

Mode d'emploi

Baritest



Numéro de commande: 99-201

Il est indispensable de lire avec attention chaque paragraphe de ce mode d'emploi pour éviter tout incident et exploiter au maximum les possibilités de travail du Baritest sans influencer négativement sur le rendement et sur la durée de l'appareil.

Au cas où vous auriez des doutes de l'interprétation des explications de ce mode d'emploi, nous vous conseillons de prendre contact avec le vendeur qui sera à votre disposition pour vous donner les renseignements nécessaires.

Les paragraphes qui traitent des opérations dangereuses pour l'opérateur seront mis en évidence par le symbole suivant:



DONNES TECHNIQUE BARITEST SIC

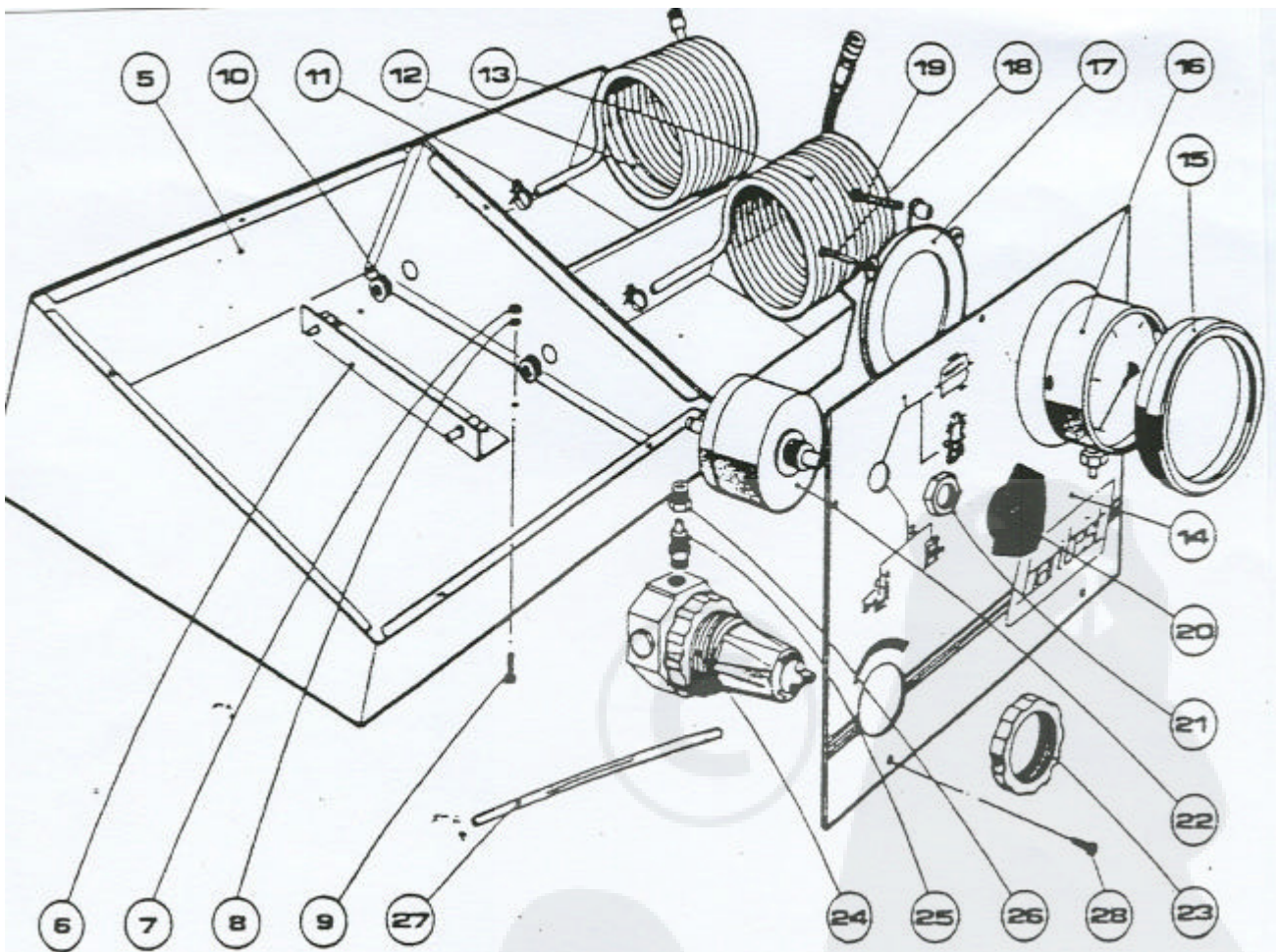
Type	BARITEST	BARITEST F
Modèle	126.000	
Champ de mesure	0-0,25 bar	
Alimentation	Air comprimé min 3 max. 10 bar	
Dimension L x L x P	336 x 208 x 97	
Poids	2,5 kg	
Robinet d'entrée	Non	oui

INDEX

1. Règles générale	page 4
2. Fonctionnement de l'appareil	page 5
3. Légende	page 6
4. Moteurs 2T / Etanchéité chambre de combustion	page 7
5. Moteurs 2 T / Tenue du carter	page 8
6. Moteurs 4T / Etanchéité chambre	page 9
7. Moteurs 4 T / Tenue soupapes	page 10
8. Carburateur / Conduites d'admission	page 11
9. Carburateur / Gicleur principal	page 12
10. Carburateur / Gicleur ralenti	page 13
11. Carburateur membrane / vanne pointeau	page 14
12. Réservoir / Tenue	page 15

- 5 = boîtier
- 6 = porteur
- 7 = écrou M3
- 8 = disque 3mm
- 9 = vis M 3x10
- 10 = tube
- 11 = étai
- 12 = arrivée
- 13 = sortie
- 14 = panneau de réglage
- 15 = garniture avant
- 16 = manomètre

- 17 = pression arrière
- 18 = vis M 3x30
- 19 = vis M 4x45
- 20 = bouton
- 21 = écrou
- 22 = interrupteur
- 23 = écrou
- 24 = régulateur de pression
- 25 = connexion
- 26 = vis
- 27 = tube
- 28 = vis 2,9 x 9,5



1. Règles générales

Cet appareil a été réalisé pour la mesure des pertes des éléments de tenue des moteurs à explosion à cycle OTTO à 2T et 4T

Le branchement au moteur à l'essai doit être effectué exclusivement avec moteur fermé et l'installation d'allumage éteinte.

