

**VOUS VENEZ DE FAIRE L'ACQUISITION  
D'UN GROUPE MOTO - COMPRESSEUR  
DE NOTRE MARQUE**

Ce compresseur vous donnera toute satisfaction, si vous suivez scrupuleusement les instructions de cette notice.

Nous insistons sur l'importance d'un ENTRETIEN correct, déterminant pour la longévité d'un compresseur.

**très important**

Conservez la carte de garantie qui vous a été remise avec cet appareil, elle nous sera nécessaire en cas d'intervention pendant la période de garantie.

Pour toute commande de pièces détachées bien préciser :

- Vos NOMS et ADRESSE
- TYPE et NUMERO DE SERIE du compresseur
- DESIGNATION, REFERENCE et QUANTITE des pièces désirées.

Une commande peut être passée par TELEPHONE ou par TELETYPE. CONFIRMER dans ce cas vos ordres par LETTRE en précisant bien qu'il s'agit d'une CONFIRMATION DE COMMANDE.

Ce manuel traite de la marche et de l'entretien du compresseur :

**Super dauphin 8** Référence 282-0  
Elect.

**Super dauphin 10** Référence 280-3  
Essence

**Super dauphin 12** Référence 286-0  
Elect.

**Super dauphin 12** Référence 284-1  
Diesel - dem. manuel

**Super dauphin 12** Référence 284-6  
Diesel - dem. elect.

# CARACTERISTIQUES GENERALES

## MOTEUR

SUPER-DAUPHIN 8 électrique	Moteur CEM MDPP 160 Srs 2
SUPER-DAUPHIN 10 essence	Moteur LOMBARDINI LA 490
SUPER-DAUPHIN 12 électrique	Moteur CEM MDPP S 2
SUPER-DAUPHIN 12 diesel, dém.manuel	Moteur LOMBARDINI LDA 96
SUPER-DAUPHIN 12 diesel, dém.élect.	Moteur LOMBARDINI LDA 100

Moteurs électriques :

- asynchrone triphasé 220-380 V, démarreur centrifuge
- isolation classe E, échauffement 75°C
- conforme aux normes en vigueur et aux recommandations CEI

Moteur essence :

- cycle 4 temps, allumage par alternateur
- graissage sous pression, refroidissement par air
- démarrage manuel

Moteur diesel :

- cycle 4 temps, injection directe système Bosch
- graissage sous pression, refroidissement par air
- démarrage manuel ou électrique

Voir les caractéristiques détaillées dans la notice du constructeur.

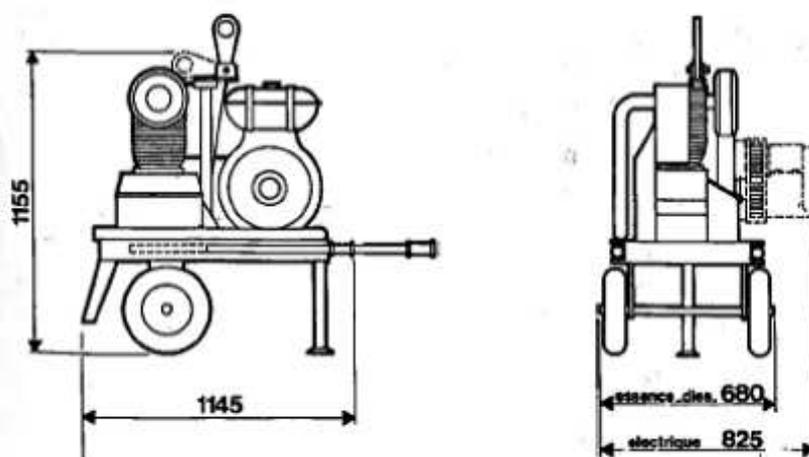
## COMPRESSEUR

- Type mono-étagé, mono-cylindrique
- Entraînement par courroies

Moteur	Alésage	Course	Vitesse rotation	Pression maxi utilisation
8CV électr.	∅ 130	88 mm	940 t/mn	7 bars
10CV essence	∅ 130	88 mm	1 140 t/mn	7 bars
12CV électr.	∅ 130	88 mm	1 350 t/mn	7 bars
12CV diesel dém.manuel	∅ 130	88 mm	1 350 t/mn	7 bars
12CV diesel dém.électr.	∅ 130	88 mm	1 380 t/mn	7 bars

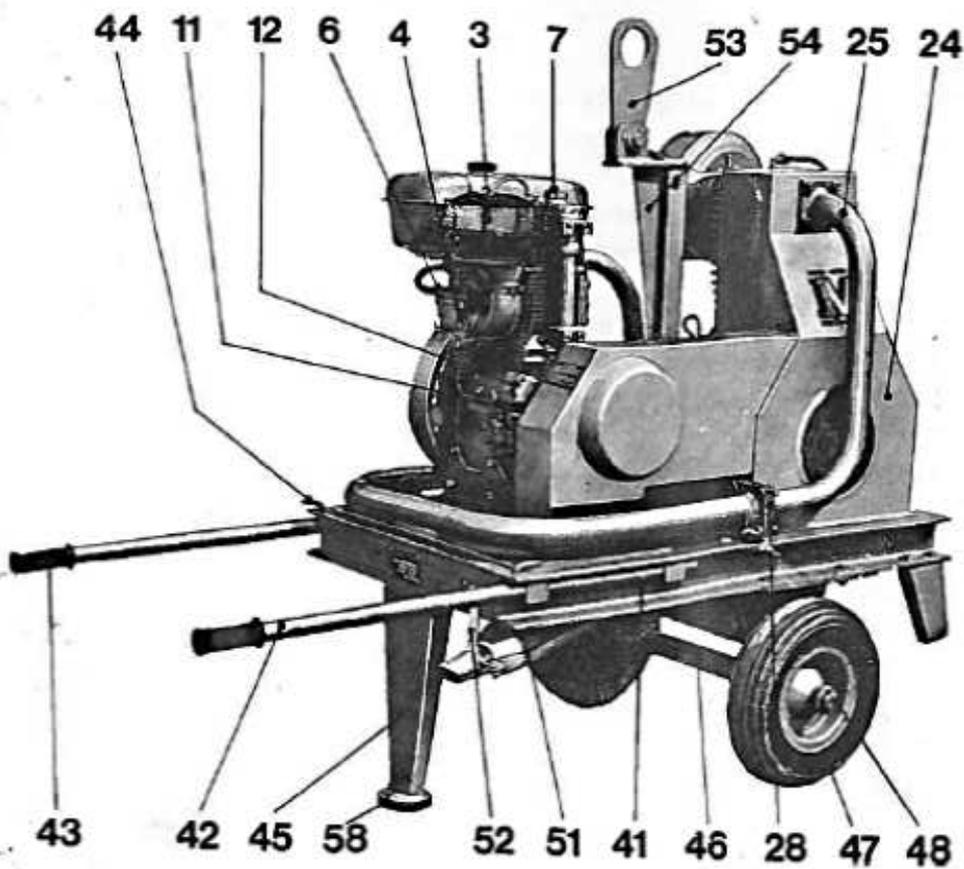
- Equipage mobile :** vilebrequin et bielle en fonte à graphite sphéroïdal traitée, montés sur roulements
- Soupape :** circulaire concentrique combinée (aspiration-refoulement) à grandes sections de passage
- Piston :** en alliage léger équipé de 3 segments d'étanchéité, d'un segment racleur et d'un segment Doublex garantissant une très faible consommation d'huile
- Graissage :** par projection centrifuge
- Refroidissement :** un volant ventilateur assure le refroidissement des organes mécaniques enveloppés dans un carter dirigeant l'air pulsé
- Régulation :** du type pneumatique. Commande la marche à vide du compresseur par décompression de la culasse lorsque la pression maximum d'utilisation est atteinte.  
Sur les modèles électriques, une mise à vide automatique du collecteur de refoulement évite tous risques de démarrage en charge.
- Equipement électrique :** les modèles électriques sont équipés d'un coffret bi-tension permettant l'alimentation en 220 et 380V. Un dispositif indique le voltage de la ligne. La protection du moteur est assurée par un disjoncteur.

