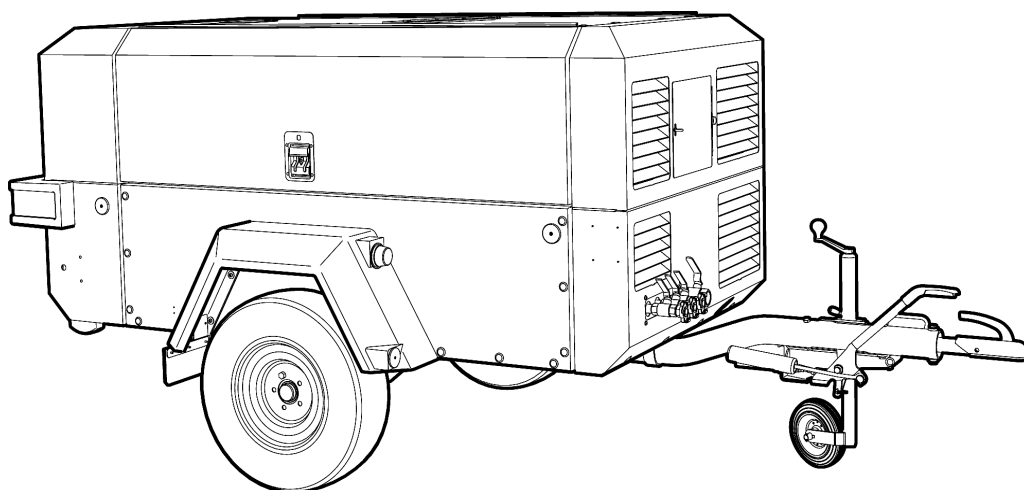




Portable Power

7/73 - 10/53

MANUEL DE FONCTIONNEMENT ET D'ENTRETIEN
Traduction des instructions initiales



**Le présent manuel contient
des mesures de sécurité
importantes et doit être mis à
la disposition du personnel qui
utilise et entretient la machine.**

N° de série : 543500 -> 543999

Les modèles de machine représentés dans ce manuel peuvent être utilisés dans différentes régions du monde. Toute machine vendue et distribuée dans l'Union Européenne doit comporter le symbole CE et être conforme à diverses directives. Ce symbole indique que les spécifications de conception de cette machine sont certifiées conformes aux directives européennes. Toute modification de pièce est absolument interdite et entraînerait l'invalidation de la certification CE et du symbole CE. Vous trouverez ci-après une déclaration de cette conformité :



¹⁾ **EC Declaration of Conformity**

²⁾ Original declaration

³⁾ **We:**

Doosan International USA, Inc
1293 Glenway Drive
Statesville
North Carolina 28625-9218
USA

⁴⁾ **Represented in EC by:**

Doosan Trading Limited
Block B, Swords Business Campus
Swords
Co. Dublin
Ireland

⁵⁾ **Hereby declare that, under our sole responsibility the product(s)**

⁶⁾ Machine description: Portable Screw Compressor

⁷⁾ Machine Model: 7/20; 7/26E; 7/31E; 7/41; 7/53; 7/53R; 7/73-10/53; 10/104; 10/124-14/114; 14/84; 7/204; 10/174; 10/204; 12/154; 14/144; 9/274; 9/304; 12/254; 17/244; 21/224

⁸⁾ Commercial name: 7/20; 7/26E; 7/31E; 7/41; 7/53; 7/53R; 7/73-10/53; 10/104; 10/124-14/114; 14/84; 7/204; 10/174; 10/204; 12/154; 14/144; 9/274; 9/304; 12/254; 17/244; 21/224

⁹⁾ VIN / Serial number: **U N 5**

¹⁰⁾ **is (are) in conformity with the relevant provisions of the following EC Directive(s)**

- ¹¹⁾ 2006/42/EC The Machinery Directive
- ¹²⁾ 2014/30/EU The Electromagnetic Compatibility Directive
- ¹³⁾ 2000/14/EC The Noise Emission Directive
- ¹⁴⁾ 2014/68/EU The Pressure Equipment Directive
- ¹⁵⁾ 2014/29/EU The Simple Pressure Vessels Directive
- ¹⁶⁾ 97/68/EC The emission of engines for no-road mobile machinery
- ³¹⁾ 2014/35/EU The Low Voltage Equipment Directive
- ¹⁷⁾ and their amendments

¹⁸⁾ **Conformity with the Noise Emission Directive 2000/14/EC**

¹⁹⁾ Directive 2000/14/EC, Annex VI, Part I

²⁰⁾ Notified body: AV Technology, Warrington, UK. Nr 1067

²¹⁾ Machine		²³⁾ Measured sound power level	²⁴⁾ Guaranteed sound power level	²¹⁾ Machine		²³⁾ Measured sound power level	²⁴⁾ Guaranteed sound power level
²²⁾ Type	kW			²²⁾ Type	kW		
7/20	17,5	96L _{WA}	97L _{WA}	7/124-10/104	97	98L _{WA}	99L _{WA}
7/26E	21,3	97L _{WA}	98L _{WA}	10/124-14/114	122		
7/31E	25,9	97L _{WA}	98L _{WA}	14/84	97		
7/41	35	98L _{WA}	98L _{WA}	7/204; 10/174; 12/154; 14/144	168	98L _{WA}	99L _{WA}
7/53; 7/53R	36	97L _{WA}	98L _{WA}	10/204	186		
7/73-10/53	55	96L _{WA}	98L _{WA}	9/274	226	99L _{WA}	100L _{WA}
				9/304; 12/254; 17/244; 21/224	247	99L _{WA}	100L _{WA}

²⁵⁾ **Conformity with the Pressure Equipment directive 2014/68/EU**

²⁶⁾ We declare that this product has been assessed according to the Pressure Equipment Directive 2014/68/EU and, in accordance with the terms of this Directive, has been excluded from the scope of this Directive. It may carry "CE" marking in compliance with other applicable EC directives.

Jan Moravec

²⁷⁾ Engineering Director

²⁸⁾ Issued at Dobris, Czech Republic

²⁹⁾ Date

³⁰⁾ **The technical documentation for the machinery is available from:**

Doosan Bobcat EMEA s.r.o. (DBEM), U Kodetky 1810, 263 12 Dobris, Czech Republic

fr - traduction de la déclaration de conformité de la CE

- 1) **Déclaration de conformité de la CEE**
- 2) Déclaration originale
- 3) **Nous soussignés :**
- 4) **Représentés dans la CE par :**
- 5) **déclarons par la présente, solidairement responsables que le ou les produits**
- 6) Description de la machine : Compresseur à vis portable
- 7) Type de la machine :
- 8) Désignation commerciale :
- 9) VIN / Numéro de série :
- 9) Numéro de série :
- 10) **Sont parfaitement conformes aux exigences afférentes de la ou des directives CE suivantes**
- 11) 2006/42/EC Directive de la mécanique
- 12) 2004/108/EC Directive de la compatibilité électro magnétique
- 13) 2000/14/EC Directive des émissions de bruit
- 14) 97/23/EC Directive des équipements sous pression
- 15) 2009/105/CE Directive relative aux récipients à pression simples
- 16) 97/68/EC Émission des moteurs pour équipements mécaniques mobiles hors route
- 17) et leurs amendements
- 18) **Conformité à la directive des émissions de bruit 2000/14/EC**
- 19) Directive 2000/14/EC, Annexe VI, Partie I
- 20) Organisme notifié : AV Technology, Stockport, UK. Num 1067
- 21) Machine
- 22) Type
- 23) Puissance acoustique mesurée
- 24) Puissance acoustique garantie
- 25) **Conformité à la directive des équipements sous pression 97/23/EC**
- 26) Nous déclarons que ce produit a été évalué selon la directive des équipements sous pression 97/23/EC et conformément aux termes de cette dernière, il est exclu de l'objet de cette directive. Le produit peut porter le marquage CE en conformité avec d'autres directives CE applicables.
- 27) Directeur de l'ingénierie
- 28) Fait à Dobris, République Tchèque
- 29) Date
- 30) **La documentation technique de l'équipement mécanique est disponible à l'adresse suivante**
Doosan Bobcat EMEA s.r.o. (DBEM), U Kodetky 1810, 263 12 Dobris, République Tchèque
- 31) 2006/95/CE Directive Basse tension



Portable Power

1	TABLE DES MATIÈRES	46	DÉPANNAGE
2	AVANT-PROPOS	59	OPTIONS
3	AUTOCOLLANTS		Lubrificateur
10	SÉCURITÉ		Sécurité
13	INFORMATIONS GÉNÉRALES		Informations générales
	Dimensions		Instructions de fonctionnement
	Données		Entretien
			Dépannage
17	INSTRUCTIONS D'UTILISATION		Soupape de Chalwyn
	Mise en service		Réglage
	Avant de démarrer		Entretien
	Installation du flexible de retenue de l'air		Refroidisseur final et séparateur d'eau
	Démarrage		Instructions de fonctionnement
	Fonctionnement selon deux modes de pression		Entretien
	Arrêt		Sécurité
	Arrêt d'urgence		
	Redémarrage	61	COMMANDE DE PIÈCES DÉTACHÉES
	Surveillance en cours d'utilisation		ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES
	Mise hors service	####	Contactez la société pour obtenir un numéro de série
	Remisage à long terme	->####	Jusqu'au numéro de série
	Remisage à court terme	####->	À partir du numéro de série
	Montage du compresseur	*	Non illustré
	Diagnostic du moteur en place	†	Option
24	ENTRETIEN	AR	Selon le besoin
	Entretien régulier	HA	Machine fonctionnant à température ambiante élevée
	Système d'arrêt de protection	F.H.R.G.	Train de roulement à hauteur fixe
	Conduite d'évacuation	F.H.R.G.	Train de roulement à hauteur variable
	Filtre à huile du compresseur	SECU	Petite unité de contrôle électronique
	Élément de filtre séparateur d'huile vissable du compresseur	bg	Bulgare
	Refroidisseur d'huile du compresseur et radiateur du moteur	cs	Tchèque
	Éléments du filtre à l'air	da	Danois
	Ventilation	de	Allemand
	Turbine du ventilateur de refroidissement	el	Grec
	Circuit de carburant	en	Anglais
	Flexibles	es	Espagnol
	Circuit électrique	et	Estonien
	Batterie	fi	Finlandais
	Système de pression	fr	Français
	Pneus	hu	Hongrois
	Train de roulement	it	Italien
	Freins	lt	Lituanien
	Lubrification	lv	Letton
	Huile de lubrification du moteur	mt	Maltais
	Élément du filtre à huile moteur	nl	Néerlandais
	Filtre à huile de lubrification	no	Norvégien
	Lubrification - généralités	pl	Polonais
	Élément du filtre à huile du compresseur	pt	Portugais
	Mécanisme de roulement du train de roues	ro	Roumain
	Remisage du moteur à long terme	ru	Russe
	Mise hors service	sk	Slovaque
	Montage du compresseur	sl	Slovène
	Régulation de la vitesse et de la pression	sv	Suédois
	Tableau de valeurs des couples	zh	Chinois
	Lubrification du compresseur		
40	SYSTÈME ÉLECTRIQUE		
45	TUYAUTERIE ET SYSTÈME D'INSTRUMENTATION		

2 AVANT-PROPOS

Les contenus de ce manuel sont considérés comme exclusifs et confidentiels et ne doivent pas être reproduits sans l'autorisation écrite préalable de la société.

Aucun élément de ce document n'est destiné à étendre une promesse, une garantie ou une représentation, expresse ou implicite, concernant les produits qu'il décrit. Toute garantie de ce type ou autres conditions générales de vente des produits doivent être en accord avec les conditions générales de vente standard de ce type de produits, disponibles sur demande.

Ce manuel contient des instructions et des données techniques qui couvrent toutes les opérations courantes et les tâches d'entretien régulier par le personnel d'utilisation et d'entretien. Les révisions importantes sont en dehors de la portée de ce manuel et doivent être effectuées par un service d'entretien autorisé.

Les spécifications de conception de cette machine sont certifiées conformes aux directives européennes. De ce fait :

- a) La machine ne doit être modifiée sous aucun prétexte ; toute modification annule la certification CE.
- b) Des caractéristiques techniques adaptées aux États-Unis et au Canada sont adoptées.

Tous les composants, accessoires, flexibles et connecteurs ajoutés au système d'air comprimé doivent être :

- de bonne qualité, fournis par un fabricant réputé et, dans la mesure du possible, conformes aux types approuvés par la société ;
- évalués clairement afin d'enregistrer une pression égale ou supérieure à la pression nominale autorisée ;
- compatibles avec le liquide de refroidissement et le lubrifiant du compresseur ;
- accompagnés d'instructions de sécurité pour l'installation, l'opération et l'entretien.

Les détails sur l'équipement approuvé sont disponibles auprès des services d'entretien de la société.

L'utilisation, lors des réparations, de pièces, de lubrifiants ou de liquides autres que ceux inclus dans la liste des pièces approuvées peut entraîner des conditions dangereuses qui échappent au contrôle de la société. La société ne peut donc être tenue responsable d'un équipement ayant fait l'objet de l'installation de pièces non approuvées.

La société se réserve le droit d'apporter des modifications et des améliorations à ses produits sans préavis et sans obligation d'appliquer ces modifications et ces améliorations aux produits vendus précédemment.

Les utilisations prévues de cette machine sont décrites ci-après et des exemples d'utilisation non approuvée sont également donnés. La société ne peut cependant anticiper toute application ou condition de travail susceptible de survenir.

EN CAS DE DOUTE, DEMANDEZ CONSEIL À VOS SUPÉRIEURS.

Cette machine a été conçue et distribuée pour être utilisée uniquement dans les conditions et pour les applications suivantes :

- Absence de gaz, de vapeurs ou de particules, détectables ou non, dans la compression de l'air ambiant.
- Utilisation dans la plage de température ambiante spécifiée à la section *INFORMATIONS GÉNÉRALES* de ce manuel.

L'utilisation de la machine dans l'une des situations indiquées dans le tableau 1 :

- a) n'est pas approuvée ;**
- b) peut compromettre la sécurité des utilisateurs et de toute autre personne ; et**
- c) Peut porter atteinte à toute réclamation effectuée.**

TABLEAU 1

Utilisation de la machine afin de produire de l'air comprimé pour :

- a) la consommation humaine directe ;
- b) la consommation humaine indirecte, sans filtration ni contrôle de pureté.

Utilisation de la machine en dehors de la plage de température ambiante spécifiée à la section *INFORMATIONS GÉNÉRALES* de ce manuel.

Cette machine n'a pas été conçue pour et ne doit pas être utilisée dans des atmosphères potentiellement explosives, y compris en présence de gaz ou de vapeurs inflammables.

Utilisation de la machine avec des pièces, des lubrifiants ou des liquides non approuvés.

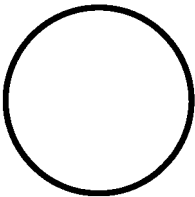
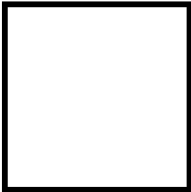
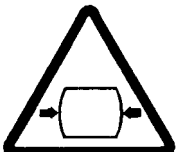
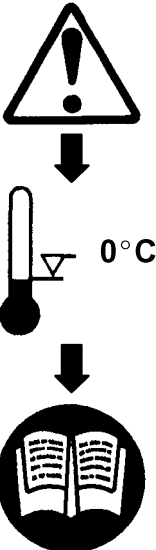
Utilisation de la machine alors que des éléments de sécurité ou de contrôle sont manquants ou désactivés.

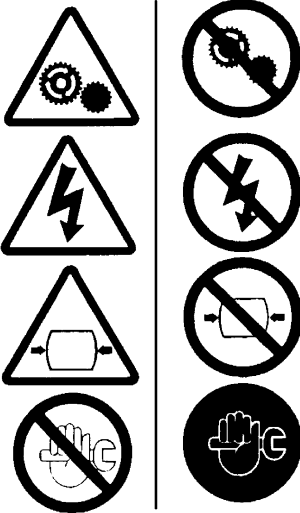
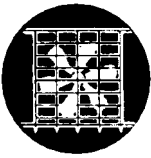
Utilisation de la machine pour le stockage ou le transport de matériaux dans ou sur le boîtier, excepté s'ils sont contenus dans la boîte à outils.

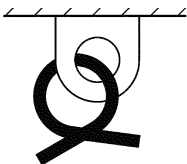
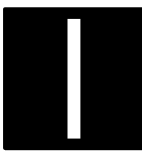
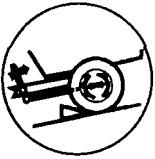
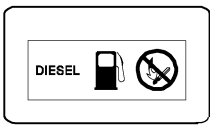
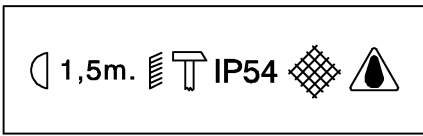
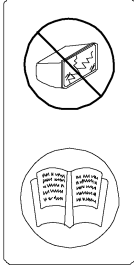
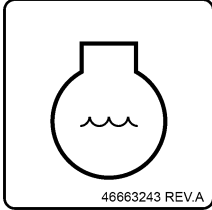
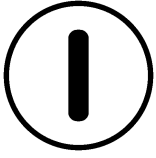
La société ne saurait être tenue responsable des erreurs de traduction de ce manuel depuis la version originale en anglais.

© COPYRIGHT 2018
DOOSAN COMPANY

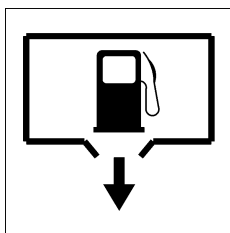
FORMES GRAPHIQUES ET SENS DE SYMBOLES ISO

		
Interdit / obligatoire	Informations / instructions	Avertissement
 AVERTISSEMENT : risque de choc électrique	 AVERTISSEMENT : composant ou système sous pression	 AVERTISSEMENT : surface chaude
 AVERTISSEMENT : contrôle de la pression	 AVERTISSEMENT : risque de corrosion	 AVERTISSEMENT : écoulement d'air / de gaz ou évacuation d'air
 AVERTISSEMENT : boîtier sous pression	 AVERTISSEMENT : gaz d'échappement chaud et dangereux	 AVERTISSEMENT : liquide inflammable
 AVERTISSEMENT : maintenez une pression de gonflage correcte des pneus (Consultez la section INFORMATIONS GÉNÉRALES du manuel).	 AVERTISSEMENT : avant de connecter la barre d'attelage ou de procéder au remorquage, consultez le manuel d'utilisation et d'entretien.	 AVERTISSEMENT : si la température de fonctionnement est inférieure à 0 °C, consultez le manuel d'utilisation et d'entretien.

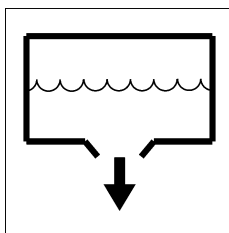
 AVERTISSEMENT : travaux d'entretien en cours.	 AVERTISSEMENT : ne procédez pas à l'entretien de la machine avant que l'alimentation électrique ne soit déconnectée et que la pression d'air soit totalement libérée.	 AVERTISSEMENT : consultez le Manuel d'utilisation et d'entretien avant de procéder à tout entretien.
 Ne respirez pas l'air comprimé sortant de cette machine.	 Ne retirez pas le Manuel de l'Opérateur et d'Entretien et son support de rangement de la machine.	 N'empilez pas.
 N'utilisez pas la machine sans la protection.	 Ne vous tenez pas au-dessus d'une soupape de service ou autre pièce du système sous pression.	 Ne faites pas fonctionner la machine lorsque les capots ou le boîtier sont ouverts.
 N'utilisez pas le chariot élévateur à fourches de ce côté.	 Ne dépassez pas la vitesse limite de la remorque.	 Maintenez à l'écart des flammes.