L'emploi de cet appareil, comme chaque opération dans le domaine motorisation, doit être effectué par des opérateurs spécialisés qui connaissent et suivent les règles techniques pour éviter des dommages aux personnes.

La température ambiante et l'humidité relative ne devront pas être supérieures aux valeurs suivantes:

Temp. Min. 0°C max. 35°C

Humidité relative max. 80% avec température ambiante plus basse ou égale à 20°C

Pour l'emmagasinage:

Temp. Min. -15°C max. 65°C

Humidité relative max. 50% avec température ambiante entre 20°C et 60°C

Ne pas effectuer des démarrages avec l'appareil relié au moteur.

La concentration max. acceptée pour la poussière ambiante est de 0,1 g/mètre cube.

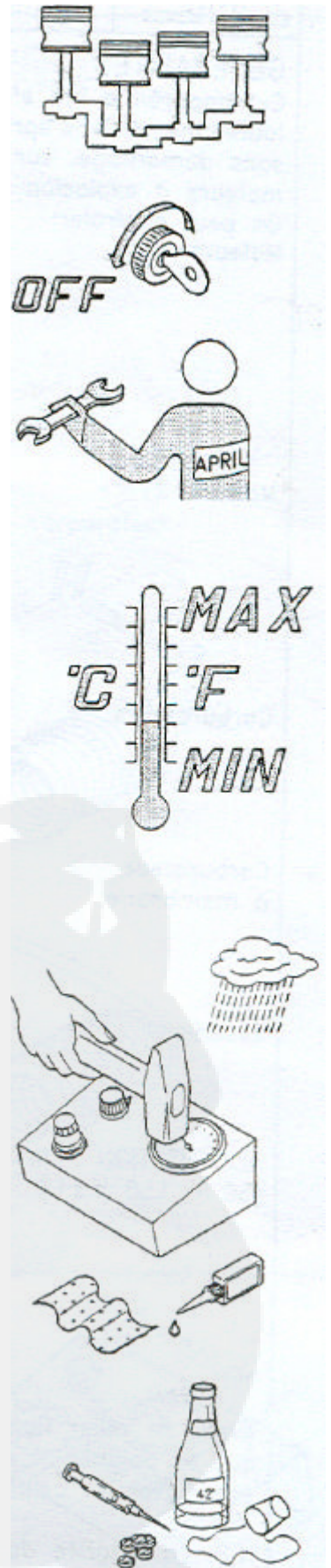
Ne pas soumettre l'appareil à des chocs violents, à des températures élevées et à l'humidité de fortes pressions directes ou inversées.

Le nettoyage de l'appareil doit être effectué avec des chiffons secs non abrasifs ou avec des chiffons souples un peu mouillés de détergent liquide pour surfaces en plastique.

LES PERSONNES QUI NE DOIVENT PAS UTILISER CET APPAREIL SONT:

Ceux qui n'ont pas de connaissances techniques suffisantes.

Ceux qui ne sont pas en condition psychophysique optimales, qui sont sous l'influence de l'alcool, de drogues et psychomédicaments.



2. Fonctionnement

Cet appareil a été étudié et construit pour permettre toute une série d'épreuves, sans perte de temps et sans démontage sur les éléments de tenue des moteurs à explosion à cycle OTTO

On peut contrôler:

Moteurs 4T →

Chambre de combustion.
Étanchéité de soupapes.

Moteurs 2T →

Chambre de combustion.
Étanchéité du moteur.

Carburateur →

Conduite d'admission.
Gigleur principal.
Gigleur ralenti.

Carburateur
à membrane →

Epreuves déjà indiquées.
Étanchéité vanne pointeau.

Réservoir →

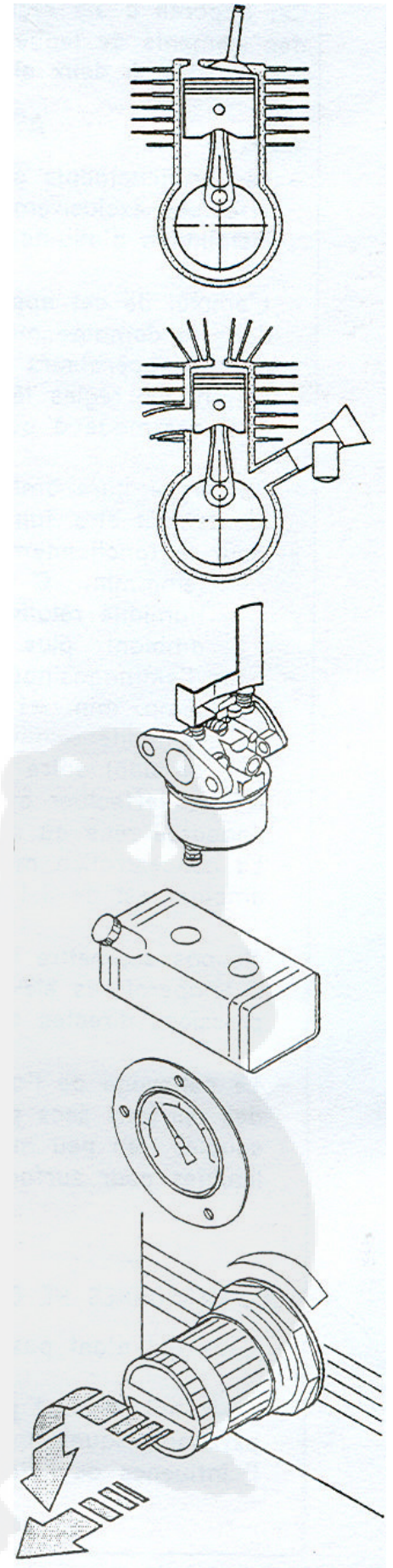
Tenu du réservoir.

Alimentation : air comprimé à partir de 3 à 10 bar
(50 – 150 psi).