**Encombrement :**



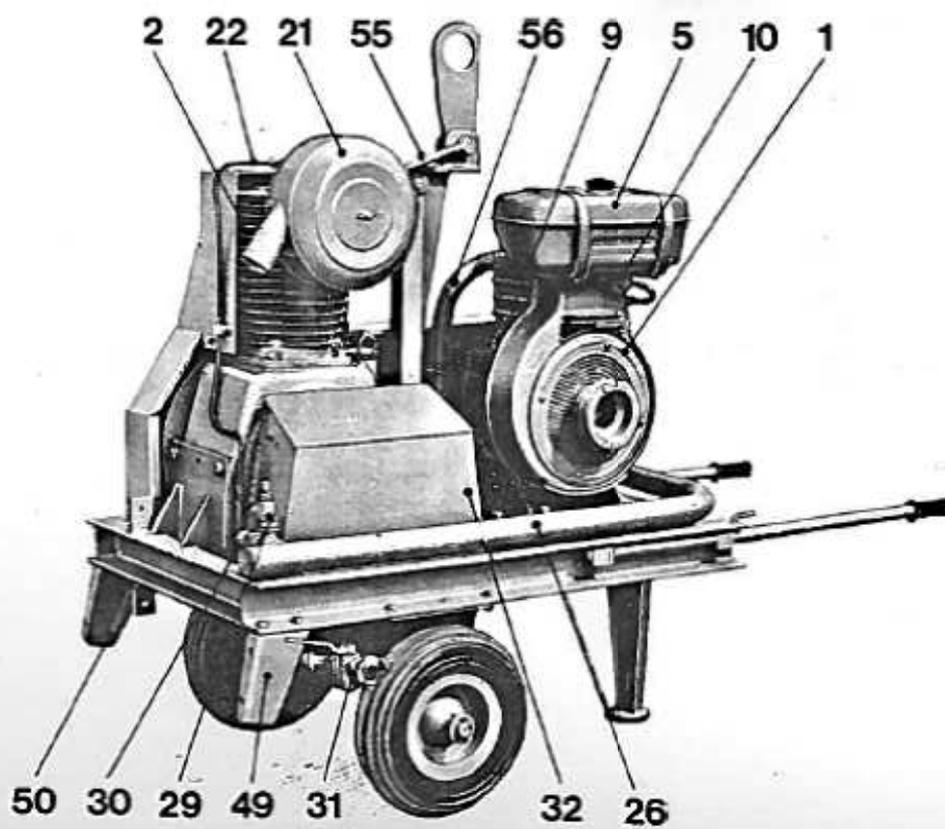
# Super dauphin 10

Essence



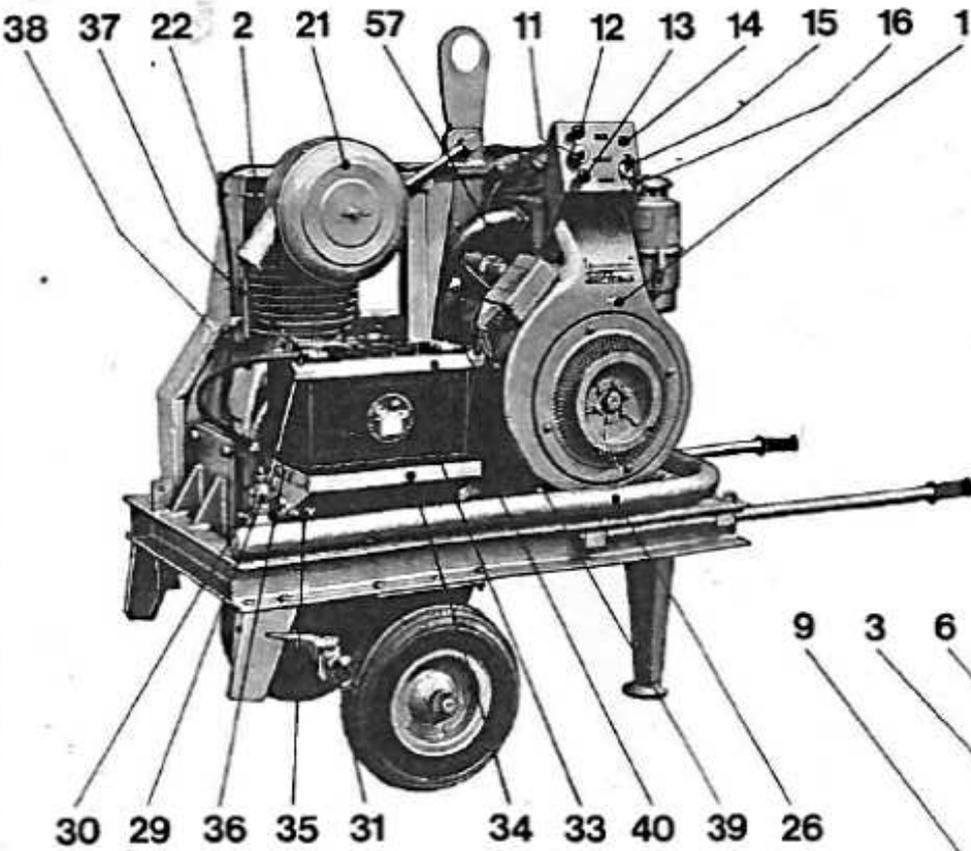
# Super dauphin 10

Essence

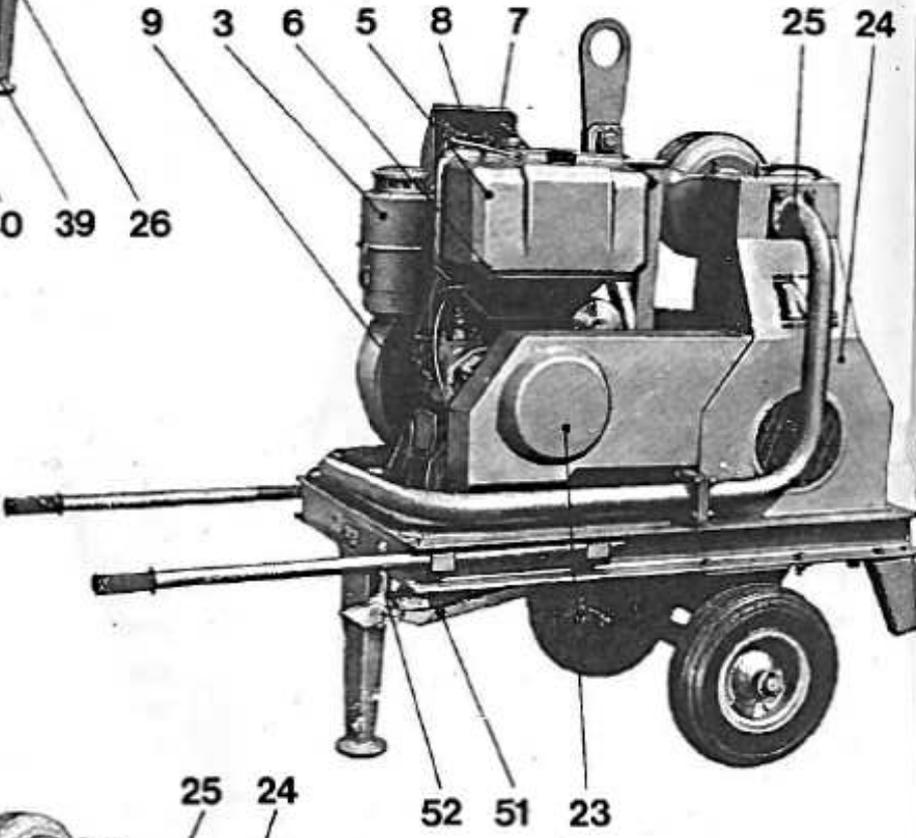


## NOMENCLATURE

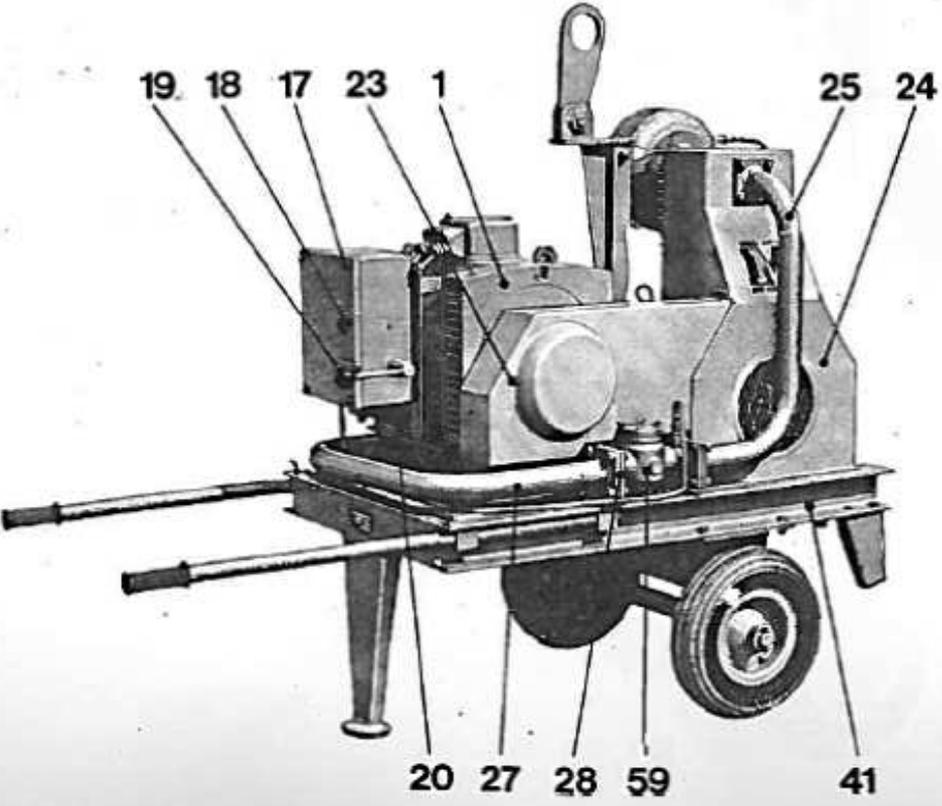
Rep.	Désignation	Référence	Rep.	Désignation	Référence
1	Moteur { - électrique 8cv CEM MDPP 160 Srs 2 - essence 10cv LOMBARDINI LA 490 - électrique 12cv CEM MDPP 52 - diesel LOMBARDINI LDA 96 - diesel LOMBARDINI LDA 100	31577	29	Pilote	20998
		33661	30	Soupape de sûreté	10078
		31580	31	Vanne d'utilisation	16403
		31761	32	Coffrets à outils	20096
		33658	33	Batterie électrique	15597
2	Compresseur nu (sans carter de ventilation)	31346	34	Support de batterie	33777
3	Filtre à air moteur		35	Silentbloc de batterie	20476
4	Papillon starter		36	Tirant de batterie	15294
5	Réservoir de combustible		37	Ecrou papillon	90220
6	Filtre à combustible		38	Câble négatif de batterie	30680
7	Bouchon de remplissage d'huile - reniflard		39	Câble positif de batterie	40700
8	Bouchon starter		40	Cornière de batterie	33778
9	Jauge d'huile moteur		41	Chassis nu	33055
10	Robinet de combustible		42	Brancard	31309
11	Commande d'accélération (sans le bouton)	33779	43	Poignée caoutchouc du brancard	31464
12	Bouton d'accélération	33102	44	Vis de blocage de brancard	30830
12	Commande d'arrêt	16301	45	Béquille avant	33307
13	Commande de surcharge	16301	46	Essieu nu	33280
14	Voyant de pression d'huile moteur	80059	47	Roue	20446
15	Commutateur de contact-démarrage	80092	48	Rondelle	20334