 N'ouvrez pas la soupape de service avant d'avoir raccordé le flexible d'air.	 Utilisez le chariot élévateur à fourches uniquement de ce côté.	 Arrêt d'urgence
 Point d'amarrage (attacher)	 Point de levage	 Activé (alimentation)
 Désactivé (alimentation)	 Lisez le Manuel d'utilisation et d'entretien avant toute utilisation ou entretien de cette machine.	 Lorsque la machine est stationnée, utilisez la béquille, le frein de stationnement et les cales de roues.
 Remplissage d'huile du compresseur.	 Carburant diesel. Maintenez à l'écart des flammes.	 Frein de stationnement
 Désigne un entretien difficile. Fonctionnement en milieu humide.	 Remplacez toute protection fissurée.	 Remplissage de liquide de refroidissement.
 Interdiction : Ne pas démarrer	 Démarrer et arrêter l'appareil.	 Action obligatoire : Portez une protection auditive.

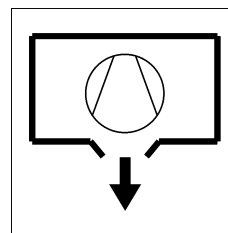
6 AUTOCOLLANTS



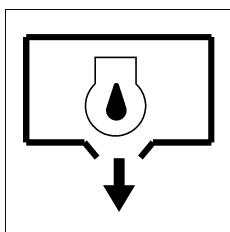
Purge du gazole.



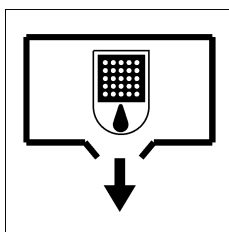
Purge du liquide de refroidissement du moteur



Purge de l'huile du compresseur.



Purge de l'huile moteur



Purge de l'huile du compresseur.

Repérez ces marquages sur les machines expédiées vers des marchés d'Amérique du Nord, signalant les dangers éventuels pour votre sécurité et celle de tiers. Lisez attentivement et assurez-vous d'avoir compris. Prenez garde aux avertissements et suivez les instructions. Si vous ne comprenez pas, informez votre supérieur.

DANGER

Fond rouge

Indique la présence d'un danger qui CAUSERA des blessures graves, la mort ou des dommages matériels s'il n'est pas pris en compte.

AVERTISSEMENT

Fond orange

Indique la présence d'un danger qui peut CAUSER des blessures graves, la mort ou des dommages matériels s'il n'est pas pris en compte.

ATTENTION

Fond jaune

Indique la présence d'un danger qui CAUSERA des blessures graves, la mort ou des dommages matériels s'il n'est pas pris en compte.

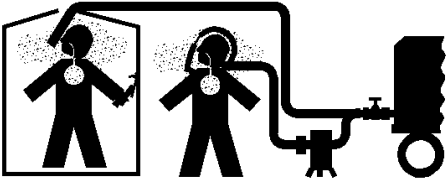
AVIS

Fond bleu

Donne des informations importantes concernant l'installation, le fonctionnement ou l'entretien.



 **DANGER**



L'air évacué par cette machine peut contenir du monoxyde de carbone ou d'autres contaminants qui provoqueront des blessures graves ou la mort.

Ne respirez pas cet air.



 **AVERTISSEMENT**

Pression d'air piégée. Peut provoquer de graves blessures ou la mort.

Fermez la soupape de service et faites fonctionner l'outil pour évacuer l'air piégé avant de réaliser toute intervention d'entretien.







 **AVERTISSEMENT**

Liquide chaud pressurisé. Peut provoquer de graves brûlures.

N'ouvrez pas le radiateur quand il est chaud.

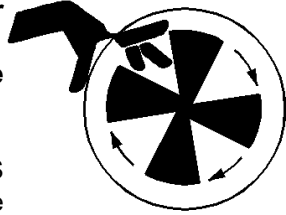




 **AVERTISSEMENT**

Lame de ventilateur rotatif. PEUT provoquer de graves blessures.

NE FAITES PAS fonctionner en l'absence de protections.





⚠ AVERTISSEMENT

**Fonctionnement inadéquat de cet équipement.
PEUT provoquer de graves blessures ou la mort.**

Lisez le Manuel de l'Opérateur et d'Entretien fourni avec la machine avant toute utilisation ou entretien.

**Modification ou altération de cette machine.
PEUT provoquer de graves blessures ou la mort.**

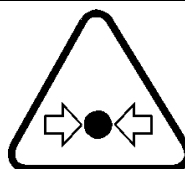
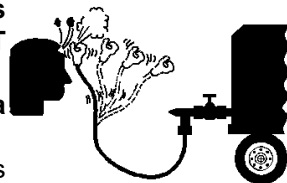
N'altérez PAS ou NE modifiez PAS cet appareil sans l'accord exprès écrit du fabricant.



⚠ AVERTISSEMENT

**La déconnexion des
colliers de fixation des
flexibles à air. PEUT
causer
de graves blessures ou la mort.**

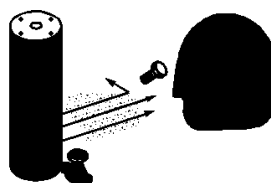
Lorsque vous utilisez des outils à air, fixez un dispositif de sécurité (soupape OSHA) à la source de l'alimentation en air de chaque outil.



⚠ AVERTISSEMENT

**Air sous haute pression.
Peut provoquer de graves
blessures ou la mort.**

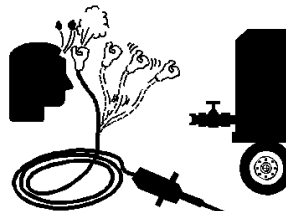
Libérez la pression avant de retirer les bouchons de remplissage / les capuchons, les raccords et les couvercles.



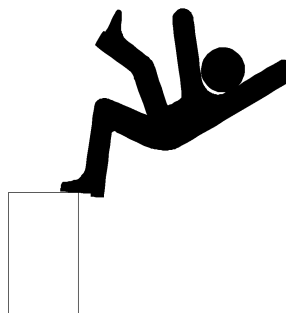
⚠ AVERTISSEMENT

**Pression d'air piégée.
Peut provoquer de graves
blessures ou la mort.**

Fermez la soupape de service et faites fonctionner l'outil pour évacuer l'air piégé avant de réaliser toute intervention d'entretien.



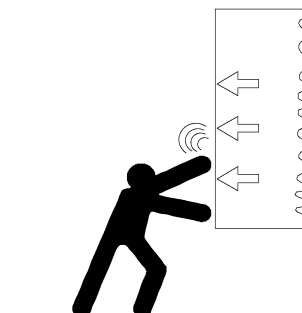
AVERTISSEMENT



**Chute de la machine PEUT causer de graves
blessures ou la mort.**

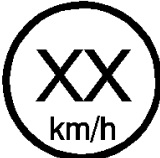
Accédez au dispositif de levage à partir de l'intérieur de la machine.

AVERTISSEMENT

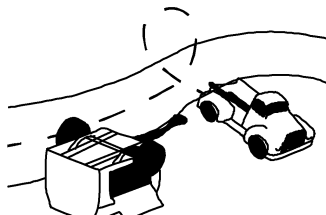


**Une porte sous pression PEUT causer des
blessures graves.**

Utilisez les deux mains pour ouvrir la porte quand la machine

	
⚠ AVERTISSEMENT	
	Effondrement de la béquille latérale. Peut provoquer de graves blessures. Fixez la béquille de façon sûre.
	Vitesse de remorquage excessive. Peut provoquer de graves blessures ou la mort. NE DÉPASSEZ PAS 65 mph (105 km/h)

Pour les unités remorquables sur autoroute

AVERTISSEMENT	
	
AVERTISSEMENT : une vitesse de remorquage excessive PEUT causer de graves blessures ou la mort. NE REMORQUEZ PAS sur autoroute. NE DÉPASSEZ PAS 20 mph (32 km/h)	

Pour des machines non remorquables sur autoroute

AVERTISSEMENT

Les avertissements attirent l'attention sur des instructions qui doivent être suivies à la lettre pour éviter des blessures graves, voire mortelles.

ATTENTION

Ces messages attirent l'attention sur des instructions qui doivent être suivies à la lettre pour éviter d'endommager la machine, le processus ou l'environnement.

REMARQUE

Les remarques donnent des informations complémentaires.

Informations générales

N'utilisez jamais l'unité sans avoir préalablement consulté toutes les consignes de sécurité et lu attentivement le Manuel de l'Opérateur et d'Entretien fourni par l'usine avec la machine.

Assurez-vous que l'opérateur a lu et *compris* les messages figurant sur les autocollants de sécurité et a consulté les manuels avant d'effectuer toute opération d'entretien ou d'utilisation de l'engin.

Assurez-vous que le Manuel d'utilisation et d'entretien et le support manuel, ne sont pas définitivement retiré de la machine.

Veillez à ce que le personnel d'entretien soit correctement formé, compétent et qu'il ait lu les Manuels d'entretien.

Assurez-vous que de la glace ou de la neige ne bloque par les entrées d'air de refroidissement.

Utilisez des protections auditives lorsque la machine fonctionne.

Veillez à ce que tous les carénages et protections soient en place et que la structure de protection / les portes soient fermées pendant l'utilisation.

En raison de ses caractéristiques, cette machine ne convient pas à une utilisation en présence de gaz inflammables. Si une telle application est nécessaire, vous devez respecter la réglementation locale, les codes de bonnes pratiques et le règlement du site. Pour garantir une utilisation fiable et sans danger de la machine, il se peut que des équipements supplémentaires tels que dispositif de détection de gaz, pare-étincelles et valves d'admission (*arrêt*) soient nécessaires, en fonction de la réglementation locale ou du niveau de risque encouru.

Toutes les attaches et vis de fixation maintenant en place les pièces mécaniques doivent être inspectées visuellement toutes les semaines. Les pièces relatives à la sécurité telles que le crochet d'attelage, les composants de la barre d'attelage, les roues pour déplacement sur route et le dispositif de levage doivent en particulier être contrôlées pour garantir une sécurité totale.

Tous les composants desserrés, endommagés ou non réparables doivent être corrigés sans délai.

L'air évacué par cette machine peut contenir du monoxyde de carbone ou d'autres contaminants qui peuvent provoquer des blessures graves ou la mort. Ne respirez pas cet air.

Cette machine produit un bruit intense lorsque les portes s'ouvrent ou que la soupape de service est ventilée. Une exposition prolongée au bruit peut provoquer une perte auditive. Portez toujours une protection auditive lorsque les portes sont ouvertes ou que la soupape de service est ventilée.

Avant toute inspection ou entretien de l'unité, déconnectez toujours les câbles de la batterie pour éviter tout démarrage accidentel.

N'utilisez pas de produits pétroliers (solvants ou carburants) sous haute pression car cela peut pénétrer la peau et entraîner une maladie grave. Porter des lunettes de protection lorsque vous nettoyez l'unité avec de l'air comprimé pour empêcher les débris de blesser l'œil/les yeux.

La rotation des pales du ventilateur peut causer des blessures graves. Ne pas faire fonctionner sans mettre en place une protection.

Prenez soin d'éviter tout contact avec des surfaces chaudes (collecteur d'échappement du moteur et de la tuyauterie, le réservoir d'air et l'évacuation de l'air de la tuyauterie, etc.).

L'éther est un gaz extrêmement volatile, hautement inflammable. Il faut l'utiliser avec parcimonie lorsqu'il est spécifié comme aide au démarrage. **N'UTILISEZ PAS D'ÉTHER SI LA MACHINE DISPOSE D'UNE BOUGIE D'AIDE AU DEMARRAGE OU CELA ENDOMMAGERA LE MOTEUR.**

Ne faites jamais fonctionner l'unité sans les protections, les couvercles ou les écrans. Gardez les mains, les cheveux, les vêtements, les outils, les extrémités d'armes à feu etc. bien à l'écart des pièces mobiles.

Air comprimé

Manipulé sans précaution, l'air comprimé peut s'avérer dangereux. Avant d'effectuer des travaux d'entretien sur l'unité, vérifiez que la pression a été évacuée du système et que la machine ne peut pas démarrer accidentellement.

Vérifiez que la machine fonctionne à sa pression nominale et que tous les employés concernés connaissent cette valeur.

L'ensemble des équipements à haute pression raccordés à l'engin (ou installés à l'intérieur) doivent présenter des caractéristiques de pression nominale supérieures ou égales à ceux de l'engin.

si plusieurs compresseurs sont branchés sur un dispositif situé en aval dans le système, veillez à installer des vannes d'isolement et des clapets anti-retour appropriés, conformément aux procédures de travail définies. De cette manière, vous écarterez tout risque de pression ou de surpression provoquée par un tel raccordement.

L'air comprimé ne doit pas être relié en alimentation directe sur un appareil respiratoire ou un masque, quel qu'il soit.

L'air à haute pression peut causer des blessures graves ou la mort. Relâchez la pression avant de retirer les bouchons / capuchons de remplissage, les raccords ou les couvercles.

La pression d'air peut rester piégée dans la ligne d'alimentation en air pouvant entraîner des blessures graves ou la mort. Évacuez toujours soigneusement la conduite d'alimentation en air à l'aide d'un outil ou d'un purgeur avant d'effectuer tout service.

L'air évacué contient de l'huile de lubrification en très faible quantité. Pensez donc à vérifier que les équipements en aval sont compatibles.

Si l'air évacué est finalement relâché dans un espace confiné, celui-ci doit disposer d'un système de ventilation adéquat.

Lorsque vous utilisez de l'air comprimé, utilisez toujours un équipement de protection personnel adapté.

Tous les dispositifs de pression composés de plusieurs éléments, notamment les flexibles et leurs raccords, doivent être contrôlés, exempts de tout défaut et remplacés selon les instructions du manuel.

Évitez tout contact physique avec l'air comprimé.

Le clapet de sécurité situé dans le réservoir du séparateur doit être vérifié régulièrement afin de vérifier son bon fonctionnement.

Chaque fois que la machine est arrêtée, l'air circule dans le système du compresseur à partir de dispositifs ou de systèmes en aval de la machine, à moins que la vanne de service soit fermée. Installez un clapet de retenue à la vanne de service de la machine pour empêcher le flux de s'inverser dans le cas d'un arrêt inattendu lorsque la vanne de service est ouverte.

Les flexibles d'air déconnectés fouettent l'espace et peuvent causer des blessures graves ou la mort.

Ne laissez jamais l'unité siéger à l'arrêt avec la pression dans le système récepteur-séparateur.

Matériaux

Les substances suivantes *sont susceptibles* d'être produites lors de l'utilisation de la machine :

- poussière de garnitures de frein
- gaz d'échappement

ÉVITEZ TOUTE INHALATION

Veillez à ce que le système de refroidissement et les gaz d'échappement soient correctement ventilés à tout moment.

Les substances suivantes sont utilisées dans la fabrication de cette machine et *peuvent être nocives* si elles ne sont pas utilisées correctement :

- antigel
- huile du compresseur
- huile moteur
- graisse de protection
- antirouille
- carburant diesel
- électrolyte de batterie

ÉVITEZ L'INGESTION, LE CONTACT AVEC LA PEAU ET L'INHALATION DES ÉMANATIONS.

En cas de contact des huiles du compresseur avec les yeux, rincez abondamment à l'eau pendant au moins 5 minutes.

En cas de contact des huiles du compresseur avec la peau, rincez immédiatement la partie atteinte.

Consultez un médecin en cas d'ingestion de quantités importantes d'huile du compresseur.

Consultez un médecin en cas d'inhalation d'huile du compresseur.

Ne faites jamais boire et ne faites pas vomir une personne inconsciente ou souffrant de convulsions.

Demandez au fournisseur de l'huile moteur et du compresseur les fiches de sécurité correspondantes.

N'utilisez jamais la machine à l'intérieur d'un bâtiment sans aération appropriée. Évitez d'inhaler les gaz d'échappement lorsque vous travaillez sur la machine ou à proximité.

Cette machine peut comprendre des matériaux tels que l'huile, le carburant diesel, de l'antigel, du liquide de frein, des filtres à huile / air et des batteries qui peuvent nécessiter une élimination appropriée lors de l'exécution des tâches d'entretien et de service. Contactez les autorités locales pour l'élimination appropriée de ces matériaux.

Batterie

Les batteries contiennent de l'acide sulfurique susceptible de libérer des gaz corrosifs et potentiellement explosifs. Évitez tout contact avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact, rincez immédiatement la partie atteinte à l'eau.

NE TENTEZ PAS DE DÉMARRER UNE BATTERIE GELÉE À L'AIDE D'UNE BATTERIE D'APPOINT POUR ÉVITER TOUT RISQUE D'EXPLOSION.

Faites preuve d'une extrême prudence lors de l'utilisation d'une batterie d'appoint. Dans ce cas, raccordez les extrémités du premier câble à la borne positive (+) de chaque batterie. Raccordez une extrémité de l'autre câble à la borne négative (-) de la batterie d'appoint et l'autre extrémité à une masse, à l'écart de la batterie vide (pour éviter toute étincelle à proximité des gaz explosifs éventuellement présents). Une fois l'unité démarrée, déconnectez toujours les câbles dans l'ordre inverse.

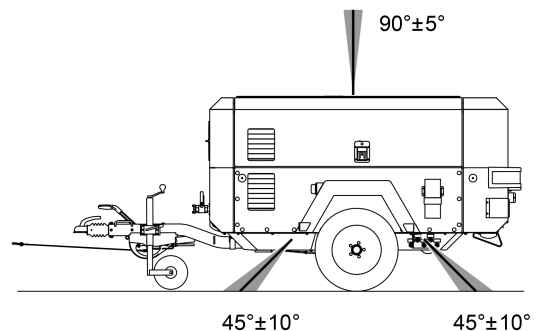
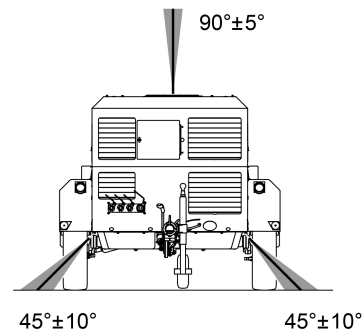
Radiateur

Le liquide de refroidissement du moteur chaud et la vapeur chaude peuvent provoquer des blessures. Faites preuve de prudence lors du retrait du bouchon de remplissage du radiateur.

Ne retirez pas le bouchon de pression d'un radiateur CHAUD Laissez refroidir le radiateur avant de retirer le bouchon de pression.

Transport

Lors du chargement et du transport des machines, veillez à utiliser les points de levage et d'arrimage prévus à cet effet ; veillez aussi à ce que les câbles ou les chaînes soient dans des limites de sécurité admises.



Lors du chargement ou du transport des machines, vérifiez que le véhicule utilisé pour le remorquage, ses dimensions, son poids, son crochet de remorquage et son alimentation électrique offrent une sécurité et une stabilité de remorquage suffisante une fois en mouvement, et qu'ils respectent les normes locales en matière de remorquage ou les instructions spécifiques au modèle de la machine, si celles-ci sont inférieures aux normes en vigueur.

Assurez-vous que le poids maximal de la remorque ne dépasse pas la masse brute maximale de la machine (en limitant la charge de l'équipement), limité par la capacité du train de roulement.

Remarque :

La masse brute (sur la plaque de données) concerne seulement la machine de base et le carburant, à l'exclusion de toutes options installées, des outils, des équipements et des matériaux étrangers.

Avant de remorquer la machine, vérifiez que :

- les pneus et le crochet de remorquage sont opérationnels ;
- la structure de protection est correctement fixée ;
- tous les équipements auxiliaires sont stockés de manière sécurisée.
- les freins et les feux fonctionnent correctement et répondent aux exigences nécessaires à la circulation routière.
- les câbles détachable / les chaînes de sécurité sont reliés au véhicule tracteur.

La machine doit être remorquée à l'horizontale (l'angle maximal autorisé de la barre de traction se situe entre 0° et +5° à l'horizontale) afin de maintenir les fonctions correctes de manipulation, de freinage et d'éclairage. Ceci peut être réalisé par la sélection et l'ajustement correct de l'attelage de véhicule et sur des engins à hauteur de fonctionnement et à réglage de la barre d'attelage variables.

Pour assurer l'efficacité totale du freinage, la section avant (anneau de remorquage) doit toujours être mise à niveau.

Lors du réglage de la hauteur variable du train de roulement: -

- Assurez-vous que la section avant (l'anneau de remorquage) soit mise à niveau
- Lorsque vous soulevez l'anneau de remorquage, réglez d'abord l'articulation arrière, puis le front commun.
- Lorsque vous rabaissez anneau de remorquage, réglez d'abord l'articulation arrière, puis le joint arrière.

