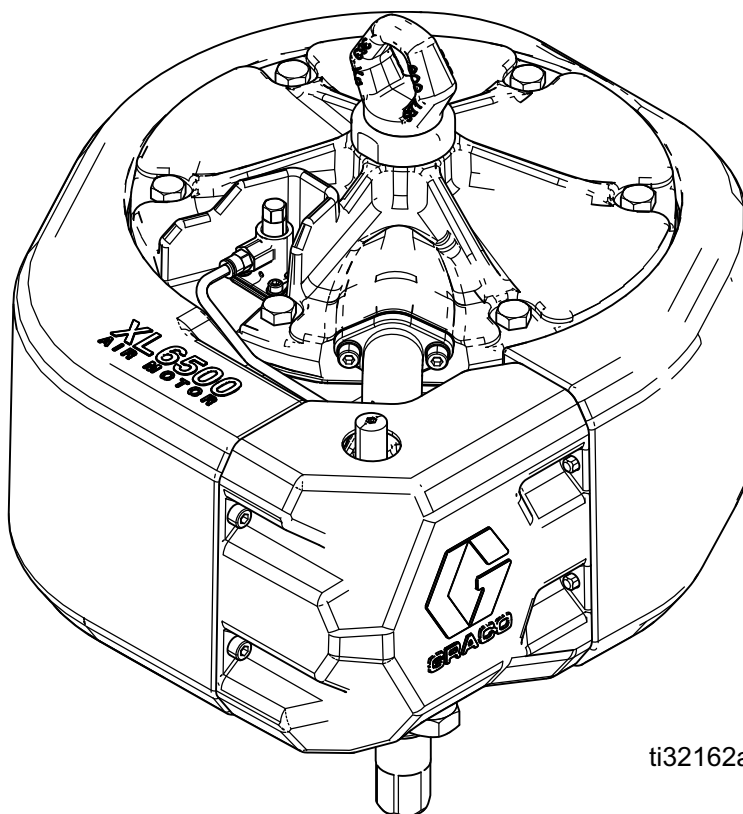
Pression de service maximum :
7 bars



Instructions de sécurité importantes

Veuillez lire tous les instructions et avertissements
contenus dans ce manuel ainsi que dans les manuels
afférents. Conservez toutes les instructions.

Pour plus d'informations sur les modèles, voir page 5.



ti32162a

Table des matières

Avertissements	3	Réparation	13
Modèles	5	Programme de maintenance préventive	13
Tableau des références du moteur pneumatique	5	Procédure de décompression	13
Identification des composants	6	Réparation de la vanne d'air	14
Informations générales	7	Remplacement des vannes pilotes	16
Application	7	Réparation du moteur pneumatique	17
Soupapes à tige de signal réciprocatrice	7	Remplacement du joint de piston	20
Lignes pilotes externes	7	Remplacement du capteur linéaire (s'il est présent)	22
Boutons prioritaires manuels du sélecteur de circuit	7	Connexion distante du DataTrak	23
Fonctionnement en basse pression	7	Kits 24x550, 24x552, 19C374 et 19C375	23
Performance	7	Pièces	24
Givrage minimum	7	XL 6500	24
Purge de l'air	7	Pièces XL3400	26
Fonctionnalités étendues	7	Pièces de vanne d'air (17V344 – Vanne standard,	
Mise à la terre	8	17V345 – Vanne faible bruit)	28
Lubrification du moteur	8	Kits et accessoires	30
Accessoires nécessaires pour faire tourner le moteur		Dimensions (Modèle XL6500)	32
pneumatique	9	Schéma des trous de fixation	32
Vanne d'air principale de type purgeur	9	Dimensions (Modèle XL3400)	33
Régulateur d'air	9	Schéma des trous de fixation	33
Filtre à air	9	Caractéristiques techniques	34
Faire tourner manuellement le moteur	9	Garantie standard de Graco	36
Dépannage	10		
Givre dans le moteur pneumatique	12		

Manuels afférents

Manuel rédigé en français	Désignation
311762	Bas de pompe Xtreme®, Instructions – Pièces
311825	Bas de pompe Dura-Flo™, Instructions – Pièces
334645	Instructions – Pièces pour ensembles de pulvérisation King
334644	Moteur pneumatique 10000 XL™, Instructions – Pièces
313541	Kits DataTrak®, Instruction – Pièces

Avertissements

Les avertissements suivants concernent la configuration, l'utilisation, la mise à la terre, la maintenance et la réparation de cet équipement. Le point d'exclamation indique un avertissement général tandis que les symboles de danger font référence aux risques spécifiques associés à la procédure en cours. Lorsque ces symboles apparaissent dans le texte du présent manuel ou sur des étiquettes d'avertissement, reportez-vous à ces Avertissements. Les symboles de danger et avertissements spécifiques au produit qui ne sont pas mentionnés dans cette section pourront, le cas échéant, apparaître dans le texte du présent manuel.

 AVERTISSEMENT	
   	RISQUE D'INCENDIE ET D'EXPLOSION Des fumées inflammables, telles que les fumées de solvant et de peinture, dans la zone de travail peuvent s'enflammer ou exploser. La circulation de la peinture ou de solvant dans l'équipement peut provoquer de l'électricité statique et des étincelles. Pour prévenir tout risque d'incendie ou d'explosion : • Utilisez l'équipement uniquement dans des locaux bien aérés. • Supprimez toutes les sources d'inflammation; telles que les veilleuses, cigarettes, lampes de poche et bâches plastiques (risque d'étincelles d'électricité statique). • Mettez à la terre tous les appareils de la zone de travail. Voir les instructions de Mise à la terre. • Ne jamais pulvériser ni rincer du solvant sous haute pression. • Garder toujours la zone de travail propre et exempte de débris dont les solvants, les chiffons et l'essence. • En présence de vapeurs inflammables, veiller à ne pas brancher (ni débrancher) les cordons d'alimentation et à ne pas allumer ou éteindre les lampes ou les sources électriques. • Utilisez uniquement des flexibles mis à la terre. • Lors de la pulvérisation dans un seau, bien tenir le pistolet contre la paroi du seau mis à la terre. N'utilisez pas de garnitures de seau, sauf si elles sont antistatiques ou conductrices. • Arrêter immédiatement l'équipement en cas d'étincelles d'électricité statique ou de décharge électrique. Ne pas utiliser l'équipement tant que le problème n'a pas été identifié et corrigé. • Un extincteur en état de marche doit être disponible dans la zone de travail.
 	RISQUES LIÉS AUX PIÈCES EN MOUVEMENT Les pièces en mouvement risquent de pincer, de couper ou d'amputer les doigts et d'autres parties du corps. • Se tenir à l'écart des pièces en mouvement. • Ne pas utiliser l'équipement si des protections ou des couvercles ont été enlevés. • Un équipement sous pression peut démarrer de façon intempestive. Avant de vérifier l'appareil, avant de le déplacer et avant de faire un entretien sur celui-ci, exécutez la Procédure de décompression et débranchez toutes les sources d'alimentation électrique.



AVERTISSEMENT



RISQUES D'INJECTION SOUS-CUTANÉE

Le liquide s'échappant à haute pression du pistolet, d'une fuite sur le flexible ou d'un composant défectueux, risque de transpercer la peau. Une telle blessure par injection peut ressembler à une simple coupure, mais il s'agit en fait d'une blessure grave qui peut même nécessiter une amputation.

Consultez immédiatement un médecin pour une intervention chirurgicale.

- Ne pas pulvériser sans avoir d'abord mis en place le support de buse et la protection de gâchette.
- Verrouillez la gâchette à chaque arrêt de la pulvérisation.
- Ne pas diriger le pistolet sur une personne ou sur une partie du corps.
- Ne mettez pas la main devant la buse de pulvérisation.
- N'arrêtez pas et ne déviez pas des fuites avec la main, le corps, un gant ou un chiffon.
- Exécutez la **Procédure de décompression** lorsque la pulvérisation est interrompue et avant le nettoyage, la vérification ou l'entretien de l'équipement.
- Serrez tous les raccords de fluide avant de faire fonctionner l'équipement.
- Vérifiez quotidiennement les tuyaux et les accouplements. Remplacez immédiatement les pièces usées ou endommagées.



RISQUES EN LIEN AVEC UNE MAUVAISE UTILISATION DE L'ÉQUIPEMENT

Une mauvaise utilisation de l'équipement peut provoquer des blessures graves voire mortelles.

- Ne pas utiliser l'équipement en cas de fatigue ou sous l'emprise de médicaments, de drogue ou d'alcool.
- Ne dépassez pas la pression de service ou la température maximum spécifiée pour le composant le plus sensible du système. Voir **Caractéristiques techniques** dans tous les manuels des équipements.
- Utilisez des liquides et solvants compatibles avec les pièces de l'équipement en contact avec le produit. Voir **Spécifications techniques** dans tous les manuels des équipements. Lisez les avertissements du fabricant de fluides et solvants. Pour obtenir des informations détaillées sur les produits de pulvérisation utilisés, demandez les fiches signalétiques (FTSS) au distributeur ou revendeur.
- Ne quittez pas la zone de travail tant que l'équipement est sous tension ou sous pression.
- Éteignez tous les équipements et suivez la **Procédure de décompression** lorsque ces équipements ne sont pas utilisés.
- Vérifier l'équipement quotidiennement. Réparer ou remplacer immédiatement les pièces usées ou endommagées en les remplaçant uniquement avec des pièces d'origine.
- Veillez à ne pas altérer ou modifier l'équipement. Les modifications ou les altérations apportées risquent d'invalider les homologations et de créer des risques relatifs à la sécurité.
- S'assurer que l'équipement est adapté et homologué pour l'environnement dans lequel il est utilisé.
- Utilisez l'équipement uniquement aux fins auxquelles il est destiné. Pour plus d'informations, contactez votre distributeur.
- Maintenez les flexibles et les câbles à distance des zones de circulation, des bords coupants, des pièces mobiles et des surfaces chaudes.
- Évitez de tordre ou de plier excessivement les tuyaux. Ne les utilisez pas pour tirer l'équipement.
- Tenir les enfants et les animaux à l'écart de la zone de travail.
- Observez toutes les consignes de sécurité en vigueur.



ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE

Dans la zone de travail, porter un équipement de protection approprié afin de réduire le risque de blessures graves, notamment aux yeux, aux oreilles (perte auditive) ou par brûlure ou inhalation de fumées toxiques. L'équipement de protection comprend notamment :

- Des lunettes de protection et une protection auditive
- les masques respiratoires, vêtements et gants de protection recommandés par le fabricant de produits et de solvants.

Modèles

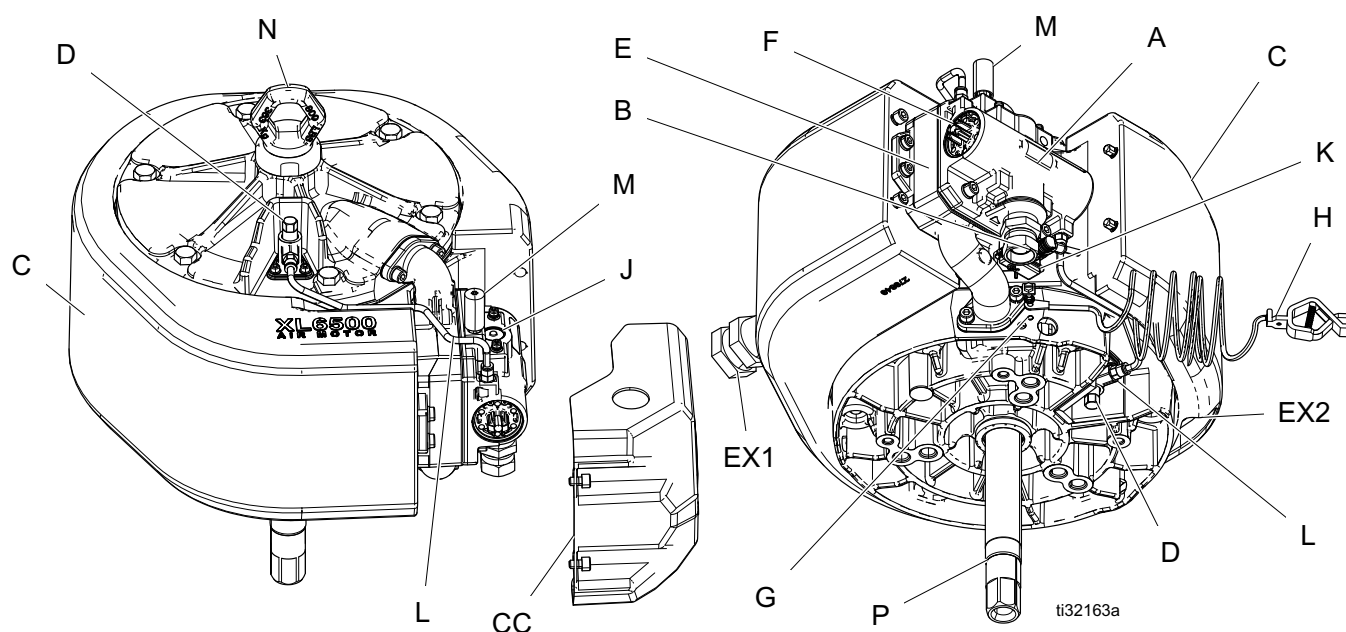
Tableau des références du moteur pneumatique

Vérifiez la plaque d'identification (ID) de votre moteur pour vous assurer que le numéro de pièce à 6 caractères de votre moteur y figure. Utilisez la matrice suivante pour définir la construction de votre moteur, basée sur les six caractères. Par exemple, la référence du moteur **X L 6 5 D 0** représente un moteur XL (**XL**), de 6500 cc par course (**6 5**), avec échappement standard (**D**) et sans accessoires (**0**).

XL	6 5		D		0	
Premier et deuxième caractères (moteur)	Troisième et quatrième caractères (taille du moteur en cc par course)		Cinquième caractère (type d'échappement)		Sixième caractère (Accessoires)	
XL (Moteur pneumatique XL)	65	6500 (264 mm, 10,38 po.)	D	Dégivrage. Ce moteur dispose d'un échappement avec orifices incorporés pour des prestations de pompage supérieures sans formation de givre contrairement à d'autres moteurs.	0	Néant
	34	3400 (190 mm, 7,5 po.)	L	Faible bruit. Ce moteur dispose d'un échappement légèrement plus lent que le type « D ». Ceci signifie que les prestations du moteur à régime élevé ne sont pas optimales. Il est plus silencieux et la formation de givre est inférieure par rapport aux moteurs à faible bruit précédents.	1	Capteur linéaire – Zones non dangereuses
			R	Échappement à distance. Ce moteur dispose d'un collecteur de sortie en aluminium avec un orifice de 1-1/4 po. npt pour le branchement du tuyau d'échappement de l'utilisateur.	2	Capteur linéaire – Zone dangereuse (XM uniquement)

REMARQUE : DataTrak disponible en kits d'accessoires.