16	Jeu de clés pour commutateur	80300	49	Béquille arrière droite	37870
17	Coffret coupleur disjoncteur bi-tension dont : (sans électro-valve)	80109	50	Béquille arrière gauche	37871
18	Voyant indicateur de tension		51	Silencieux d'échappement	35092
19	Commande de changement de tension et de mise en route		52	Support de silencieux d'échappement	
	Electro-valve de mise à vide dont :	33696	53	Anneau de levage	33637
	Bobine	33719	54	Support d'anneau de levage	38472
20	Support de moteur électrique (côté coffret)	31284	55	Vis de blocage d'anneau de levage	33643
	Support de moteur électrique (côté compresseur)	31285	56	Tube d'échappement moteur (modèle essence)	38103
21	Filtre à air compresseur complet dont :	20956	57	Tube d'échappement moteur (modèles diesel)	39380
	Cartouche filtrante	20992	58	Caoutchouc de béquille	20445
22	Tuyauterie de décompression	20089	59	Clapet anti-retour	
23	Carter de transmission	36683		Joint cuivre amiante de silencieux d'échappement	35097
24	Carter de ventilation	33702		Poulie (modèle 8cv électrique)	20112
25	Tube de refoulement	33105		(modèle 12cv électrique)	20113
26	Tube réservoir (modèles thermiques)	33679		Courroies de transmission	
27	Tube réservoir (modèles électriques)	33680		modèle 8cv électrique 13 x 1730	91222
28	Joint MP 82 x 82	20013		modèle 12cv électrique 13 x 1756	91223
				modèle 10cv essence 13 x 1800	91224
				modèle 12cv diesel 13 x 1800	91224
				modèle 12cv diesel démarrage électrique 13 x 1800	91224



**Super dauphin 12**  
Diesel - dem. elect.



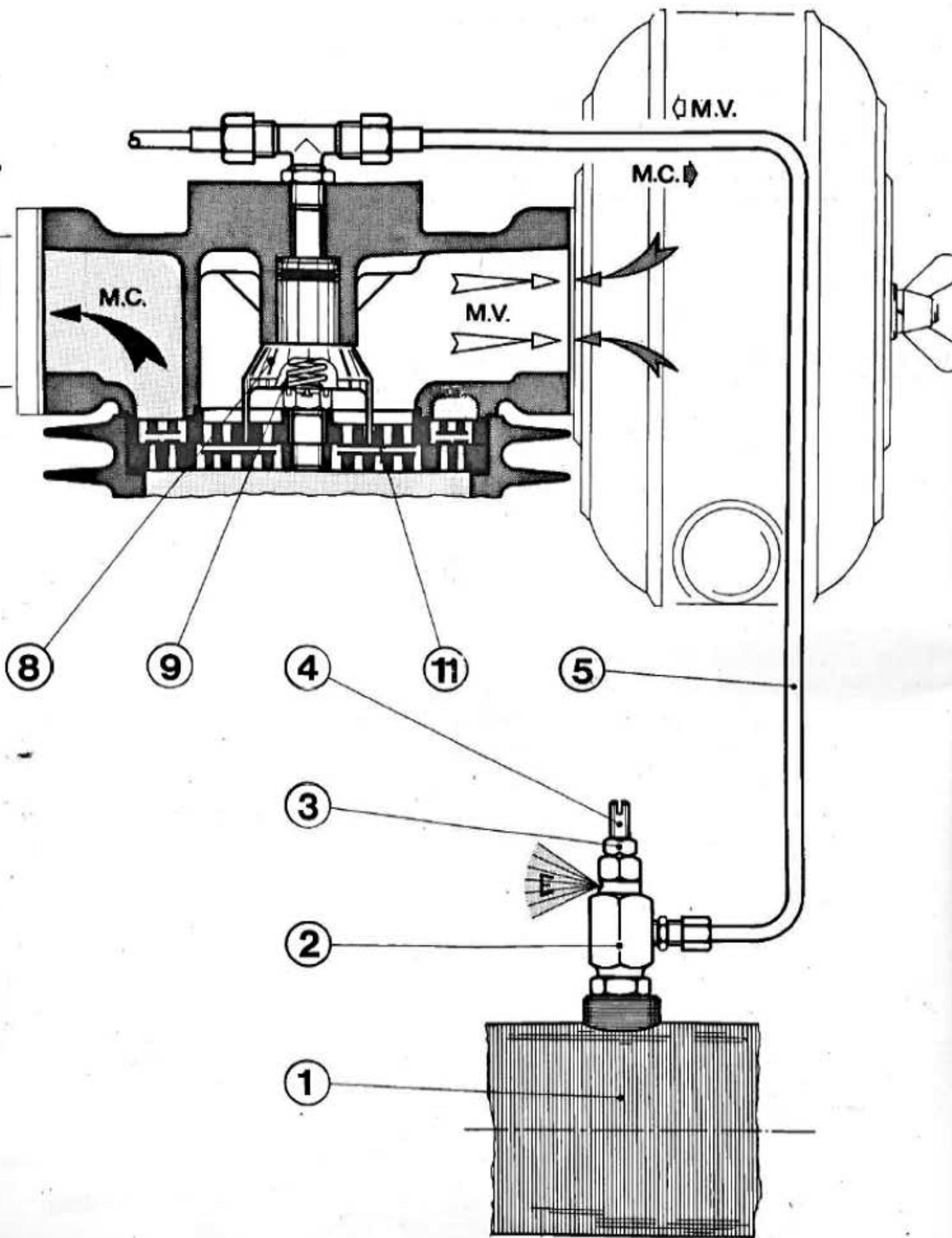
**Super dauphin 12**  
Diesel - dem. elect.