Après le réglage, serrer chaque joint à la main, puis serrer davantage la goupille suivante. Remontez la goupille.

Utilisez toujours le frein de stationnement lorsque la machine est stationnée voire des cales de roues, si nécessaire.

Assurez-vous que les roues, les pneus et les connecteurs de la barre de remorquage soient en bon état de fonctionnement et que la barre de remorquage soient correctement connectée avant le remorquage.

Les chaînes de sécurité / connexions et leur ajustement

Les exigences légales pour l'exploitation conjointe du câble de retenue et des chaînes de sécurité sont pas encore identifiées les réglementations 71/320/EEC et britanniques. Par conséquent, nous vous proposons les conseils / instructions suivant(e)s.

Si seuls les freins sont montés :

- a) Vérifiez que le câble de retenue soit bien couplé au levier du frein à main et également à un point important sur le véhicule de remorquage.
- b) Assurez-vous que la longueur effective du câble soit aussi courte que possible, tout en permettant encore assez de mou pour que la remorque puisse s'articuler sans que le frein à main ne soit appliqué.

Lorsque les freins et les chaînes de sécurités sont montés :

- a) Bouclez les chaînes sur le véhicule de remorquage en utilisant l'attelage du véhicule de remorquage comme point d'ancrage, ou tout autre point de force similaire.
- b) Veillez à ce que la longueur effective de la chaîne soit aussi courte que possible tout en permettant encore l'articulation normale de la remorque et le fonctionnement efficace du câble de retenue.

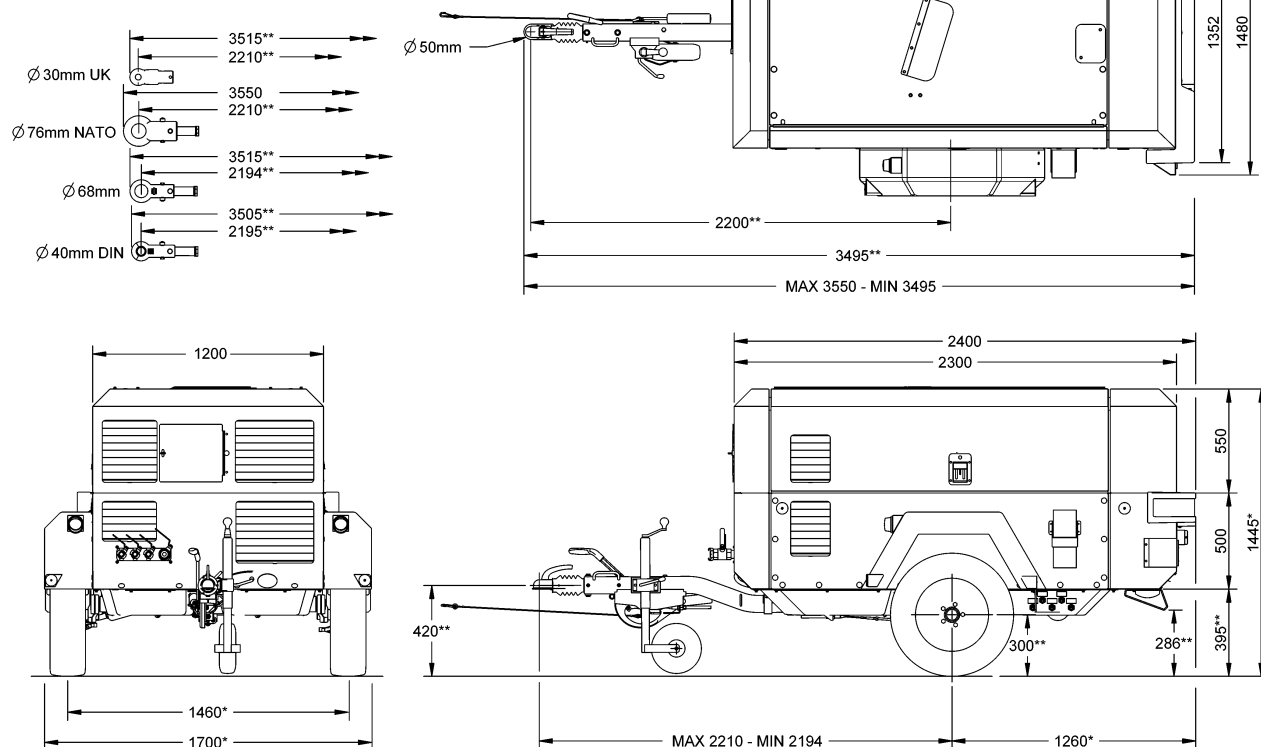
Si seules les chaînes de sécurité sont montées :

- a) Bouclez les chaînes sur le véhicule de remorquage en utilisant l'attelage du véhicule de remorquage comme point d'ancrage, ou tout autre point de force similaire.
- b) Lors du réglage des chaînes de sécurité il devrait y avoir une longueur disponible suffisante de chaînes pour permettre une articulation normale, tout en étant également suffisamment courte pour empêcher la barre de remorquage de toucher le sol en cas de séparation accidentelle du véhicule qui tracte la remorque.

7/73 - 10/53 TRAIN ROULANT À HAUTEUR FIXE

Version freinée

1. * $\pm 10\text{mm}$
2. ** $\pm 40\text{mm}$

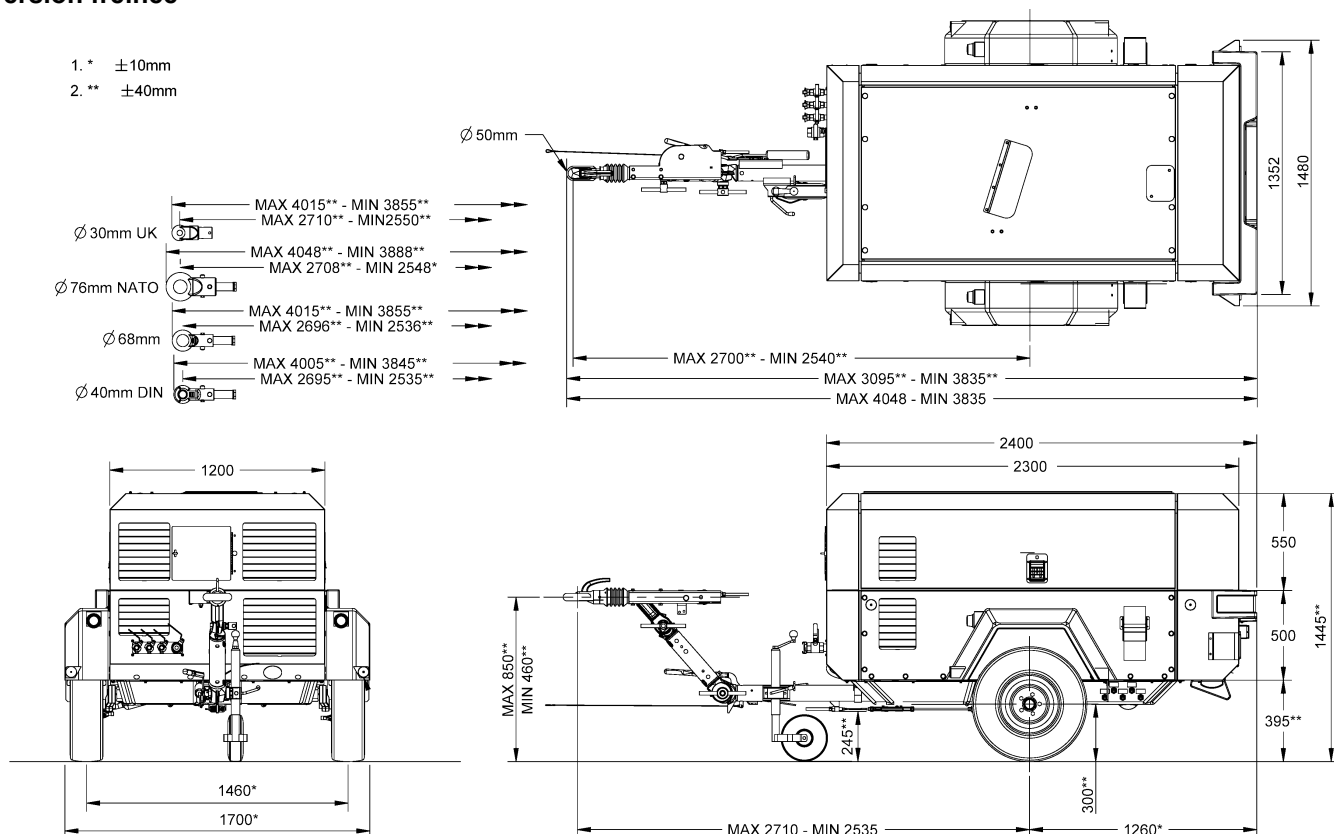


T4989_00
04/15

7/73 - 10/53 TRAIN ROULANT À HAUTEUR VARIABLE

Version freinée

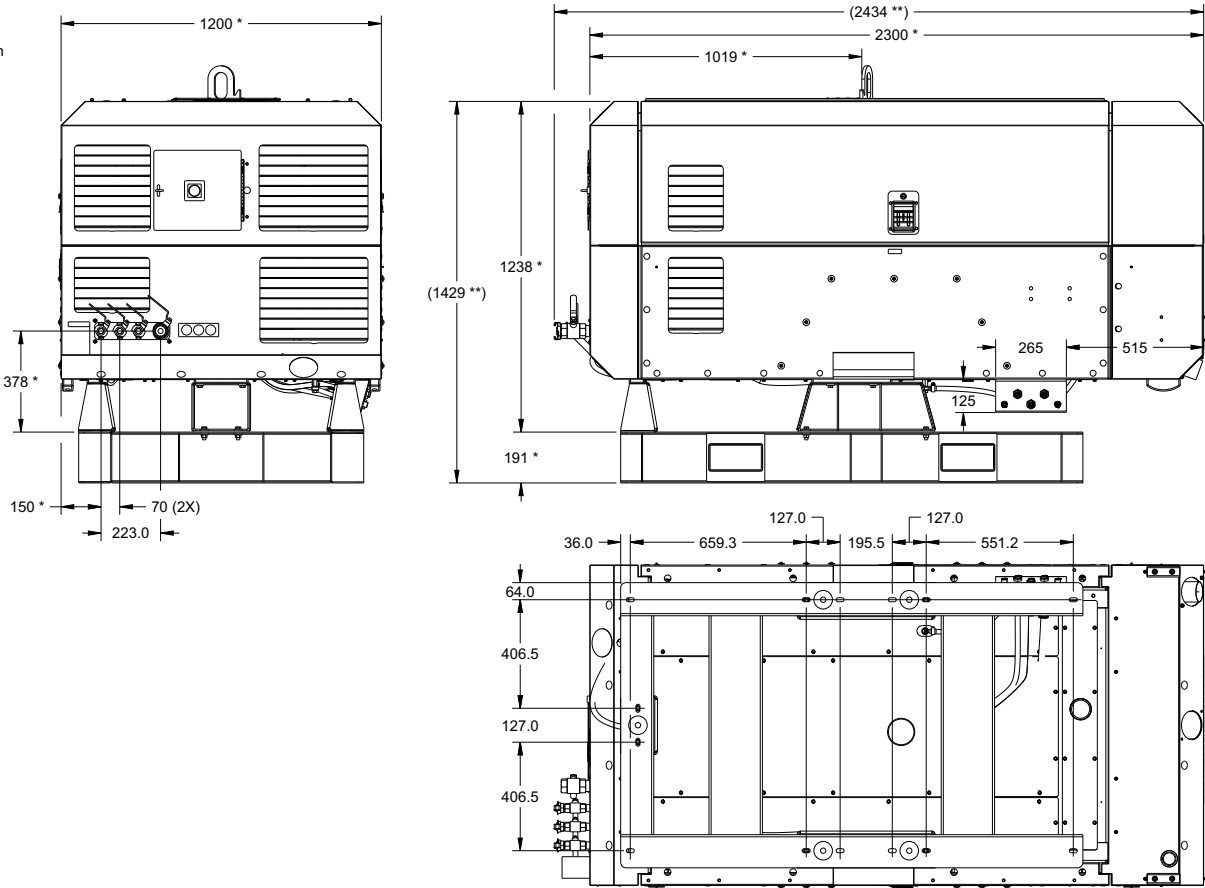
1. * $\pm 10\text{mm}$
2. ** $\pm 40\text{mm}$



T4990_00
04/15

7/73 - 10/53 PALETTE PERMANENTE MONTÉE

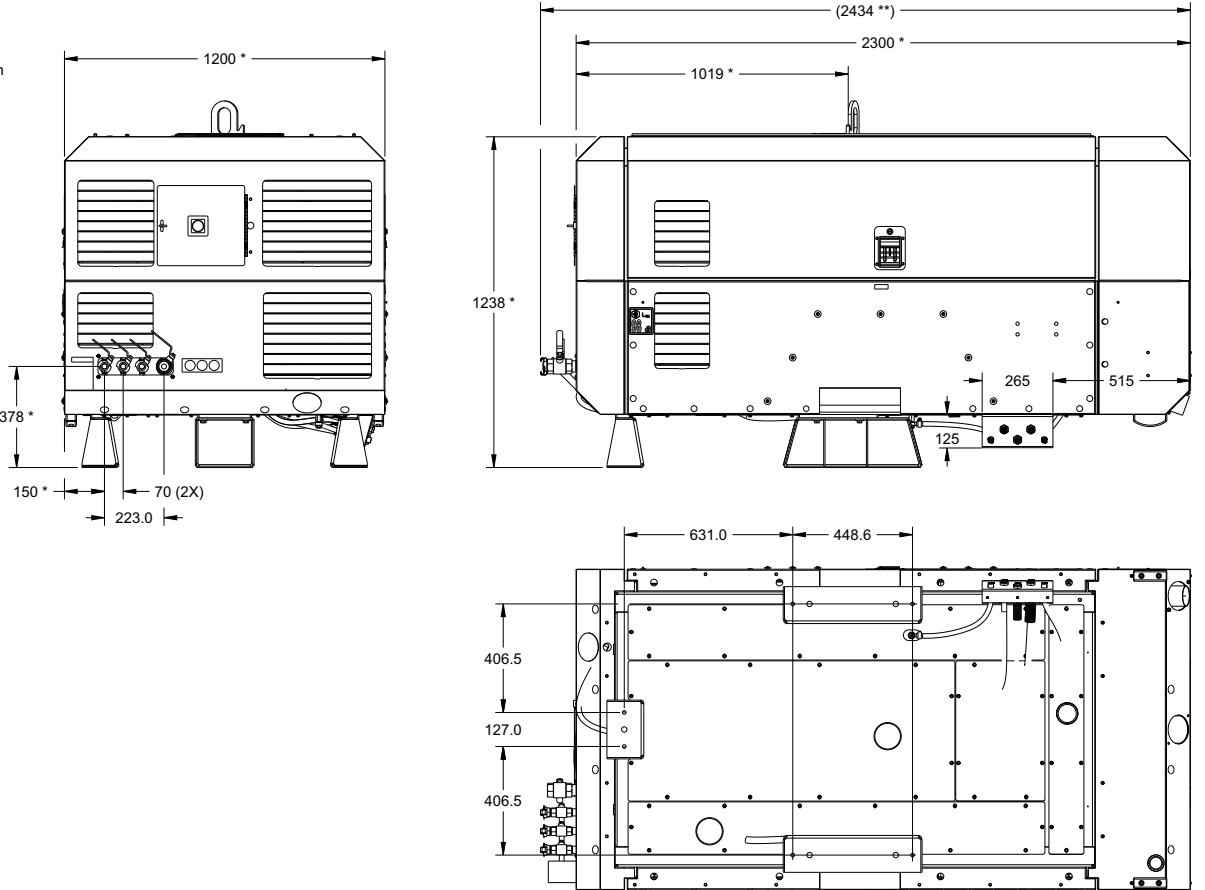
1. * ±10mm
2. ** ±40mm



T4897_00
11/15

7/73 - 10/53 PALETTE D'EXPÉDITION MONTÉE

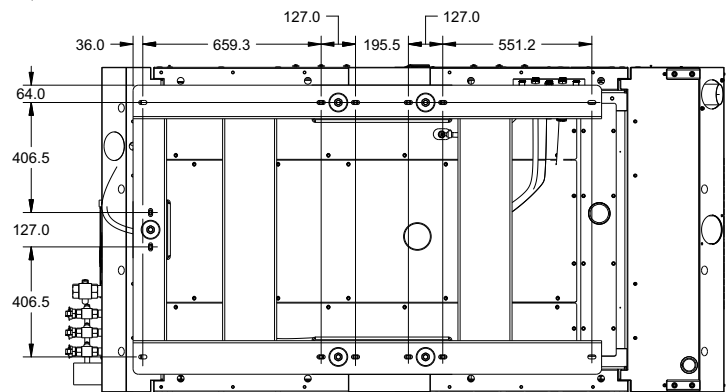
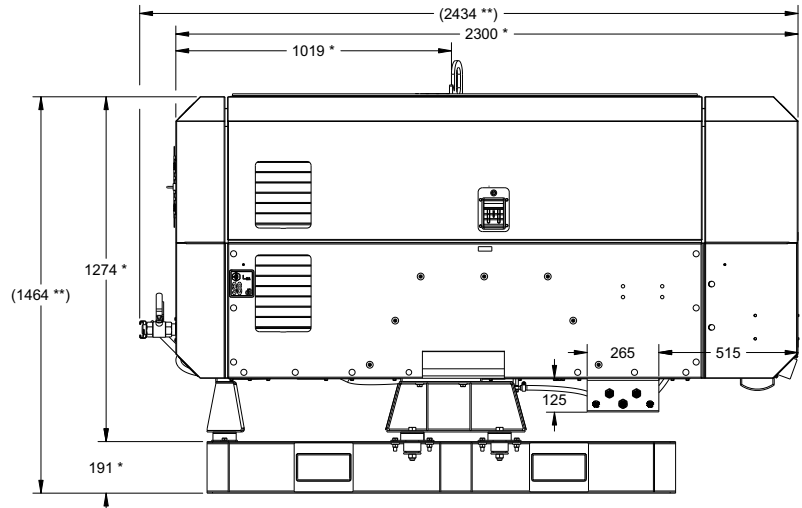
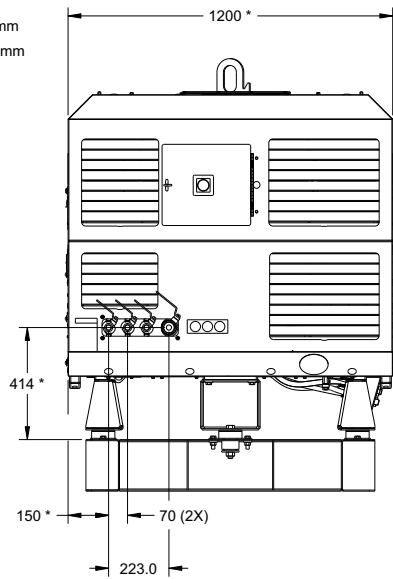
1. * ±10mm
2. ** ±40mm



T4898_00
11/15

7/73 - 10/53 PALETTE MONTÉE SUR CAMION

1. * $\pm 10\text{mm}$
2. ** $\pm 40\text{mm}$



T4899_00
11/15

COMPRESSEUR - 7/73

Livraison réelle de l'air libre.	7,0 m ³ min ⁻¹ (250 CFM)
Pression de décharge de fonctionnement normal.	6,9 bar (100 PSI)
Pression maximale admissible.	8,9 bar (129 PSI)
Réglage de la soupape de sécurité.	13,8 bar (200 PSI)
Taux de pression maximal (absolu).	7,5 : 1
Température ambiante de fonctionnement.	
Régions de la CE	-10°C TO +46°C (14°F TO 115°F)
Haute température ambiante.	-10°C TO +52°C (14°F TO 126°F)
Température maximale de décharge.	120°C (248°F)
Système de refroidissement.	Injection d'huile
Capacité d'huile.	10 litres (2,6 US GAL)
Température maximale du système d'huile.	120°C (248°F)
Pression maximale du système d'huile.	8,9 bar (129 PSI)

COMPRESSEUR - 10/53

Livraison réelle de l'air libre.	5,3 m ³ min ⁻¹ (190 CFM)
Pression de décharge de fonctionnement normal.	10,3 bar (150 PSI)
Pression maximale admissible.	12,0 bar (179 PSI)
Réglage de la soupape de sécurité.	13,8 bar (200 PSI)
Taux de pression maximal (absolu).	7,5 : 1
Température ambiante de fonctionnement.	
Régions de la CE	-10°C TO +46°C (14°F TO 115°F)
Haute température ambiante.	-10°C TO +52°C (14°F TO 126°F)
Température maximale de décharge.	120°C (248°F)
Système de refroidissement.	Injection d'huile
Capacité d'huile.	10 litres (2,6 US GAL)
Température maximale du système d'huile.	120°C (248°F)
Pression maximale du système d'huile.	8,9 bar (129 PSI)

CARACTÉRISTIQUES DE L'HUILE DE LUBRIFICATION

(pour les températures ambiantes indiquées).

