

pour les groupes de moto - pompes hp type: SMG



hp-TECHNIK GmbH Industrierpumpen-Förderaggregate und Anlagenbau

Gablonzer Straße 21

D-76185 Karlsruhe Germany

Tel.: 0721/ 9 56 18 - 0

Postfach 21 10 10

D-76160 Karlsruhe Germany

FAX: 0721/ 9 56 18 - 28

home: <http://www@hptechnik.com>

: info@hptechnik.com

- Les appareils sont construits et vérifiés et homologués selon la norme DIN EN 12514-1 -

**Respecter les points suivants lors du montage et avant la mise en service :**

1. Ne pas faire fonctionner la pompe à sec, mais toujours remplie d'huile.
2. Les conduites doivent être propres. Dans le cas des conduites d'amorçage longues, il faut purger le côté du refoulement à l'aide du raccordement du manomètre.
3. Le sens de rotation doit être correct (voir direction de la flèche).
4. Régler ou réguler la pression de la pompe uniquement lorsque les électrovannes sont fermées.
5. Procéder au montage en veillant à ce que l'arbre de la pompe et l'arbre moteur concordent exactement dans le sens axial et à ce qu'il ne se produise aucune pression radiale. Utiliser un dispositif de couplage dont la taille et le poids soient adaptés à l'arbre de pompe, de manière à ne pas fausser l'équilibrage de la pompe. Lors du montage du dispositif de couplage, ne pas oublier que les chocs directs ou indirects sur l'arbre de pompe abîment le mécanisme d'entraînement et qu'il faut absolument les éviter.
6. Le jeu axial entre les demi-manchons de couplage doit être de 1 à 1,5 mm. Les demi-couplages tournants ne doivent pas fonctionner axialement sur les éléments de pompes ou de moteur qui sont fixes !

Les points 5 et 6 sont déjà réglés à l'usine sur les groupes de moto-pompes hp !

7. Il ne doit exister aucune tension sur les raccords et les conduites, leur montage doit être parfaitement étanche. Il est conseillé d'utiliser des joints d'étanchéité uniquement en cuivre, en aluminium ou en plastique. N'utiliser en aucun cas des joints en chanvre ou matériau analogue.
8. Les lettres poinçonnées sur la pompe signifient :
A = raccord d'amorçage
S = raccord de sortie ou de refoulement
R = raccord de retour (uniquement pour les pompes à 3 raccords)
9. La conduite de retour (uniquement pour les pompes à 3 raccords) doit être ramenée en tous les cas vers la cuve et il ne faut jamais la bloquer, sinon la sécurité de surpression de la pompe ne fonctionnera plus.

10. Nettoyer et débarrasser de toutes les impuretés et des particules de métal les conduites des tuyaux avant de les raccorder à la pompe.
11. Remplir d'huile le raccord d'amorçage - A - de la pompe. Raccorder ensuite la conduite d'amorçage au raccordement fileté - A -.
12. Raccorder la conduite de la tuyère à "S" ou à "e2" dans le cas de soupape à arrêt rapide. Raccorder la conduite de retour à "R".
13. Dévisser le bouchon de fermeture du manomètre 1 (voir schéma).
14. Ouvrir toutes les soupapes d'arrêt situées sur les conduites et sur la cuve. Vérifier qu'il y a suffisamment d'huile dans la cuve. La valve de décharge de la pompe ou de l'installation doit être complètement décompressée comme indiqué aux points 17, 18 et 19.

Mise en service

15. Veiller à ce que la pompe soit entraînée dans le sens de la flèche poinçonnée. Raccorder et mettre en marche le moteur électrique en se conformant aux données électriques figurant sur la plaque de fabrication. Equiper par précaution le contacteur-disjoncteur d'une protection de surintensité !
16. Dès que l'huile coule de l'ouverture du manomètre 1 (voir schéma), refermer avec le bouchon ou avec un manomètre.
17. Pour réguler la pression (valable uniquement sur les pompes avec valve de trop-plein intégrée), enlever le bouchon (voir schéma).
18. Installer un manomètre sur le raccord prévu pour le manomètre 1 ou manomètre 2, si celui-ci n'est pas déjà installé comme indiqué au point 11.
19. **Pour augmenter la pression, tourner à droite ,
pour diminuer la pression, tourner à gauche**

à l'aide d'un tournevis ou d'une clé cruciforme, la vis à fente ou la vis à tête cylindrique qui sont visibles et qui présentent six pans creux sur le côté d'amorçage de la pompe.