**Super dauphin 12**  
Elect.

## NOMENCLATURE

Rep.	Désignation	Référence	Rep.	Désignation	Référence
1	Moteur { - électrique 8cv CEM MDPP 160 Srs 2 - essence 10cv LOMBARDINI LA 490 - électrique 12cv CEM MDPP 52 - diesel LOMBARDINI LDA 96 - diesel LOMBARDINI LDA 100	31577	29	Pilote	20998
		33661	30	Soupape de sûreté	10078
		31580	31	Vanne d'utilisation	16403
		31761	32	Coffrets à outils	20096
		33658	33	Batterie électrique	15597
2	Compresseur nu (sans carter de ventilation)	31346	34	Support de batterie	33777
3	Filtre à air moteur		35	Silentbloc de batterie	20476
4	Papillon starter		36	Tirant de batterie	15294
5	Réservoir de combustible		37	Ecrou papillon	90220
6	Filtre à combustible		38	Câble négatif de batterie	30680
7	Bouchon de remplissage d'huile - reniflard		39	Câble positif de batterie	40700
8	Bouchon starter		40	Cornière de batterie	33778
9	Jauge d'huile moteur		41	Chassis nu	33055
10	Robinet de combustible		42	Bancard	31309
11	Commande d'accélération (sans le bouton)	33779	43	Poignée caoutchouc du bancard	31464
12	Bouton d'accélération	33102	44	Vis de blocage de bancard	30830
12	Commande d'arrêt	16301	45	Béquille avant	33307
13	Commande de surcharge	16301	46	Essieu nu	33280
14	Voyant de pression d'huile moteur	80059	47	Roue	20446
15	Commutateur de contact-démarrage	80092	48	Bondelle	20334
16	Jeu de clés pour commutateur	80300	49	Béquille arrière droite	37870
17	Coffret coupleur disjoncteur bi-tension dont : (sans électro-valve)	80109	50	Béquille arrière gauche	37871
18	Voyant indicateur de tension		51	Silencieux d'échappement	35092
19	Commande de changement de tension et de mise en route		5	Support de silencieux d'échappement	
	Electro-valve de mise à vide dont :	33696	5'	Anneau de levage	33637
	Bobine	33719	54	Support d'anneau de levage	38472
20	Support de moteur électrique (côté coffret)	31284	55	Vis de blocage d'anneau de levage	33643
	Support de moteur électrique (côté compresseur)	31285	56	Tube d'échappement moteur (modèle essence)	38103
21	Filtre à air compresseur complet dont :	20956	57	Tube d'échappement moteur (modèles diesel)	39380
	Cartouche filtrante	20992	58	Caoutchouc de béquille	20445
22	Tuyauterie de décompression	20089	59	Clapet anti-retour	
23	Carter de transmission	36683		Joint cuivre amiante de silencieux d'échappement	35097
24	Carter de ventilation	33702		Poulie (modèle 8cv électrique)	20112
25	Tube de refoulement	33105		(modèle 12cv électrique)	20113
26	Tube réservoir (modèles thermiques)	33679		Courroies de transmission	
27	Tube réservoir (modèles électriques)	33680		modèle 8cv électrique 13 x 1730	91222
28	Joint MP 82 x 82	20013		modèle 12cv électrique 13 x 1756	91223
				modèle 10cv essence 13 x 1800	91224
				modèle 12cv diesel 13 x 1800	91224
				modèle 12cv diesel démarrage électrique 13 x 1800	91224



# REGULATION

## **PRINCIPE**

La régulation a pour rôle d'assurer la marche à vide du compresseur à la pression maximum d'utilisation, par décompression des culasses.

## **description**

Un régulateur pilote (2) branché directement sur le réservoir d'air (1) est relié au piston décompresseur de culasse par la tubulure (5).

## **fonctionnement**

### Marche à vide (M.V.)

Lorsque la pression dans le réservoir d'air atteint la pression maximum d'utilisation le régulateur pilote (2) laisse passer l'air comprimé qui agit par poussée sur le piston décompresseur (8), bloquant les clapets d'aspiration (11) en position ouverte. L'air aspiré est refoulé par le filtre sans être comprimé.

### Marche à charge (M.C.)

Lorsque la pression diminue jusqu'à atteindre la pression minimum d'utilisation le régulateur pilote (2) coupe l'arrivée d'air du réservoir et met la tubulure de décompression (5) à l'air libre par l'orifice d'échappement E. Le piston décompresseur (8) n'étant plus soumis à la poussée de l'air comprimé remonte sous l'effet du ressort de rappel (9) et libère les clapets d'aspiration (11) qui fonctionnent normalement. Le compresseur débite dans le réservoir.

## **réglage de la pression de service**

- Dévisser le contre-écrou (3) du régulateur pilote (2)
- Agir sur la vis (4) : visser pour augmenter la pression maximum d'utilisation (pression de déclenchement), dévisser pour la diminuer.

La pression minimum varie proportionnellement avec la pression maximum.

Important : Ne jamais dépasser la pression maximum autorisée.

## **équipement spécial sur modèle électrique**

Une électro-vanne de mise à vide du collecteur de refoulement évite le risque de démarrage en charge en cas de coupure de courant ou de fausse manoeuvre. Un clapet de retenue isole le collecteur du circuit d'alimentation de l'outil.

## UTILISATION

- modèles essence et diesel -

### PRECAUTIONS AVANT LE DEMARRAGE

- Moteur :**
- vérifier le niveau d'huile dans le carter. Si nécessaire, faire l'appoint avec l'huile préconisée au chapitre entretien de la notice du constructeur.
  - faire le plein du réservoir de combustible
  - vérifier le niveau d'huile dans le filtre à air du moteur
- Compresseur :**
- vérifier le niveau d'huile dans le carter. Si nécessaire, faire l'appoint avec l'huile préconisée au chapitre entretien.

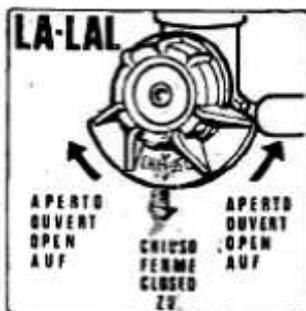
### DEMARRAGE

Moteur essence

- 1 - ouvrir à l'air libre  
la vanne de sortie



- 2 - ouvrir le robinet du  
réservoir de combustible

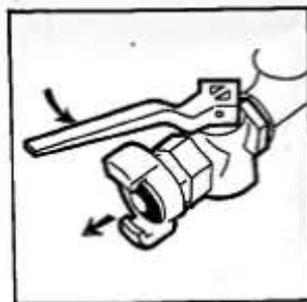


- 3 - basculer à gauche  
le levier du starter

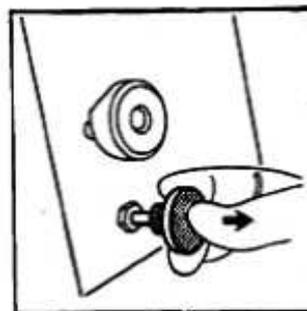


Moteur diesel

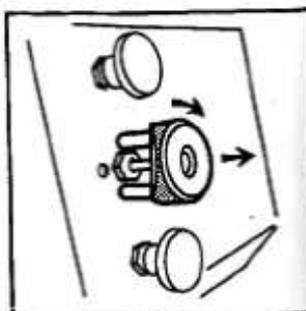
- 1 - ouvrir à l'air libre  
la vanne de sortie



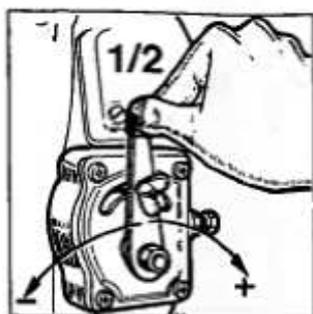
- 2 - tirer la commande  
de surcharge



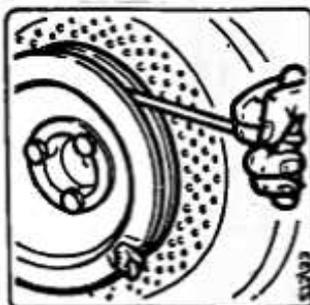
- 3 - tirer et tourner de 1/4  
de tour le bouton  
d'accélération



4 - régler le levier d'accélération en position intermédiaire



5 - enrouler la cordelette sur la poulie de lancement en observant le sens de la flèche. Tourner la poulie à la main en sens inverse de la flèche jusqu'à sentir la résistance de la compression puis tirer la cordelette à fond énergiquement.