SUPÉRIEURE À -23 °C (-9 °F)

Recommandée : PRO-TEC

Approuvée : SAE 10W, API CF-4/CG-4

Le fluide du compresseur est monté à l'usine PRO-TEC, à utiliser pour toutes températures ambiantes supérieures à -23°C (-9°F).

REMARQUE : La garantie peut être prolongée seulement par l'utilisation continue des filtres à huile et des séparateurs PRO-TEC et Doosan.

Aucune autre huile ou fluides ne sont compatibles avec PRO-TEC.

Aucune autre huile ou fluides ne devrait être mélangée avec PRO-TEC parce que le mélange résultant pourrait endommager le bloc-vis.

Dans le cas où PRO-TEC n'est pas disponible et / ou l'utilisateur final a besoin d'utiliser une huile pour moteur de grade approuvé, le système complet, y compris le séparateur / récepteur, le refroidisseur et la tuyauterie doivent être nettoyés du premier fluide de remplissage et de nouveaux des filtres à huile Doosan doivent être installés.

Lorsque cela est terminé, les huiles suivantes sont approuvées :

pour températures ambiantes supérieures à -23 °C (-9 °F).

SAE 10W, API CF-4/CG-4

Les fiches de sécurité sont disponibles auprès du concessionnaire Doosan.

Pour des températures situées en dehors de l'intervalle des températures ambiantes spécifiées, consultez la société.

MODULE DE COMMANDE

Type/modèle.	Cummins QSF 2,8
Nombre de cylindres.	4
Capacité d'huile.	7,0 litres (1,8 US GAL)
Vitesse à pleine charge - 7/73	2450 tr min ⁻¹
Vitesse à pleine charge - 10/53	1900 tr min ⁻¹
Vitesse au ralenti.	1500 tr min ⁻¹
Système électrique.	12V masse négative
Puissance disponible à 2350 tr min ⁻¹	55kW (73,7 HP)
Capacité du réservoir de carburant	118 litres (31,2 US GAL)
Spécification d'huile consacrée au moteur	Reportez-vous à la section
Capacité de refroidissement	11,5 litres (3 US GAL)

INFORMATIONS SUR LE BRUIT AÉRIEN (régions CE)

- Niveau de pression acoustique pondéré A

. 83 dB (A), incertitude 1 dB (A)

- Niveau de puissance acoustique pondéré A

. 98 dB (A), incertitude 1 dB (A)

Les conditions de fonctionnement des machines sont conformes aux normes ISO 3744:1995 et EN ISO 2151:2004

TRAIN ROULANT À HAUTEUR FIXE

Version freinée

Poids à l'expédition.	1272kg (2996 lbs)
Poids à l'expédition.	1600kg (3520 lbs)
Charge maximale de couplage vertical (poids sur la flèche).	100 kgf (220 lbs)

TRAIN ROULANT À HAUTEUR VARIABLE

Version freinée

Poids à l'expédition.	1325kg (3090 lbs)
Poids à l'expédition.	1600kg (3520 lbs)
Charge maximale de couplage vertical (poids sur la flèche).	100 kgf (220 lbs)

ROUES ET PNEUS

Nombre de roues.	2 x 5 ¹ / ₂ J
Dimensions des pneus.	185 R14
Pression des pneus.	4,5 bar (65 PSI)

Vous pouvez obtenir davantage d'informations en vous adressant au département de services client.

MISE EN SERVICE

Dès réception de la machine et avant sa mise en service, il est important de respecter scrupuleusement les instructions de la section **AVANT DE DÉMARRER** ci-après.

Assurez-vous que l'opérateur a lu et *compris* les messages figurant sur les autocollants de sécurité et a consulté les manuels avant d'effectuer toute opération d'entretien ou d'utilisation de l'engin.

Vérifiez la position du dispositif d'*arrêt d'urgence* en vous aidant du marquage. Assurez-vous de son bon fonctionnement et prenez connaissance de son mode d'utilisation.

Barre de traction du train de roulement- Les machines sont expédiées vers certaines zones avec la barre de traction ôtée. L'assemblage comporte quatre écrous / boulons pour fixer la barre de traction à l'essieu et deux boulons pour faire correspondre la barre d'attelage à l'avant de la machine avec le bloc de support et l'espaceur.

Soutenez l'avant de la machine, placez les cales de roue pour que la machine cesse de bouger et fixez la barre d'attelage. Reportez-vous à la table de valeur de serrage de la section **ENTRETIEN** de ce manuel pour les valeurs correctes de serrage.

ATTENTION : Il s'agit d'une procédure de sécurité critique. Vérifiez deux fois les réglages de serrage après assemblage.

Adaptez la béquille latérale et le couplage. Retirez les supports et définissez le niveau de la machine.

Avant de remorquer la machine, vérifiez la pression des pneus (voir la section **INFORMATIONS GÉNÉRALES** du présent Manuel) et assurez-vous du bon fonctionnement du frein à main (voir la section **ENTRETIEN** du présent Manuel). Avant de remorquer la machine dans l'obscurité, assurez-vous du bon fonctionnement des feux (si équipés).

Assurez-vous que tous les matériaux d'emballage et de transport ont été mis au rebut.

Veillez à utiliser les fentes appropriées pour chariot élévateur à fourches ou les points de levage/d'arrimage indiqués lors du levage ou du transport de la machine.

Au moment du choix de la position de travail de la machine, veillez à disposer d'un écartement suffisant pour la ventilation et l'évacuation des gaz d'échappement, en respectant les dimensions minimales indiquées (par rapport aux murs, au sol, etc.).

Vous devez disposer d'un écartement suffisant autour et au-dessus de la machine, afin que le personnel affecté aux travaux d'entretien puisse y accéder en toute sécurité.

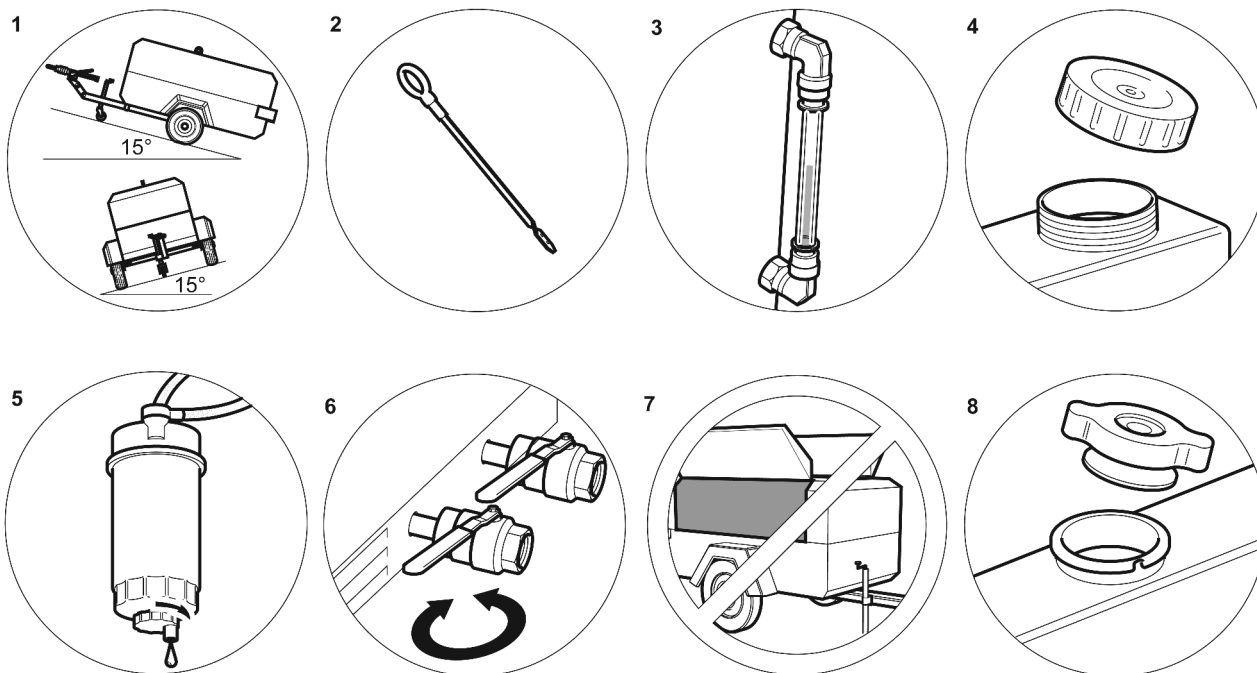
Veillez à ce que la machine repose sur une surface stable et sécurisée. Éliminez tout risque de mouvement à l'aide de moyens appropriés, notamment pour éviter toute contrainte sur des tuyaux d'évacuation rigides.

Branchez les câbles de batterie aux bornes de la (ou des) batterie(s) et assurez-vous qu'ils sont bien fixés. Branchez le câble négatif avant le câble positif.

AVERTISSEMENT : l'ensemble des équipements à haute pression raccordés à la machine (ou installés à l'intérieur) doivent présenter des caractéristiques de pression nominale supérieures ou égales à celles de la machine ; les matériaux utilisés doivent être compatibles avec l'huile de compresseur (voir la section **INFORMATIONS GÉNÉRALES**).

AVERTISSEMENT : si plusieurs compresseurs sont branchés sur un dispositif situé en aval dans le système, veillez à installer des vannes d'isolement et des clapets anti-retour appropriés, conformément aux procédures de travail définies. De cette manière, vous écarterez tout risque de pression ou de surpression provoquée par un tel raccordement.

AVERTISSEMENT : si la pression à l'intérieur des conduites flexibles d'évacuation est supérieure à 7 bars, il est recommandé de fixer des câbles de retenue sur ces éléments.



T1816B_00
04/13

AVANT DE DÉMARRER

1. Positionnez la machine de manière à ce qu'elle soit le plus possible à niveau. La conception de l'unité autorise une inclinaison latérale et longitudinale de 15 degrés par rapport à l'horizontale (utilisation de niveau). Ici, c'est le moteur qui est le facteur limitant et non pas le compresseur.

Si la configuration de l'opération exige une inclinaison de la machine, surveillez le niveau d'huile moteur. En toutes circonstances, maintenez ce dernier près du repère de niveau supérieur (maîtrisez l'inclinaison du véhicule).

ATTENTION : N'ajoutez pas trop d'huile dans le moteur ou le compresseur.

2. Vérifiez la conformité de la lubrification du moteur avec les instructions d'utilisation du *manuel d'utilisation du moteur* (disponible en anglais uniquement).
3. Vérifiez le niveau d'huile du compresseur à l'aide du regard du réservoir du séparateur.
4. Vérifiez le niveau de carburant diesel. Idéalement, réapprovisionnez le véhicule à la fin de chaque journée de travail. Vous évitez ainsi la formation de condensation dans le réservoir.

ATTENTION : Utilisez uniquement une huile de carburant diesel N° 2-D, avec un indice minimum d'octane de 45 et un contenu en soufre inférieur ou égal à 0,5 %.

ATTENTION : En faisant le plein: -

- Coupez le moteur.
- Ne fumez pas.
- Éteignez les flammes nues.
- Évitez tout contact entre le carburant et les surfaces chaudes.
- Portez des vêtements personnels de protection.

5. Purgez le filtre séparateur eau/carburant de toute eau, en vous assurant de bien récupérer tout le carburant qui s'échappe.

6. Ouvrez le(s) robinet(s) de service afin d'évacuer la pression du système. Fermez le(s) robinet(s) de service.

7. ATTENTION : lors de toute utilisation de la machine, veillez à fermer le capot/les portes afin d'écartier tout risque de surchauffe et d'exposition des opérateurs à des niveaux sonores élevés.

8. Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement du radiateur (machine à niveau).

Contrôlez le(s) témoin(s) de restriction d'air. Reportez-vous à la section *ENTRETIEN* de ce manuel.

Lors du démarrage ou de l'utilisation de la machine dans des conditions de températures inférieures à 0 °C ou approchant cette valeur, vérifiez que le fonctionnement du système de régulation, de la soupape de décompression, du clapet de sécurité et du moteur n'est pas entravé par la neige ou la glace. Parallèlement, vérifiez l'absence de neige et de glace sur les conduites et les flexibles d'entrée et de sortie.

INSTALLATION DU FLEXIBLE DE RETENUE DE L'AIR

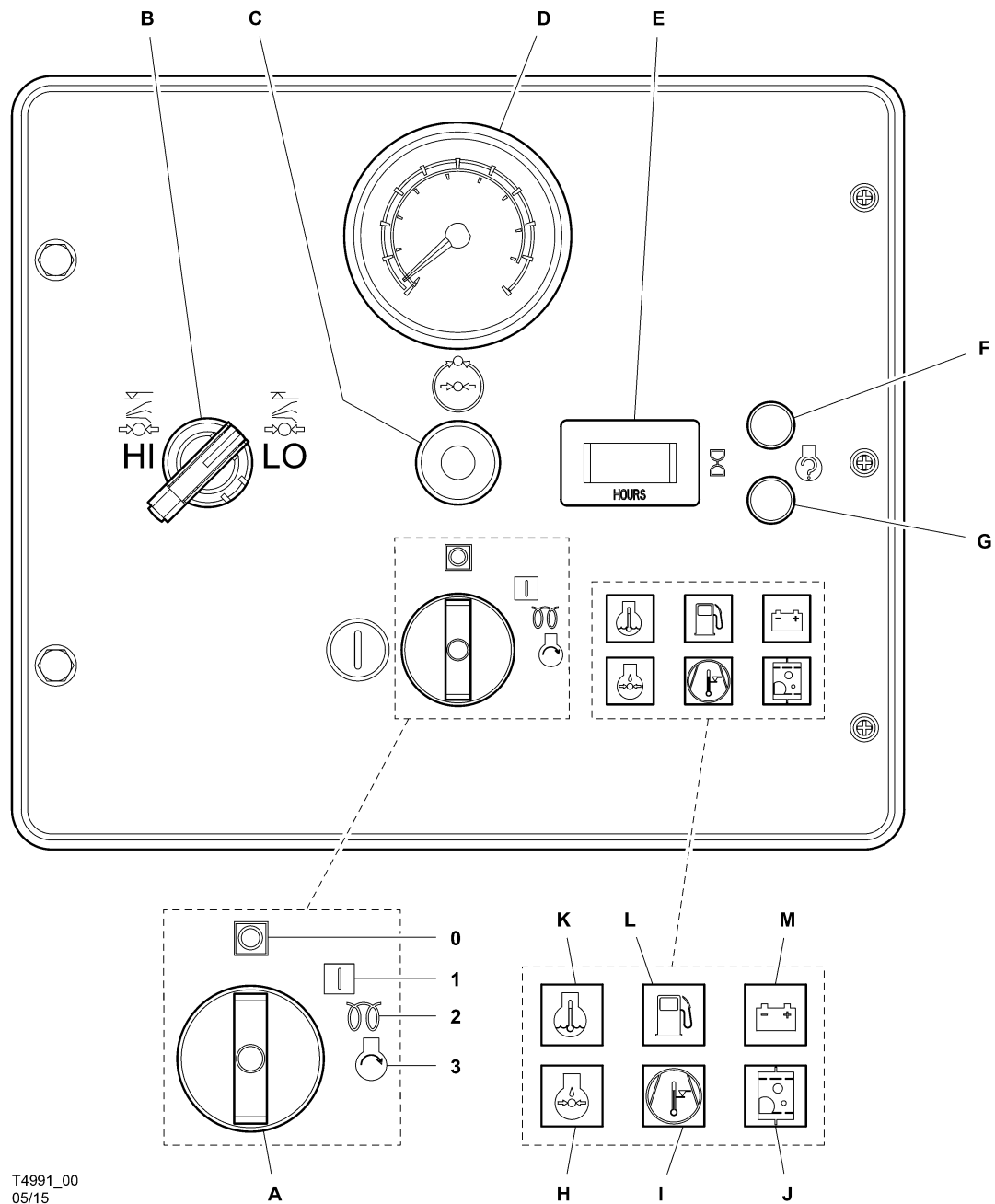
Des dispositifs de sécurité tels que les retenues de flexibles (colliers de retenue) doivent être utilisés pour prévenir tout risque de balancement des flexibles en cas de défaillance de la connexion. Les colliers de retenue (en acier inoxydable, acier galvanisé ou en chaîne) sont suffisamment résistants pour résister à la force de contrainte appliquée par le flexible et la pression fournie. Pour garantir l'efficacité de l'installation, fixez les colliers de retenue au moyen de points de fixation appropriés et de chaînes.

Ces éléments doivent être au moins aussi résistants que les colliers de retenue auxquels ils sont associés. La conformité de l'installation (notamment des colliers de retenue, des supports, des points de fixation, des chaînes) ainsi que la valeur de la solidité des différents matériaux doivent être évaluées par un ingénieur compétent. Fixez les colliers de retenue au niveau des points d'origine et des terminaisons des flexibles, ainsi qu'à chaque raccordement.

Les ruptures ne se produisent pas forcément au niveau des raccordements ; il est donc nécessaire d'inspecter quotidiennement les flexibles. Vérifiez l'absence de :

- *Coupures, craquelures ou nœuds.*
- *Rouille ou corrosion des pinces.*
- *Connexions endommagées.*
- *Déformations.*
- *Composants ou raccords inappropriés ou incompatibles.*
- *Dommmages visuels.*

Les flexibles installés doivent correspondre aux exigences de l'application (en termes de pression et de température maximales) et être compatibles avec les matériaux à acheminer. Les flexibles doivent être compatibles avec l'huile du compresseur.



CLÉ

- | | | | |
|-----------|--|-----------|---|
| A. | Commutateur principal | H. | Témoin d'alerte, pression d'huile du moteur basse |
| B. | Commutateur du mode haute/basse pression | I. | Témoin d'alerte, température de l'huile du bloc vis élevée |
| C. | Bouton pour l'air de service | J. | Témoin d'alerte, Filtres IQ encrassés (option des filtres IQ) |
| V. | Jauge de pression atmosphérique | K. | Témoin d'alerte, température du liquide de refroidissement du moteur élevée |
| E. | Compteur horaire | L. | Témoin d'alerte, niveau de carburant du moteur bas |
| F. | Témoin de diagnostic, rouge | M. | Témoin d'alerte, faible tension de la batterie |
| G. | Témoin de diagnostic, jaune | | |

DÉMARRAGE DE LA MACHINE

AVERTISSEMENT : N'utilisez en aucun cas des fluides volatils tels que de l'éther pour le démarrage de cette machine.

- Ouvrez complètement la vanne de service sans flexible connecté.

L'ensemble des fonctions normales de démarrage sont intégrées dans le contacteur à clé.

- Tournez la clé à la position 2 et maintenez enfoncé pendant maximum 15 secondes pour permettre au dispositif de chauffage d'admission d'air d'atteindre la température de fonctionnement.
- Tournez la clé à la position 3 (position de démarrage du moteur).
- Revenez à la position 2 lorsque le moteur démarre.
- Revenez à la position 1 lorsque le voyant de charge de l'alternateur est éteint.