ATTENTION:

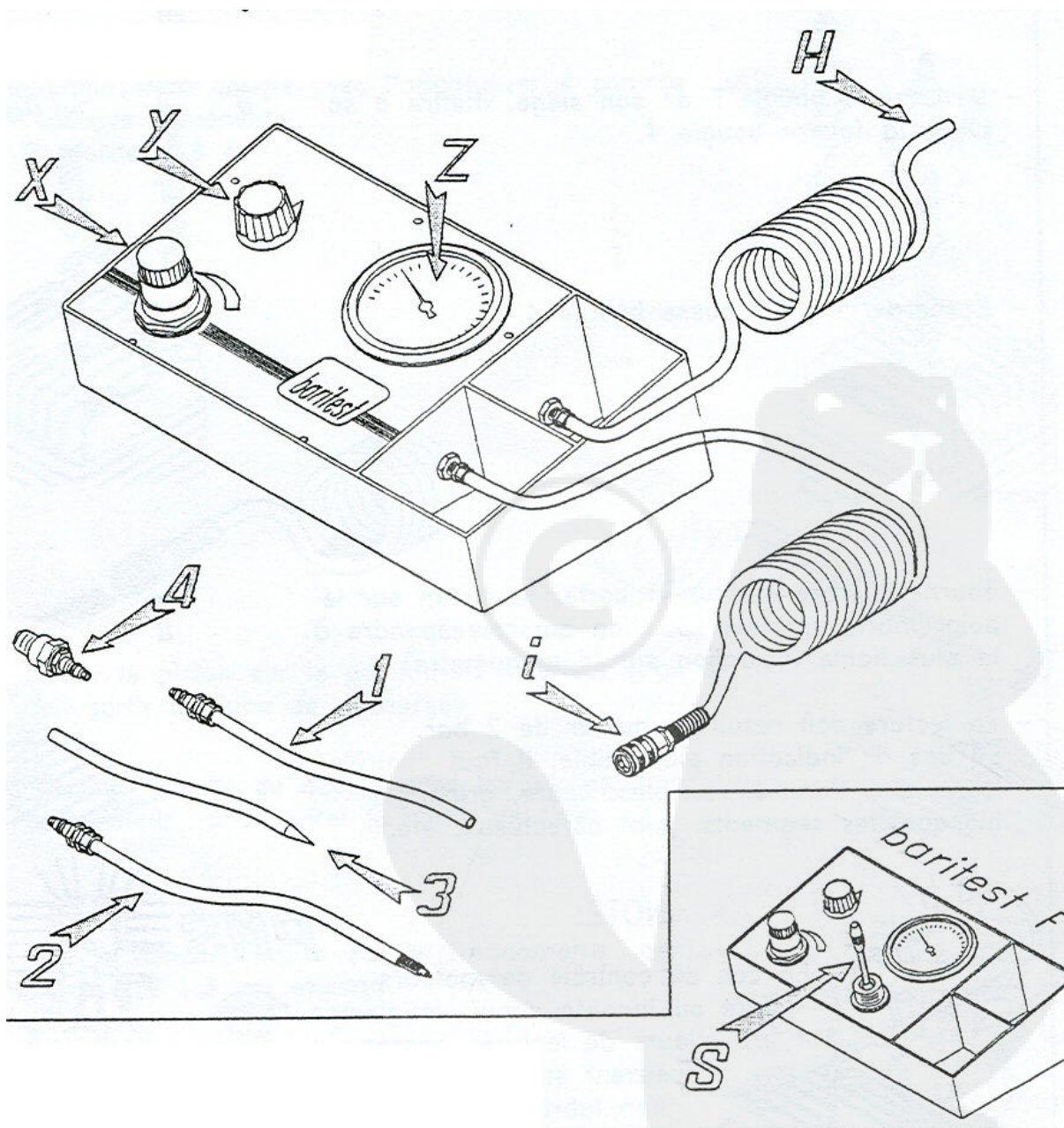
Avant de relier l'appareil à l'air comprimé, s'assurer que la poignée X est complètement tournée dans le sens inverse à celui des aiguilles d'une montre.

NB: La poignée doit être tirée pour le réglage.



3. Légende

- X = Régulateur de pression
- Y = Sélecteur de l'épreuve
- Z = Manomètre de lecture
- H = Connexion au réseau d'air
- I = Connexion aux pièces en essai
- 1 = Raccord pour épreuve réservoir
- 2 = Raccord pour épreuve carburateur
- 3 = Point rouge en néoprène pour trou de la cuve carburateur
- 4 = Adaptateur bougie
- S = Robinet OUVERT / FERME



4. Moteurs 2T / Etanchéité chambre de combustion

Poignée Y en position 2

Régler X pour indiquer 2,5 bar sur le manomètre de lecture Z
Tourner lentement X en s'approchant de la valeur de lecture 2,5.

Dévisser la bougie F de son siège, mettre à sa place adaptateur bougie 4.

Raccorder i à la bougie adaptable 4.

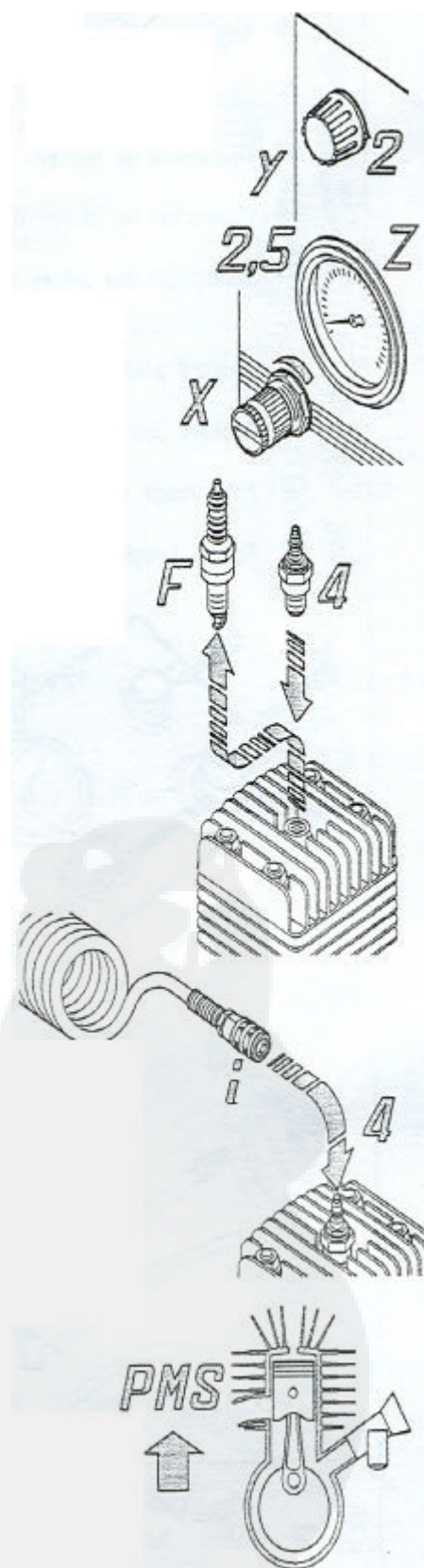
Tourner l'arbre moteur et porter le piston sur le point mort supérieur (position qui correspondra à la plus haute indication sur le manomètre.