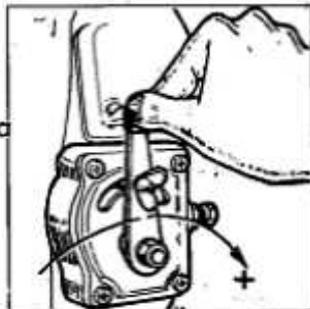


6 - basculer progressivement vers la droite le levier du starter



- laisser tourner le groupe dans ces conditions pendant quelques minutes afin de permettre son réchauffage

7 - accélérer à fond en amenant le levier de réglage en butée sur la droite. Le groupe est prêt pour l'emploi

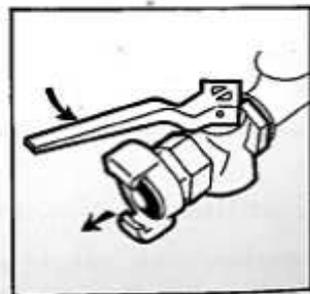


**NOTA :**

- Le moteur doit toujours être en pleine accélération pour l'utilisation en charge

**ARRET**

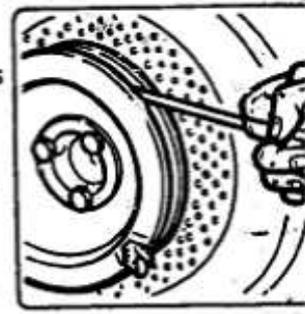
8 - ouvrir à l'air libre la vanne de sortie



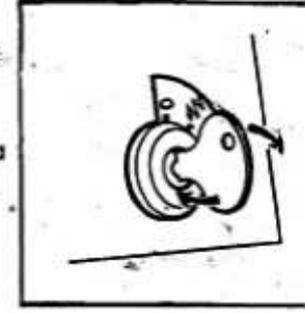
4 - avant démarrage par temps froid, enlever le bouchon du starter et remplir la cuvette avec l'huile moteur



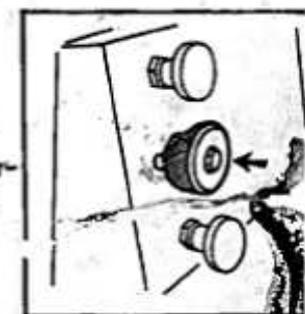
5 - enrouler la cordelette sur la poulie de lancement en observant le sens de la flèche. Tourner la poulie à la main en sens inverse de la flèche jusqu'à sentir la résistance de la compression puis tirer la cordelette à fond énergiquement.



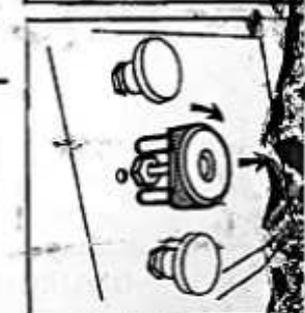
6 - sur les modèles équipés d'un démarreur électrique tourner à fond la clé de contact-démarrage



7 - mettre le moteur au ralenti en libérant le bouton d'accélération et laisser le groupe chauffer quelques minutes dans ces conditions



8 - tirer et tourner de 1/4 de tour le bouton d'accélération. Le groupe est prêt pour l'emploi.

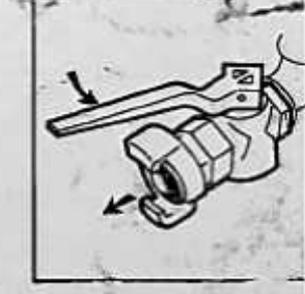


**NOTA :**

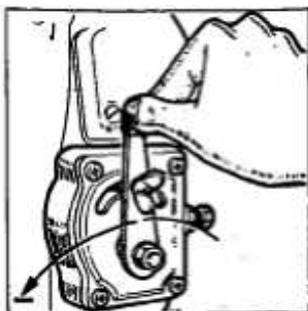
- Le moteur doit toujours être en pleine accélération pour l'utilisation en charge.

**ARRET**

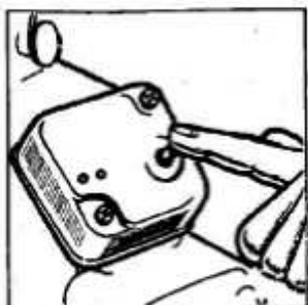
9 - ouvrir à l'air libre la vanne de sortie



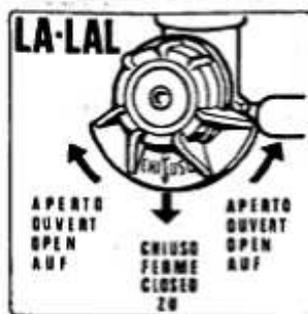
9 - mettre en vitesse ralentie en amenant le levier de réglage en butée sur la gauche. Laisser tourner le moteur au ralenti pendant quelques minutes



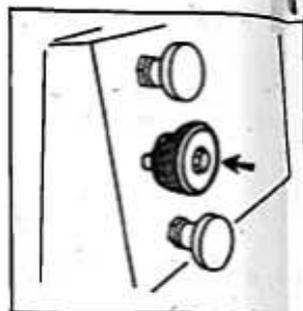
10 - stopper le moteur en appuyant sur le bouton d'arrêt



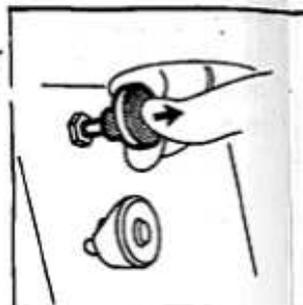
11 - fermer le robinet du réservoir de combustible



10 - mettre le moteur au ralenti en libérant le bouton d'accélération



11 - tirer à fond la commande STOP et couper le contact sur les modèles à démarreur électrique



## UTILISATION

### - modèle électrique -

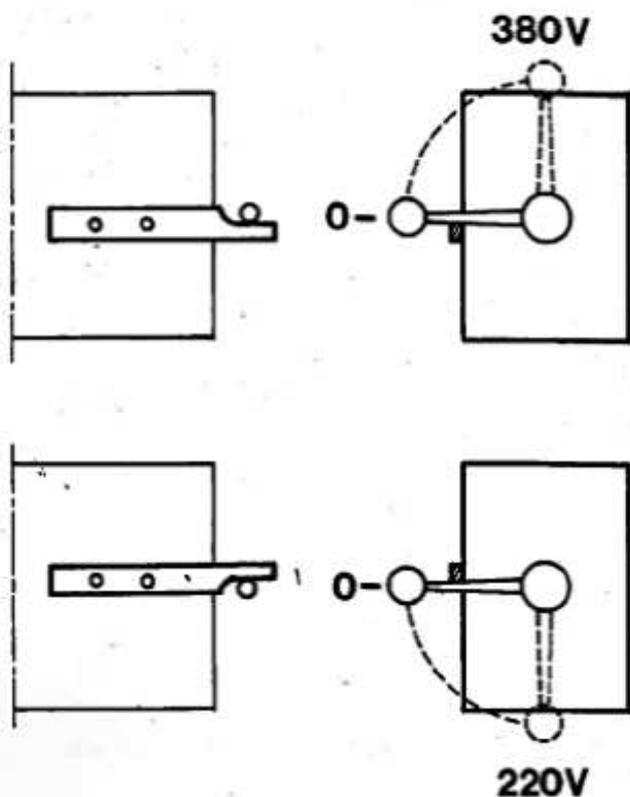
**BRANCHEMENT ELECTRIQUE** : Effectuer le branchement électrique du coffret en suivant le croquis placé à l'intérieur. Section du câble à utiliser :

		Section du câble	Pour une longueur maxi de :
DAUPHIN 6	220 V	4 x 2,5 <sup>2</sup>	35 m
	380 V	4 x 2,5 <sup>2</sup>	50 m
SUPER-DAUPHIN 8	220 V	4 x 2,5 <sup>2</sup>	20 m
	380 V	4 x 2,5 <sup>2</sup>	50 m
SUPER DAUPHIN 12	220 V	4 x 6 <sup>2</sup>	35 m
	380 V	4 x 6 <sup>2</sup>	80 m

Pour des longueurs de câble supérieures, utiliser de plus grosses sections de fils.

Afin que le câble soit utilisable en bi-tension, ne pas dépasser la longueur indiquée pour l'alimentation en 220 V.