Identification des composants



Légende :

- A Vanne d'air directionnelle
- B Entrée d'air, raccord-union de 3/4 po. npsm, vanne npt de 1 po.
- C Silencieux (sans électricité statique)
- D Vanne pilote (qté 2)
- E Collecteur
- F Bouton prioritaire manuel du sélecteur de circuit (qté 2)
- G Vis de mise à la terre
- H Câble de mise à la terre statique
- J Fiche pour électrovanne DataTrak en option

- K Support de commutateur à lames en option
- L Lignes pilotes externes
- M Vanne d'air de type purgeur avec dégivrage
- N Anneau de levage (363 kg) maximum
- P Tige d'entraînement de la pompe
- CC Couvercle des réglages
- EX1 Orifice d'échappement (modèle d'échappement à distance) 1 1/4 npsm
- EX2 Orifice d'échappement (modèles D et L)

Informations générales

Le moteur pneumatique XL dispose de deux vannes pilotes qui font fonctionner un réservoir et une vanne principale de sélecteur de circuit d'air à plaque. L'air est évacué autour du cylindre, à travers des matériaux d'absorption acoustique, et par le fond arrière du capot, sauf sur les modèles à échappement à distance.

Application

Les moteurs XL3400 et XL6500 remplacent les moteurs NXT3400 et NXT6500. Les moteurs XL disposent de moins de pièces, ils présentent des performances accrues et des caractéristiques de givrage supérieures.

Le montage et les raccordements de la tige d'assemblage de la pompe sont les mêmes que pour les moteurs NXT. L'entrée d'air se déplace légèrement vers la droite.

Soupapes à tige de signal réciprocaire

Les soupapes à tige sont de même type que celles utilisées sur les moteurs Merkur® de Graco et sur différents types de moteurs pneumatiques à double membrane. Les soupapes à tige sont facilement accessibles et remplaçables. Elles sont montées dans des boîtiers isolés thermiquement. Ceci permet le fonctionnement par temps froid sans faire passer l'air dans le collecteur en aluminium, ce qui entraîne parfois la formation de givre dans les conduites d'air et le blocage des signaux.

Lignes pilotes externes

Les lignes pilotes externes (L) qui vont des orifices d'extrémité du sélecteur de circuit aux vannes pilotes passent à l'extérieur dans des tuyaux en plastique. Ceci permet le fonctionnement par temps froid sans faire passer l'air dans le collecteur en aluminium, ce qui entraîne parfois la formation de givre dans les conduites d'air et le blocage des signaux.

Boutons prioritaires manuels du sélecteur de circuit

À chaque extrémité de la vanne d'air se trouve un bouton prioritaire manuel du sélecteur de circuit (F) qui permet de déplacer physiquement la vanne principale du sélecteur de circuit interne d'une position à l'autre. Faites fonctionner manuellement le moteur pour :

- déplacer la vanne du centre à cause de givre ou de débris.
- rincer une pompe si une vanne pilote est bouchée, bloquée en position ouverte ou si le signal fuit.

Voir **Faire tourner manuellement le moteur** à la page 9.

Fonctionnement en basse pression

Ce moteur tournera à 0,27–0,34 bars pour éviter un cycle de décrochage rapide lors du rinçage de la pompe.

Performance

La vanne d'air directionnelle (A), le collecteur (E) et l'échappement sont plus grands que les pièces de traitement de l'air NXT de façon à évacuer l'air comprimé du cylindre après une course complète. Ceci permet à la pression du fluide de revenir plus rapidement alors que le piston est entraîné depuis l'autre côté. La trace de pression presque carrée générée entraîne une petite pulsation de virage et une sortie en pleine pression pouvant activer plusieurs pistolets.

Givrage minimum

Le surdimensionnement de toutes les pièces de traitement de l'air décrit dans le chapitre Informations générales indique que la formation normale de givre du moteur pneumatique a moins d'effet sur la sortie de la pompe.

La conception du moteur en instance de brevet permet d'obtenir une expansion contrôlée sans obstacle de l'échappement. Ceci permet à l'humidité qui se trouve dans l'échappement de givrer avant de toucher quoi que ce soit. Les cristaux de glace sont ensuite expulsés par l'échappement. Les soupapes à tige isolées thermiquement restent plus chaudes que sur les moteurs pneumatiques précédents de sorte qu'il est possible d'utiliser le moteur à des températures ambiantes proches du gel.

Purge de l'air

En conditions de froid extrême, utilisez la vanne d'air de type purgeur avec dégivrage (M) pour injecter de l'air chaud dans la vanne et l'échappement de façon à entraîner le dégivrage. Ceci est surtout utile pour les applications en situation de forte humidité et temps chaud ou pour les applications en basse pression et nombre de cycles élevé.

Fonctionnalités étendues

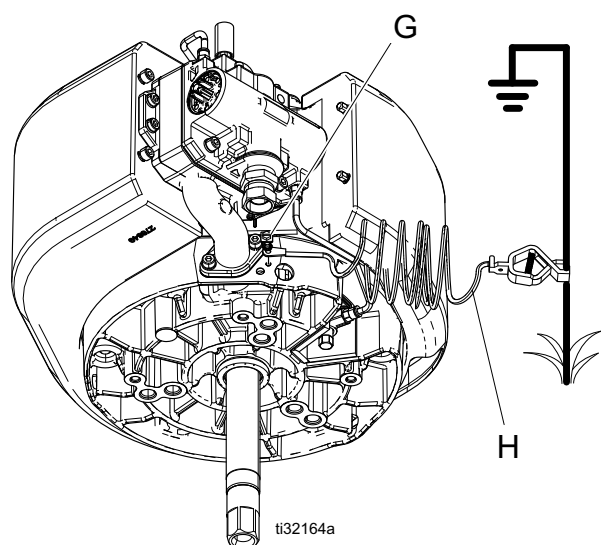
Le moteur XL est compatible avec :

- le kit de comptage de cycles DataTrak™
- le kit de comptage de cycles DataTrak™
le kit de protection contre l'emballement

Mise à la terre

				
L'équipement doit être mis à la terre afin de réduire le risque d'étincelles électrostatiques. Les étincelles d'électricité statique peuvent mettre le feu aux vapeurs ou les faire exploser. La mise à la terre fournit un fil d'échappement pour le courant électrique.				

Vérifiez que la vis de mise à la terre (G) est correctement fixée et serrée sur le moteur pneumatique. Raccordez le collier de serrage du fil de terre (H) à une véritable prise de terre.



Lubrification du moteur

Graco n'exige pas d'autre lubrification que celle effectuée à l'usine ou grâce à une maintenance régulière. Avec de l'air comprimé de bonne qualité et des conditions ambiantes normales, les moteurs pneumatiques XL peuvent effectuer des millions de cycles sans lubrification supplémentaire.

Toutefois, si l'un des critères suivants s'applique à votre système, il est préférable d'installer un lubrificateur de 3/4 po. dans la conduite d'air avant le moteur pneumatique ou d'ajouter de temps en temps de l'huile dans la conduite d'entrée d'air.

- L'alimentation pneumatique n'est pas lubrifiée.
- L'alimentation pneumatique est très humide.
- L'alimentation pneumatique est très sèche.
- Le moteur pneumatique fonctionne avec une pression d'air basse.
- Le moteur pneumatique fonctionne dans des conditions inhabituellement chaudes ou froides.

Les zones à lubrifier :

- les joints toriques du piston principal (13)
- la bobine coulissante de la vanne (304, 306)
- l'ensemble de détente du moteur (305)
- le joint de l'arbre du moteur (4)

Lubrification supplémentaire

Les méthodes de lubrification supplémentaire sont décrites plus bas.

Lubrification de la vanne d'air

Effectuez ces opérations sur une base annuelle ou plus souvent suivant votre cycle, la pression d'air et la qualité d'air. Utilisez une graisse au lithium de qualité supérieure.

- Retirez et démontez la vanne d'air (voir **Réparation de la vanne d'air** à la page 14).
- Graissez toutes les pièces en mouvement visibles, plus précisément la détente et les pistons de la vanne.

Ajout d'un lubrificateur pneumatique accessoire pour la lubrification du moteur

- Pour ajouter un lubrificateur aux modèles XL3400 ou XL6500, commandez le kit 244841 (voir le formulaire 406512).
- Ajoutez de l'huile dans la conduite pour lubrifier intégralement le moteur. Débranchez la conduite d'air qui se trouve près du moteur et ajoutez 1-2 cc d'huile SW30.

REMARQUE : L'ajout d'huile dans le moteur pneumatique entraînera le passage d'un peu d'huile dans l'air d'échappement.

Accessoires nécessaires pour faire tourner le moteur pneumatique

Vanne d'air principale de type purgeur



L'air emprisonné peut provoquer un démarrage intempestif de la pompe pouvant provoquer des blessures graves dues à des projections ou des pièces en mouvement. Suivez la **Procédure de décompression** à la page 13 pour éliminer l'air emprisonné.

- Nécessaire dans le système pour relâcher l'air emprisonné entre la vanne et le moteur pneumatique lorsque la vanne est fermée.
- Veillez à ce que la vanne soit facilement accessible depuis la pompe et qu'elle se trouve en aval du régulateur d'air.

Régulateur d'air

Nécessaire dans le système pour réguler la pression d'air vers le moteur et la pression de sortie du liquide de la pompe. Placez-le près du moteur. Installez un manomètre pour lire la pression d'air.

Filtre à air

Nécessaire dans le système pour éliminer les saletés et l'humidité néfastes de l'alimentation en air comprimé. Un filtre de 40 microns au moins est recommandé pour filtrer l'air.

Faire tourner manuellement le moteur



Utilisez les boutons manuels prioritaires (F) se trouvant à chaque extrémité de la vanne d'air pour déplacer physiquement la vanne principale du sélecteur de circuit interne d'une position à l'autre. Faites fonctionner manuellement le moteur pour :

- déplacer la vanne du centre à cause de givre ou de débris.
 - rincer une pompe si une vanne pilote est bouchée, bloquée en position ouverte ou si le signal fuit
1. diminuer la pression de l'air à environ 2,06–2,75 bars pour faire fonctionner manuellement les boutons.
 2. Si une vanne pilote est bouchée :
 - a. Appuyez sur le bouton là où le moteur s'est arrêté. Ceci entraînera un autre cycle du moteur.
 - b. Appuyez de nouveau sur le bouton pour terminer le rinçage.
 3. Si une vanne pilote est bloquée en position ouverte ou si le signal fuit :
 - a. Appuyez sur le bouton à l'autre extrémité par rapport au point d'arrêt du moteur et maintenez-le enfoncé. Ceci entraînera une course du moteur vers l'autre extrémité.
 - b. Lâchez le bouton pour que le moteur revienne en arrière.

REMARQUE : Pour les problèmes de vanne pilote, il est aussi possible de faire tourner le moteur manuellement en débranchant le tuyau pilote de la vanne pilote et en contrôlant l'échappement du signal pilote avec le doigt.

Dépannage



REMARQUE : Pour trouver les listes des pièces pour les pièces identifiées dans les tableaux de dépannage, voir les numéros de page indiqués dans le tableau ci-dessous.

Modèle de moteur pneumatique	Page de la liste des pièces
XL 3400	24
XL 6500	26

Problème	Cause	Solution
Le moteur pneumatique ne tourne pas et aucun échappement n'est évident	Vérifier l'alimentation en air	Alimentation en air à l'entrée du moteur.
	La pompe est verrouillée.	Débrancher ou déposer la pompe pour vérifier le fonctionnement du moteur.
	Du givre est tombé dans le collecteur et bloque la vanne d'air.	Éteindre et évacuer l'air. Pousser les boutons prioritaires manuels du sélecteur de circuit supérieur et inférieur (F) en avant et en arrière jusqu'à l'alignement avec la base du capuchon de vanne (316). Redémarrer le moteur.
Le moteur pneumatique ne tourne pas et une grande quantité d'air s'échappe à chaque course.	Le joint torique du piston moteur principal (6) ou la vanne principale sont défectueux. Voir ci-dessous.	Remplacer le joint du piston (6). Voir Remplacement du joint de piston , page 20.
L'air s'échappe continuellement par l'arrière lorsque le moteur cale contre la vanne de produit pendant une course ou l'autre.	Défaillance du réservoir de vanne du sélecteur de circuit (313) et de la plaque (314).	Remplacer le réservoir de vanne du sélecteur de circuit (313) et la plaque (314).
Moteur calé en bas de la course sans échappement au niveau de la vanne pilote inférieure. Pas d'échappement au niveau de la vanne pilote supérieure.	La vanne pilote inférieure (D) n'évacue pas. Cela indique habituellement qu'il y a du givre dans la vanne pilote ou dans l'orifice d'échappement pilote.	Débrancher la ligne pilote (L) de cette vanne pilote. Si le moteur vire, cela indique que la vanne pilote est obstruée. Remplacer la vanne pilote et/ou dégeler le signal pneumatique.
	L'orifice d'air régulé du piston du sélecteur de circuit de la vanne principale (304) est obstrué.	Débrancher la ligne pilote (L). Si le moteur ne vire toujours pas, cela indique que l'orifice de dosage du piston du sélecteur de circuit est obstrué. Nettoyer ou remplacer l'ensemble piston vanne du sélecteur de circuit (304).
Moteur calé en bas de la course avec échappement au niveau de la vanne pilote inférieure. Un peu d'échappement au niveau de la vanne pilote supérieure.	La vanne pilote supérieure ou les raccords perdent de l'air lorsqu'ils ne sont pas activés par le piston du moteur.	Éliminer la fuite ou remplacer la vanne pilote supérieure (D).