En procédant au réglage de la pression de service désirée, veiller à ce que celle-ci se situe toujours dans l'intervalle de pression autorisé des ressorts de compression intégrés (niveau de pression 0 à 4).

Niveau de pression

0 :	de 0,8 à 1,5 bar
1 :	de 1 à 4 bars
2 :	de 2 à 9 bars
3 :	de 6 à 25 bars
4 :	de 15 à 40 bars

Réglage usine

1,5 bar
4 bars
6 bars
6 bars
15 bars

Attention ! Si vous réglez la pression de service en dépassant les seuils de pression autorisés, le ressort va se bloquer, ce qui provoquera des coups de bélier dans l'installation et un arrêt de la pompe au bout d'un moment.

Lorsque la pompe hp est utilisée comme pompe brûleur à huile, régler ou réguler la pression de la pompe avec les électrovannes du brûleur fermées.

20. Une fois la pression réglée, revisser avec leurs joints d'étanchéité le bouchon sur le régulateur de pression et le bouchon de fermeture sur le manomètre 1 ou 2. Le moteur électrique doit être éteint.

Révision et maintenance

21. La pompe ou le groupe de moto-pompes n'ont pas besoin de maintenance.
22. Chaque pompe est équipée d'un filtre d'aspiration sur le côté de l'amorçage. Il faut contrôler régulièrement son étanchéité et le nettoyer des impuretés. Le maillage doit être de 80 à 100 microns pour l'huile EL.
Pour l'huile lourde, il faut prévoir un maillage de 540 microns à cause des composants fibreux. Il est toutefois conseillé, spécialement dans le cas de tuyaux longs et soudés, de faire fonctionner la pompe au début et pendant une période de 1 à 2 mois, avec un maillage de 100 microns environ jusqu'à ce que tous les résidus de mâchefer et de soudures soient complètement filtrés. On peut ensuite passer à un maillage de 540 microns.
23. Veiller ici à ce que le vide sur le raccord d'amorçage de la pompe (mesuré sur le raccord pour le vacuomètre - voir schéma) ne soit pas supérieur à - 0,6 bar.
24. Lorsque la pompe est actionnée avec pression d'arrivée, celle-ci ne doit pas dépasser 5 bars.

Détection et élimination des erreurs

25. Des bruits survenant sur la pompe peuvent avoir les causes suivantes :
 - a) Vide trop important sur le côté de l'amorçage provoqué par l'encrassement du filtre
 - b) Le système de conduite d'amorçage n'est pas étanche.
 - c) Conduite trop longue ou trop étroite.
26. Pour des raisons de rentabilité, il est conseillé de placer une pompe de réserve directement sur le brûleur.

Remarque :

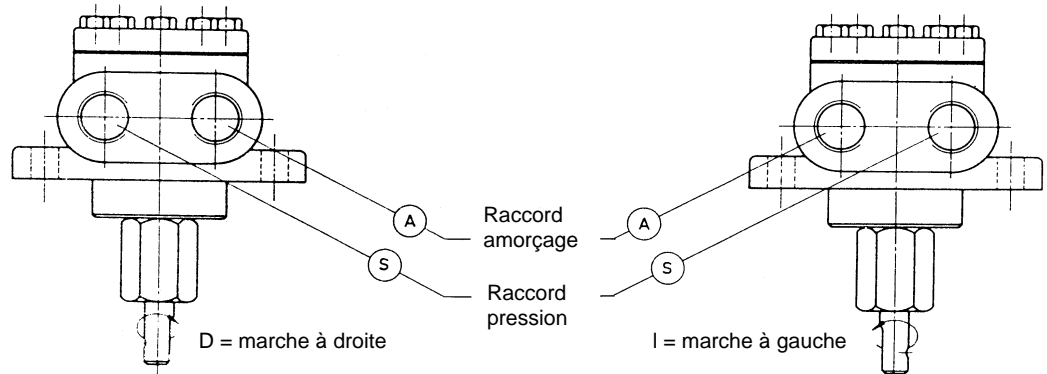
Conformément à la norme allemande DIN EN 12514-1 , alinéa 4.3.3, l'exploitant est tenu de munir toute l'installation d'un système signalant le dépassement des seuils de pression, un manostat électrique par exemple.