AVERTISSEMENT : Chaque tentative de démarrage ne doit pas excéder 30 secondes avec un intervalle de 2 minutes entre chaque tentative. Si la limite est dépassée, l'ECU va bloquer le démarrage pour protéger le démarreur. Une fois le démarrage bloqué, le système de commande de la machine doit être commuté en mode diagnostic durant au moins 2 minutes. Après cet intervalle, il est possible de démarrer.

Lorsque les températures sont situées sous 0 °C ou s'il est difficile de démarrer la première fois :

- Effectuez la séquence de démarrage ci-dessus.
- Fermez la vanne de service dès que le moteur tourne librement.
- Ne laissez pas la machine fonctionner pendant de longues périodes avec la vanne de service ouverte.
- Laissez le moteur atteindre la température de fonctionnement. Ensuite, appuyez sur le bouton (A) lorsqu'il est installé.
- À ce point de fonctionnement de la machine, il est sans danger d'appliquer la pleine charge du moteur.

REMARQUE : Porter une protection auditive en tout temps lorsque le moteur a démarré avec la vanne de service ouverte et que l'air circule depuis la vanne.

FONCTIONNEMENT SELON DEUX MODES DE PRESSION

1. Le Mode basse pression est activé en plaçant le commutateur de pression Hi/Lo (Haut/Bas) sur Lo (Bas). Dans ce mode, le compresseur va s'ajuster en fonction de la demande en air, entre 0 et 7,0 m³/min, à une pression déterminée, réglée à 6,9 bar. La pression réglée déterminée de ce mode peut être modifiée (voir Instructions pour ajuster les réglages de la pression) de 5,5-6,9 bar.
2. Le Mode haute pression est activé en plaçant le commutateur de pression Hi/Lo (Haut/Bas) sur Hi (Haut). Dans ce mode haute pression, le compresseur va s'ajuster en fonction de la demande en air, entre 0 et 5,3 m³/min à une pression réglée à 10,3 bar. La pression réglée déterminée de ce mode peut être modifiée (voir Instructions pour ajuster les réglages de la pression) de 5,5-10,3 bar.

Le mode du compresseur peut varier de Bas à Haut à tout moment. La vitesse du moteur sera plus basse si le Mode Haute Pression est configuré.

Le démarrage et l'arrêt ne sont pas affectés par le choix effectué et le sélecteur peut être utilisé en toute sécurité en fonctionnement normal. Vérifiez tout particulièrement que l'équipement en aval correspond à la pression nominale disponible.

Le manomètre indique le paramètre qui a été sélectionné.

ARRÊTER LA MACHINE

- Fermez le robinet de service.
- Laissez tourner la machine à vide pendant une courte période de temps afin de réduire la température du moteur.
- Mettez le contacteur de démarrage en position 0 (off).
- N'éteignez pas l'interrupteur de la batterie (si monté) moins de 70 secondes après l'arrêt du moteur.

REMARQUE : Dès l'arrêt du moteur, la vanne de purge automatique permettra de soulager toute la pression du système.

En cas de dysfonctionnement de la vanne de purge, évacuez la pression du système à l'aide du ou des robinet(s) de service.

ATTENTION : Ne laissez jamais la machine tourner au ralenti lorsque le système est sous pression.

ARRÊT D'URGENCE

Si l'appareil doit être arrêté d'urgence, **TOURNEZ LA CLÉ SITUÉE SUR LE TABLEAU DE BORD À LA POSITION 0 (OFF) .**

REDÉMARRAGE APRÈS UN ARRÊT D'URGENCE

Si la machine s'est éteinte à cause d'un dysfonctionnement, identifiez le problème et corrigez-le avant de procéder à un nouveau démarrage.

Si la machine s'est éteinte pour des raisons de sécurité, assurez-vous de son bon fonctionnement avant de procéder à un nouveau démarrage.

Consultez les instructions des parties **AVANT DE DÉMARRER** et **DÉMARRAGE** (plus haut dans cette section) avant de redémarrer la machine.

SURVEILLANCE EN COURS D'UTILISATION

Si l'une des situations d'arrêt de sécurité se produit, la machine s'arrête. Ces dernières sont :

- Pression d'huile moteur faible.
- Température élevée de décharge du bloc-vis
- Température du liquide de refroidissement du moteur élevée
- Défaillance de la courroie d'alternateur (uniquement message d'avertissement).
- Niveau de carburant du moteur bas.

ATTENTION : Pour garantir la bonne circulation de l'huile vers le compresseur à basse température, la pression d'évacuation ne doit jamais tomber en deçà de 3,5 bar.

MISE HORS SERVICE

Lorsque la machine est mise hors service ou démontée de manière définitive, il est important de s'assurer que tous les risques de danger sont éliminés ou que la personne qui récupère la machine les connaît. En particulier :

- Ne détruisez pas les batteries ou les composants contenant de l'amiante sans procéder à un confinement en toute sécurité des matériaux.
- Ne vous débarrassez pas d'un boîtier sous pression sur lequel ne figurent pas clairement les informations pertinentes de la plaque de signalisation ou qui n'a pas été rendu inutilisable par perçage, découpe, etc.
- Ne jetez pas les huiles et les liquides de refroidissement dans la nature ou dans les égouts.
- Ne vous débarrassez pas d'une machine complète sans la documentation relative à son utilisation.

MONTAGE DU COMPRESSEUR

Les compresseurs mobiles, pourvus d'un train de roulement amovible facilitant le montage direct des unités sur des remorques, des plates-formes de camions, etc., sont plus fragiles. Le boîtier, le châssis ou d'autres composants peuvent en effet se briser.

Il est nécessaire d'isoler l'unité du compresseur du support de chargement à l'aide d'un système d'assemblage souple. Ce dispositif doit également retenir le support de chargement, en cas de défaillance des matériaux isolants.

Contactez votre représentant Portable Power pour en savoir plus sur les kits de montage souples.

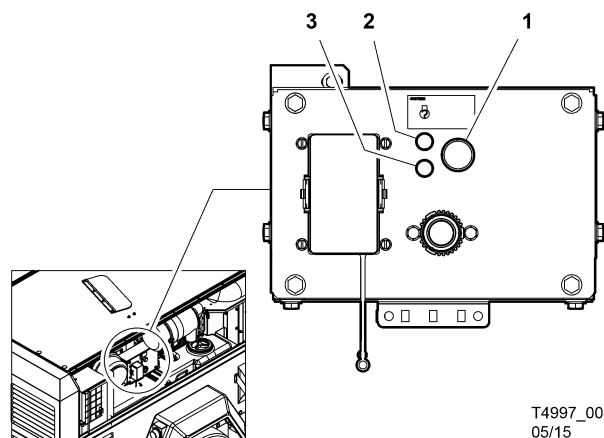
La garantie ne couvre pas les dysfonctionnements provoqués par l'assemblage de l'unité du compresseur sur le support de chargement, sauf s'il s'agit d'un système Portable Power.

REMARQUE : Le planning d'entretien du présent Manuel présente les intervalles d'entretien à respecter dans le cadre d'une utilisation normale de ce compresseur. Cette page peut être reproduite et utilisée en tant que liste de contrôle par le personnel d'entretien.

Dans le cadre des applications plus contraignantes (sablage, forage de carrière, forage de puits, exploration pétrolière et gazière) raccourcissez les intervalles d'entretien afin de garantir la durée de vie des composants.

Les conditions environnementales (poussières, saletés, températures et taux d'humidité élevés) ont une incidence sur la durée de vie du lubrifiant et sur les intervalles d'entretien des composants (filtre d'admission d'air, éléments de séparation de l'huile et filtres à huile).

DIAGNOSTIC DU MOTEUR EN PLACE



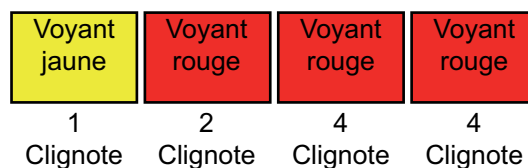
1. Bouton d'activation des diagnostics
2. Voyant lumineux rouge
3. Voyant lumineux jaune

DÉTECTION DES PANNES

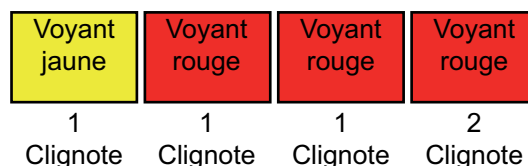
Codes de pannes clignotants : Le mode de panne clignotant peut être sélectionné à l'aide du commutateur de diagnostic situé à côté des voyants de panne. Pour saisir le mode de panne clignotant, le commutateur principal doit être sur ON, avec le moteur éteint. Quand un commutateur de diagnostic est utilisé pour saisir le mode, l'ECM va automatiquement faire clignoter le premier code de panne une fois que le code est activé.

Le diagramme ci-dessous décrit le modèle du schéma clignotant du code de panne comme indiqué par le voyant d'arrêt. Un clignotement correspond à la configuration suivante : le témoin d'arrêt est ON durant 0,5 secondes et OFF durant 0,5 secondes. Une pause entre les numéros des codes de défaillance dure 2 secondes.

Exemple : Diagrammes de témoins de diagnostic Code de panne 244

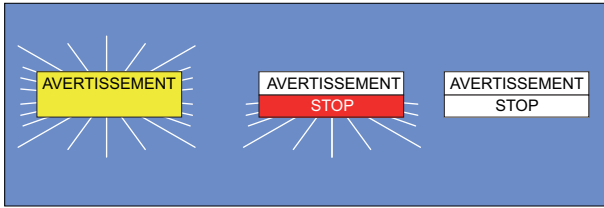


Code de panne 112



Voyants de panne : Si le commutateur principal est sur ON, mais que le commutateur de diagnostic reste sur OFF, les voyants lumineux vont s'allumer environ durant 2 secondes puis s'éteindre, l'un après l'autre, pour vérifier qu'ils fonctionnent et qu'ils sont correctement câblés.

Dans la figure ci-dessous, les voyants lumineux sont tous allumés, puis s'éteignent l'un après l'autre, à un intervalle de 0,5 secondes.

Suite de voyants de panne

- **Témoin d'alerte** - Le témoin d'alerte fournit des messages importants à l'utilisateur. Ces messages requièrent l'attention de l'utilisateur en temps opportun. Le témoin d'alerte est également utilisé pour établir les codes d'erreurs de diagnostic.
- **Témoin d'arrêt** - Le témoin d'arrêt fournit des messages critiques à l'utilisateur. Ces messages requièrent une réponse immédiate et décisive de l'utilisateur. Le témoin d'arrêt est également utilisé pour montrer les codes d'erreur de diagnostic.

CALENDRIER D'ENTRETIEN						
	Chaque jour	Hebdomadaire	Mensuel	6 mois ou 500 h	1 an ou 1000 h	2000 h
Niveau d'huile du compresseur	C					
Niveau d'huile moteur	C					
Niveau de liquide de refroidissement	C					
Jauges/Lampes	C					
Témoins d'entretien du filtre à air	C					
Réservoir de carburant	C					
Séparateur eau / carburant	V					
Fuites de fluides	C					
Bouchon de remplissage du radiateur	C					
Flexible du reniflard de carter	C					
Orifice d'éjection de poussière du filtre à air		C				
Courroies de l'alternateur et du ventilateur		C				
Électrolyte et connexions de la batterie		C				
Pression et surface des pneus		C				
Boulons de roue			C			
Flexibles (huile, air, admission, etc.)			C			
Système d'arrêt automatique			C			
Système de filtre à air			C			
Refroidisseurs et radiateur			C			
Fixations et protections			C			
Éléments principaux du filtre à air					R/IP	
Éléments secondaires du filtre à air						R/IP
Élément du séparateur eau/carburant				R		
Filtre à carburant final				R		
Filtre à huile moteur				R		
Huile moteur				R		
Jeu de culbuteurs du moteur						C/A
Filtre à huile du compresseur				R		
Huile du compresseur				R		
Élément du séparateur d'huile					R	
Liquide de refroidissement				C		R

C = Contrôle (régler, nettoyer ou remplacer si nécessaire)

T = Test

V = Vidange

R = Remplacement

R/IP = Remplacement/Indication préalable

CAR = Contrôle avant remorquage

G/C = Graissage et contrôle

C/A = Contrôle et ajustement (si nécessaire)

REMARQUE : les éléments associés à des intervalles de 500 et 1000 heures doivent être répétés toutes les 500 ou 1000 heures. Respectez les autres intervalles indiqués.

REMARQUE : les intervalles indiqués pour les fluides et les filtres sont applicables pour les éléments en parfait état uniquement. Des conditions de hautes températures ambiantes, de hautes concentrations de poussière, d'humidité élevée, ainsi que l'utilisation d'huiles et de carburants de qualité moindre peuvent vous contraindre à raccourcir les intervalles d'entretien.

Contactez votre concessionnaire Doosan Infracore Portable Power pour obtenir des renseignements ou de l'aide au sujet des intervalles d'entretien optimaux pour votre application.

	Chaque jour	Hebdomadaire	Mensuel	6 mois ou 500 h	1 an ou 1000 h	2000 h
Roues (roulements, joints, etc.)				C		
Moyeu de ventilateur					C	
Tendeur de courroie du ventilateur de refroidissement					C	
Réglages du contacteur d'arrêt					T	
Orifice du décrassant et éléments associés					C	
Feux (freinage, marche, clignotant)	CAR					
Boulons de l'anneau d'attelage	CAR					
Freins	C			C		
Tringlerie de freinage	C					
Arrêt d'urgence	T					
Fixations	C					
Tringlerie et boulons du train de roulement			G/C			
Soupape de sécurité				C		
Soupape de pression minimale				C		
Système de pression					C	
Manomètre					C	
Régulateur de pression					C	
Extérieur du réservoir du séparateur					C	
Lubrifiant (remplissage)	C					
Soupape d'arrêt d'admission d'air du moteur					C	

C = Contrôle (régler, nettoyer ou remplacer si nécessaire)

T = Test

V = Vidange

R = Remplacement

R/IP = Remplacement/Indication préalable

CAR = Contrôle avant remorquage

G/C = Graissage et contrôle

C/A = Contrôle et ajustement (si nécessaire)

REMARQUE : les éléments associés à des intervalles de 500 et 1000 heures doivent être répétés toutes les 500 ou 1000 heures. Respectez les autres intervalles indiqués.

REMARQUE : les intervalles indiqués pour les fluides et les filtres sont applicables pour les éléments en parfait état uniquement. Des conditions de hautes températures ambiantes, de hautes concentrations de poussière, d'humidité élevée, ainsi que l'utilisation d'huiles et de carburants de qualité moindre peuvent vous contraindre à raccourcir les intervalles d'entretien.

Contactez votre concessionnaire Doosan Infracore Portable Power pour obtenir des renseignements ou de l'aide au sujet des intervalles d'entretien optimaux pour votre application.

ENTRETIEN RÉGULIER

Cette section décrit les composants qui nécessitent un entretien et un remplacement réguliers.

Le **TABLEAU DE SERVICE/ENTRETIEN** indique les descriptions des divers composants et les intervalles d'entretien recommandés. Consultez la section **INFORMATIONS GÉNÉRALES** de ce Manuel pour en savoir plus au sujet des capacités d'huile, etc.

Pour connaître les caractéristiques techniques du moteur ou consulter les instructions spécifiques à l'entretien régulier ou préventif, consultez le *Manuel du fabricant du moteur*.

Manipulé sans précaution, l'air comprimé peut s'avérer dangereux. Avant d'effectuer des travaux d'entretien sur l'unité, vérifiez que la pression a été évacuée du système et que la machine ne peut pas démarrer accidentellement.

En cas de dysfonctionnement du système de purge automatique, évacuez la pression du système à l'aide de la soupape de purge manuelle. Le cas échéant, portez des vêtements de protection personnels appropriés.

Veillez à ce que le personnel d'entretien soit correctement formé, compétent et qu'il ait lu les Manuels d'entretien.

Avant d'effectuer tout travail d'entretien, assurez-vous des éléments suivants :-

- Toute la pression d'air est complètement évacuée et isolée du système. Si vous utilisez la soupape de purge à cette fin, attendez la fin du processus avant de la refermer.
- Le flexible d'évacuation / la superficie du collecteur est dépressurisé(e) en ouvrant la soupape d'évacuation, tout en le préservant de tout débit d'air.

SOUPAPE DE PRESSION MINIMUM - LORSQU'IL Y EN A UNE

REMARQUE : après l'ouverture de la soupape de purge, la pression est toujours stockée entre la soupape de pression minimum et la soupape d'évacuation du système.

Cette pression doit être évacuée en prenant soin de :

- a) Débranchez tout équipement en aval.
- b) Ouvrir la soupape d'évacuation vers l'atmosphère.
- c) (Si nécessaire, portez des protections auditives).

- la machine ne peut pas démarrer accidentellement. Dans le cas contraire, accrochez des panneaux clairement visibles ou installez un dispositif d'antidémarrage adapté.

- L'ensemble des sources d'alimentation électriques (principales et batteries) sont isolées.

Avant d'ouvrir ou de retirer des panneaux ou des couvercles afin d'effectuer des travaux d'entretien à l'intérieur de la machine, assurez-vous des éléments suivants :

- toute personne entrant dans la machine est informée de la réduction du niveau de protection et des dangers supplémentaires auxquelles il/elle est exposé(e), liés notamment aux surfaces chaudes et aux parties mobiles de l'équipement.
- la machine ne peut pas démarrer accidentellement. Dans le cas contraire, accrochez des panneaux clairement visibles ou installez un dispositif d'antidémarrage adapté.

Avant d'effectuer tout travail d'entretien sur une machine en marche, assurez-vous des éléments suivants :

- Il serait impossible d'effectuer ce travail sur une machine à l'arrêt.
- Les travaux nécessitant le retrait ou la désactivation des dispositifs de sécurité ne pourraient pas être effectués si ces éléments étaient activés ou installés.

- L'ensemble des dangers de la zone d'opération sont connus (composants sous pression, composants traversés par le courant électrique, protections, panneaux et couvercles retirés, températures extrêmes, entrée et sortie d'air, pièces mobiles, pression de sortie du clapet de sécurité, etc.).

- L'ensemble des personnes impliquées dans le travail portent l'équipement de protection approprié.

- Les vêtements amples, les bijoux et cheveux longs etc. sont protégés.

- Des panneaux clairement visibles, indiquant que des travaux d'entretien sont en cours, sont positionnés à proximité de la zone d'opération.

Lorsque les travaux d'entretien sont terminés et avant la remise en service de la machine, assurez-vous des éléments suivants :

- La machine a été correctement testée.
- L'ensemble des dispositifs de protection ont été remis en place.
- L'ensemble des panneaux ont été remis en place ; les portes et les capots sont fermés.
- Les matériaux dangereux ont été neutralisés et éliminés.

SYSTÈME D'ARRÊT DE PROTECTION

Comprend:

- Commutateur de pression d'huile du moteur faible.
- Commutateur de température élevée de décharge du bloc-vis
- Commutateur de température élevée du liquide de refroidissement du moteur.
- Défaillance de la courroie d'alternateur (uniquement message d'avertissement).
- Commutateur de bas niveau de carburant du moteur

Commutateur de pression d'huile du moteur faible.

À trois mois d'intervalle, testez le circuit de commutation de pression d'huile du moteur comme suit:

- Démarrez la machine.

REMARQUE : N'appuyez pas sur le bouton de chargement.

- Enlevez un fil d'une borne de l'interrupteur. La machine devrait s'éteindre.

À douze mois d'intervalle, testez le commutateur de pression d'huile du moteur comme suit:

- Retirez le commutateur de la machine.
- Connectez-le à une alimentation basse pression indépendante (soit de l'air ou de l'huile).
- Le commutateur doit fonctionner à 1,0 bar.
- Remonter le commutateur.

Commutateur(s) de température

À trois mois d'intervalle, testez le circuit de commutation de température comme suit :

- Démarrez la machine.

REMARQUE : N'appuyez pas sur le bouton de chargement.

- Débranchez chaque commutateur à leur tour. La machine devrait s'éteindre.
- Reconnectez le commutateur.