Problème	Cause	Solution
Moteur calé en haut de la course sans échappement au niveau de la vanne pilote supérieure.	La vanne pilote supérieure (D) n'évacue pas. Cela indique habituellement qu'il y a du givre dans la vanne pilote ou dans l'orifice d'échappement pilote.	Débrancher la ligne pilote pour cette vanne pilote. Si le moteur vire, cela indique que la vanne pilote supérieure est obstruée. Remplacer la vanne pilote et/ou dégeler le signal pneumatique.
	L'orifice d'air réglé du piston du sélecteur de circuit de la vanne principale (304) est obstrué.	Débrancher la ligne pilote. Si le moteur ne vire toujours pas, cela indique que l'orifice de dosage du piston du sélecteur de circuit est obstrué. Nettoyer ou remplacer l'ensemble piston vanne du sélecteur de circuit.
Moteur calé en haut de la course avec échappement au niveau de la vanne pilote supérieure. Un peu d'échappement au niveau de la vanne pilote inférieure.	La vanne pilote inférieure ou les raccords perdent de l'air lorsqu'ils ne sont pas activés par le piston du moteur.	Éliminer la fuite ou remplacer la vanne pilote inférieure (D).
Le moteur pneumatique « rebondit » (n'achève pas complètement la course) au moment du virage supérieur.	Fuite au niveau de la vanne pilote inférieure (D) ou du raccord.	Faire fondre le givre formé dans la vanne pilote ou remplacer la vanne (D) s'il n'y a pas de givre.
Le moteur pneumatique « rebondit » (n'achève pas complètement la course) au moment du virage inférieur.	Fuite au niveau de la vanne pilote supérieure ou du raccord.	Faire fondre le givre formé dans la vanne pilote ou remplacer la vanne (62) s'il n'y a pas de givre.
Le moteur pneumatique va en pause au moment du virage supérieur.	L'échappement de la vanne pilote supérieure est resserré par la saleté ou le givre.	Remplacer la vanne pilote ou nettoyer l'orifice d'échappement.
Le moteur pneumatique va en pause au moment du virage inférieur.	L'échappement de la vanne pilote inférieure est resserré par la saleté ou le givre.	Remplacer la vanne pilote ou nettoyer l'orifice d'échappement.
Le moteur tourne plus lentement et la pression du fluide diminue sur une seule course.	Du givre s'est formé dans les passages du collecteur ou de la vanne.	Éliminer le givre. Diminuer le taux d'humidité de l'air comprimé. Diminuer la charge du moteur. Voir ci-dessous.
Le moteur tourne plus lentement et la pression du fluide diminue de façon égale sur les deux courses.	Du givre s'est formé au point d'expansion de l'échappement du collecteur de la plaque de vanne du sélecteur de circuit (E) au silencieux (C).	Ouvrir la vanne d'air de purge de dégivrage (M) sur la vanne principale du sélecteur de circuit. Ceci permet de purger un peu d'air chaud à tout moment par l'alimentation d'air au moteur.

Givre dans le moteur pneumatique

Lorsque l'air comprimé est épuisé, la chute de pression soudaine provoque la chute de la température de l'air en-dessous du point de congélation. Ceci entraîne la congélation de toute trace d'eau ou de vapeur.

Des pressions d'air supérieures emmagasinent de grandes quantités d'air et de vapeur d'eau à chaque cycle et créent une expansion supérieure et du givre. Un nombre de cycles supérieur forme aussi du givre et diminue la température du moteur plus rapidement. Il est important de sélectionner le bon moteur et la bonne taille de pompe pour pouvoir tourner à une pression plus basse et à un régime plus lent.

Les climats humides et chauds peuvent entraîner des niveaux de givrage élevés à cause des taux d'humidité élevés. En cas de températures ambiantes basses, proches du point de congélation, les pièces du moteur passent plus facilement en dessous du point de congélation.

Pour réduire au minimum la formation de givre :

- **Abaisser le point de rosée de l'air comprimé.** Utiliser un dessiccateur d'air réfrigéré, un filtre coalescent ou un filtre dessiccateur pour diminuer le taux de vapeur d'eau dans l'air.
- **Augmenter la température de l'air comprimé.** L'air chaud entrant contribue à ce que les pièces du moteur conservent une température supérieure au niveau de congélation. L'air comprimé, notamment à de tels volumes, est chaud. Réchauffer l'air ou rester près du compresseur pour diminuer le givrage.
- Utiliser le système de purge de l'air pour éliminer le givre.

Réparation

Programme de maintenance préventive

Les conditions de fonctionnement de votre système déterminent la fréquence de la maintenance. Établissez un calendrier de maintenance préventive en notant le moment et le type de maintenance requis, puis déterminez un calendrier de vérification régulière de votre système.

Procédure de décompression



Suivez la Procédure de décompression à chaque fois que ce symbole apparaît

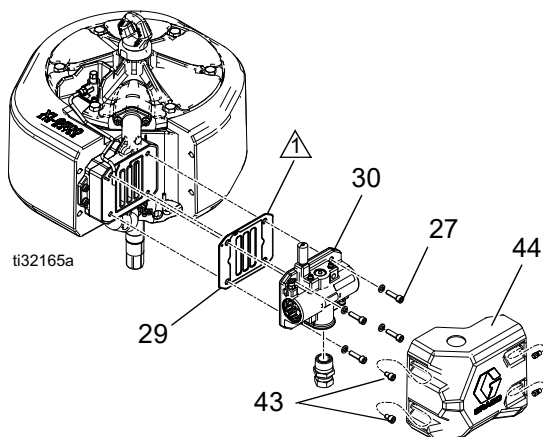
Cet équipement reste sous pression jusqu'à la libération manuelle de la pression. Pour éviter de graves blessures provoquées par du liquide sous pression, comme des injections sous-cutanées, des éclaboussures de liquide et des pièces en mouvement, suivez la procédure de décompression lorsque vous arrêtez de pulvériser et avant d'effectuer un nettoyage, une vérification ou un entretien de l'équipement.

1. Verrouillez la gâchette.
2. Fermez la vanne d'air principale de type purgeur.
3. Déverrouillez la gâchette.
4. Tenir une partie en métal du pistolet contre un seau en métal mis à la terre. Actionnez la gâchette du pistolet pour relâcher la pression.
5. Verrouillez la gâchette.
6. Ouvrez toutes les vannes de vidange de produit du système, en ayant à disposition un récipient à déchets prêt à récupérer le produit vidangé. Laissez la ou les vannes de vidange ouvertes jusqu'à ce que vous soyez prêt à pulvériser.
7. Si la buse ou le flexible de pulvérisation semblent bouchés ou que la pression n'a pas été entièrement évacuée :
 - a. Desserrez TRÈS LENTEMENT l'écrou de retenue du support de buse ou le raccord d'extrémité du flexible pour relâcher progressivement la pression.
 - b. Desserrez complètement l'écrou ou l'accouplement.
 - c. Débouchez la buse ou le flexible.

Réparation de la vanne d'air



Remplacement complet de la vanne d'air



⚠ Appliquez de la graisse au lithium de bonne qualité.

1. Arrêtez la pompe au milieu de sa course. Suivez la **Procédure de décompression**, page 13.
2. Débranchez la conduite d'air vers le moteur.
3. Utilisez une clé Allen de 6 mm pour retirer les deux vis (43) et le couvercle (44).
4. Débranchez la conduite d'air vers le moteur et les conduites de vanne pilote vers la vanne d'air (30).
5. S'ils sont montés sur le moteur pneumatique, déposez le kit du commutateur à lames et l'électrovanne de la vanne d'air (30).
6. À l'aide d'une clé Allen de 6 mm, déposez les vis (27). Déposez la vanne d'air (30) et le joint (29).
7. Pour installer une vanne d'air de rechange, continuez avec l'étape 7. Pour réparer la vanne d'air, allez à **Démontage de la vanne d'air**, page 14, étape 1.
8. Alignez le nouveau joint de la vanne d'air (29) sur le collecteur, puis fixez la vanne d'air (30). Serrez à un couple (27) de 80 +/- po-lb.

REMARQUE : Utilisez de la graisse pour maintenir le joint (29) en place. Veillez à ce que l'orifice de purge du joint soit aligné avec l'orifice de purge du collecteur de la vanne.

9. Attachez de nouveau le support de l'électrovanne à l'électrovanne, le cas échéant.

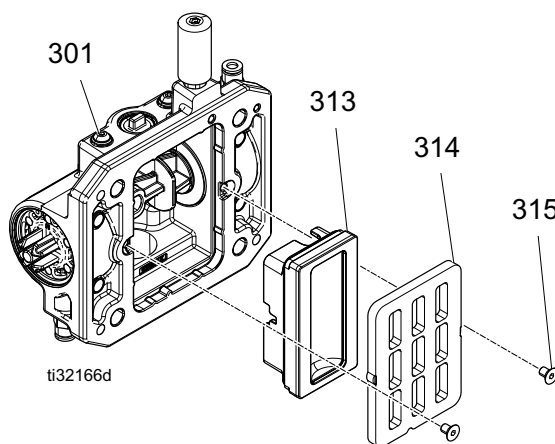
10. Utilisez la vis pour attacher l'ensemble commutateur à lames à la nouvelle vanne d'air, le cas échéant. Assurez-vous que les câbles du capteur sont correctement branchés (consultez le manuel de la pompe ou de l'ensemble).
11. Rebranchez la conduite d'air et les conduites de vanne pilote sur le moteur.
12. Remettez le couvercle (44) et serrez les deux vis (43).

Remplacement des joints ou reconstruction de la vanne d'air

Voir **Kits et accessoires**, page 30, pour commander des kits pour votre pompe.

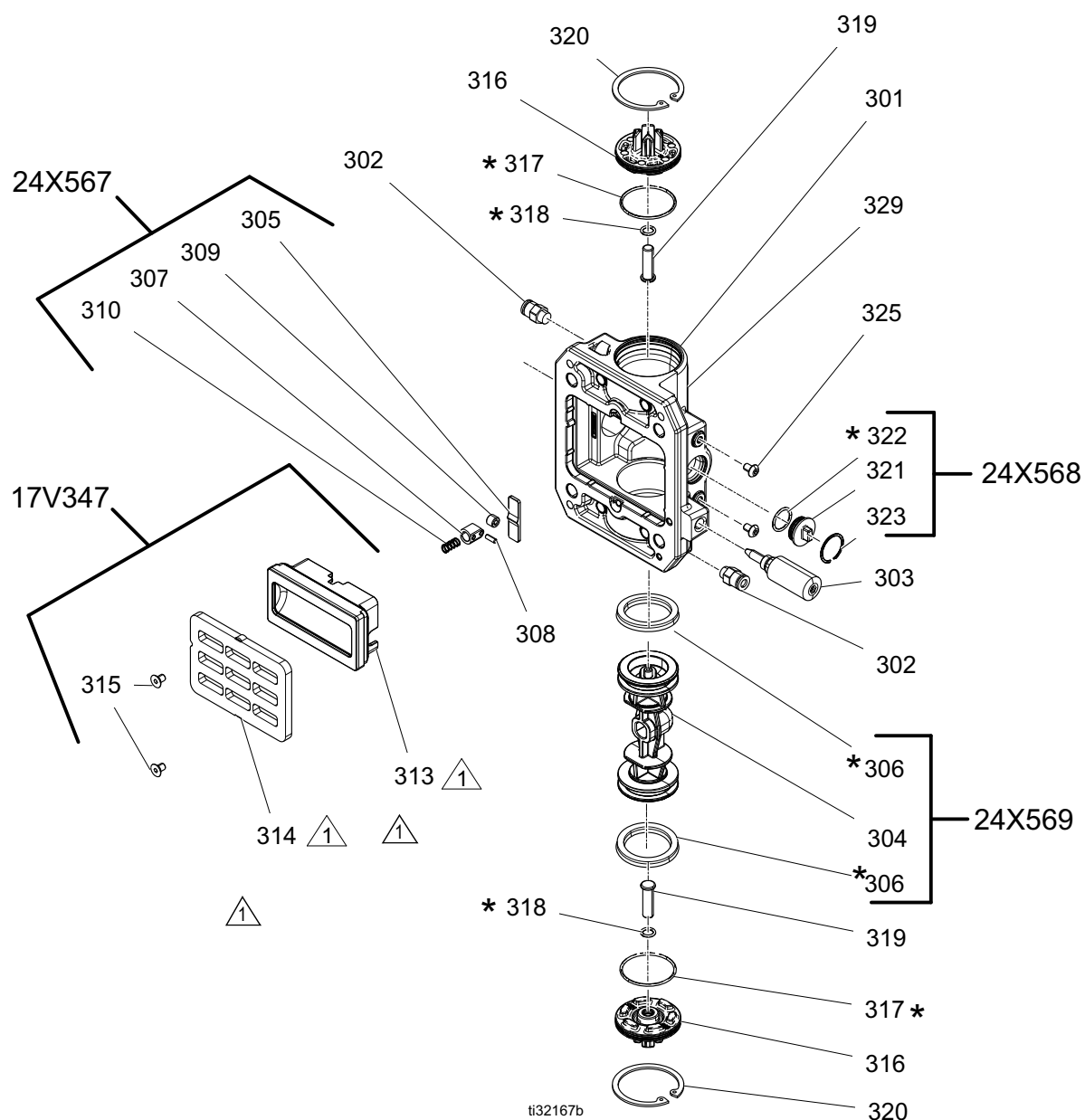
Démontage de la vanne d'air

1. Exécutez les étapes 1–5 de **Remplacement complet de la vanne d'air**, page 14.
2. Utilisez une clé hexagonale de 3 mm pour retirer les deux vis (315). Déposez la plaque de vanne (314).
3. Retirez l'ensemble réservoir à un élément (313) ainsi que le ressort (310).



4. Déposez l'anneau de retenue (320) de chaque extrémité. Utilisez le piston (304) pour pousser les capuchons d'extrémité (316) hors des extrémités. Retirez les joints toriques du capuchon d'extrémité (317).
5. Retirez les boutons prioritaires manuels du sélecteur de circuit (319) depuis l'intérieur des capuchons d'extrémité.
6. Retirez les joints toriques (318) du bouton prioritaire manuel du sélecteur de circuit.
7. Faites glisser le piston (304) et retirez-le. La cale (305) adhère au boîtier (301) et peut être réutilisée.

Réparation de la vanne d'air



 * Appliquez de la graisse au lithium de bonne qualité.