La lecture doit résulter autour de 2 bar
Si l'indication est plus faible, il faut contrôler le moteur. Les pannes possibles peuvent être : l'usure, le grippage, le blocage des segments, le joint défectueux, etc.



Note

En cas de contrôle de moteur neuf ou inactifs depuis longtemps, les valeurs de lectures basses peuvent être causées par les non-lubrification entre le piston et le cylindre.



5. Moteurs 2 T / Tenue du carter

Poignée Y en position 1

Régler X à l'indication 2,5 bar du manomètre.

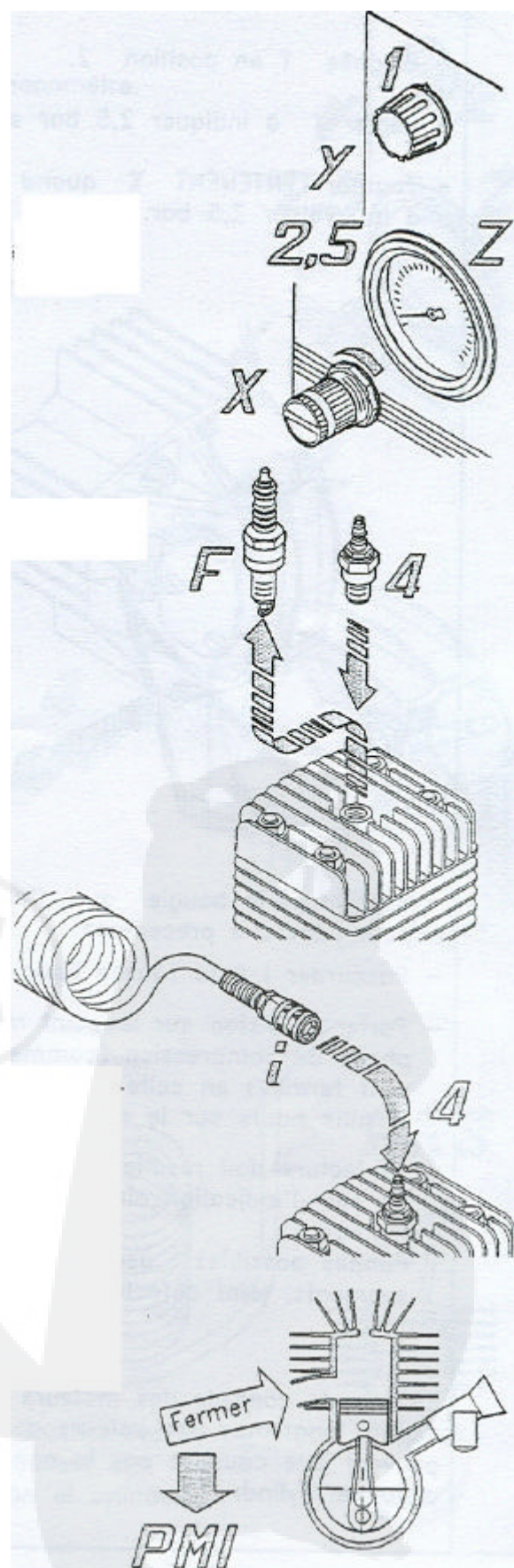
Remplacer la bougie avec l'adaptateur 4 comme l'épreuve précédente.

Raccorder i à 4.

Porter le piston sur le point mort inférieur (l'air doit sortir du tube de décharge).

Boucher le tube de décharge et les sorties du carburateur pour éviter la sortie d'air.

Lire la valeur indiquée sur le manomètre qui devra être environ de 1,3 bar.