Commutateur(s) de haute décharge de température du compresseur

À douze mois d'intervalle, testez le(s) commutateur(s) de température élevée de décharge du bloc-vis en le(s) retirant de la machine et immergez-le(s) dans un bain d'huile chauffée. Le commutateur doit fonctionner à 120 °C. Remontez le commutateur.

Commutateur de température élevée du liquide de refroidissement.

À douze mois d'intervalle, testez le(s) commutateur(s) de température du liquide de refroidissement en le(s) retirant de la machine et immergez-le(s) dans un bain d'huile chauffée. Le commutateur doit fonctionner à 105 °C. Remonter le commutateur.

Circuit de défaillance de la courroie de l'alternateur.

À douze mois d'intervalles, testez le circuit de défaillance de la courroie d'entraînement de l'alternateur comme suit :

- Retirez la courroie de la machine.
- Tournez la clé en position 1, le voyant de charge de l'alternateur s'allumera.
- Tournez la clé à la position 3 (position de démarrage du moteur).
- La machine sera activée et le voyant de charge de l'alternateur / de la batterie s'allumera.

Commutateur de bas niveau de carburant du moteur

À trois mois d'intervalle, testez le circuit de commutation de carburant comme suit :

- Démarrez la machine.

REMARQUE : N'appuyez pas sur le bouton de chargement.

- Débrancher le commutateur, la machine devrait s'arrêter.
- Reconnectez le commutateur.

À douze mois d'intervalle, testez l'interrupteur de bas niveau de carburant du moteur en enlevant et en activant le flotteur manuellement.

ATTENTION : Ne retirez ou remplacez jamais les commutateurs lorsque la machine est en marche.

CONDUITE D'ÉVACUATION

La conduite d'évacuation va du logement du filtre vissable à la ferrure de l'orifice située sur le bloc-vis.

Examinez l'orifice, contrôlez la soupape et les flexibles lors de chaque entretien ou si vous constatez une contamination d'huile dans l'air de décharge.

Un bon programme d'entretien préventif, comprenant un contrôle de la conduite d'évacuation lors de chaque vidange du lubrifiant du compresseur, vous permet de déceler les éventuelles obstructions de cet élément. Il est en effet primordial d'effectuer ces contrôles, car toute obstruction provoquerait une contamination d'huile dans l'air de décharge.

FILTRE À HUILE DU COMPRESSEUR

Consultez le **TABLEAU D'ENTRETIEN** de cette section pour connaître les intervalles recommandés d'entretien.

Retrait

AVERTISSEMENT : ne retirez pas le(s) filtre(s) avant de vous être assuré que la machine est arrêtée et que la pression d'air contenue dans le système a été complètement évacuée. (Consultez le paragraphe **ARRÊTEZ L'UNITÉ** de la section **INSTRUCTIONS D'UTILISATION** du présent Manuel).

Nettoyez l'extérieur du logement du filtre et dévissez l'élément vissable en le tournant dans le sens antihoraire.

Inspection

Examinez l'élément du filtre.

ATTENTION : si l'élément du filtre présente un dépôt de vernis ou de vernis-laque, cela signifie que l'huile de lubrification et de refroidissement du compresseur s'est dégradée. Le cas échéant, vidangez immédiatement le fluide. Consultez le paragraphe **LUBRIFICATION**, ci-après dans cette section.

Remontage

Nettoyez la zone de contact du joint du filtre et vissez le nouvel élément, jusqu'à ce que le joint entre en contact avec le logement du filtre. Serrez de $1/2$ à $3/4$ de tours supplémentaires.

ATTENTION : démarrez la machine (consultez les paragraphes **AVANT DE DÉMARRER** et **DÉMARRAGE** dans la section **INSTRUCTIONS D'UTILISATION** du présent manuel) et vérifiez l'absence de fuites avant de la remettre en service.

ÉLÉMENT DE FILTRE SEPARATEUR D'HUILE VISSABLE DU COMPRESSEUR

Voir calendrier d'entretien.

Retrait

AVERTISSEMENT : ne retirez pas le(s) filtre(s) avant de vous être assuré que la machine est arrêtée et que la pression d'air contenue dans le système a été complètement évacuée. (Consultez le paragraphe **ARRÊTEZ L'UNITÉ** de la section **INSTRUCTIONS D'UTILISATION** du présent Manuel).

Retirez l'élément du séparateur vissable en tournant l'élément dans le sens antihoraire.

Remontage

Vérifiez que la base vissable du filtre n'est pas contaminée et nettoyez-la, le cas échéant.

Remplacez l'huile du compresseur (consultez le paragraphe **LUBRIFICATION**, ci-après dans cette section).

ATTENTION : démarrez la machine (consultez les paragraphes **AVANT DE DÉMARRER** et **DÉMARRAGE** dans la section **INSTRUCTIONS D'UTILISATION** du présent manuel) et vérifiez l'absence de fuites avant de la remettre en service.

REFROIDISSEUR D'HUILE DU COMPRESSEUR ET RADIATEUR DU MOTEUR

L'application de graisse provoque des dépôts d'huile et de saletés sur les surfaces extérieures du refroidisseur d'huile et du radiateur, dont l'efficacité est alors réduite. Il est recommandé de nettoyer mensuellement le refroidisseur d'huile et le radiateur, en dirigeant un jet d'air comprimé (en ajoutant, si possible, un solvant de nettoyage inflammable) sur la structure extérieure de ces éléments. Cette opération retire les accumulations d'huile, de graisse et de saletés déposées sur la structure extérieure du refroidisseur. Ainsi, la zone complète de refroidissement expulse la chaleur émise par les fluides (huile, eau) de lubrification dans le flux d'air d'évacuation.

AVERTISSEMENT : Le liquide de refroidissement du moteur chaud et la vapeur chaude peuvent provoquer des blessures. Lors de l'ajout de liquide de refroidissement ou de solution antigel dans le radiateur, arrêtez le moteur au moins une minute avant d'enlever le bouchon de remplissage. En vous protégeant la main avec un chiffon, enlevez progressivement le bouchon. De cette manière, le fluide échappé est absorbé par le chiffon. N'enlevez pas le bouchon de remplissage avant que tout le fluide en excès ne se soit échappé et que le système de refroidissement ne soit dépressurisé.

AVERTISSEMENT : respectez les instructions fournies par le fournisseur lors de l'ajout ou de la vidange de la solution antigel. Il est recommandé de porter des vêtements personnels de protection afin d'éviter tout contact des yeux et de la peau avec la solution antigel.

ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

Le filtre à air doit être inspecté régulièrement (reportez-vous au TABLEAU SERVICE/ENTRETIEN) et l'élément remplacé tous les ans (1000 heures). Les collecteurs de poussière doivent être nettoyés quotidiennement (plus fréquemment en cas d'utilisation de la machine dans des conditions poussiéreuses) et ne doivent jamais être remplis au-delà de la moitié.

Retrait

ATTENTION : veillez à ne pas retirer ou remplacer un élément lorsque le moteur est en marche.

Nettoyez l'extérieur du logement du filtre et desserrez l'écrou pour retirer l'élément de filtre.

Inspection

Vérifiez l'absence de fissures, de trous ou de tout autre dommage sur l'élément en l'examinant à la lumière ou en passant une lampe à l'intérieur.

Vérifiez le joint situé à l'extrémité de l'élément et remplacez-le s'il présente des signes évidents de dommage.

Remontage

Montez le nouvel élément dans le logement du filtre en vous assurant du positionnement du joint.

Réinitialiser l'indicateur de restriction en appuyant sur la membrane de caoutchouc.

Montez les différentes pièces du collecteur de poussière, en vous assurant de leur positionnement.

Avant de redémarrer la machine, vérifiez que tous les colliers sont bien serrés.

VENTILATION

Vérifiez toujours l'absence de débris dans les systèmes d'admission et de sortie d'air.

ATTENTION : ne projetez JAMAIS d'air à l'intérieur des systèmes de ventilation pour les nettoyer.

TURBINE DU VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT

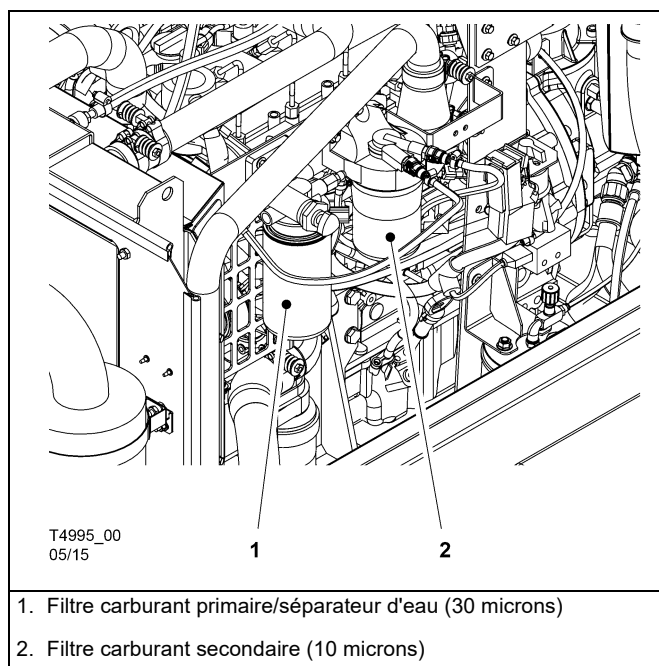
Contrôlez régulièrement le boulon de montage du ventilateur situé dans le moyeu du ventilateur desserré. Si, pour une raison quelconque, il s'avère nécessaire de retirer le ventilateur ou de resserrer le boulon de montage, appliquez un liquide de bonne qualité disponible dans le commerce de type frein filet sur le filetage des boulons et serrez ces derniers en suivant les recommandations de couple figurant dans le tableau *COUPLES DE SERRAGE* ci-après dans cette section.

L'usure et la tension des courroies de ventilateur doivent être contrôlées régulièrement.

CIRCUIT DE CARBURANT

Le système de carburant doit être rempli quotidiennement ou toutes les huit heures. Pour réduire le phénomène de condensation à l'intérieur des réservoirs de carburant, ajoutez du carburant après l'arrêt de la machine ou à la fin de la journée de travail. Tous les six mois, retirez les sédiments ou les dépôts accumulés dans le(s) réservoir(s).

ENTRETIEN DU FILTRE À CARBURANT

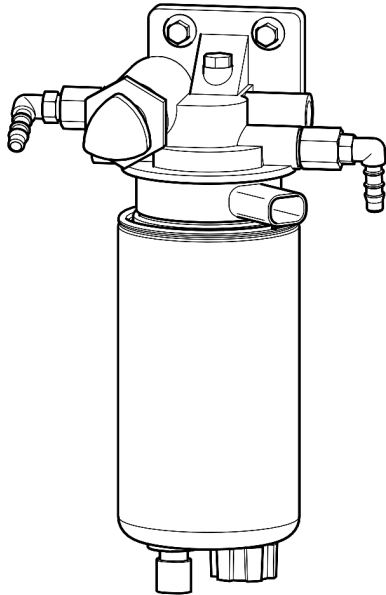


Informations générales

Le moteur utilise un système de double filtre.

1. Le filtre à carburant à pression latérale est uniquement utilisé pour **filtrer** et est pressurisé par la pompe à engrenages montée sur la pompe à carburant.
2. Le filtre à carburant à orifice d'aspiration est un séparateur eau/carburant et est situé entre la pompe à engrenages montée sur la pompe à carburant du moteur et le réservoir d'alimentation en carburant d'origine conçu par le fabricant (OEM). Ce filtre **n'est pas** pressurisé, mais fonctionne sous vide.

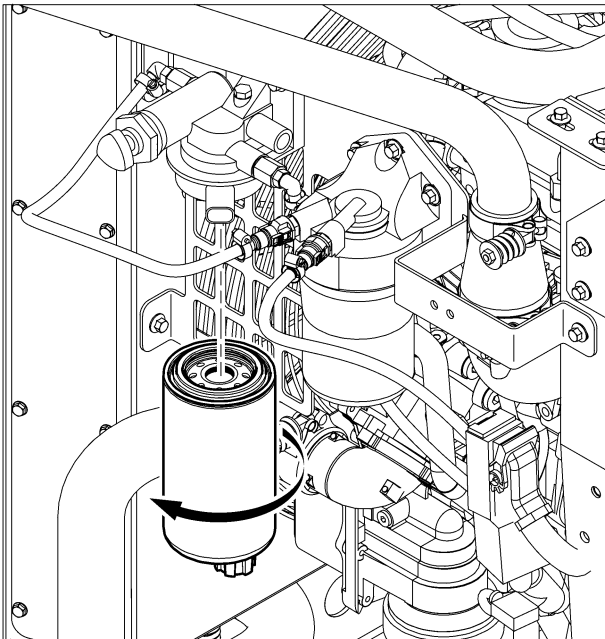
Amorçage du système de carburant



Une certaine quantité d'air est enfermée dans le système du carburant quand les composants du système du carburant du côté de l'alimentation et/ou du côté à haute pression sont réparés ou remplacés. L'amorçage du système de carburant est réalisé à l'aide d'une pompe d'amorçage manuelle. Pour les procédures d'amorçage, voir la Première étape de cette procédure.

- Débranchez les batteries. Voir les informations d'entretien du fabricant de l'équipement.
- Nettoyez la zone à proximité du filtre à carburant.
- Si nécessaire, déconnectez les harnais de câbles du capteur d'eau dans le carburant.

Retrait

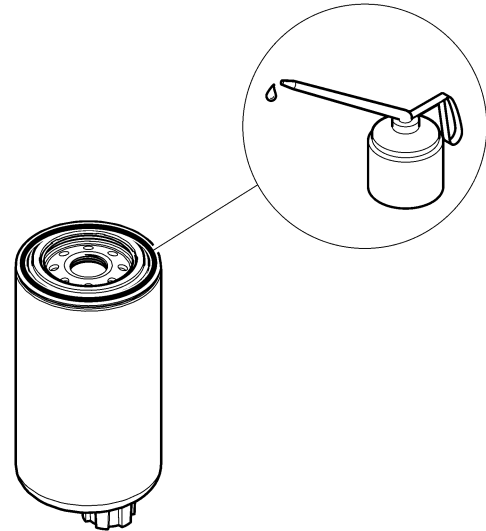


Deserrez et enlevez le filtre à carburant.

Assurez-vous que le joint torique **ne** reste pas collé à la tête du filtre à carburant. Retirez le joint torique avec une pince à joint torique, si nécessaire.

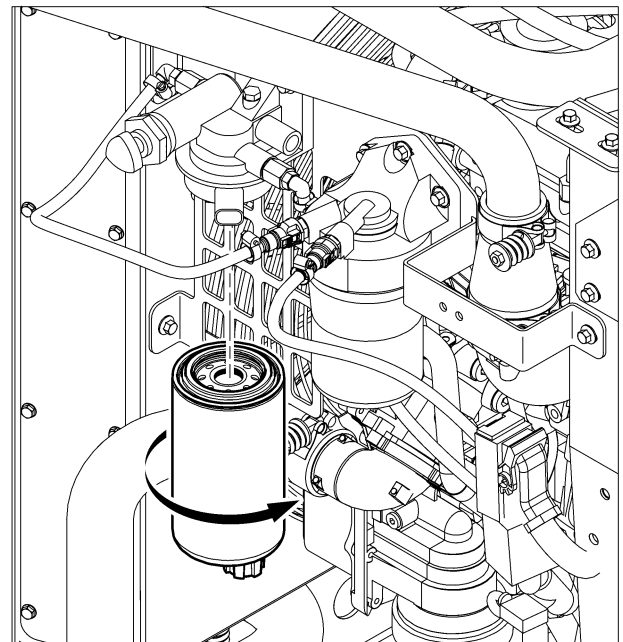
Déposez le filtre soigneusement. Utilisez les fonctions de commande en bas du filtre pour ôter l'absorbeur de vapeurs.

Installation



ATTENTION : Le système doit être amorcé une fois le filtre à carburant installé. Pré-remplir le filtre à carburant du côté de la pression peut provoquer l'entrée de déchets dans le système de carburant et endommager ses composants.

Lubrifiez le joint torique du filtre à carburant avec de l'huile de lubrification propre.



ATTENTION : Un surserrage mécanique peut déformer les filetages et endommager le joint d'étanchéité ou le corps du filtre.

Installez le filtre sur la tête de filtre :

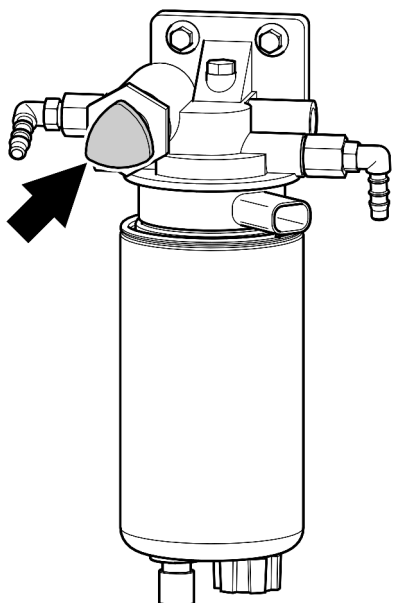
- Installez jusqu'au point de premier contact entre le filtre et la tête.
- Utilisez la fonction de commande située en bas. Serrez l'absorbeur de vapeurs.

Couple de serrage : 28 Nm (248 en lb).

- Si nécessaire, connectez les harnais de câbles du capteur d'eau dans le carburant.

- Branchez les batteries. Voir les informations d'entretien du fabricant de l'équipement.

Amorçage



AVERTISSEMENT : Les conduites à haute pression de la pompe à carburant et la rampe d'alimentation en carburant contiennent du carburant à très haute pression. Ne déserez jamais aucun composant lorsque le moteur tourne. Il pourrait en résulter des blessures personnelles et des dommages matériels.

ATTENTION : N'appuyez pas sur le démarreur plus de 30 secondes à chaque fois. Laissez deux minutes d'intervalle entre les tentatives de démarrage.

REMARQUE : Pour éviter la détérioration des joints d'étanchéité de la pompe d'amorçage manuelle, nettoyez la tête de la pompe à carburant et la pompe d'amorçage avec un spray nettoyant rapide sec, numéro 3824510, ou équivalent et avec de l'air comprimé avant d'amorcer le système de carburant.

Après chaque changement de filtre ou de fonctionnement du réservoir du carburant à sec, assurez-vous qu'il y a du carburant dans le réservoir du carburant du véhicule.

REMARQUE : Il n'est pas nécessaire d'évacuer l'air du système de carburant à haute pression avant de démarrer le moteur. Le démarrage du moteur va amorcer le système de carburant.

Déverrouillez la poignée de la pompe d'amorçage manuelle en la tournant dans le sens antihoraire. Actionnez la poignée d'amorçage jusqu'à ce que vous sentiez une résistance et que vous ne puissiez plus pomper davantage (environ 140 à 150 mouvements pour les filtres secs ou 20 à 60 mouvements pour les filtres pré-remplis).

Bloquez la poignée de la pompe d'amorçage manuelle.

Démarrez le moteur. Si le moteur ne démarre pas après 30 secondes, tournez la clé en position Arrêt (OFF).

Actionnez à nouveau la pompe d'amorçage en répétant les étapes précédentes jusqu'à ce que le moteur démarre.

Lorsque le moteur démarre, il peut fonctionner de façon irrégulière et avec des niveaux de bruit accrus durant quelques minutes. Ceci est normal car l'air est alors expulsé du système.

REMARQUE : Il est possible que le code de défaillance 559 soit activé après le remplacement du filtre à carburant, en raison de l'entrée d'air dans le système. Assurez-vous que le moteur tourne jusqu'à ce que l'air soit purgé.

Démarrez le moteur et contrôlez l'étanchéité.

FLEXIBLES

L'ensemble des composants du système d'admission d'air de refroidissement doit être régulièrement contrôlé, afin de garantir l'efficacité optimale du moteur.

Aux intervalles recommandés (consultez le *TABLEAU DE SERVICE/ENTRETIEN*), inspectez l'ensemble des conduites d'admission reliées au filtre à air, ainsi que tous les flexibles transportant l'air, l'huile et le carburant.