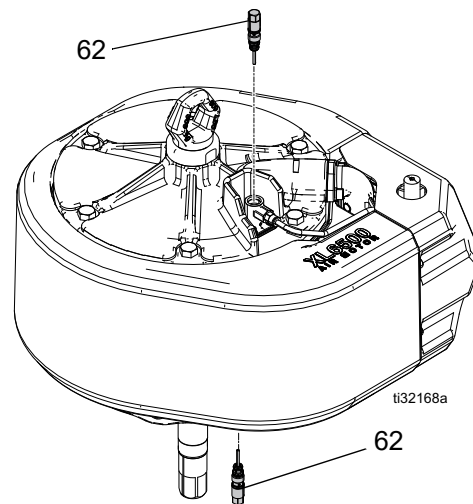
Remontage de la vanne d'air

1. Le piston (304) et les joints en coupelle en U (306) sont pré-assemblés. Lubrifiez les joints en coupelle en U (306) des deux extrémités du piston (304) et montez-les dans le boîtier.
2. Lubrifiez et montez l'ensemble de détente (307) dans le piston en plaçant le centre biseauté vers la came de détente.
3. Lubrifiez les nouveaux joints toriques (317) et installez-les sur les capuchons d'extrémité (316). Lubrifiez et installez les nouveaux joints toriques (318) et les boutons prioritaires manuels du sélecteur de circuit (319) sur les capuchons d'extrémité (316). Installez les capuchons d'extrémité dans le boîtier.
4. Installez un circlip (320) sur chaque extrémité pour tenir les capuchons d'extrémité en place.
5. Installez le ressort (310).
6. Placez le réservoir de base (313).
7. Montez la plaque de la vanne (314). Serrez légèrement les vis (315) pour les maintenir en place.

Remplacement des vannes pilotes



1. Arrêtez la pompe au milieu de sa course. Relâchez la pression. Voir **Procédure de décompression**, page 13.
2. Débranchez la conduite d'air vers le moteur.
3. Utilisez une clé à douilles de 13 mm pour enlever les vannes pilotes (62).
4. Lubrifiez et posez les vannes pilotes neuves (62). Serrez à un couple de 11-12 N•m (95-105 po-lb).



Réparation du moteur pneumatique



Reportez-vous au manuel du système correspondant pour d'autres étapes de dépose du moteur pneumatique.

Des kits de joints de moteur pneumatique sont disponibles. Voir **Kits et accessoires**, page 30 pour connaître les kits correspondant à votre moteur. Les pièces incluses dans le kit sont marquées d'un astérisque (*). Pour obtenir de meilleurs résultats, utilisez toutes les pièces contenues dans le kit.

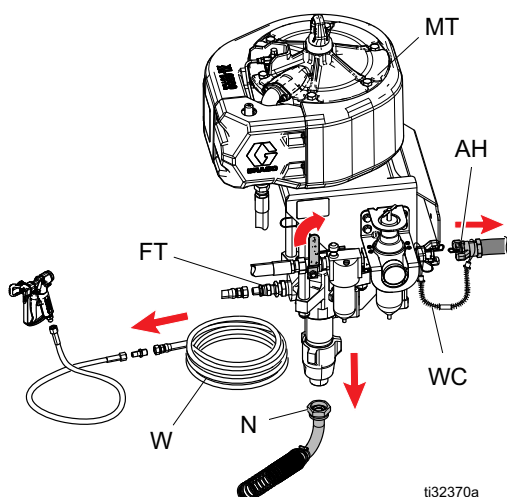
Outils nécessaires

- Jeu de clés à molette
- Clé dynamométrique
- Maillet en caoutchouc
- Lubrifiant pour filetage
- Lubrifiant antigrippant 222955
- Loctite® 2760™ ou équivalent
- Tournevis à tête plate

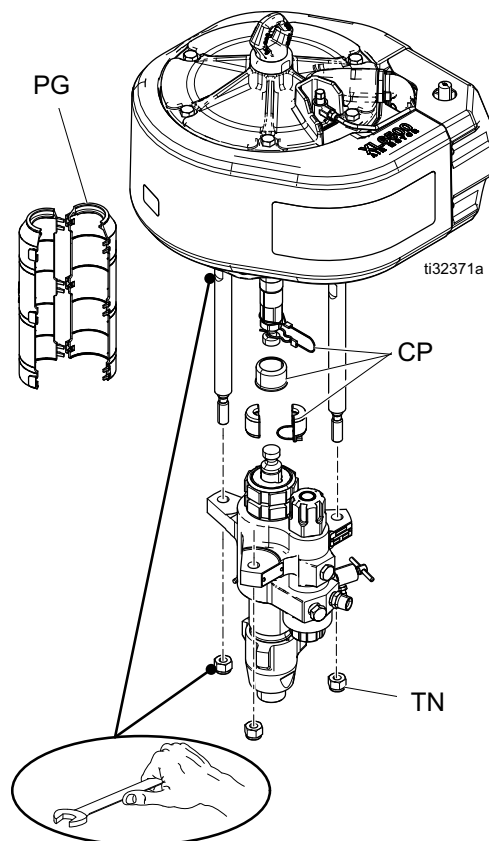
Débranchement et rebranchement du bas de pompe

1. Rincez la pompe, si possible (voir manuel de l'ensemble). Arrêtez la pompe en bas de sa course. Suivez la **Procédure de décompression**, page 13.
2. Débranchez le flexible d'air (AH).
3. Débranchez le flexible à fluide (W). Maintenez le raccord de sortie de fluide avec une clé pour éviter qu'il ne se desserre lors du débranchement du tuyau d'aspiration (N).

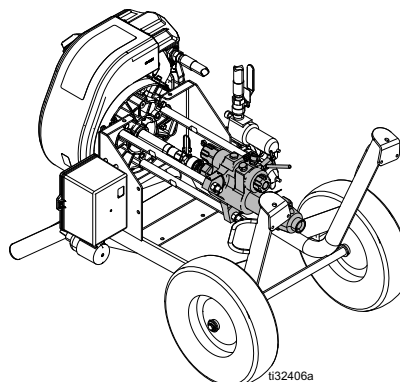
REMARQUE : Notez la position relative du raccord de sortie de fluide (FT) du bas de pompe sur l'entrée du moteur (MT) pour faciliter l'alignement lors du remontage. Si le moteur ne nécessite pas d'entretien, laissez-le fixé sur son support.



4. Utilisez un tournevis à tête plate pour retirer le support de buse (PG) et l'accouplement (CP).



5. Inclinez le chariot en arrière.



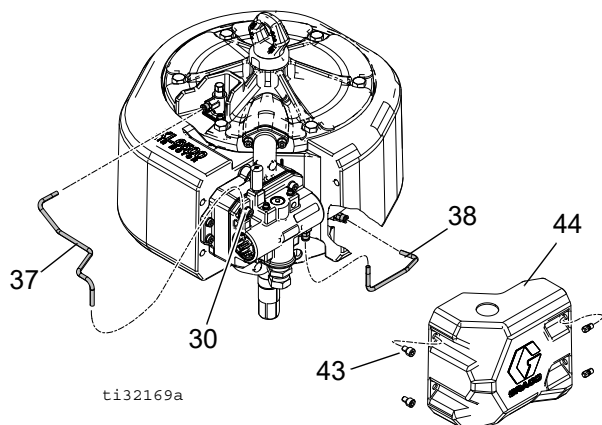
REMARQUE : Posez des chiffons sur le sol pour absorber le liquide d'étanchéité pouvant couler de l'écrou du presse-étoupe.

6. Retirez les écrous de la barre d'accouplement (TN).
7. Tenez le bas de pompe et faites-le glisser hors des tiges d'assemblage. Consultez le manuel du bas de pompe pour les instructions d'entretien.
8. Remontez le bas de pompe dans l'ordre inverse des étapes du démontage.

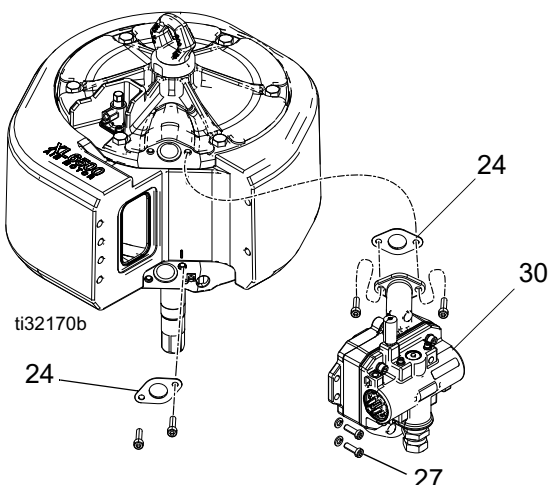
REMARQUE : Serrez les écrous à un couple de 68–81 N•m (50–60 pi-lb).

Démontage du moteur pneumatique

1. Suivez les étapes 1 - 7 de **Débranchement et rebranchement du bas de pompe**, page 17.
2. Utilisez une clé Allen de 6 mm pour retirer les deux vis (43) et le couvercle (44).
3. Débranchez les conduites d'air de la vanne pilote (37, 38) depuis la vanne d'air (30).



4. Retirez les six vis (27) puis le collecteur et la vanne (30) et les deux joints (24). Vérifiez que la mousse est en bon état.



5. Utilisez une clé à douille de 19 mm pour enlever les boulons (31).
6. Déposez le capot supérieur (22). Retirez le joint torique (6).

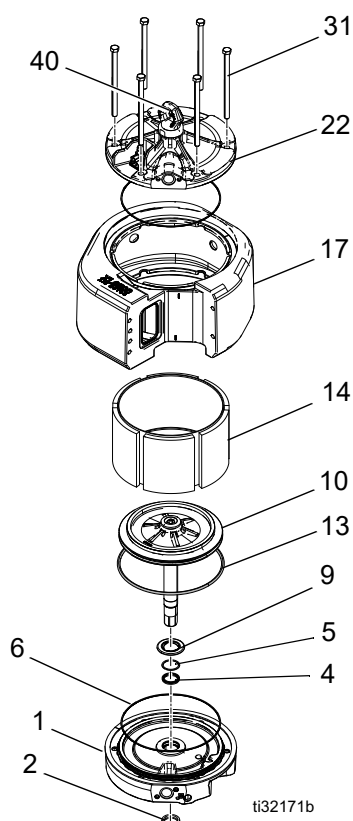
REMARQUE : Pour ouvrir le couvercle, placez un tube ou le manche d'une longue clé dans l'anneau de levage (40) et frappez le tube.

7. Retirez le silencieux (17) de la circonférence du cylindre. Retirez le cylindre (14).

8. Faites glisser l'ensemble piston (10) vers le haut hors du couvercle inférieur (1).

REMARQUE : Le piston et la tige sont maintenus ensemble par un époxyde et ne sont disponibles que comme ensemble (10). N'essayez pas de séparer l'ensemble piston-tige.

9. Retirez le joint torique (13) de la circonférence du piston (10).
10. Utilisez un tournevis à tête plate pour retirer l'anneau de retenue (5) du couvercle inférieur (1).
11. Enlevez le joint en coupelle en U (4) et le racleur (2) du couvercle inférieur (1).

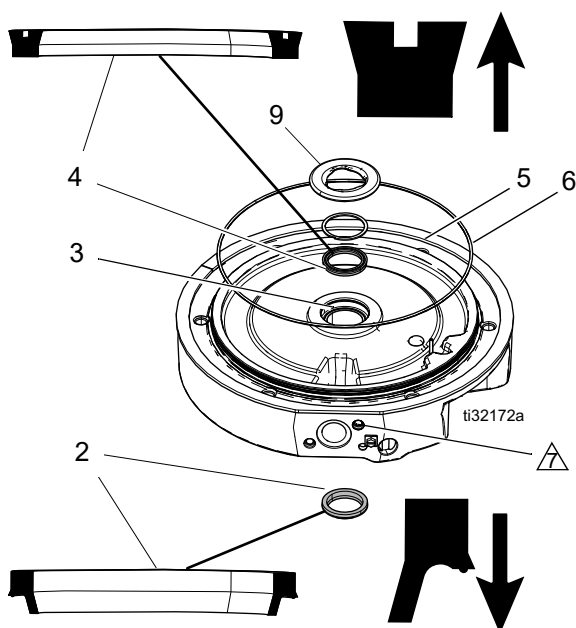


Remontage du moteur pneumatique

REMARQUE : Pour plus d'informations sur les pièces supplémentaires, voir **Pièces** à partir de la page 24.

REMARQUE : Le joint à soufflet (3) est enfoncé dans le couvercle inférieur (1) et il n'est disponible qu'avec le kit de réparation du capuchon d'extrémité inférieure 17V316 (XL6500) ou 17V315 (XL3400).

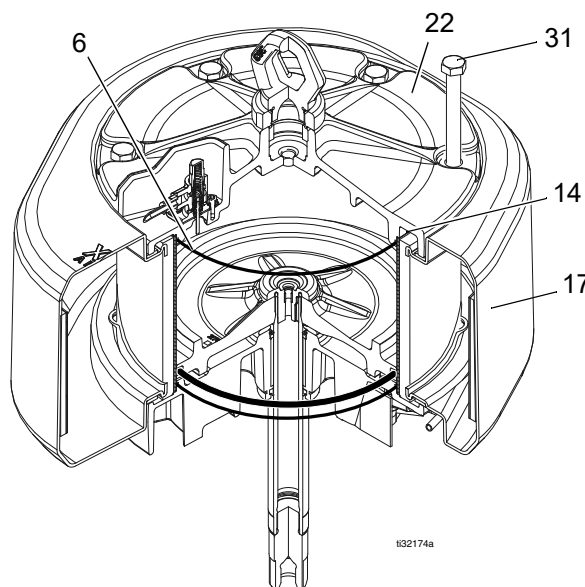
1. Lubrifiez et posez le racleur (2) sur le couvercle inférieur (1).
2. Lubrifiez et posez un joint en coupelle en U neuf avec bride (4), les lèvres tournées vers le haut, dans le couvercle inférieur (1) depuis le fond. Le joint s'encliquète en place.



⚠ Installez le silencieux (17) autour du cylindre (14) et dans la rainure du couvercle inférieur (1). Veillez à ce que l'ouverture frontale corresponde au méplat du couvercle inférieur (1). Il y a deux petites lignes moulées dans le silencieux. Elles s'alignent sur les orifices de vis de montage les plus proches du collecteur (25) dans le couvercle inférieur (1) et le couvercle supérieur (22). Assurez-vous que les deux joints (16) sont sur le silencieux (17).

3. Installez le joint torique (6) sur le couvercle inférieur (1). Montez le clip de retenue (5). Encliquetez dans le nouvel amortisseur (9).
4. Lubrifiez l'intérieur du cylindre (14). Abaissez le cylindre sur le couvercle inférieur (1).
5. Lubrifiez le joint torique (13) et placez-le autour du piston (10). Son installation comporte du jeu.