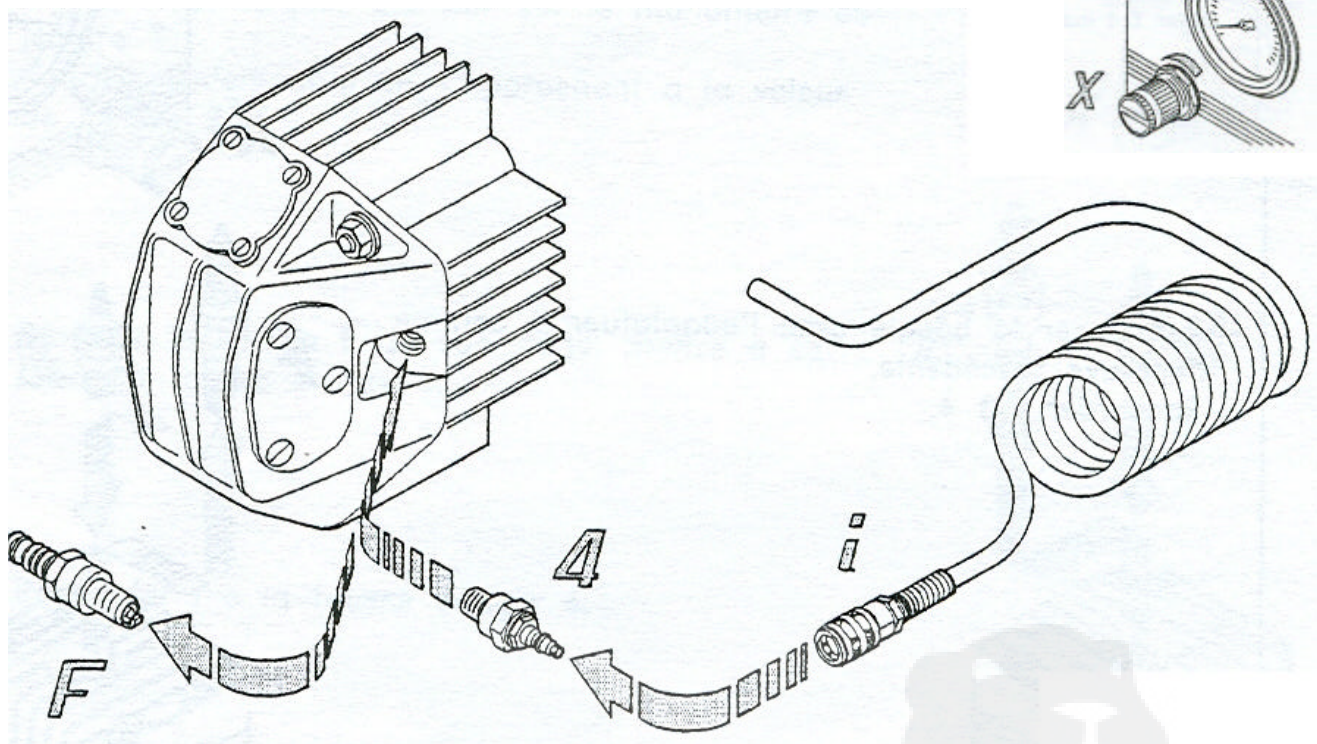


6. Moteurs 4T / Etanchéité chambre de combustion

Poignée Y en position 2

Régler X à l'indication 2,5 bar sur le manomètre.

Tourner LENTEMENT X quand on s'approche de la valeur 2,5 bar.



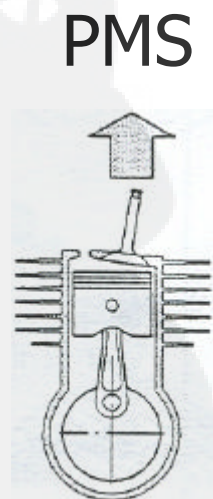
Remplacer la bougie avec l'adaptateur 4 comme pour l'épreuve précédente.

Raccorder i à l'adaptateur bougie 4.

Porter le piston sur le point mort supérieur en phase de compression (comme les deux soupapes sont fermées en cette condition on aura l'indication la plus haute sur le manomètre).

La lecture doit résulter autour de 1,5 bar.

Si l'indication est plus faible, il faut contrôler le moteur. Les Pannes possibles sont: l'usure, le grippage, le blocage des segments, le joint défectueux, etc.



Note

En cas de contrôle de moteur neuf ou inactifs depuis longtemps, les valeurs de lectures basses peuvent être causées par les non-lubrification entre le piston et le cylindre.

7. Moteur s 4 T / Tenue soupapes

Poignée Y en position 2

Régler X pour indiquer 2,5 bar sur le manomètre.

Placer le moteur à la verticale muni du cylindre (culasse en haut), et le piston en phase de compression.

Dévisser la bougie du moteur.



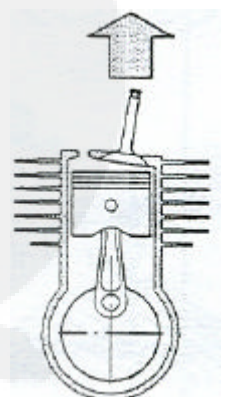
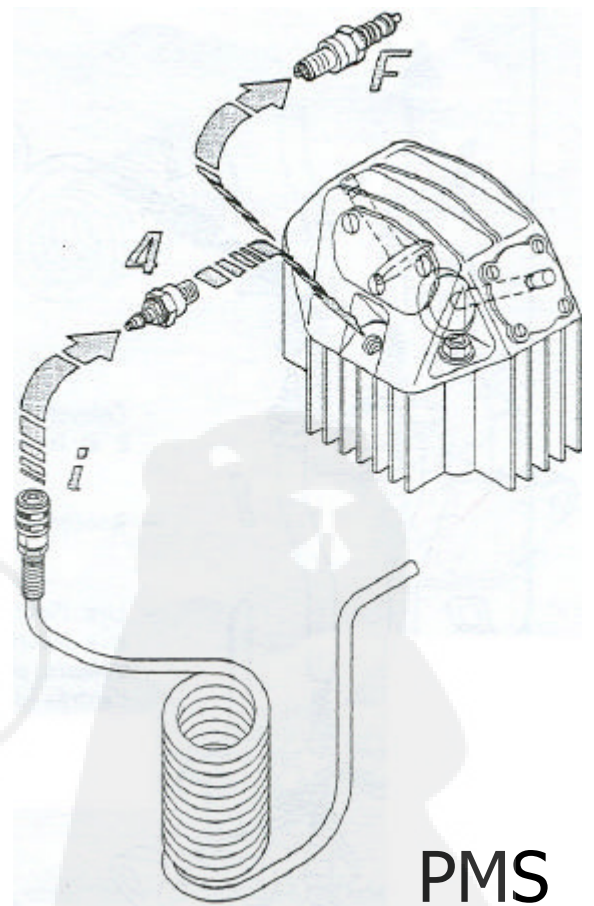
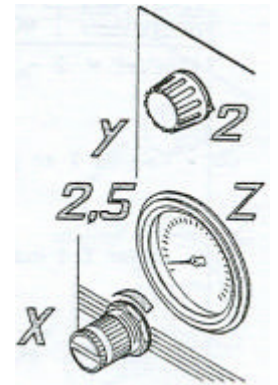
Verser dans le trou de la bougie une petite quantité d'huile. (Utilisez toujours l'huile conseillée par le constructeur du moteur.

Relier i à la bougie adaptable 4

Si les soupapes et les sièges des soupapes sont bons, aucune perte ne doit se vérifier.

Note

En cas de contrôle de moteur neuf ou inactifs depuis longtemps, les valeurs de lectures basses peuvent être causées par les non-lubrification entre le piston et le cylindre.