Contrôlez régulièrement la tuyauterie et assurez-vous qu'elle ne présente pas de fissures, de fuites, etc. Remplacez tout élément endommagé.

CIRCUIT ÉLECTRIQUE

AVERTISSEMENT : Débranchez toujours les câbles de la batterie avant de réaliser des travaux d'entretien.

Inspectez les contacteurs du système d'arrêt de sécurité et les contacts de relais du tableau de bord et vérifiez qu'ils ne présentent pas de traces de brûlures d'arc ou de piqûres. Nettoyez lorsque nécessaire.

Contrôlez l'action mécanique des composants.

Vérifiez la fixation des bornes électriques sur les contacteurs et les relais (les zones situées autour des écrous et des vis peuvent s'oxyder).

Inspectez les composants et le câblage et vérifiez que ces éléments ne présentent pas de signes de surchauffe (décoloration, brûlure des câbles, déformation des pièces, odeur âcre ou peinture cloquée).

BATTERIE

Nettoyez les bornes de la batterie et les serre-câbles, puis appliquez de la gelée de pétrole sur ces pièces pour prévenir toute corrosion.

Empêchez la batterie de bouger en attachant solidement le collier de serrage.

SYSTÈME DE PRESSION

Les surfaces externes du système doivent être inspectées tous les 500 heures (du bloc vis à la (aux) soupape(s) d'évacuation), y compris les flexibles, les tubes, les raccords de flexibles et le réservoir du séparateur, pour s'assurer qu'elles ne présentent aucun signe visible de dommages créés par un choc, la corrosion, l'abrasion, une éraflure, une obstruction et de l'usure excessive. Toute pièce suspecte doit être remplacée avant la remise en service de la machine.

PNEUS/PRESSION DES PNEUS

Consultez la section *INFORMATIONS GÉNÉRALES* de ce manuel.

TRAIN DE ROULEMENT/ROUES

Contrôlez le couple de l'écrou de roue 30 kilomètres après le montage des roues. Consultez le tableau *COUPLES DE SERRAGE*, ci-après dans cette section.

Les crics ne doivent être utilisés que sous l'essieu.

Le serrage des boulons assurant la fixation entre le train de roulement et le châssis doit être contrôlé régulièrement (consultez le *TABLEAU DE SERVICE/ENTRETIEN* pour connaître les fréquences de contrôle), si nécessaire, resserrez les éléments. Consultez le tableau *COUPLES DE SERRAGE*, ci-après dans cette section.

Freins

Vérifiez et ajustez la tringlerie de frein à 500 miles (850 km), puis tous les 3000 miles (5000 km) ou 3 mois (soit le plus tôt) pour compenser tout effort des câbles réglables. Vérifiez et ajustez les freins de roue pour compenser l'usure.

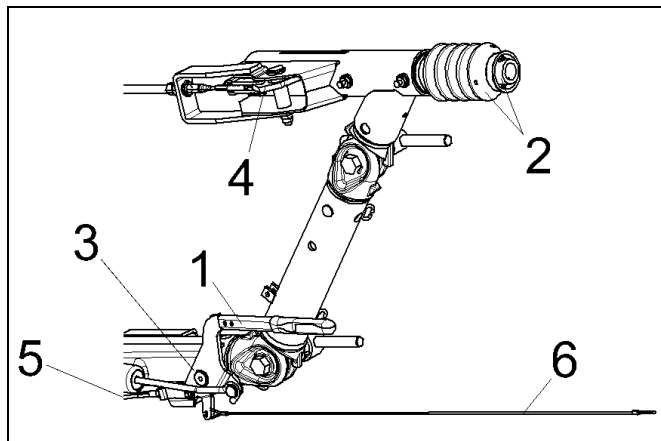
Réglage du système de frein par inertie (Train de roulement KNOTT)

1. Préparation

Augmentez la puissance de la machine

Débrayez le levier de frein à main [1].

Déployez complètement la barre de traction [2] sur le système de frein par inertie



1. Levier de frein à main
2. Attirez la barre et les soufflets
3. Pivot du levier de frein à main
4. Levier de transmission
5. Câble de frein
6. Câble de retenue

Exigences :

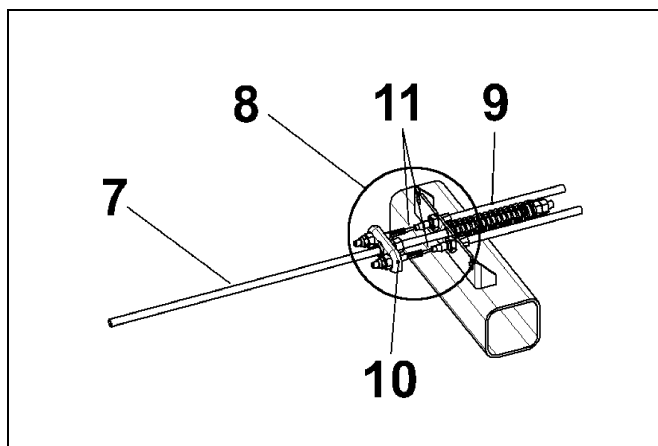
Au cours de la procédure d'ajustement commencez toujours par les freins de roue.

Faites toujours tourner la roue dans le sens de la marche avant.

Assurez-vous qu'une vis de sécurité M10 soit montée sur le pivot de frein à main.

Les actionneurs de frein ne doivent pas être pré-tendus - si nécessaire desserrez la tringlerie de frein [7] sur l'ensemble de frein de péréquation [8].

Vérifiez que les actionneurs de frein et des câbles [11] fonctionnent bien.

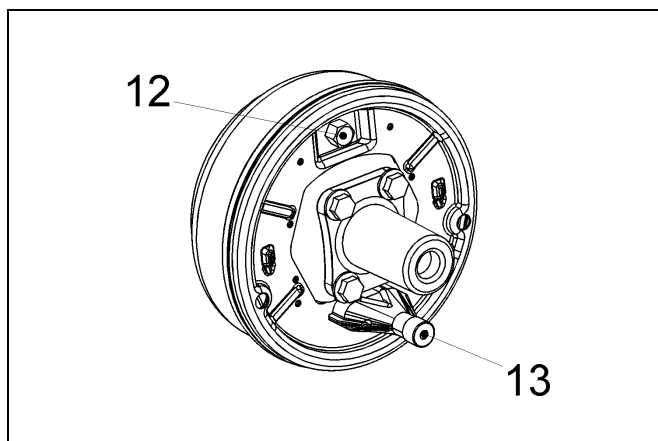


7. Tringlerie de freinage
8. Montage d'égalisation
9. Ressort de compression
10. Plaque de l'égaliseur
11. Câble

ATTENTION : Le ressort de compression [9] ne doit être que légèrement pré-tendu et ne doit jamais toucher le tube de l'essieu quand il fonctionne.

Ne réglez jamais les freins à la tringlerie de frein [7].

2. Réglage de la mâchoire de frein



12. Vis de réglage
13. Entrée de câble

Cote sur plat de la vis de réglage [12]

La taille de frein	Largeur de clé
160x35 / 200x50	SW 17
250x40	SW 19
300x60	SW 22

Serrez la vis de réglage [12] dans le sens horaire jusqu'à ce que la roue soit verrouillée.

Desserrez la vis de réglage [12] anti-horaire (env. ½ tour) jusqu'à ce que la roue puisse être déplacée librement.

Les bruits glissant légèrement qui ne nuisent pas à la libre circulation de la roue sont autorisés.

Cette procédure de réglage doit se faire de la manière décrite sur les deux freins de roues.

Lorsque le frein a été ajusté avec précision la distance de manoeuvre est d'environ 5-8mm sur le câble [11]

3. Ajustement de montage du compensateur

Modèle de hauteur variable

Montez une vis de sécurité M10 sur le pivot de frein à main.

Débranchez le câble de frein à main [5] à une extrémité.

Pré-réglez la tringlerie des freins [7] longitudinalement (un peu de jeu est permis) et ré-insérez le câble [5], en l'ajustant pour donner un peu de jeu.

Retirez la vis de sécurité M10 sur le pivot de frein à main.

Tous les modèles

Engagez le levier de frein à main [1] et vérifiez que la position de la plaque d'égalisation [10] est perpendiculaire à la direction de traction. Si nécessaire, corrigez la position de la plaque d'égalisation [10] sur les câbles [11].

Le ressort de compression [9] doit seulement être légèrement pré-tendu et lorsqu'ils fonctionnent, il ne doit jamais toucher le tube de l'essieu.

4. Réglage de la tringlerie de freinage

Réglez de la tringlerie de freinage [7] dans le sens de la longueur mais sans pré-tension et sans jeu dans le levier de transmission [4].

Réajustement

Engagez le levier de frein à main [1] avec force, un certain nombre de fois pour placer le frein.

Vérifiez l'alignement de l'ensemble de la péréquation [8], celle-ci devrait former un angle droit avec la direction de traction

Contrôlez le jeu dans la tringlerie de freinage [7]

Si nécessaire, ajustez la tringlerie de freinage [7] encore une fois sans jeu et sans pré-tension

Il doit toujours y avoir un peu de jeu dans le câble [5] (Hauteur variable uniquement)

Vérifiez la position du levier de frein à main [1]. Le début de la résistance doit se trouver à environ 10-15mm au-dessus de la position horizontale.

Vérifiez que les roues se déplacent librement lorsque le frein à main est desserré.

Vérification finale

Vérifiez les fixations sur le système de transmission (câbles, système de frein de péréquation et de liaison).

Vérifiez le câble de frein à main [5] en laissant un peu de jeu et ajustez si nécessaire (hauteur variable uniquement)

Vérifiez le ressort de compression [9] pour la pré-tension.

Essai de fonctionnement

Si nécessaire, effectuez 2-3 tests de freinage.

Test de freinage

Contrôlez le jeu de la tringlerie de freins [7] et, si nécessaire ajustez la longueur de la tringlerie de freins [7] jusqu'à ce qu'il n'y a plus de jeu.

Appliquez le frein à main tout en tournant la machine vers l'avant, un mouvement du levier de frein à main jusqu'aux 2/3 du maximum est autorisé.

Nouveau réglage du système de frein par inertie (Train de roulement KNOTT)

Réajustement des freins de roue pour compenser l'usure des garnitures de frein. Suivez la procédure décrite en 2 : Réglage de la mâchoire de frein.

Contrôlez le jeu de la tringlerie de freinage [7] et réajustez si nécessaire.

Important

Vérifiez les actionneurs de frein et des câbles [11]. Les actionneurs de frein ne doivent pas être pré-tendus.

Une utilisation excessive du levier de frein à main, pouvant avoir été causée par des garnitures de frein à disque usées, ne doit pas être corrigée par re-réglage (raccourcissement) de la tringlerie de frein [7]

Réajustement

Le levier de frein à main [1] doit être enclenché avec force à plusieurs reprises pour régler le système de freinage.

Vérifiez le réglage de l'ensemble de frein de péréquation [8], celle-ci devrait former un angle droit avec la direction de traction

Contrôlez à nouveau le jeu de la tringlerie de freinage [7], en vous assurant qu'il n'y ait pas de jeu et qu'elle est réglée sans pré-tension

Vérifiez la position du levier de frein à main [1], du câble [5] (avec un peu de jeu) et du ressort de compression [9] (seulement une légère pré-tension). La résistance du levier de frein à main doit commencer à environ 10-15 mm au-dessus de la position horizontale.

Vérification finale

Vérifiez les fixations sur le système de transmission (câbles, système de frein de péréquation et de liaison).

Appliquez le frein à main tout en tournant la machine vers l'avant, un mouvement du levier de frein à main jusqu'aux 2/3 du maximum est autorisé.

Vérifiez le câble de frein à main [5] en laissant un peu de jeu et ajustez si nécessaire (hauteur variable uniquement)

Vérifiez que le ressort de compression [9] a une légère pré-tension.

ATTENTION : Vérifiez le couple de l'écrou de roue 30 kilomètres après le remontage des roues (Consultez le TABLEAU DE CONFIGURATION DES COUPLES ci-dessous).

LUBRIFICATION

Le moteur est initialement fourni avec une quantité d'huile suffisante pour une période d'utilisation nominale de la machine (pour en savoir plus, consultez la section Moteur de ce manuel).

ATTENTION : vérifiez toujours le niveau d'huile avant de mettre une nouvelle machine en service.

Si, pour une raison quelconque, l'unité a été vidangée, ajoutez de l'huile neuve avant de la réutiliser.

HUILE DE LUBRIFICATION DU MOTEUR

L'huile moteur doit être remplacée aux intervalles recommandés par le fabricant du moteur. Consultez le Manuel du moteur fourni avec la machine.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'HUILE DE LUBRIFICATION DU MOTEUR

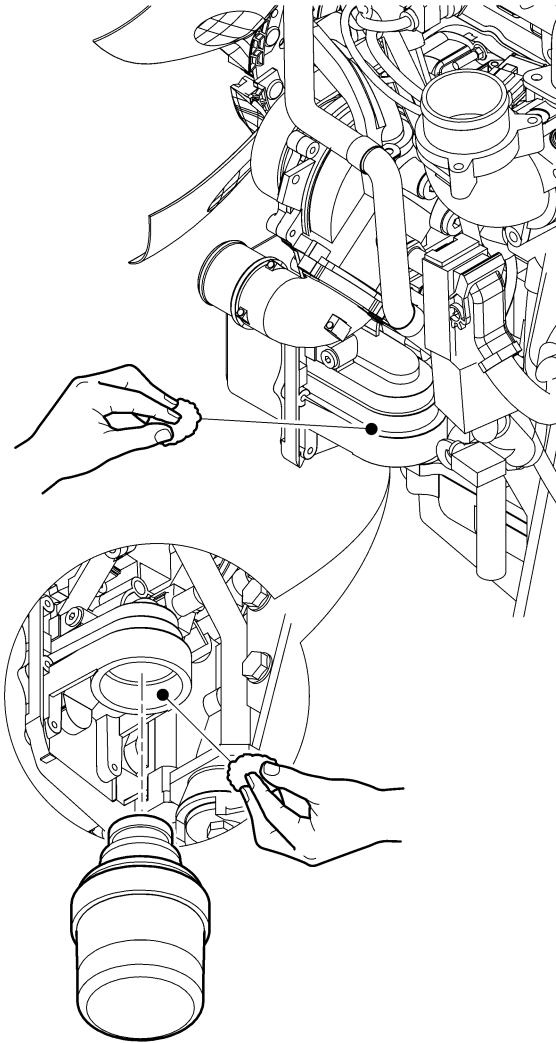
Consultez le Manuel du moteur fourni avec la machine.

ÉLÉMENT DU FILTRE À HUILE MOTEUR

Les éléments du filtre à huile moteur doivent être remplacés aux intervalles recommandés par le fabricant du moteur. Consultez le Manuel du moteur fourni avec la machine.

FILTRE À HUILE DE LUBRIFICATION (VISSÉ)

Retrait

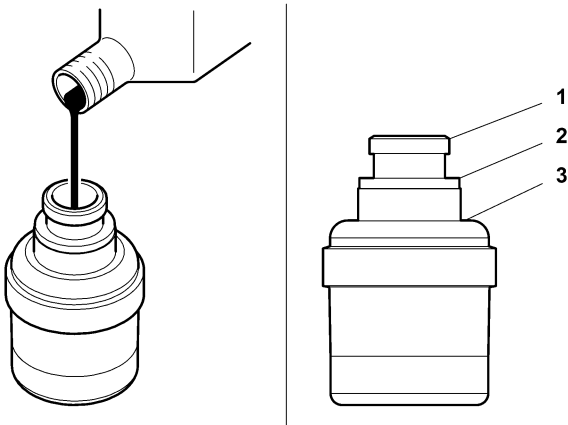


Nettoyez la zone à proximité de la tête du filtre à huile de lubrification.

Utilisez une clé pour filtre à huile ou une clé d'1/2 pouce (bas du filtre à huile) pour déposer le filtre.

Nettoyez la surface d'étanchéité de la tête du filtre.

Installation

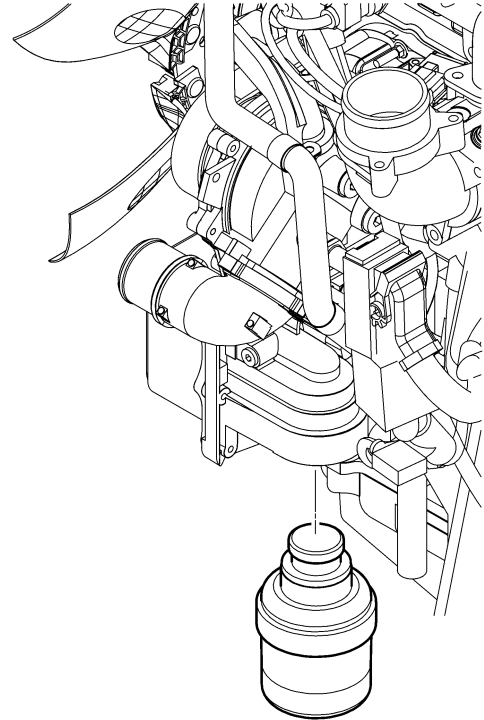


ATTENTION : Le manque de lubrification pendant le délai de pompage complet de l'huile dans le filtre au démarrage peut endommager le moteur.

Assurez-vous que le joint torique et deux joints d'étanchéité sont installés sur le filtre et qu'ils sont propres et exempts de déchets. Utilisez une huile de lubrification propre pour lubrifier légèrement uniquement le joint torique (1) et le joint d'étanchéité primaire (2).

Assurez-vous que le joint d'étanchéité secondaire (3) reste propre et sec. Ne lubrifiez pas.

Remplissez le filtre avec de l'huile de lubrification propre. Utilisez la procédure suivante pour sélectionner huile avec le grade et les spécifications appropriés.



ATTENTION : Le serrage excessif du filtre peut déformer les filetages ou endommager le joint d'étanchéité du filtre.

Installez le filtre sur la tête de filtre. Serrez le filtre à la main jusqu'à ce que le joint d'étanchéité secondaire soit en contact avec la surface de la tête de filtre.

Utilisez une clé d'1/2 pouce au bas du filtre et serrez selon la spécification suivante :

Couple de serrage : 40 Nm (30 ft lb).

ATTENTION : Si le moteur ne produit pas de pression d'huile dans les 15 secondes suivant le démarrage du moteur, coupez le moteur pour réduire la possibilité d'endommagement des composants.

- Démarrez le moteur et contrôlez l'étanchéité.
- Coupez le moteur et vérifiez le niveau d'huile.

LUBRIFICATION - INFORMATIONS GÉNÉRALES

La lubrification constitue une partie importante de l'entretien préventif, car elle contribue à l'allongement de la durée de vie utile du compresseur. Différents lubrifiants sont requis et certains composants doivent être lubrifiés plus souvent que d'autres. Par conséquent, respectez à la lettre les instructions liées aux types de lubrifiants à employer et à la fréquence d'application, fournies dans le présent Manuel. En lubrifiant régulièrement les pièces mobiles, vous réduisez la probabilité de défaillance mécanique.

Le Planning d'entretien décrit les procédures d'entretien de ces éléments et vous indique les intervalles à respecter entre chaque contrôle. Il est nécessaire d'élaborer un programme d'entretien régulier, qui inclut l'ensemble des éléments et des fluides de votre machine. Les intervalles indiqués sont applicables pour des machines utilisées dans des conditions normales. Dans des conditions d'utilisation extrêmement difficiles (chaleur, froid, poussière ou humidité), les pièces de la machine doivent être lubrifiées plus souvent.

L'ensemble des filtres et des éléments de filtre dédiés au traitement de l'air et de l'huile du compresseur doivent être fournis par Portable Power, afin de garantir la compatibilité des pièces avec le compresseur de votre machine.

Renouvellement de l'huile

Ces compresseurs sont normalement fournis avec une quantité initiale d'huile suffisante, qui vous permet d'utiliser votre machine jusqu'à l'échéance du premier intervalle d'entretien spécifié dans le planning d'entretien. Si l'huile de votre compresseur a été complètement vidangée, ajoutez de l'huile neuve avant de remettre la machine en service. Référez-vous aux caractéristiques techniques des produits, figurant dans le « Tableau des liquides utilisables avec le compresseur mobile ».