6. Faites glisser l'ensemble de piston (10) dans le cylindre (14). Veillez à ce que le joint torique (13) reste bien en place. Placez-le avec précaution dans la rainure.
7. Lubrifiez et posez le joint torique (6) sur le couvercle supérieur (22).
8. Placez avec précaution le couvercle supérieur (22) sur le cylindre (14) et le silencieux (17). Les surfaces du collecteur vertical des couvercles supérieur et inférieur doivent correspondre. Assurez-vous que le silencieux (17) est dans la rainure des deux couvercles inférieur et supérieur.



9. Installez deux joints (24) et vis (27) à mi-chemin sur le collecteur (25).
10. Installez les boulons (31) à mi-chemin sur le couvercle (1).
11. Serrez les vis (27) à 120 po-lb (13,6 N•m).
12. Serrez les boulons du couvercle (31) uniformément dans un motif entrecroisé à 40 lb-pi (54,2 13,6 N•m).
13. Raccordez les conduites d'air de la vanne pilote (37) à la vanne d'air (30) et aux soupapes à tige (62).

Remplacement du joint de piston

Démontage

Reportez-vous à l'illustration de la page suivante pour connaître les instructions ci-après.

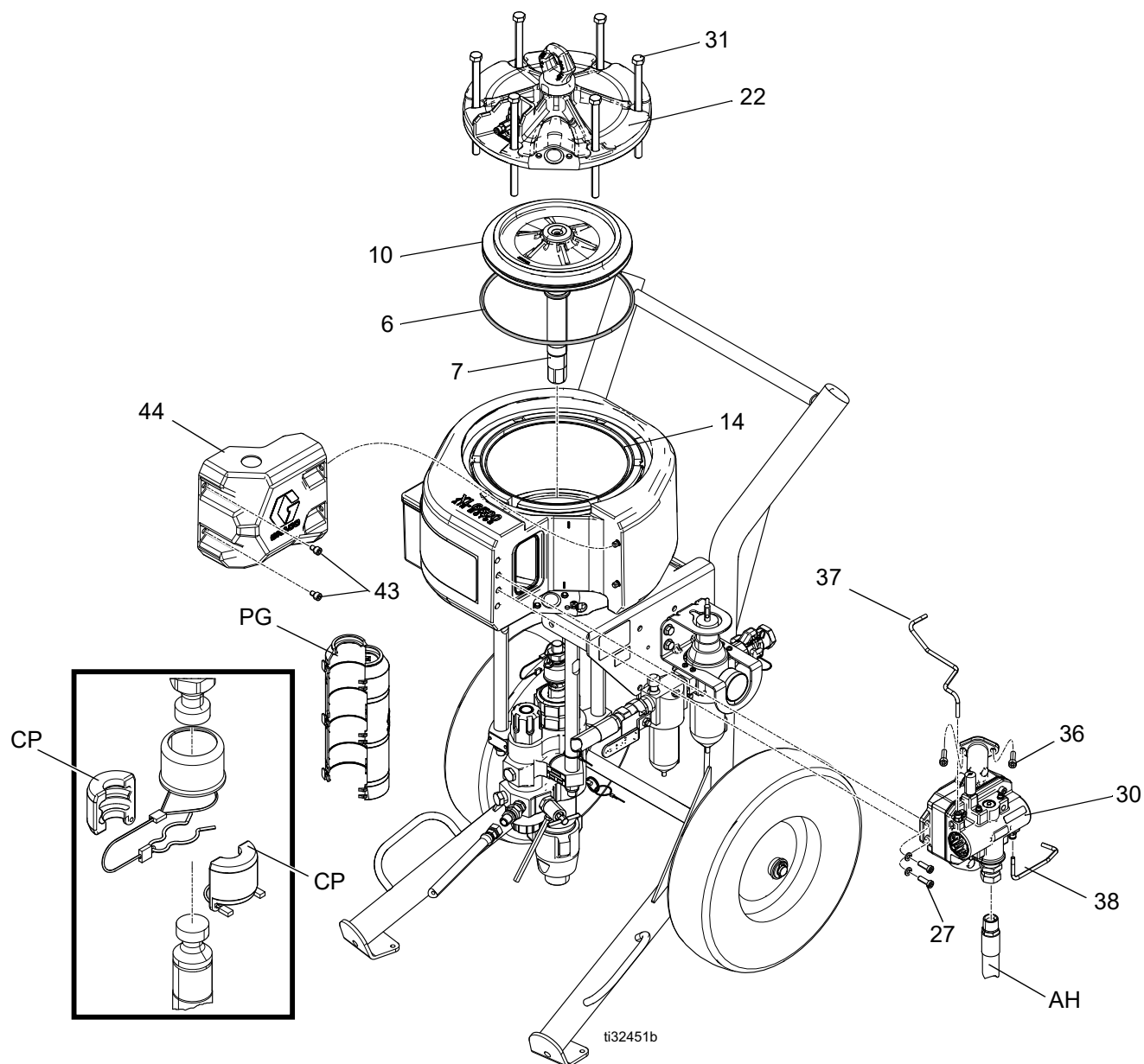


1. Suivez la **Procédure de décompression**, page 13.
2. Débranchez la conduite d'air vers le moteur.
3. Retirez le flexible d'admission d'air (AH).
4. Retirez la protection de la pompe (PG) et l'accouplement (CP).
5. Retirez les deux vis (43) et le couvercle de la vanne d'air (44).
6. Retirez les lignes pilotes (37, 38).
7. Retirez les deux vis (27), les quatre vis (36) et l'ensemble vanne d'air (30).
8. Retirez les six boulons (31) se trouvant sur la partie supérieure du couvercle du moteur (22), puis retirez le couvercle.
9. Faites glisser la tige de piston (7) vers le haut pour extraire le piston (10) par le haut du moteur.
10. Retirez le joint de piston (6).

Remplacement

1. Graissez le joint de piston (6) pour le lubrifier.
2. Placez le joint de piston (6) sur le piston (10).
3. Installez le piston dans le cylindre (14).
4. Poussez la tige de piston (7) vers le haut. Guidez le joint de piston (6) dans la cavité du moteur, puis poussez le joint du piston vers le bas et en place avec le piston.
5. Remplacez le couvercle du moteur (22).
6. Installez deux joints (24) et vis (27) à mi-chemin sur le collecteur (25).
7. Installez les boulons (31) à mi-chemin sur le couvercle (1).
8. Serrez les vis (27) à 120 po-lb (13,6 N•m).
9. Serrez les boulons du couvercle (31) uniformément dans un motif entrecroisé à 40 lb-pi (54,2 13,6 N•m).
10. Raccordez les conduites d'air de la vanne pilote (37) à la vanne d'air (30) et aux soupapes à tige (62).
11. Mettez en place l'accouplement (CP) et la protection de la pompe (PG).
12. Mettez en place le flexible d'admission d'air (AH).

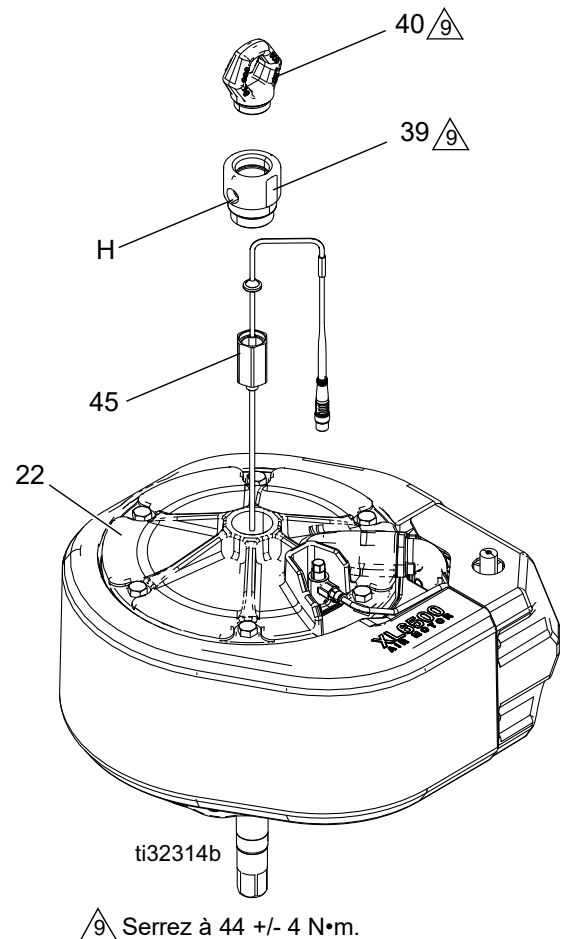
Remplacement du joint de piston



Remplacement du capteur linéaire (s'il est présent)



1. Arrêtez la pompe au milieu de sa course. Suivez la **Procédure de décompression**, page 13.
2. Débranchez la conduite d'air vers le moteur.
3. Tenez l'adaptateur (39) avec une clé pour l'empêcher de tourner et dévissez l'anneau de levage (40).
4. Enfilez le câble dans l'orifice (H) sur le côté de l'adaptateur (39) et tirez-le par le haut de l'adaptateur.
5. Dévissez l'adaptateur (39) et le capteur (45). Soulevez droit le capteur pour le sortir du moteur pneumatique.
6. Appliquez du ruban adhésif sur le boîtier du nouveau capteur. Vissez le capteur (45) dans le couvercle supérieur. Serrez à un couple de 40,6-48,8 N•m.
7. Appliquez du ruban adhésif sur l'adaptateur (39). Tirez le câble du capteur vers le haut pour le faire sortir de l'adaptateur puis vissez l'adaptateur sur le capuchon supérieur. Serrez à un couple de 40,6-48,8 N•m.
8. Vissez le câble du capteur dans l'orifice (H) côté adaptateur et branchez-le sur la carte de circuit imprimé. Glissez avec précaution le boîtier sur la vanne d'air. Enfilez les vis à la main puis serrez-les à un couple de 11,3 N•m.
9. Appliquez du ruban adhésif sur l'anneau de levage (40). Tenez l'adaptateur (39) avec une clé pour l'empêcher de tourner et serrez l'anneau de levage au couple de 40,6-48,8 N•m.
10. Réinstallez le capot supérieur (22).
11. Rebranchez la conduite d'air sur le moteur.

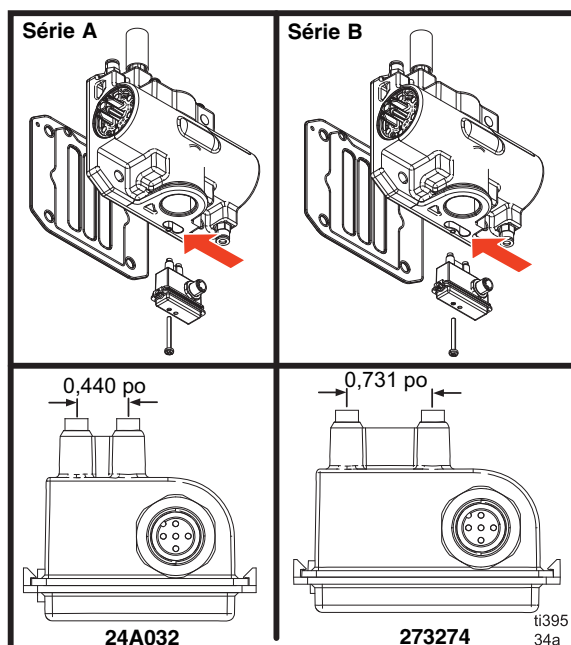
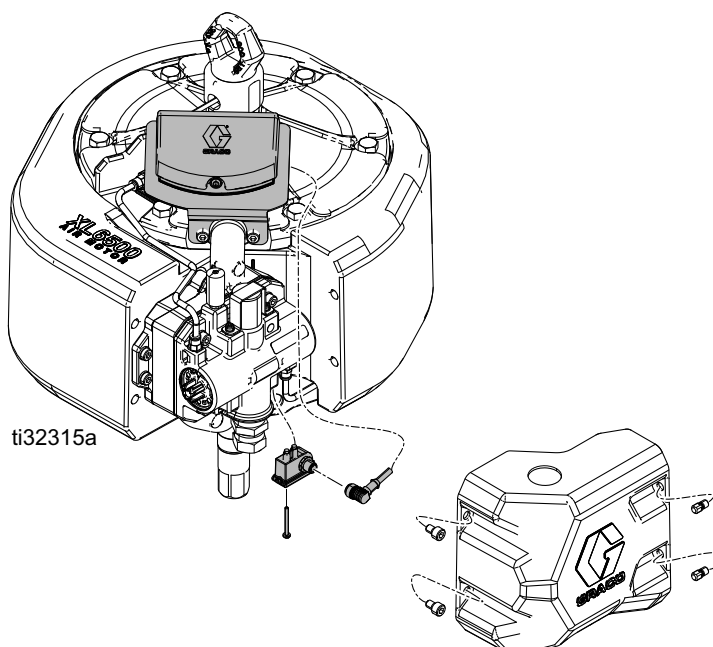


Connexion distante du DataTrak

Kits 24x550, 24x552, 19C374 et 19C375



REMARQUE : Pour les instructions d'installation, voir le manuel d'installation et des pièces des kits DataTrak.