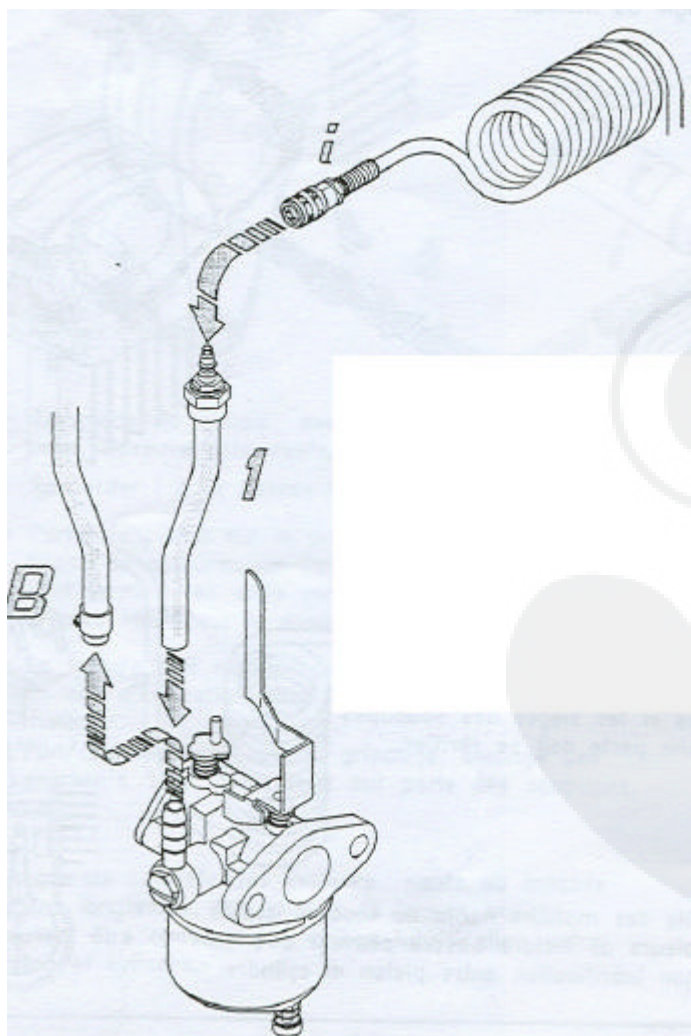
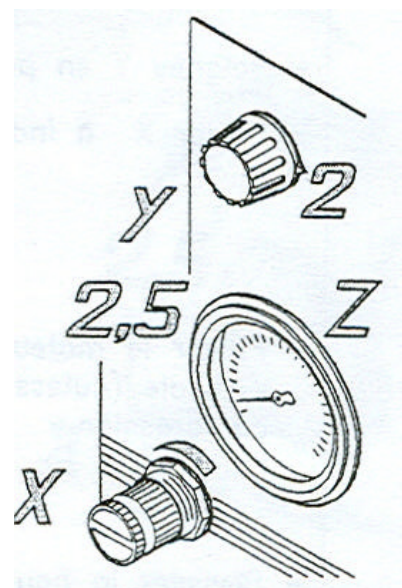


8. Carburateurs / Conduite d'admission

Contrôle de la conduite d'admission au carburateur

Poignée Y en position 2

Index du manomètre sur 2,5 bar



Enlevez du carburateur le tuyau d'arrivée d'essence B et le remplacer avec adaptateur 1.

Raccorder i avec 1.

Lire l'indication sur le manomètre Z ; elle doit être inférieure à 0,3 bar.
Les valeurs plus hautes indiquent un colmatage à l'entrée du carburateur.

9. Carburateur / Glisseur principal

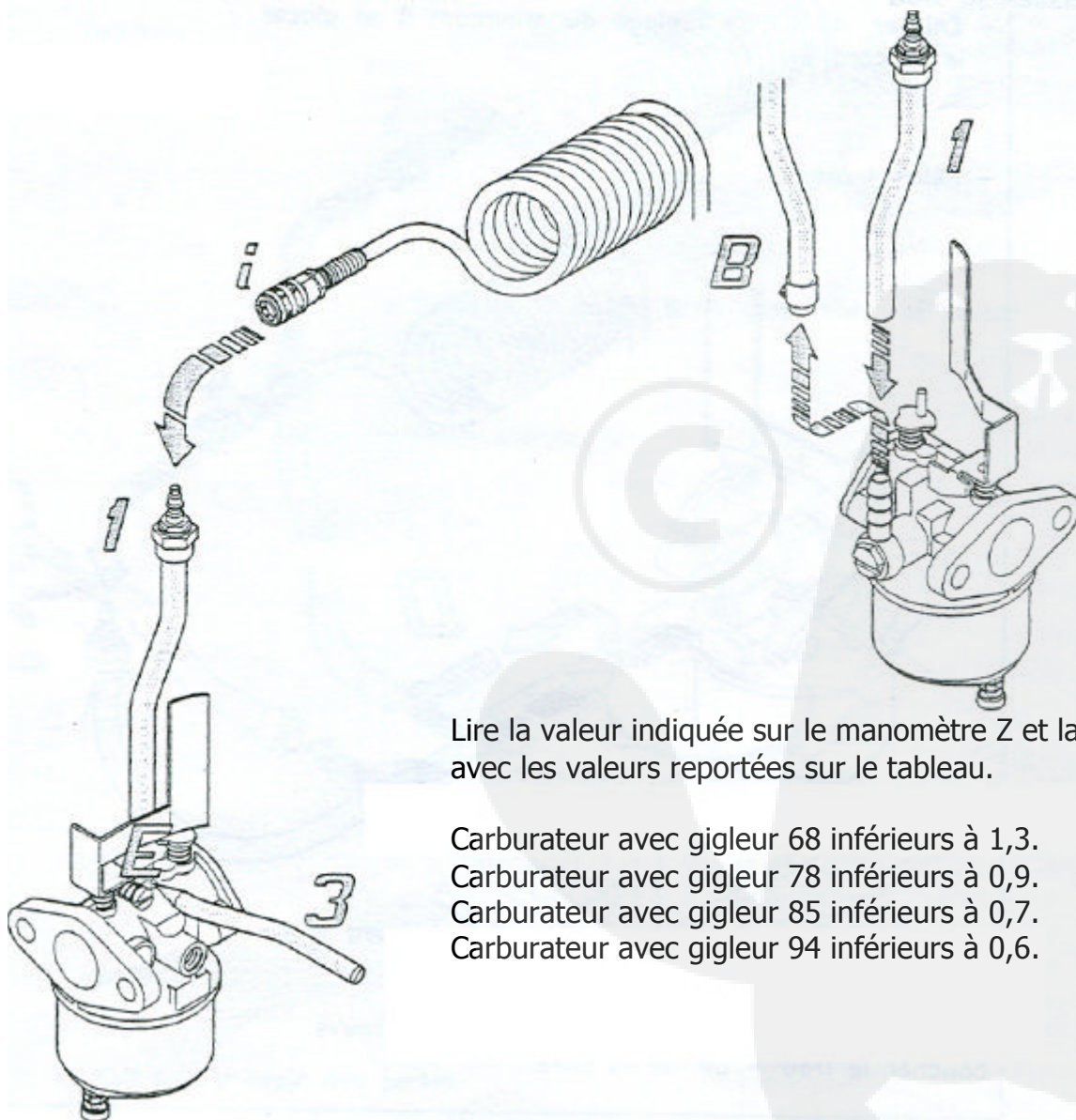
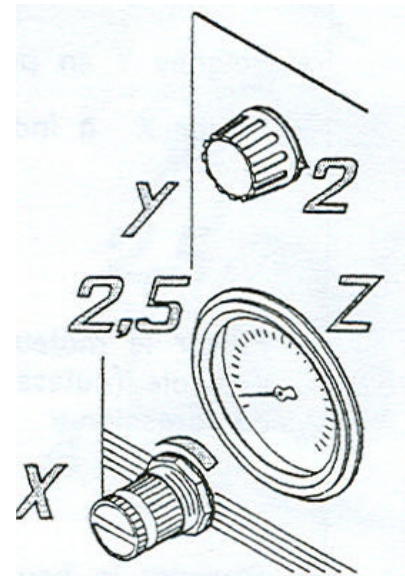
Poignée Y en position 2