### CHANGEMENT DE TENSION :



Avant la mise en route du moteur vérifier si la tension du réseau correspond bien à celle du coffret. Procéder comme suit :

- mettre la commande du coffret en position -0 (manette horizontale)
- brancher le coffret sur la ligne :  
Si le voyant rouge s'éclaire, la ligne est en 380 V  
Si le voyant rouge reste éteint, la ligne est en 220 V
- Si nécessaire procéder au changement de tension en montant la plaquette arrêtoir dans la position désirée, suivant croquis ci-contre.  
La poignée est alors utilisée comme interrupteur marche-arrêt.

### PRECAUTIONS AVANT LA MISE EN ROUTE :

- Vérifier si le coffret est bien sur la bonne tension  
Procéder comme indiqué ci-dessus.
- Contrôler le niveau d'huile du compresseur.

### MISE EN ROUTE :

- Ouvrir à l'air libre la vanne de sortie
  - Manoeuvrer la commande du coffret
- Le groupe est prêt pour l'emploi.

### ARRET :

- Ouvrir à l'air libre la vanne de sortie
- Amener la commande du coffret sur la position -0

# ENTRETIEN ... très important

Ne pas oublier qu'ENTRETIEN est synonyme de durée et de sécurité.

## MOTEUR

### - Moteurs essence et diesel

Suivre strictement les instructions de la notice du constructeur.

Veillez particulièrement :

- Au niveau et à la propreté de l'huile du filtre à air
- À la propreté du filtre de combustible et du reniflard
- Au niveau d'huile dans le carter

Le combustible utilisé doit être de bonne qualité et parfaitement filtré.

### - Moteur électrique

Suivre les instructions de la notice du constructeur, placée dans le boîtier à bornes.

## COMPRESSEUR

### Graissage

Avant chaque mise en route contrôler le niveau d'huile compresseur. Si nécessaire faire l'appoint avec l'huile moteur indiquée dans le tableau ci-joint :

### - Moteur diesel

Huile	Huile préconisée marque COFRAN - Cofrader S3			Capacité carter
E	1ère vidange	2ème vidange	Ensuite toutes les	1 L 400
	à 30h	à 60h	100h	
	à 0°C : SAE 20W			
	à - 5°C : SAE 10W			

EQUILUX toute l'année

### - Moteur essence

Huile	Huile préconisée marque COFRAN - Equilux		Capacité carter
Tout l'année	Vidange toutes les		1 L 400
E	à 50 h		
	à 20W 40		

- Pour modèle électrique utiliser pour le compresseur l'huile suivante :

huile préconisée marque COFRAN - Cofrajah			Capacité carter
- 5°C Cofrajah 55 (SAE 10/20)	1ère vidange 60h	Ensuite toutes les 100h	1 L 400
de 5°C à 30°C Cofrajah 75 (SAE 30)			
+ 30°C Cofrajah 120 (SAE 40)			

ou EQUILUX toute l'année

Les vidanges se font "à chaud". Employer la même huile pour le moteur et le compresseur. A défaut de l'huile préconisée utiliser une huile de marque différente de caractéristiques identiques.

#### Filtre à air :

En atmosphère normale, démontage et dépoussiérage de la cartouche toutes les 50 h de fonctionnement. La secouer et la souffler à l'aide d'un jet d'air comprimé agissant de l'intérieur vers l'extérieur.

#### Soupapes concentriques :

Nettoyage et contrôle de la soupape concentrique toutes les 2 000 h de fonctionnement. Cette périodicité est liée au bon entretien du filtre à air. Le démontage et l'entretien de la soupape sont détaillés dans la fiche technique jointe.

#### Piston décompresseur :

Lors du démontage de la soupape concentrique, remplacer le joint du piston décompresseur.

#### Courroies :

A chaque vidange, vérifier la tension des courroies de transmission.

#### Electro-vanne (sur modèle électrique) :

Ne nécessite aucun entretien particulier. Veillez périodiquement à son bon fonctionnement.

Il peut toutefois se produire une fuite à l'électro-vanne de mise à l'arrêt. Un corps étranger empêchant la fermeture du clapet. Dévisser dans ce cas le bouchon sous le corps de l'électro-vanne et nettoyer à l'aide d'un chiffon très propre le siège. Remettre en place le bouchon.

#### IMPORTANT :

En cas de démontage pour changement de bobine, replacer le capot avant de remettre l'électro-vanne sous tension, car celui-ci a pour rôle, en plus de la protection, de fermer le champ magnétique. L'absence de capot entraîne l'échauffement de la bobine et sa destruction.

#### Clapet anti-retour (modèle électrique)

Toutes les 2 000 h, nettoyage et contrôle du clapet anti-retour.

# CARACTERISTIQUES DE MONTAGE

## COMPRESSEURS DE 4 A 100 ch

T. 159/1 - JAN 1971

### JEUX ET COTE D'USURE (en mm)

ALESAGES	∅ 85	∅ 96	∅ 112	∅ 130 134	∅ 140	∅ 163
CYLINDRE						
Cote d'origine	+ 0 0,02	+ 0 0,02	+ 0 0,02	+ 0 0,02	+ 0 0,03	+ 0 0,03
Cote d'usure maxi.	+ 0,08	+ 0,08	+ 0,10	+ 0,10	+ 0,12	+ 0,12
PISTON/CYLINDRE						
Jeu à la jupe	0,11-0,15	0,12-0,16	0,14-0,18	0,17-0,21	0,16-0,20	0,21-0,25
Jeu d'usure maxi.	0,28	0,30	0,32	0,34	0,36	0,40
SEGMENT						
Jeu à la coupe	0,45-0,55	0,45-0,60	0,55-0,70	0,65-0,80	0,65-0,80	0,70-0,80
Jeu d'usure maxi.	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4	1,6

VILEBREQUIN	Jeu latéral origine	Jeu latéral d'usure maxi
DAUPHIN (Vilebrequin acroté à faux)	0	-
AUTRES COMPRESSEURS	0,6 à 1	2