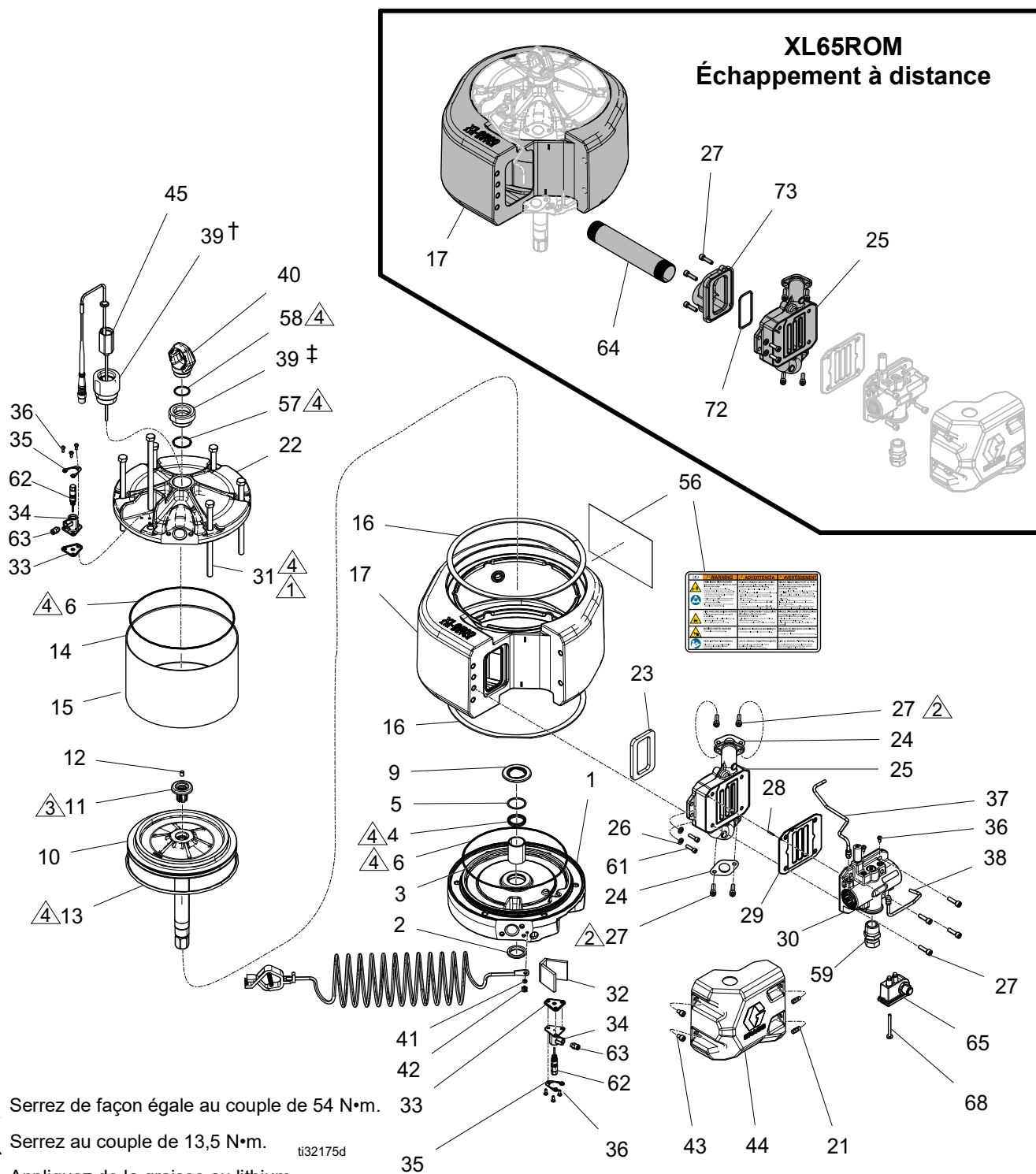


* Les vannes d'air de la série A sont nécessaires pour les kits 24X550 et 24X552.

Les vannes d'air de la série B sont nécessaires pour les kits 19C374 et 19C375. Un plus grand commutateur à lames est utilisé dans ces kits.

Pièces

XL 6500



Liste des pièces du modèle XL6500

Réf.	Réf.	Désignation	Qté	Réf.	Réf.	Désignation	Qté
1	17V316	COUVERCLE, inférieur, moteur, XL6500, usiné	1		17V345	KIT, vanne, faible bruit, XL65/XL34	1
2	17M826	JOINT, tige, racleur, D.E. arbre 1,375	1	31	119050	BOULON, tête hexagonale	6
3	-----	JOINT À SOUFFLET, manchon, D.I. 1,375 x D.E. 1,625	1	32	17S075	MOUSSE, barrière temp., fourreau	1
4	17U129	PRESSE-ÉTOUPE, coupelle en U, D.I. 1,375 x D.E. 1,687	1	33	17M851	JOINT, boîtier fourreau	2
5	17U128	ANNEAU, retenue, spirale plate	1	34	24Z347	BOÎTIER, fourreau	2
6	17N415	JOINT TORIQUE, taille 178, Buna, nitrile	2	35	17S929	ISOLATEUR, boîtier fourreau	2
7	-----	ARBRE, moteur tige de piston D.E. 1,38	1	36	117026	VIS, tête fraisée, m5 x 12	8
8	17N950	ADAPTATEUR, tige	1	37	17R463	TUBE, air pilote, haut, XL6500	1
9	277366	AMORTISSEUR, moteur, bas de pompe	1	38	17R464	TUBE, air pilote, inférieur, XL6500	1
10	17V320	PISTON, moteur, XL6500	1	39*†	15F772	ADAPTATEUR, anneau de levage	1
11	NXT106	AMORTISSEUR, piston	1	39‡	16D001	ADAPTATEUR, anneau de levage	1
12*†	15G747	AIMANT, capteur linéaire	1	40	NXT103	ANNEAU, de levage, acier inox, filetage 1 9/16	1
13	122675	JOINT TORIQUE, presse-étoupe, D.I. 10,125	1	41	111307	RONDELLE, blocage, extérieure	1
14	17V314	CYLINDRE, moteur, 6500, fibre de verre (inclut 15)	1	42	116343	VIS, mise à la terre	1
15	120135	MOUSSE, silencieux, cylindre 6500	3	43	127463	VIS, bouchon, tête creuse	2
16	17V001	MOUSSE, bande, vinyle, 1/2 x 3/16	2	44	17M776	COUVERCLE, vanne d'air, moteur XL6500	1
17	17V318	SILENCIEUX, usiné, XL6500	1	45	-----	CAPTEUR, linéaire	1
	17Z481	SILENCIEUX, usiné, XL6500	1	*	258669	Zone non dangereuse	1
21	17R716	GOUJON, fileté, plastique	2	†	26C331	Zone dangereuse	1
22	24Z589	COUVERCLE, supérieur, moteur, XL6500	1	56▲	15F674	ÉTIQUETTE, sécurité, moteur	1
23	17N539	JOINT, échappement collecteur	1	57	108014	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	1
24	17M850	JOINT, collecteur	2	58	C20987	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	1
25	24Z591	COLLECTEUR, échappement, XL6500	1	59	15F073	RACCORD, union, réducteur, 1 po. x 3/4 po.	1
	17X462	COLLECTEUR, échappement, XL, usiné	1	61	117379	VIS, capuchon, M8 x 25	2
26	107542	RONDELLE, sécurité, ressort	2	62	24Z550	VANNE, fourreau	2
27	109114	VIS, capuchon, tête creuse	8	63	115671	RACCORD; 1/8 npt x 1/4 tube	2
28	295447	GOUPILLE, goujon	1	64	18A843	TUBE, échappement, XL	1
29❖	17R950	JOINT, vanne	1	65*†	273224	COMMUTATEUR, à lames	1
30	273276	VANNE, air, XL, moteur	1	68	15V719	ATTACHE, vis, hex. à fente, #8-32	1
	17V344	KIT, vanne, XL6500 et XL3400	1	72	162440	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	1
				73	17T414	BUSE, échappement à distance	1

▲ Des étiquettes, affiches, plaques et cartes d'avertissement de rechange sont disponibles gratuitement.

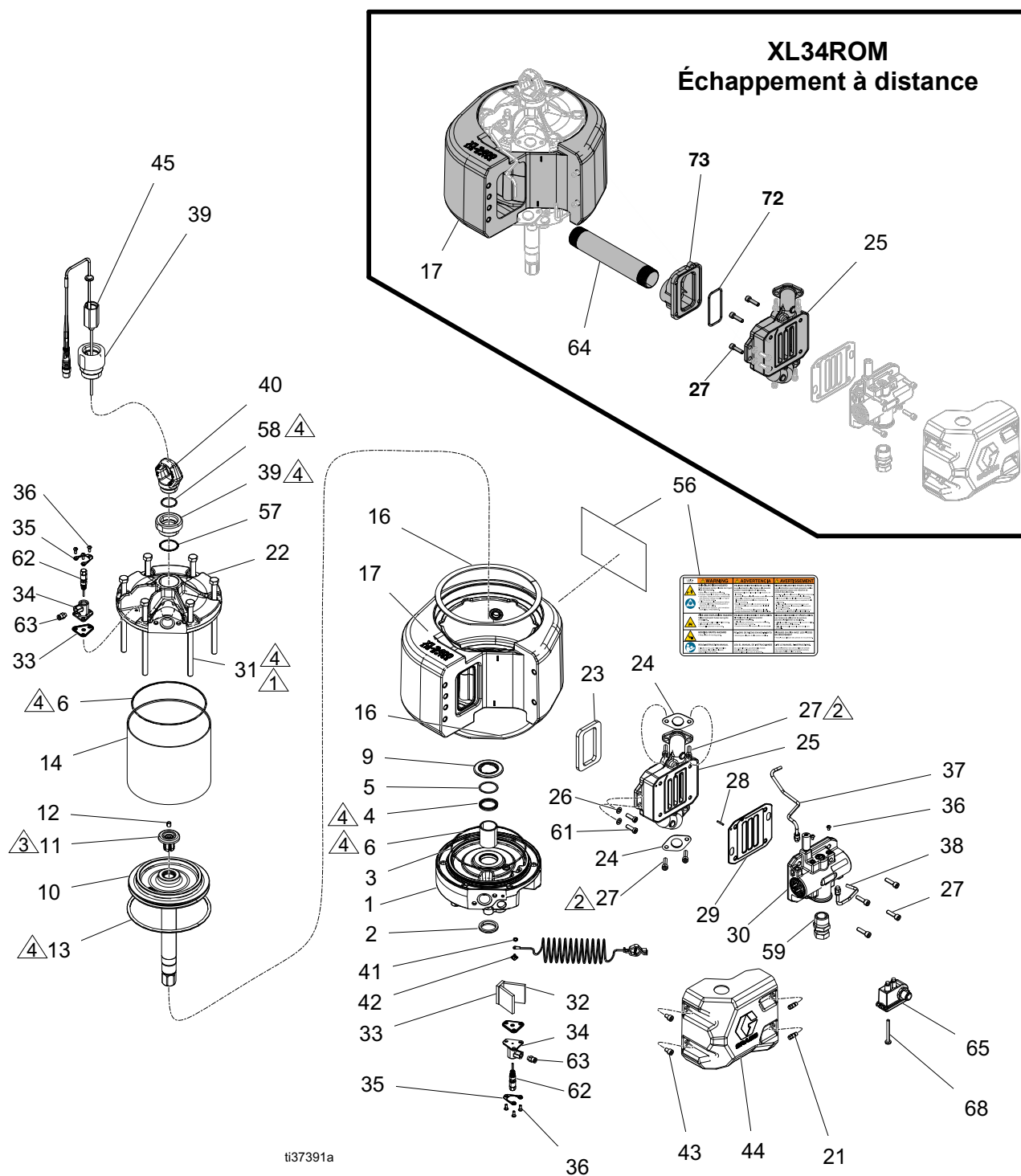
* Les pièces sont incluses dans le moteur XL65D1.

† Les pièces sont incluses dans le moteur XL65D2.

‡ Pièce incluse dans le moteur XL65*0.

❖ Joint inclus dans 17V344 et 17V345.

Pièces XL3400



⚠ Serrez de façon égale au couple de 54 N•m.

⚠ Serrez au couple de 13,5 N•m.

⚠ Appliquez de la graisse au lithium.

⚠ La ligne du joint doit correspondre avec l'orifice d'échappement.

Liste des pièces du modèle XL3400

Réf.	Réf.	Désignation	Qté	Réf.	Réf.	Désignation	Qté
1	17V315	COUVERCLE, inférieur, moteur, XL3400, usiné	1		17V345	KIT, vanne, faible bruit, XL65/XL34	1
2	17M826	JOINT, tige, racleur, D.E. arbre 1,375	1	31	119050	BOULON, tête hexagonale	6
3	-----	JOINT À SOUFFLET, manchon, D.I. 1,375	1	32	17S075	MOUSSE, barrière temp., fourreau	1
		D.E. 1,625		33	17M851	JOINT, boîtier fourreau	2
4	17U129	PRESSE-ÉTOUPE, coupelle en U D.I. 1,375 x D.E. 1,687	1	34	24Z347	BOÎTIER, fourreau	2
5	17U128	ANNEAU, retenue, spirale plate	1	35	17S929	ISOLATEUR, boîtier fourreau	2
6	17U130	JOINT TORIQUE, taille 166, Buna, nitrile	2	36	117026	VIS, tête fraisée, M5 x 12	8
7	-----	ARBRE, moteur tige de piston D.E. 1,38	1	37	17T943	TUBE, air pilote, haut, XL3400	1
8	17N950	ADAPTATEUR, tige	1	38	17T944	TUBE, air pilote, inférieur, XL3400	1
9	277366	AMORTISSEUR, moteur, bas de pompe	1	39*†	16D001	ADAPTATEUR, anneau de levage	1
10	17V319	PISTON, moteur, XL3400	1	40	NXT103	ANNEAU, de levage, acier inox, filetage 1 9/16	1
11	15G478	AMORTISSEUR, piston	1	41	111307	RONDELLE, blocage, extérieure	1
12*†	15G747	AIMANT, capteur linéaire	1	42	116343	VIS, mise à la terre	1
13	122434	JOINT TORIQUE, presse-étoupe	1	43	127463	VIS, bouchon, tête creuse	2
14	17V313	CYLINDRE, moteur, 3400, fibre de verre (inclut 15)	1	44	17M776	COUVERCLE, vanne d'air, moteur XL6500	1
15	120418	MOUSSE, amortisseur 3400 cyl. silencieux	3	45	-----	CAPTEUR, linéaire	1
16	17V002	MOUSSE, bande, vinyle, 1/2 x 3/16	2	*	258669	Zone non dangereuse	
17	17V317	SILENCIEUX, XL3400, kit	1	†	26C331	Zone dangereuse	
	17Z982			56▲	15F674	ÉTIQUETTE, sécurité, moteur	1
21	17R716	GOUJON, fileté, plastique	2	57	108014	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	1
22	24Z966	COUVERCLE, supérieur, moteur, XL3400	1	58	C20987	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	1
23	17N539	JOINT, échappement collecteur	1	59	15F073	RACCORD, union, réduction, 1 po. x 3/4 po.	1
24	17M850	JOINT, collecteur	2	61	117379	VIS, capuchon, M8 x 25	2
25	24Z591	COLLECTEUR, échappement, XL6500	1	62	24Z550	VANNE, fourreau	2
	17X462	COLLECTEUR, échappement, XL, usiné	1	63	115671	RACCORD; 1/8 npt x 1/4 tube	2
26	107542	RONDELLE, sécurité, ressort	6	64	18A843	TUBE, échappement, XL	1
27	109114	VIS, capuchon, tête creuse	8	65*†	273274	COMMUTATEUR, à lames	1
28	295447	GOUPILLE, goujon	1	68	15V719	ATTACHE, vis, hex. à fente, #8-32	1
29❖	17R950	JOINT, vanne	1	72	162440	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	1
30	273276	VANNE, air, XL, moteur	1	73	17T414	BUSE, échappement à distance	1
	17V344	KIT, vanne, XL6500 et XL3400	1				