Le contrôle DIN et l'homologation concernent les séries d'appareil suivantes :

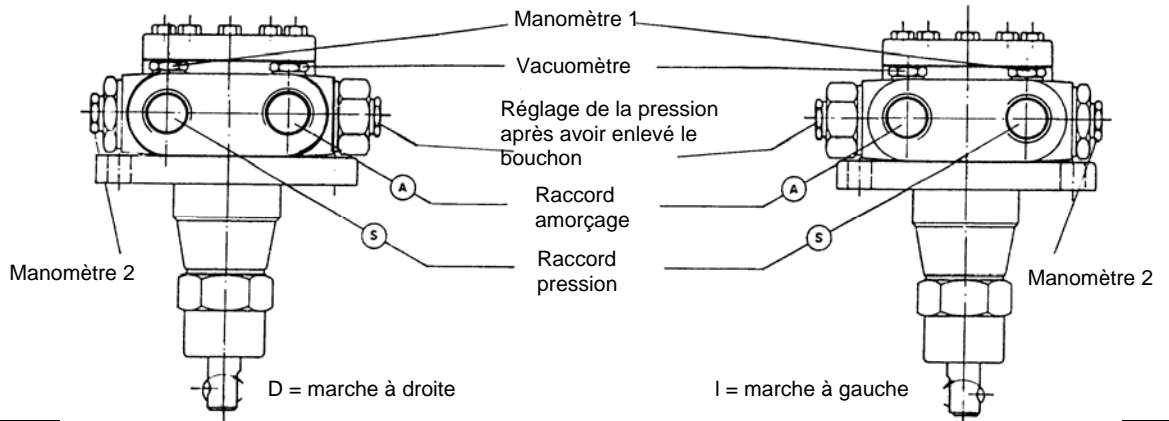
Série	SMG	1501 - 1513
		1541 - 1553
		1601 - 1613

Ces indications de montage et de maintenance sont uniquement destinées au technicien !

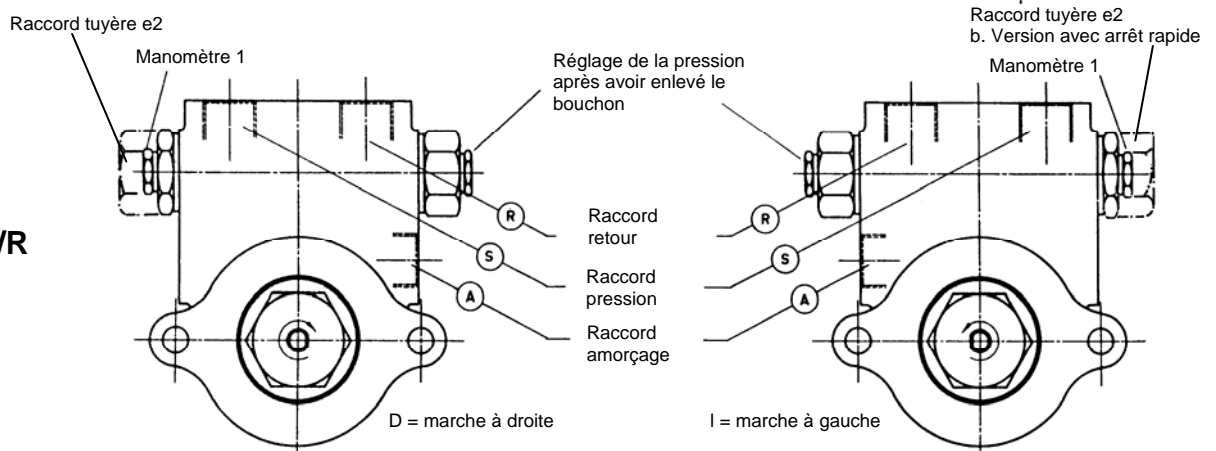
Série B



Série VB



Série VB/R



Série NV