ESPACE MORTE entre piston P.M.H. et soupape : 0,7 à 1

### COUPLES DE SERRAGE (vis de culasses)

∅ 10 4,5 à 6 mkg

∅ 12 8 à 10 mkg

EMBRAYAGE n° 21 111 - vis de butée 33 304 : 6 mkg

# INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

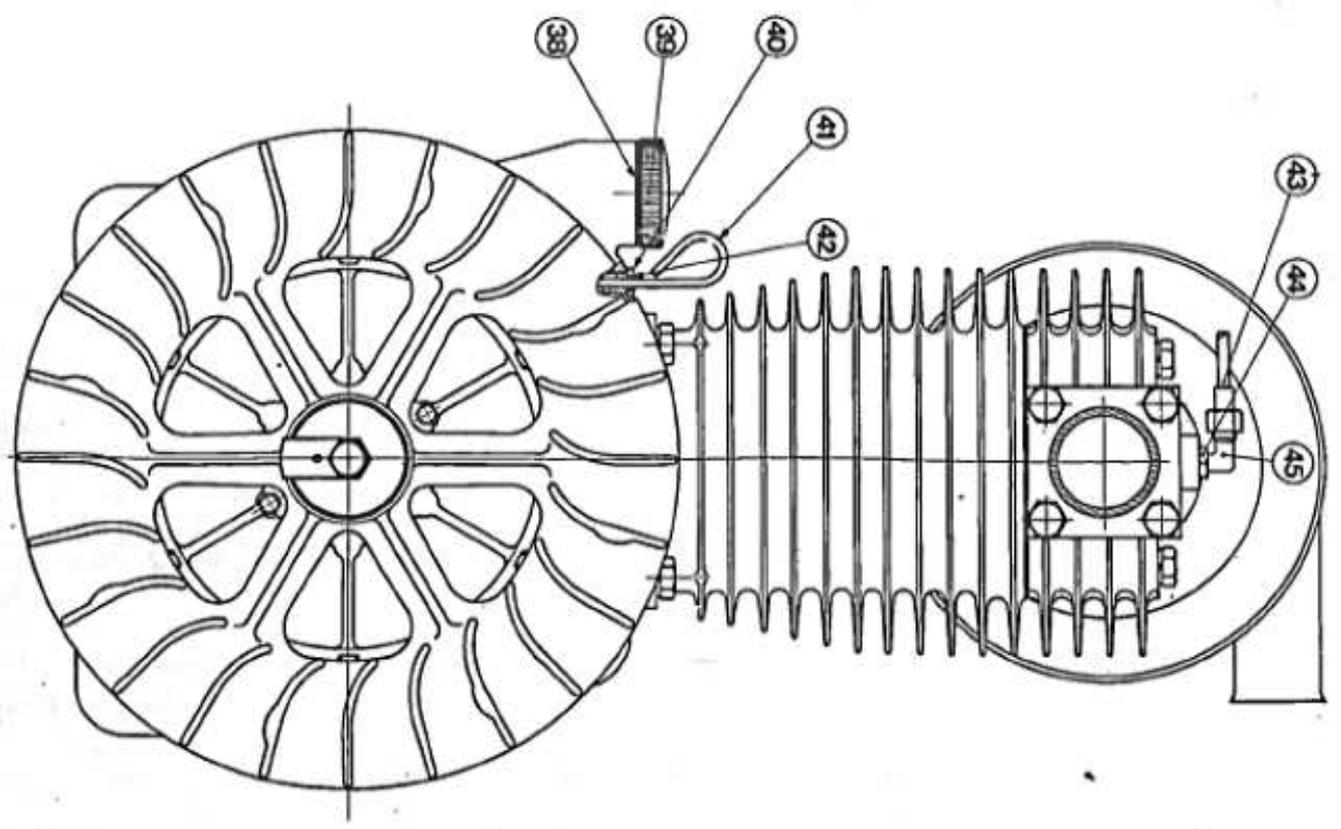
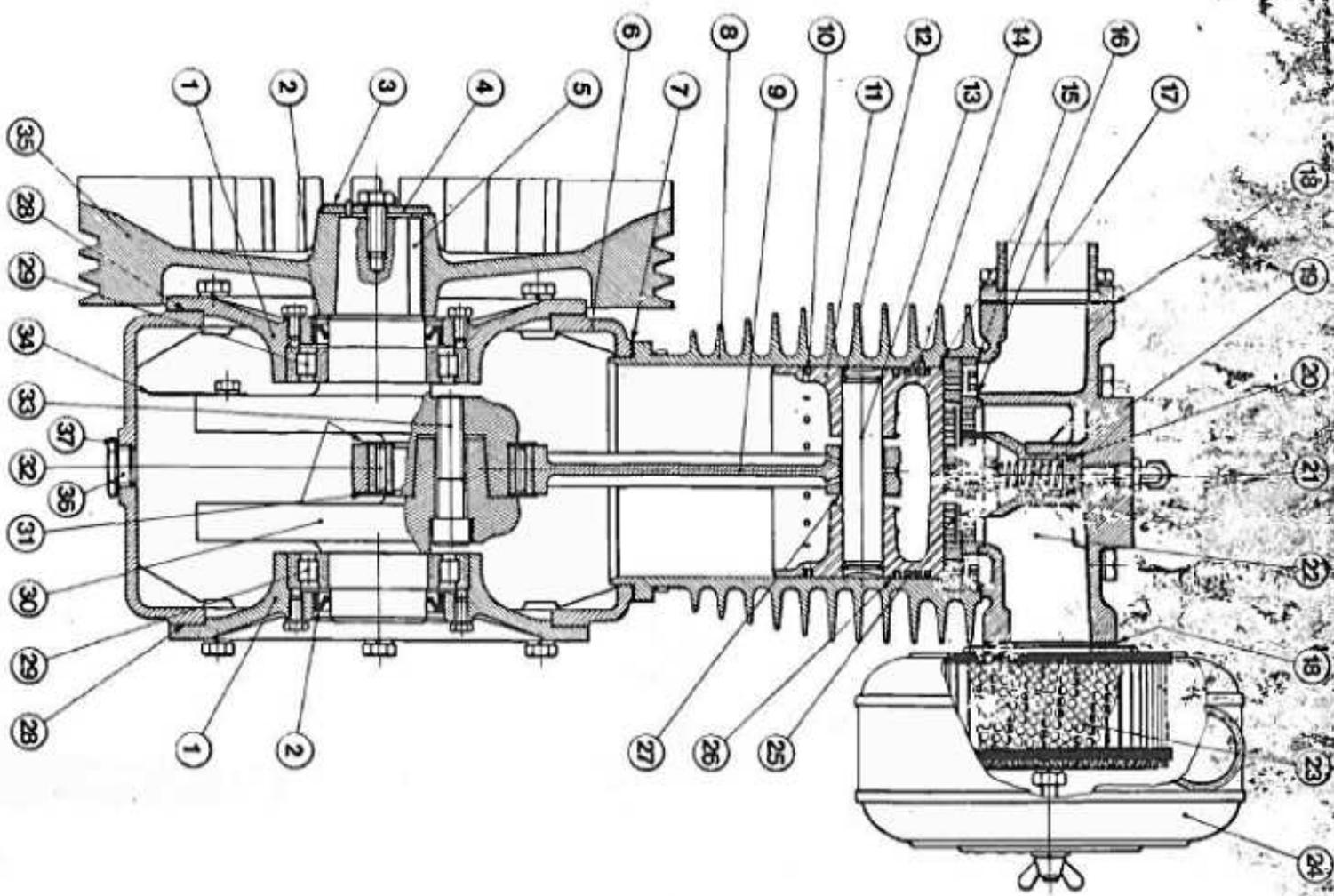
Nous rappelons qu'un bon entretien élimine pratiquement la majeure partie des incidents.

## MOTEUR

Suivre les instructions de la notice du constructeur.

## COMPRESSEUR

Incidents	Causes probables	Comment y remédier
Diminution du débit d'air	<p>Le compresseur ne tourne pas à son régime</p> <p>Fuite d'air au compresseur ou sur le flexible d'alimentation</p> <p>Colmatage du filtre à air</p> <p>Mauvais fonctionnement du clapet</p>	<p>-contrôler la tension des courroies</p> <p>-vérifier si le moteur est bien en pleine accélération. En position d'utilisation le levier d'accélération du moteur doit venir en butée sur la vis de réglage. Retendre le câble si nécessaire.</p> <p>Le compresseur étant à la pression maxi d'utilisation arrêter le moteur ainsi que toute consommation d'air. La fuite est facilement décelable à l'oreille.</p> <p>Nettoyage ou remplacement de la cartouche Voir chapitre entretien</p> <p>Contrôler le fonctionnement du clapet ou soupape en plaçant la main sur l'entrée du filtre à air. On doit ressentir une aspiration très franche. Dans le cas contraire, voir au chapitre entretien le démontage et le nettoyage du clapet.</p>
Pression d'air insuffisante	<p>Due très souvent à une insuffisance de débit</p> <p>Consommation trop élevée par rapport au débit du compresseur</p> <p>Dérèglement du pilote</p>	<p>Voir ci-dessus</p> <p>Contrôler le rapport consommation débit, réduire éventuellement la consommation</p> <p>Faire procéder au réglage du pilote</p>
Fonctionnement de la mise à vide pendant la marche "en charge"	<p>Corps étranger empêchant la fermeture de l'électro-vanne de mise à vide</p>	<p>Procéder au nettoyage du saphir et du siège de l'électro-vanne de mise à vide indiqué au chapitre entretien</p>
Mise à vide continue pendant la décompression avec remise en charge très rapide malgré une consommation d'air faible ou nulle	<p>Mauvaise étanchéité du clapet anti-retour</p> <p>Le réseau se vide par l'électro-vanne de mise à vide</p>	<p>Procéder au démontage du clapet anti-retour comme indiqué au chapitre entretien</p>