Régler X pour indiquer 2,5bar sur le manomètre.

Détacher le tuyau du carburateur B et placer le raccord 1.

Boucher le trou d'air de la cuve E avec le point en néoprène rouge. Dans ces conditions l'air peut sortir seulement à travers le gicleur principal.

Relier i avec 1



Lire la valeur indiquée sur le manomètre Z et la comparer avec les valeurs reportées sur le tableau.

Carburateur avec gicleur 68 inférieurs à 1,3.
Carburateur avec gicleur 78 inférieurs à 0,9.
Carburateur avec gicleur 85 inférieurs à 0,7.
Carburateur avec gicleur 94 inférieurs à 0,6.

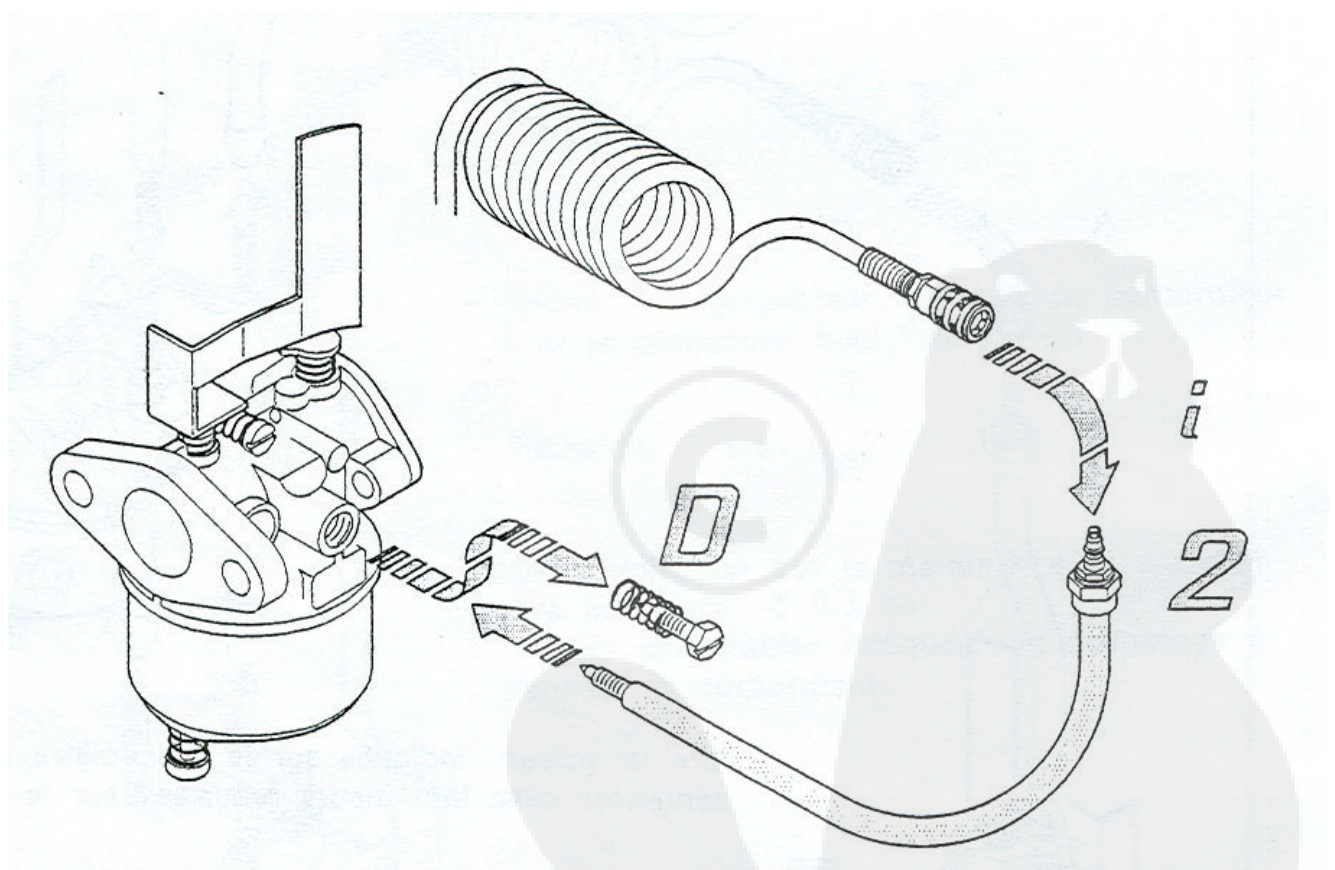
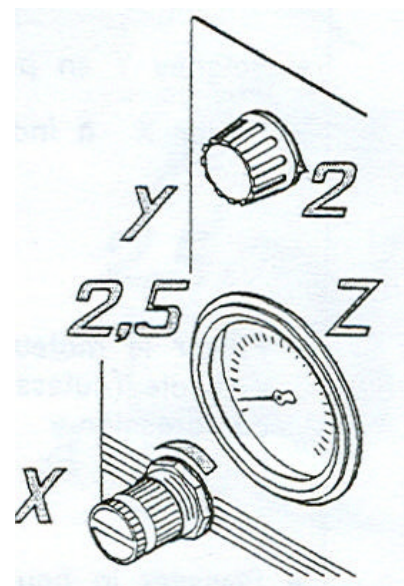
10. Carburateurs / Glisseur ralenti