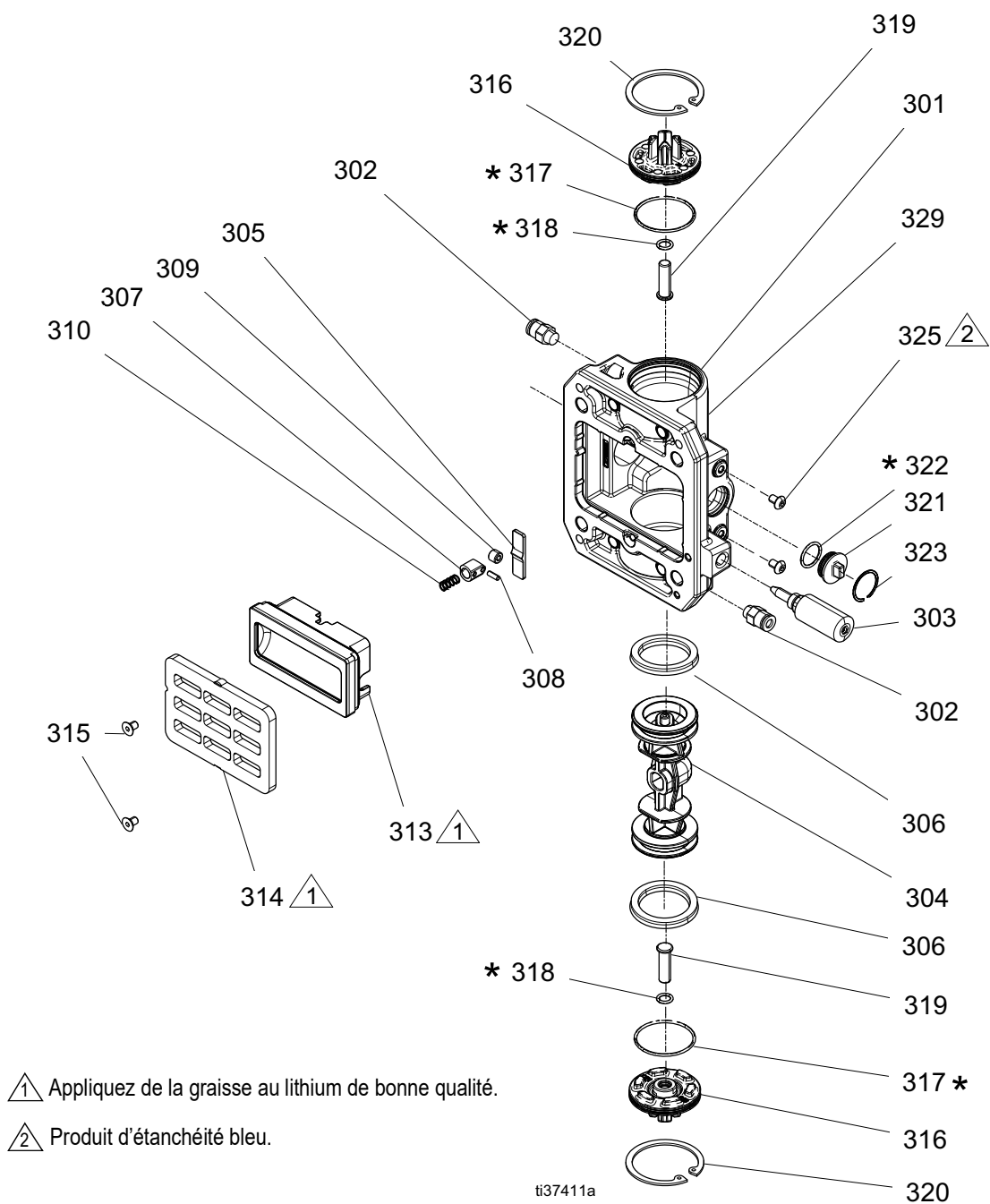
▲ Des étiquettes, affiches, plaques et cartes d'avertissement de rechange sont disponibles gratuitement.

* Pièces incluses dans le moteur XL34D1.

† Pièces incluses dans le moteur XL34D2.

❖ Joint inclus dans 17V344 et 17V345.

Pièces de vanne d'air (17V344 – Vanne standard, 17V345 – Vanne faible bruit)



Liste des pièces de la vanne d'air

Réf.	Réf.	Désignation	Qté	Réf.	Réf.	Désignation	Qté
301	-----	BOÎTIER, vanne d'air, XL, usiné	1	317*	104010	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	2
302	115671	RACCORD, connecteur, mâle	2	318*	154741	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	2
303	24Z604	VANNE, pointeau, ensemble	1	319	17S646	GOUPILLE, réinitialisation, XL, vanne d'air	2
304	-----	PISTON, vanne d'air, XL	1				
305	-----	CAME, détente, XL	1	320	557832	ANNEAU, retenue	2
306	-----	PRESSE-ÉTOUPE, coupelle en U	2	321	-----	FICHE, vanne, moulée	1
307	-----	PISTON, détente	1	322*	104130	PRESSE-ÉTOUPE, joint torique	1
308	-----	GOUPILLE, détente	1	323	-----	ANNEAU, retenue	1
309	-----	ROULEAU, détente	1	324	112903	RONDELLE, sécurité, ressort	2
310	-----	RESSORT, détente	1	325	117026	VIS, tête fraisée, M5 x 12	2
313	17N630	BASE, RÉSERVOIR, VANNE, AIR, XL, chevauchant	1	326	-----	LUBRIFIANT, graisse	1
				327	-----	PRODUIT D'ÉTANCHÉITÉ, anaérobie, bleu	1
314	17V963	PLAQUE, faible bruit, XL, chevauchant	1				
	16X648	PLAQUE, vanne, air, XL, chevauchant	1	328	-----	COLLE, cyanoacrylate	1
315	-----	VIS, tête plate, M5, filetée	2				
316	17N617	CAPUCHON, vanne, air, XL, usiné	2				

* Inclus dans le kit de joint torique 24X563.

Kits et accessoires

Tableau 1 : Kits de réparation pour moteur pneumatique XL

Pièce	Désignation	Références des pièces du moteur pneumatique
NXT103	Anneau de levage	(40)
6500: 17V320 3400: 17V319	Kit de réparation ensemble piston/tige	
15G478	Amortisseur et aimant	(11)
15G747	Piston et adaptateur	(12)
-----	Arbre, piston, tige	(4)
6500: 17V957 3400: 17V958	Kit de réparation des pièces souples du moteur pneumatique	
-----	Joint torique, cylindre (2)	(6)
155685	Presse-étoupe, joint torique, moyen, fourreau	(62x)
-----	Presse-étoupe, coupelle en U, arbre	(62x)
154741	Presse-étoupe, joint torique, inférieur, fourreau	(62x)
197650	Joint torique, Buna, haut, fourreau	(62x)
-----	Joint torique, piston	(13)
-----	Presse-étoupe, coupelle en U	(4)
-----	Racleur, tige	(2)
-----	Anneau, retenue	(5)
-----	Joint, capuchon d'extrémité (2)	(24)
-----	Joint, silencieux	(16)
24X565	Joint, vanne	(29)
17M851	Joint, fourreau	(33)
17N539	Joint, échappement	(23)

6500: 17V316 3400: 17V315	Kit de réparation du couvercle inférieur	
-----	Amortisseur	(9)
-----	Roulement, manchon	(3)
-----	Presse-étoupe, coupelle en U	(4)
-----	Racleur, tige	(2)
-----	Anneau, retenue	(5)
-----	Couvercle, inférieur	(1)
6500: 17V318 3400: 17V317	Kit de réparation du silencieux	
15F674	Étiquette, avertissement	(56)
-----	Mousse interne	
-----	Joint, silencieux	(16)
6500: 17V314 3400: 17V313	Kit de réparation de cylindre	
-----	Joint torique	(6)
-----	Mousse, silencieux	(15)
-----	Cylindre, moteur	(14)
17V322	Kit faible bruit (Standard à faible bruit)	
17V963	PLAQUE, vanne	(314)
-----	VIS, M5 (2)	(315)
-----	ÉTIQUETTE, faible bruit	

Tableau 2 : Kits de réparation pour moteur pneumatique XL

Pièce	Désignation	Références des pièces du moteur pneumatique
17V344	Réparation, ensemble vanne complète	
-----	Vanne, air, XL	(30)
17R950	Joint, vanne	(29)
24X563	Réparation, joints toriques vanne	
104010	Joint torique (2)	(317)
154741	Joint torique (2)	(318)
295640	Joint torique (1)	(313)
104130	Joint torique (1)	(322)
17V347	Réparation, ensemble base/réservoir	
-----	Socle	(313)
-----	Réservoir	(313)
295640	Joint torique	(313)
-----	Plaque, vanne	(314)
-----	Vis, M3 (2)	(315)
-----	Vis, M5 (2)	(315)
17R950	Joint, vanne d'air	(29)
24X567	Ensemble rouleau	
-----	Piston, détente	(307)
-----	Came, détente	(305)
-----	Ressort, détente	(310)
-----	Rouleau, détente	(309)
-----	Goupille, détente	(323)
24X568	Ensemble fiche DataTrak	
104130	Presse-étoupe, joint torique	(322)
-----	Fiche, vanne	(321)
-----	Anneau, retenue	(323)
24X569	Kit de réparation du piston vanne avec joints	
-----	Piston, vanne	(304)
-----	Presse-étoupe, coupelle en U	(306)
24Z604	Vanne à pointeau	(303)

Tableau 3 : Accessoires

Pièce	Désignation
26C331	Capteur linéaire, moulé, XM, zones dangereuses
258669	Capteur linéaire, moteurs HLS, zones non dangereuses
24X550	Kit, commutateur à lames et électrovanne, DataTrak, support XL
24X552	Kit, commutateur à lames, DataTrak, support XL
17V322	Kit, convertisseur faible bruit
19C374	Kit, commutateur à lames et électrovanne, support Data Trak XL, vanne d'air série B
19C375	Kit, commutateur à lames et électrovanne, support Data Trak XL, vanne d'air série B

Dimensions (Modèle XL6500)

A pouces (mm)	B pouces (mm) Tige complètement haute	C pouces (mm)	D pouces (mm)	E pouces (mm) Tige complètement haute	F pouces (mm) Tige complètement basse
14,65 (372)	17,75 (450)	18,20 (462)	17,54 (446)	3,10 (79)	8,0 (203)

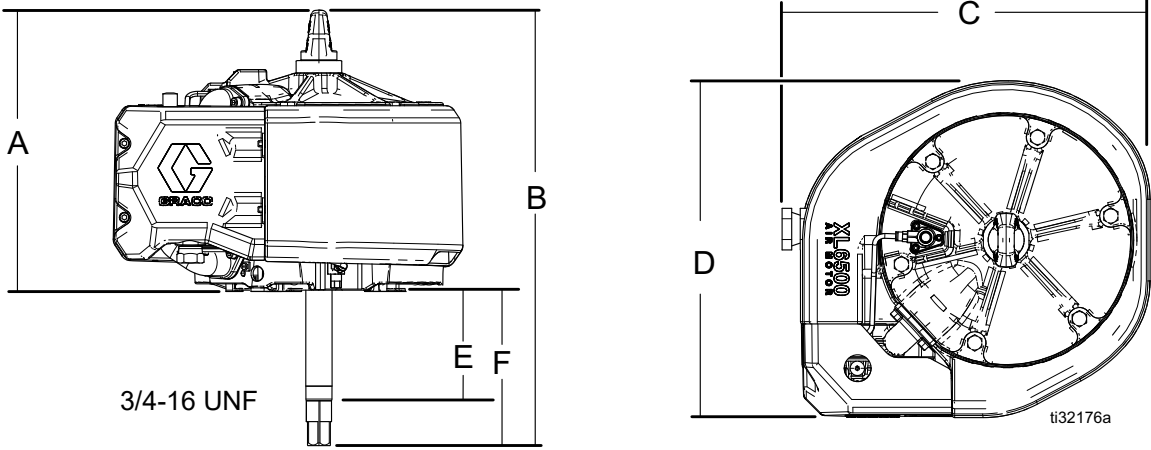
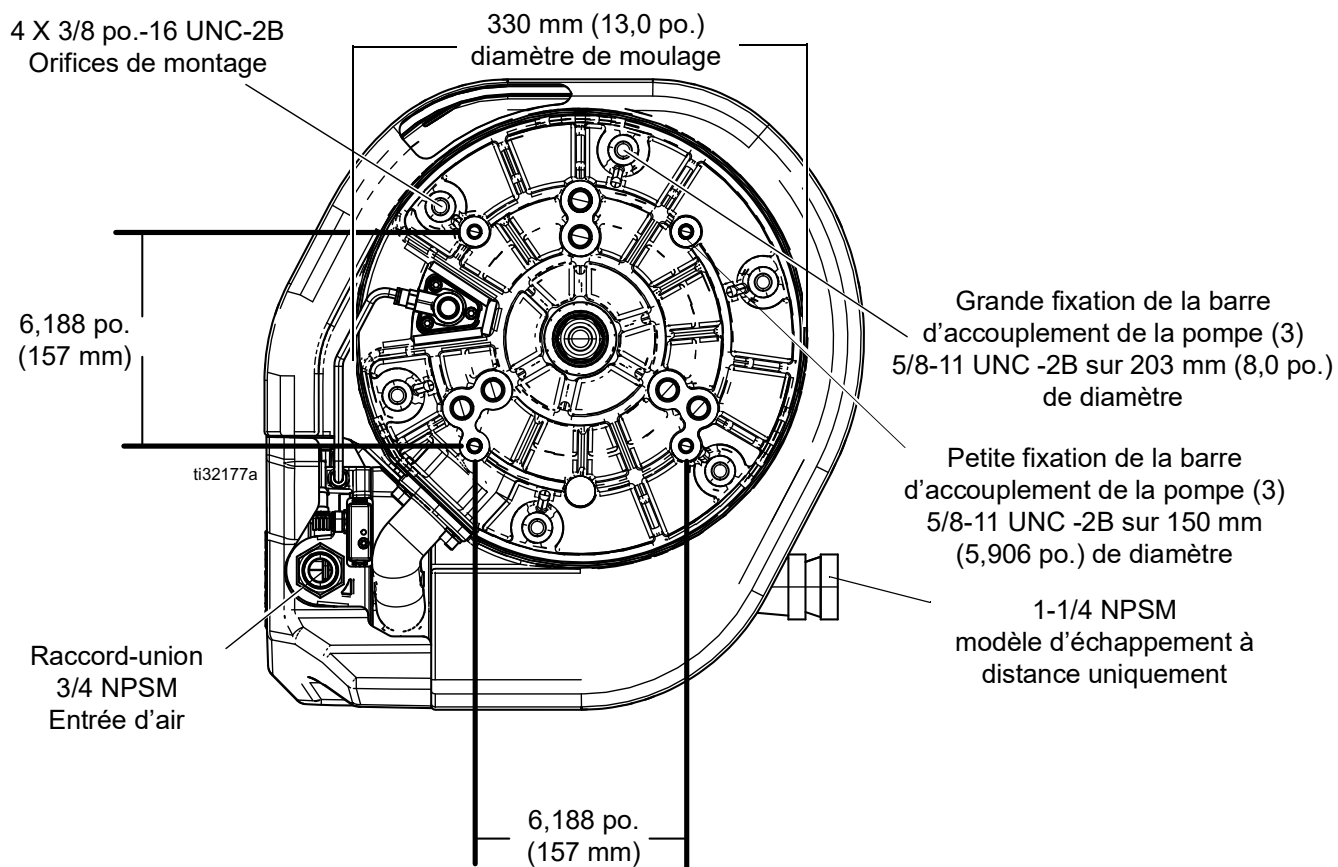