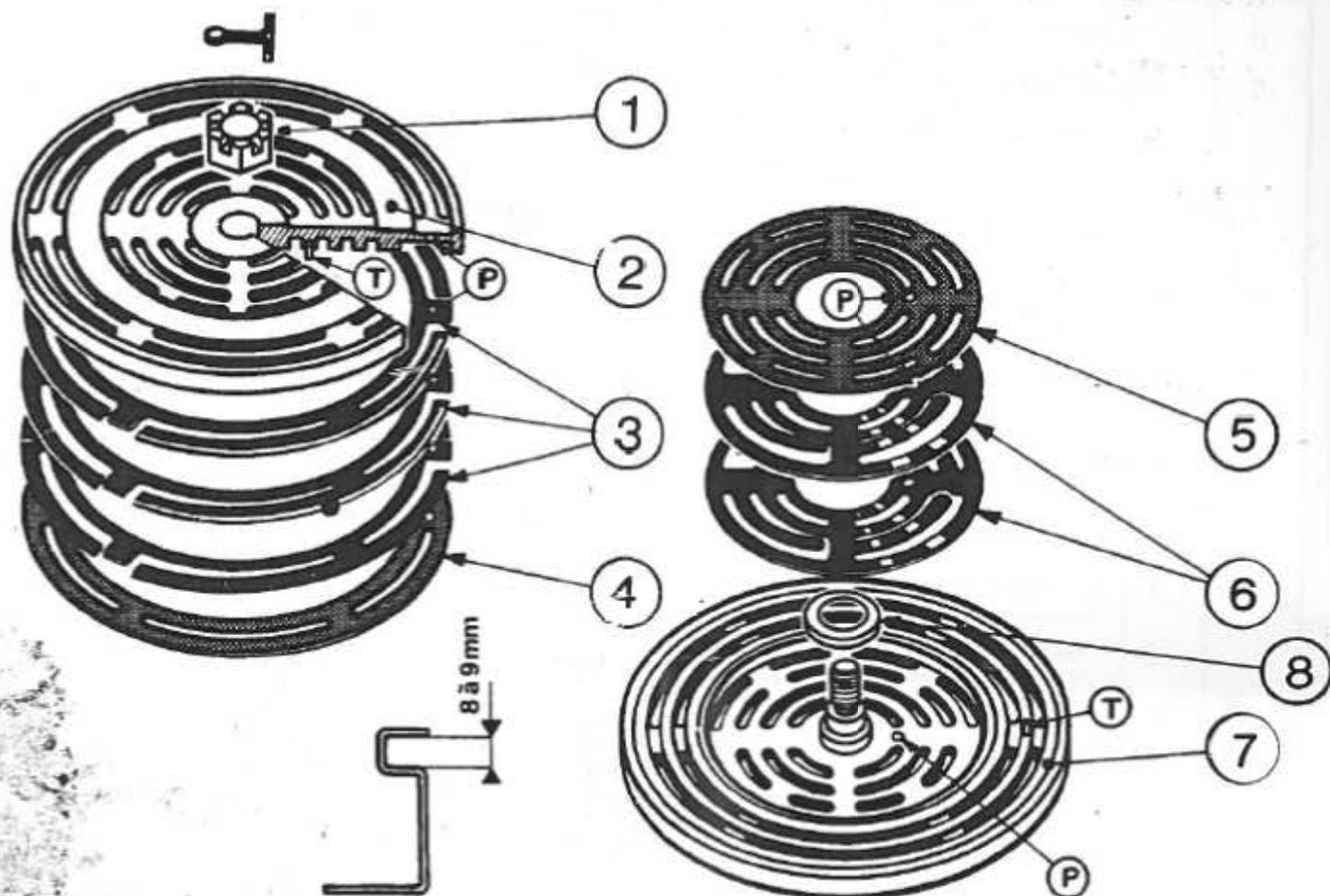
# NOMENCLATURE

Rep	Nb	Désignation	Réf.	Rep	Nb	Désignation	Réf.
1	2	Palier	20006	25	1	Soupape concentrique complète dont :	33473
2	2	Bague d'étanchéité 58 x 80 x 12	20103			Pochette pièces rechange	33474
3	1	Frein de rondelle à aileron $\varnothing$ 16	20189	28	2	Joint de palier épaisseur 0,5mm	31648
4	1	Rondelle de blocage	20050			ou " 0,3mm	31647
5	1	Clavette 14 x 9 x 60	20021	29	2	Roulement palier NJ212	20617
6	1	Carter	20001	30	1	Vilebrequin	20044
7	1	Joint bas de cylindre	20014	31	2	Entretoise de bielle	20019
8	1	Cylindre $\varnothing$ 130	20002	32	1	Roulement de bielle INA 4914 C3	20632
9	1	Bielle baguée dont :	20320	34	1	Lécheur	20051
27	1	Bague de bielle	80512	35	1	Volant ventilateur	20010
	1	Piston complet $\varnothing$ 130	20018	36	1	Bouchon de vidange laiton	31275
14	3	Segment d'étanchéité	20084	37	1	Joint Cu bouchon vi- dange	31274
26	1	Segment doublex	20085	38	1	Joint de bouchon remplis- sage d'huile	11024
10	1	Segment racleur	33437	39	1	Bouchon remplissage d'huile percé	10062
15	2	Joint Cu $\varnothing$ 136/144	20161	40	1	Guide de jauge	16282
16	1	Joint Cu $\varnothing$ 90/96	20198	41	1	Jauge d'huile	20361
18	2	Joint bride de culasse	20013	42	1	Bague R5	20403
19	1	Ressort piston décompres- seur	12609	43	1	Tubulure décompression complète	20089
20	1	Bague R 15	20261	44	1	Contre-écrou laiton laiton 14/125	15404
21	1	Piston décompresseur	20142	45	1	Raccord d'équerre 14/125	15324
22	1	Culasse concentrique	20479				
23	1	Cartouche filtre à air	20992				
24	1	Filtre à air complet	20956				

# SOUPAPE CIRCULAIRE CONCENTRIQUE

référence 33 473

T 173 juillet 1970



## NOMENCLATURE

Rep.	Nb	DESIGNATION	Référence
1	1	Ecrou d'assemblage .....	---
2	1	Butée aspiration .....	---
3	3	Pochette complète de rechange comprenant : .....	33 474
4	3	- ressort de refoulement .....	---
5	1	- clapet de refoulement .....	---
6	2	- ressort d'aspiration .....	---
7	1	Butée de refoulement .....	---
8	1	Rondelle de levée .....	---

# ENTRETIEN

En conditions normales de fonctionnement et avec un filtre en bon état le contrôle de la soupape concentrique se fait toutes les 2000 heures.

Pour retirer la soupape il suffit de retirer la culasse. La soupape se trouve dans un emboitage prévu dans le cylindre.

Si la soupape n'est pas trop encrassée, la tremper dans un bain de trichloréthylène et la souffler avec un jet d'air comprimé sinon la démonter.

Démontage : tracer 2 traits repères (R) sur les 2 butées (2) (7)

- dévisser l'écrou d'assemblage (1)
- retirer la butée supérieure en regardant attentivement la position des clapets et ressorts
- nettoyer et contrôler l'état de toutes les pièces. Si elles sont marquées ou présentent des traces d'échauffement, les changer.
- si les 2 butées sont, en bon état, pratiquer un léger rodage à la pâte à roder afin d'assurer une bonne portée des clapets. Ne jamais rectifier les butées afin de ne pas changer la cote de levée des clapets.

Remontage : Pour faciliter le remontage il est recommandé de fabriquer 4 petits crochets de la forme indiquée.

- placer sur leur butée les clapets et ressorts dans l'ordre indiqué en s'assurant que le côté rodé du clapet se trouve coté du siège de la butée. Les crochets ont pour rôle de maintenir les pièces assemblées.
- s'assurer que les trous de positionnement (P) des clapets et ressorts sont bien en ligne avec celui de la butée.
- assembler ensuite les 2 ensembles montés en laissant les crochets en place en faisant coïncider les repères (R) de façon que les tétons de positionnement (T) pénètrent respectivement dans les trous (P)
- visser l'écrou d'assemblage sans le bloquer, les 2 butées doivent venir en contact
- retirer les crochets en les dégageant par rotation. On doit entendre le dé clic de détente des ressorts qui prouvent qu'ils sont libérés.
- bloquer l'écrou d'assemblage
- vérifier ensuite que le montage est correct en exerçant avec un tournevis une pression sur les clapets d'aspiration et de refoulement qui doivent s'abaisser et se relever sans effort
- remonter la soupape dans le cylindre en s'assurant que les joints cuivre sont en bon état et bien à leur place
- s'assurer également du bon fonctionnement du piston décompresseur.

## TABLEAU RECAPITULATIF D'ENTRETIEN

Voir notice constructeur

### COMPRESSEUR

<i>périodicité</i>	<i>opérations</i>
Tous les jours	- Vérifier le niveau d'huile moteur et compresseur
Toutes les 50 h	- Vidanger l'huile moteur et compresseur (modèle essence) - Contrôler et nettoyer l'élément filtrant du filtre à air
Toutes les 100 h	- Vidanger l'huile moteur et compresseur (moteur diesel) - Vérifier la tension des courroies de transmission
Toutes les 2000 h	- Nettoyer et contrôler le clapet anti-retour - Nettoyer et contrôler la soupape concentrique - Changer le joint du piston décompresseur

# **RELEVÉ DES OPERATIONS D'ENTRETIEN**

<b><i>date</i></b>	<b><i>compresseur</i></b>	<b><i>moteur</i></b>