Poignée Y en position 2

Régler X pour indiquer 2,5 bar sur le manomètre.

Enlever la vis de réglage du minimum D et placer le raccord 2.

Relier i avec 2



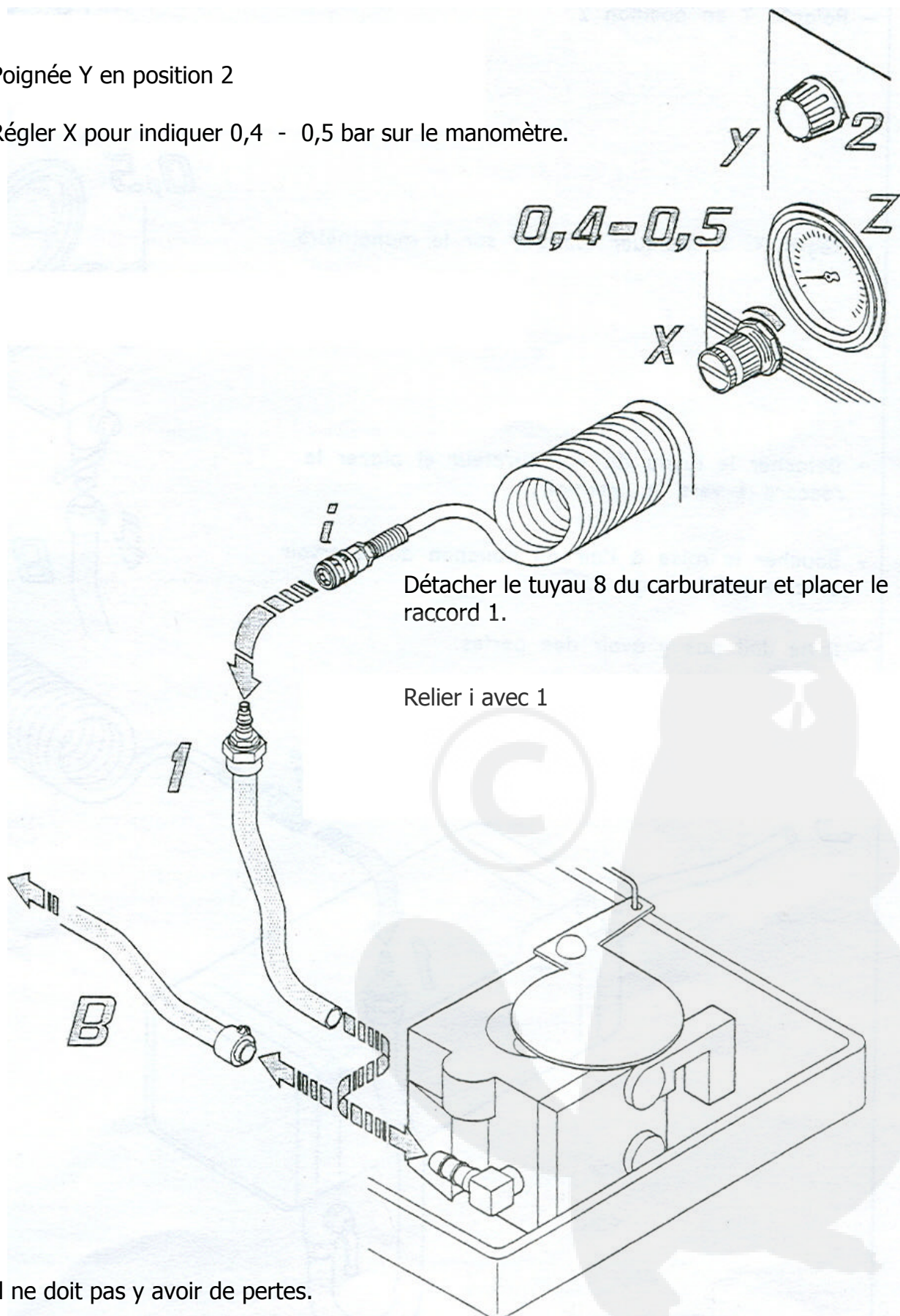
Lire la valeur sur le manomètre Z qui devra être inférieure à 1,1 bar.

Note: Il n'est pas nécessaire pour cette épreuve de boucher le trou d'air de la cuve.

11. Carburateur membrane / vanne pointeau

Poignée Y en position 2

Régler X pour indiquer 0,4 - 0,5 bar sur le manomètre.



Il ne doit pas y avoir de pertes.

12. Réservoir / Tenue

Epreuve 9: Contrôle des pertes

Poignée Y en position 2

Régler X pour indiquer 0,5 bar sur le manomètre

Détacher le tuyau 8 du carburateur et placer le raccord 1 vers le réservoir.

Boucher la mise à l'air du bouchon du réservoir avec le point rouge 3.

Il ne doit pas y avoir de pertes.