Schéma des trous de fixation



Dimensions (Modèle XL3400)

A pouces (mm)	B pouces (mm) Tige complètement haute	C pouces (mm)	D pouces (mm)	E pouces (mm) Tige complètement haute	F pouces (mm) Tige complètement basse
14,65 (372)	17,75 (451)	15,56 (395)	14,47 (367)	3,10 (79)	8,0 (203)

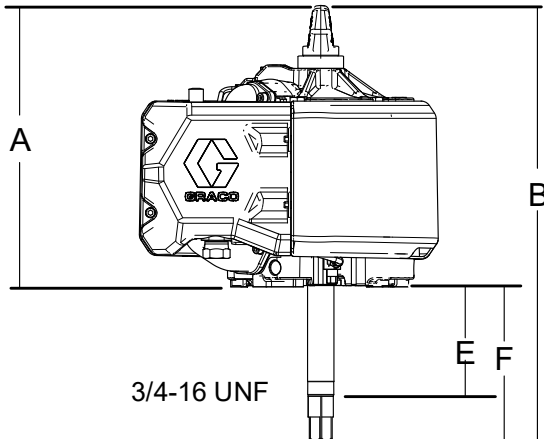
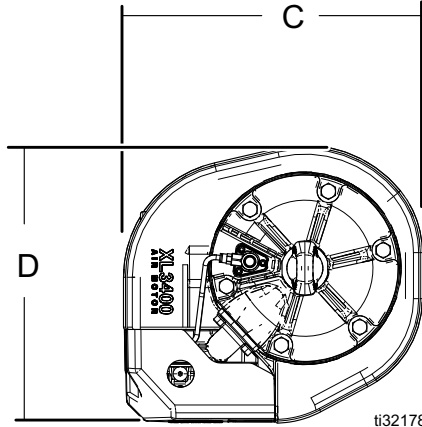
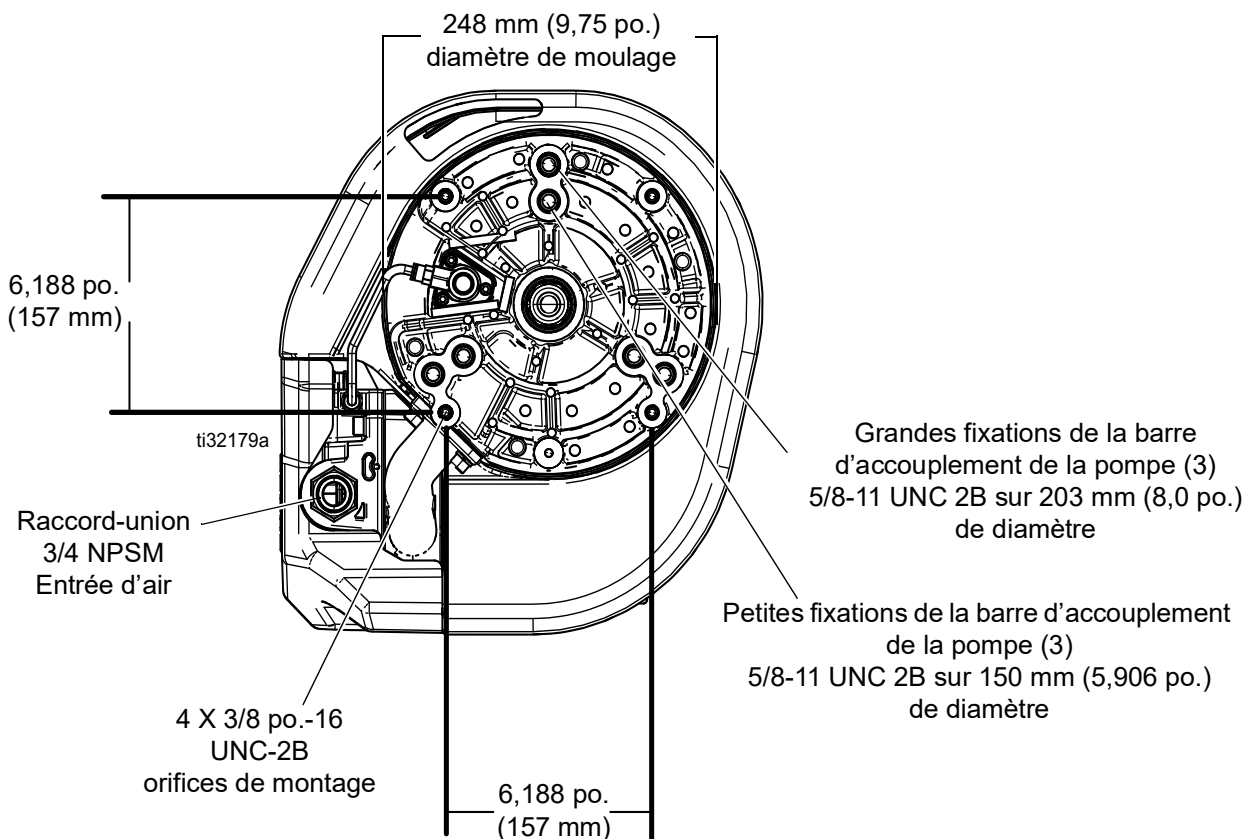



Schéma des trous de fixation



Caractéristiques techniques

Tous les modèles des moteurs pneumatiques XL		
	US	Système métrique
Pression d'entrée d'air		
Maximum	100 psi	0,7 MPa, 7 bars
Plage de fonctionnement	7 – 100 psi	05 – 0,7 MPa, 0,5 –7 bars
Filtre d'air minimal	0,0016 po. (325 mailles)	40 microns
Dimension de l'entrée d'air	Raccord union 3/4" npsm(f) sur boîtier vanne npt 1 po.	
Plage de température de service	32° - 140° F	0° - 60° C
Longueur de course moteur		
Nominal	4,75 po.	121 mm
Amortisseur sur amortisseur	4,90 po.	125 mm
Nombre de cycles maximum	60 cycles/minute	
Raccordement sortie modèles échappement à distance	Raccord-union 1-1/4 npsm(f)	
Taille modèle XL 6500		
Zone efficace du moteur		
Course basse	84,54 po. carrés	545 mm carrés
Course haute	83,06 po. carrés	536 mm carrés
Diamètre intérieur cylindre moteur	10,375 po.	264 mm
Poids	69 livres	31 kg
Données sonores		
XL65DX (Modèle à dégivrage performant)		
Puissance sonore – Mesurée à 70 psi (0,48 MPa, 4,8 bar) à 15 cpm conformément à l'ISO 9614-2	96 dBA	
Pression sonore – Testée à 3,28 pi. (1 mètre) de l'équipement conformément à l'ISO 9614-2	81,48 dBA	
XL65LX (Modèle faible bruit)		
Puissance sonore – Mesurée à 70 psi (0,48 MPa, 4,8 bar) à 15 cpm conformément à l'ISO 9614-2	92 dBA	
Pression sonore – Testée à 3,28 pi. (1 mètre) de l'équipement conformément à l'ISO 9614-2	77,48 dBA	
Taille modèle XL 3400		
Zone efficace du moteur		
Course basse	44,18 po. carrés	285 mm carrés
Course haute	42,7 po. carrés	276 mm carrés
Diamètre intérieur cylindre moteur	7,5 po.	191 mm
Poids	50 livres	23 kg
Données sonores		
XL34Dx (Modèle à dégivrage performant)		
Puissance sonore – Mesurée à 70 psi (0,48 MPa, 4,8 bar) à 15 cpm conformément à l'ISO 9614-2	91,3 dBA	
Pression sonore – Testée à 3,28 pi. (1 mètre) de l'équipement conformément à l'ISO 9614-2	76,78 dBA	
XL34LX (Modèle à faible bruit)		
Puissance sonore – Mesurée à 70 psi (0,48 MPa, 4,8 bar) à 15 cpm conformément à l'ISO 9614-2	82,1 dBA	
Pression sonore – Testée à 3,28 pi. (1 mètre) de l'équipement conformément à l'ISO 9614-2	67,58 dBA	

Proposition 65 de Californie

RÉSIDENTS DE LA CALIFORNIE

 **AVERTISSEMENT** : Cancer et effet nocif sur la reproduction – www.P65Warnings.ca.gov.

APPLICATION FAST SET

483 Avenue Lazare Ponticelli
77220 Gretz-Armainvilliers
Tel : 01 64 16 41 63 - Fax : 01 64 16 48 67
contact@afs-bicomposant.fr
www.afs-bicomposant.fr

Garantie standard de Graco

Graco garantit que tout le matériel mentionné dans le présent document, fabriqué par Graco et de marque Graco, est exempt de défaut matériel et de fabrication à la date de la vente à l'acheteur et utilisateur initial. Sauf garantie spéciale, étendue ou limitée, publiée par Graco, Graco réparera ou remplacera, pendant une période de douze mois à compter de la date de vente, toute pièce de l'équipement qu'il juge défectueuse. Cette garantie s'applique uniquement si l'équipement est installé, utilisé et entretenu conformément aux recommandations écrites de Graco.

Cette garantie ne couvre pas et la société Graco ne sera pas tenue pour responsable de l'usure et de la détérioration générales ou de tout autre dysfonctionnement, des dégâts ou des traces d'usure causés par une mauvaise installation, une mauvaise utilisation, l'abrasion, la corrosion, une maintenance inappropriée ou incorrecte, la négligence, un accident, une modification ou un remplacement par des pièces ou des composants qui ne sont pas de la marque Graco. Graco ne sera également pas tenu pour responsable en cas de mauvais fonctionnement, de dommage ou d'usure dus à l'incompatibilité de l'équipement Graco avec des structures, des accessoires, des équipements ou des matériaux non fournis par Graco ou dus à une mauvaise conception, fabrication, installation, utilisation ou une mauvaise maintenance desdits structures, accessoires, équipements ou matériels non fournis par Graco.

Cette garantie sera appliquée à condition que l'équipement objet de la réclamation soit retourné en port payé à un distributeur agréé de Graco pour une vérification du défaut signalé. Si le défaut est reconnu, Graco réparera ou remplacera gratuitement toutes les pièces défectueuses. L'équipement sera retourné à l'acheteur d'origine en port payé. Si l'examen de l'équipement n'indique aucun défaut matériel 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.

LA PRÉSENTE GARANTIE EST UNE GARANTIE EXCLUSIVE ET 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 la seule voie de recours de l'acheteur pour toute violation de la garantie seront telles que définies ci-dessus. L'acheteur convient qu'aucun autre recours (pour, mais sans s'y limiter, des dommages indirects ou consécutifs de manque à gagner, perte de marché, dommages corporels ou matériels ou tout autre dommage indirect ou consécutif) ne sera possible. Toute action pour violation de la garantie doit être intentée dans les deux (2) ans à compter de la date de vente.

GRACO NE GARANTIT PAS ET REJETTE TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE ET DE CONFORMITÉ À UN USAGE SPÉCIFIQUE EN RAPPORT AVEC LES ACCESSOIRES, ÉQUIPEMENTS, MATÉRIAUX OU COMPOSANTS QUE LA SOCIÉTÉ VEND, MAIS NE FABRIQUE PAS. Les articles vendus, mais non fabriqués par Graco (tels que les moteurs électriques, les interrupteurs ou les flexibles) sont couverts, le cas échéant, par la garantie de leur fabricant. Graco fournira à l'acquéreur une assistance raisonnable pour toute réclamation relative à ces garanties.

Graco ne sera en aucun cas tenue pour responsable des dommages indirects, accessoires, particuliers ou consécutifs résultant de la fourniture par Graco de l'équipement en vertu des présentes ou de la fourniture, de la performance, ou de l'utilisation de produits ou d'autres biens vendus au titre des présentes, que ce soit en raison d'une violation contractuelle, d'une violation de la garantie, d'une négligence de Graco, ou autre.

FOR GRACO CANADA CUSTOMERS

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 sera en Anglais, ainsi que tous documents, avis et procédures judiciaires exécutés, donnés ou intentés, à la suite de ou en rapport, directement ou indirectement, avec les procédures concernées.

Informations Graco

Pour obtenir les informations les plus récentes sur les produits de Graco, consultez le site Internet www.graco.com.

Pour obtenir des informations sur les brevets, consultez la page www.graco.com/patents.

POUR COMMANDER, contactez votre distributeur Graco ou appelez pour identifier votre distributeur le plus proche.

Téléphone : 612-623-6921 ou appel gratuit : +1 800-328-0211 Télécopie : 612-378-3505

Tous les textes et illustrations contenus dans ce document reflètent les dernières informations disponibles concernant le produit au moment de la publication.

Graco se réserve le droit de faire des changements à tout moment et sans préavis.

Traduction des instructions originales. This manual contains French. MM 3A5423

Siège social de Graco : Minneapolis

Bureaux à l'étranger : Belgique, Chine, Japon, Corée

GRACO INC. AND SUBSIDIARIES • P.O. BOX 1441 • MINNEAPOLIS MN 55440-1441 • USA
Copyright 2021, Graco Inc. Tous les sites de fabrication de Graco sont certifiés ISO 9001.

www.graco.com
Révision J, mars 2024