REMARQUE : l'incompatibilité de certains mélanges d'huiles provoque la formation de vernis ou de vernis-laqué, qui peuvent être insolubles. Ce type de dépôts peut perturber sérieusement le fonctionnement de la machine (obstruction des filtres, etc.).

Dans la mesure du possible, ne mélangez PAS d'huiles de types différents et évitez de mélanger des huiles de marques différentes. Changez le type ou la marque de l'huile uniquement après les vidanges complètes de la machine.

Si le compresseur a été utilisé pendant la période/les heures indiqué(es) dans le planning d'entretien, vidangez l'huile contenue dans le réservoir. Si le compresseur a été utilisé dans des conditions difficiles ou après une longue période d'inactivité, raccourcissez l'intervalle de vidange. La qualité de l'huile dépend en effet des conditions d'utilisation.

ATTENTION : si votre machine est utilisée pour des applications plus contraignantes (sablage, forage de carrière, forage de puits, exploration pétrolière et gazière) raccourcissez les intervalles d'entretien afin de garantir la durée de vie des composants.

AVERTISSEMENT : l'utilisation de composants à haute pression d'air peut provoquer de graves blessures pouvant aller jusqu'à la mort, en raison des projections d'huile brûlantes ou du détachement des pièces de l'équipement. Veillez à évacuer l'air du système avant de retirer les bouchons, les couvercles ou toute autre partie du système d'air sous pression. Assurez-vous que le manomètre d'air indique une valeur de pression nulle (0) et vérifiez l'absence d'air de décharge lors de l'ouverture de la soupape de purge manuelle.

Une vidange d'huile protège votre équipement contre les accumulations de saletés, de boue et contre toute contamination du mécanisme avec de l'huile oxydée.

Vidangez complètement le réservoir du séparateur, la tuyauterie et le refroidisseur. Si la vidange est effectuée immédiatement après l'arrêt de la machine, les sédiments sont en suspension ; vous pouvez donc les recueillir plus facilement. Toutefois, évitez tout contact de l'huile chaude avec la peau ou les yeux.

Après la vidange complète de l'huile du compresseur, fermez les robinets ou les bouchons de vidange et installez de nouveaux éléments de filtre. Ajoutez de l'huile en respectant les indications figurant sur le bouchon de remplissage. Serrez le bouchon de remplissage et mettez le compresseur en marche afin de permettre la circulation de l'huile. Contrôlez le niveau d'huile. **NE REMPLISSEZ PAS DE FAÇON EXCESSIVE.**

REMARQUE : Portable Power fournit de l'huile de compresseur spéciale pour compresseurs mobiles et exige l'utilisation de ces liquides aux utilisateurs qui souscrivent au programme d'extension de la limite de garantie du bloc vis.

FILTRE À HUILE DU COMPRESSEUR

Consultez le **TABLEAU DE SERVICE/ENTRETIEN** de cette section pour connaître les intervalles recommandés d'entretien.

TRAIN DE ROULEMENT

Les roulements des roues doivent être enduits de graisse tous les 6 mois. Le type de graisse utilisé doit correspondre aux caractéristiques MIL-G-10924.

REMISAGE DU MOTEUR À LONG TERME

AVERTISSEMENT : Ne retirez pas le bouchon de pression d'un radiateur chaud. Attendez que la température soit inférieure à 50 °C (120°F) avant de retirer le bouchon sous pression. Le spray ou la vapeur de refroidissement chauffé peut causer des blessures personnelles.

AVERTISSEMENT : Le liquide de refroidissement est toxique. Conservez-le hors de la portée des enfants et des animaux domestiques. Si vous n'allez pas le réutiliser, entreposez-le conformément aux réglementations environnementales locales.

ATTENTION : Après 24 mois d'entreposage, le système de refroidissement du moteur doit être vidangé et nettoyé avec un solvant approprié ou une huile minérale légère chaude. Répétez la procédure de nettoyage une seconde fois avant la remise en service.

Cette procédure décrit la méthode appropriée de remisage à long terme (plus de 6 mois) d'un moteur actuellement en condition de fonctionnement. Cette procédure s'applique à ce moteur, qu'il reste sur le châssis ou qu'il en soit retiré, en accomplissant les étapes ci-dessous.

Préparation du moteur pour un remisage à long terme

- Faites fonctionner le moteur au ralenti accéléré jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement atteigne 70 °C [158°F].
- Coupez le moteur.
- Vidangez l'huile.
- Installez les bouchons de purge.
- Remplissez le carter d'huile du moteur jusqu'au repère le plus élevé avec une huile de protection de moteur Tectyl™ 910 ou équivalente. Ceci assurera, à long terme, la protection du moteur contre la rouille. L'huile doit respecter la spécification militaire MIL-PRF-21260, Type P-10, Grade 2, SAE 30.

Préservation interne du système de carburant avec des injecteurs actionnés mécaniquement ou électroniquement

ATTENTION : N'UTILISEZ PAS de carburant diesel contenant des biocomposants pour la préservation interne du système de carburant lors du remisage du moteur. Les propriétés de dégradation du carburant peuvent causer des dommages et mener à une défaillance prématurée des composants du système de carburant.

- Déconnectez les conduites de carburant du filtre à carburant du moteur et la conduite de retour de l'injecteur.
- Utilisez une pompe à Diesel et un liquide de calibrage pour injecteur conformes à la norme ISO 4113, à la norme SAE J967d et à la norme Bosch VS 15665-0L.

REMARQUE : L'utilisation de liquide de calibrage permet un remisage allant jusqu'à 12 mois. Après 12 mois, le système de carburant du moteur doit être vidangé et à nouveau rempli de liquide de calibrage neuf. Répétez après chaque période de 12 mois.

En alternative, vous pouvez utiliser du carburant diesel contenant 0 pour cent de biocomposants pour la préservation interne du système de carburant.

REMARQUE : L'utilisation de carburant diesel contenant 0 pour cent de biocomposants permet un remisage de 6 mois. Après 6 mois, le système de carburant du moteur doit être vidangé et à nouveau rempli avec du carburant diesel neuf contenant 0 pour cent de biocomposants. Répétez après chaque période de 6 mois.

- Démarrez le moteur.
- Lorsque le moteur fonctionne sans heurts, transférez la conduite d'alimentation en carburant vers le conteneur du liquide de calibrage ou vers le conteneur de carburant diesel contenant 0 pour cent de biocomposants.
- Laissez le moteur tourner environ 25 minutes au ralenti afin d'assurer que l'huile de protection du moteur (TectylTM 910 E ou équivalente) est distribuée dans tout le moteur et ses composants internes et que le liquide de calibrage ou le carburant diesel contenant 0 pour cent de biocomposants s'écoule de la conduite de retour de l'injecteur.
- Coupez le moteur (position OFF).
- Connectez les conduites de carburant au filtre à carburant du moteur et à la conduite de retour de l'injecteur.
- Purgez toute l'huile de protection du carter d'huile du moteur, du compresseur d'air (si applicable) et vidangez tous les filtres à huile et tous les filtres à carburant.
- Installez les bouchons de purge.

ATTENTION : Avant de recommencer une autre procédure de protection interne du système de carburant (après une certaine période de remisage), il faut remplir le carter d'huile du moteur jusqu'au repère le plus élevé avec une huile de protection de moteur TectylTM 910 ou équivalente.

- Si le moteur est remisé seul (détaché du châssis), vidangez le liquide de refroidissement du moteur et recouvrez tous les orifices du système de refroidissement avec du plastique et du ruban adhésif.
- Si le moteur **n'est pas** retiré du châssis et qu'il contient un liquide refroidissement longue durée avec inhibiteur de rouille, il n'est pas nécessaire de vidanger le liquide de refroidissement.
- Après 24 mois d'entreposage, le système de refroidissement du moteur **doit** être vidangé et nettoyé avec un solvant approprié ou une huile minérale légère chaude. Répétez après chaque période de 24 mois.

- Retirez les collecteurs d'entrée et d'échappement.
- Ne pulvérisez de l'huile de protection que dans les orifices d'entrée et d'échappement des têtes de cylindres et des collecteurs d'échappement. **N'utilisez** pas d'huile de protection sur le collecteur d'entrée ni sur tout autre composant du système de carburant car cela peut endommager les capteurs ou les soupapes de manière permanente.
- Pulvérisez de l'huile de protection dans le port d'entrée du compresseur d'air (si applicable).
- Retirez les couvercles du cache-culbuteur.
- Pulvérisez les culbuteurs, les tiges de soupape, les ressorts, les guides de soupape, les traverses et les tiges-poussoirs d'huile de protection.
- Installez les couvercles des culbuteurs et les collecteurs d'entrée et d'échappement.
- Brossez ou pulvérisez de l'huile de protection sur toutes les surfaces métalliques exposées qui ne sont **pas** peintes. L'huile de protection ne **doit** pas être appliquée sur du plastique, du caoutchouc ou des surfaces similaires. Assurez-vous d'enduire le volant, le logement du volant et toutes les surfaces mécaniques non peintes avec de l'huile de protection. Utilisez une huile de protection contenant un anti-rouille conforme à la spécification militaire MIL-C-16173C, type P-2, Grade 1 ou 2.
- Pour les composants qui contiennent des roulements exposés qui ne sont **pas** accessibles facilement, par ex. les moyeux de ventilateurs, retirez le composant pour faciliter l'accès. Brossez ou pulvérisez de l'huile de protection sur toutes les surfaces métalliques exposées qui ne sont **pas** peintes et remontez le composant. Utilisez une huile de protection contenant un anti-rouille conforme à la spécification militaire MIL-C-16173C, type P-2, Grade 1 ou 2.
- Couvrez toutes les ouvertures (moteur et composants) avec du papier épais et du ruban adhésif pour éviter l'entrée de poussière et d'humidité dans le moteur. Couvrez tout le moteur avec du plastique.
- Placez une étiquette d'avertissement sur le moteur. L'étiquette **doit** indiquer :
 - **Ne pas** faire fonctionner le moteur.
 - **Ne pas** entraver le vilebrequin.
 - Le moteur a été traité avec des huiles de protection.
 - Le liquide de refroidissement a été vidangé.
 - La date du traitement.
 - La date de l'inspection à 6 semaines, si nécessaire.

ATTENTION : Le moteur doit être remisé en lieu sec, à température constante.

- Retirez toutes les courroies extérieures pour éviter l'étirement localisé et la déformation.
- Si le moteur peut être remisé à l'intérieur d'un local d'entreposage déterminé, isolé de l'environnement extérieur, ignorez l'étape suivante.
- À l'exception du vilebrequin, assurez-vous que tous les composants dynamiques externes du moteur sont pivotés toutes les 6 semaines. Assurez-vous que les pièces sont à l'abri de la corrosion, des déchets et de la pénétration de l'eau. Consignez cela et indiquez la date sur l'étiquette placée sur le moteur.

Retrait du moteur après un remisage à long terme

Pour récupérer le moteur après un remisage à long terme, suivez les étapes suivantes :

ATTENTION : Pour réduire le risque de blessures personnelles, évitez le contact direct de l'huile chaude avec votre peau.

• Rincez l'huile de protection du moteur en retirant le bouchon de la canalisation d'huile principale du moteur et introduisez-y de l'huile minérale légère, chaude. Assurez-vous que le vilebrequin du moteur est retenu en faisant au moins trois à quatre tours durant cette procédure de rinçage.

• Vidangez toute l'huile minérale utilisée pour rincer le moteur afin que celui-ci soit débarrassé de l'huile de protection du moteur.

• Installez les bouchons de purge.

• Mettez de l'huile, du carburant et des filtres neufs.

• Remplissez le moteur avec de l'huile moteur jusqu'au repère le plus élevé.

• Si le moteur a été remisé moins de 24 mois et si le système de refroidissement a été purgé, remplissez le système de refroidissement avec du liquide de refroidissement. Voir les Recommandations et les Spécifications de la procédure relative au liquide de refroidissement dans la Section V correspondante de votre manuel de l'utilisateur et/ou du manuel de fonctionnement et d'entretien pour les spécifications concernant l'antigel, l'eau et les additifs supplémentaires.

• Après 24 mois d'entreposage, le système de refroidissement du moteur **doit** être vidangé et nettoyé avec un solvant approprié ou une huile minérale légère chaude. Remplissez le circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement. Voir les Recommandations et les Spécifications de la procédure relative au liquide de refroidissement dans la Section V correspondante de votre manuel de l'utilisateur et/ou du manuel de fonctionnement et d'entretien pour les spécifications concernant l'antigel, l'eau et les additifs supplémentaires.

• Si le moteur a été remisé moins de 24 mois et si le moteur contient un liquide de refroidissement longue durée avec inhibiteur de rouille, purgez le système de refroidissement. Remplissez le circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement. Voir les Recommandations et les Spécifications de la procédure relative au liquide de refroidissement dans la Section V correspondante de votre manuel de l'utilisateur et/ou du manuel de fonctionnement et d'entretien pour les spécifications concernant l'antigel, l'eau et les additifs supplémentaires.

• Réglez le frein moteur (si applicable) et le jeu des soupapes. Consultez la procédure de Configurations générales dans la base de Dépannage correspondante et dans le Manuel de réparation ou d'entretien pour la révision du moteur.

• Serrez les vis d'assemblage du collecteur d'entrée et d'échappement.

• Amorcez le système de lubrification.

• Réinstallez toutes les courroies externes qui ont été retirées.

• Remplacez les bougies d'allumage. Consultez la procédure des Bougies d'allumage dans la base de Dépannage correspondante et dans le Manuel de réparation ou d'entretien pour la révision du moteur (si applicable).

• Assurez-vous que toutes les conduites de carburant sont serrées correctement et que les vannes d'arrêt sont ouvertes avant d'essayer de démarrer le moteur.

• Démarrez le moteur.

Notez que le démarrage du moteur peut exiger plusieurs tentatives de démarrage. **N'essayez pas** de démarrer le moteur durant plus de 30 secondes lors de chaque tentative car cela peut causer la surchauffe et la panne du démarreur.

Notez que le moteur peut fonctionner de façon irrégulière jusqu'à ce que le système de carburant soit complètement amorcé ou jusqu'à ce que toute l'huile de protection du système de carburant restante soit complètement évacuée du système de carburant (si le carburant a été traité avec une huile de protection du système de carburant).

• Installez les composants de post-traitement d'échappement (si applicable).

• Engagez une régénération active (si applicable).

MISE HORS SERVICE

Lorsque la machine est mise hors service ou démontée de manière définitive, il est important de s'assurer que tous les risques de danger sont éliminés ou que la personne qui récupère la machine les connaît. En particulier :

• Ne détruisez pas les batteries ou les composants contenant de l'amiante sans procéder à un confinement en toute sécurité des matériaux.

• Ne vous débarrassez pas d'un boîtier sous pression sur lequel ne figurent pas clairement les informations pertinentes de la plaque de signalisation ou qui n'a pas été rendu inutilisable par perçage, découpe, etc.

• Ne jetez pas les huiles et les liquides de refroidissement dans la nature ou dans les égouts.

• Ne vous débarrassez pas d'une machine complète sans la documentation relative à son utilisation.

RECOMMANDATIONS POUR LE STOCKAGE À LONG TERME (6 mois ou plus)

Bloc-vis de recharge

• Lors du remisage prolongé des blocs vis, veillez à remplir les pièces avec de l'huile standard pour compresseur (PRO-TEC, XHP605 ou XHP405). À la fin de la période de remisage, vidangez l'huile de stockage. Vous pouvez ensuite procéder à l'installation, en veillant à verser de l'huile neuve dans l'admission avant tout démarrage.

Compresseurs mobiles

• Bloc-vis : retirez le raccord d'admission et veillez à remplir les pièces avec de l'huile standard Doosan pour compresseur (PRO-TEC, XHP605 ou XHP405). Remplacez les raccords d'admission.

• Système de refroidissement du moteur : traitez avec de l'antirouille et vidangez. Demandez conseil au revendeur du moteur.

• Filtre(s) à huile du compresseur : remplissez avec de l'huile standard Doosan pour compresseur (PRO-TEC, XHP605 ou XHP405).

• Bouchez toutes les ouvertures à l'aide de ruban adhésif étanche.

• Placez un absorbeur d'humidité dans les tuyaux d'échappement et les conduites d'admission d'air du moteur et du compresseur.

• Détendez les courroies, ventilateurs, blocs vis, etc.

• Bloquez les essieux afin de soulever les pneus du sol et de les soulager de tout poids.

• Déconnectez les câbles des batteries.

• Vidangez le système de carburant.

REMISAGE À COURT TERME

Suivez les consignes ci-dessous si la machine est remisée pendant une durée supérieure à 30 jours :

• Démarrez et faites fonctionner la machine tous les 30 jours. Faites-la fonctionner suffisamment longtemps pour que le moteur et le compresseur atteignent la température d'utilisation.

• Ouvrez puis fermez le(s) robinet(s) de service pour faire passer le moteur de la pleine charge au régime de ralenti.

• Vidangez le réservoir de carburant pour purger toute l'eau.

• Purgez l'eau du séparateur eau/carburant.

MONTAGE DU COMPRESSEUR

Les compresseurs mobiles, pourvus d'un train de roulement amovible facilitant le montage direct des unités sur des remorques, des plates-formes de camions, etc., sont plus fragiles. Le boîtier, le châssis ou d'autres composants peuvent en effet se briser.

Isolez l'unité du compresseur du support de chargement à l'aide d'un système d'assemblage souple. Ce dispositif doit également retenir le support de chargement, en cas de défaillance des matériaux isolants.

Contactez votre représentant Portable Power pour en savoir plus sur les kits de montage souples.

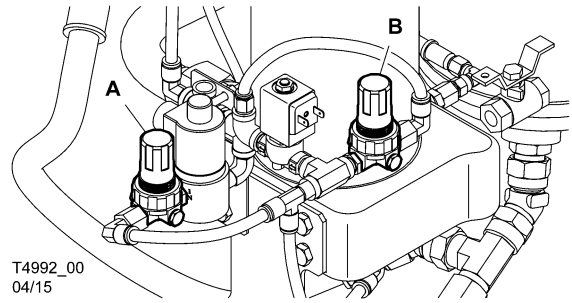
La garantie ne couvre pas les dysfonctionnements provoqués par l'assemblage de l'unité du compresseur sur le support de chargement, sauf s'il s'agit d'un système Portable Power.

REMARQUE : le planning d'entretien du présent Manuel présente les intervalles d'entretien à respecter dans le cadre d'une utilisation « normale » du compresseur. Cette page peut être reproduite et utilisée en tant que liste de contrôle par le personnel d'entretien.

Dans le cadre des applications plus contraignantes (sablage, forage de carrière, forage de puits, exploration pétrolière et gazière) raccourcissez les intervalles d'entretien afin de garantir la durée de vie des composants.

Les conditions environnementales (poussières, saletés, températures et taux d'humidité élevés) ont une incidence sur la durée de vie du lubrifiant et sur les intervalles d'entretien des composants (filtre d'admission d'air, éléments de séparation de l'huile et filtres à huile).

RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE



En règle générale, il n'est pas nécessaire de régler la régulation. Néanmoins, en cas de mauvais réglage, procédez comme suit :

Avant le démarrage

1. Sélectionnez le Mode haute pression en tournant le commutateur de pression HI/LO sur le panneau de commandes.
2. Sur le régulateur de basse pression (A), relevez le bouchon en plastique pour déverrouiller et tournez dans le sens antihoraire jusqu'à libérer la tension. Continuez pour tourner le bouchon dans le sens horaire de façon à effectuer un tour complet.
3. Si la régulation de la haute pression a besoin d'être ajustée, répétez l'étape 2 sur le régulateur de haute pression (B).
4. Fermez les robinets de service.

Après avoir démarré l'unité,

5. tirez le bouton d'injection d'air sur le panneau de commandes. L'unité doit accélérer puis se décharger (et redescendre jusqu'au RALENTI). Une fois l'unité déchargée, tournez le bouchon de réglage sur le Régulateur de basse pression (A) dans le sens horaire jusqu'à ce que le manomètre indique 8,6-9 bar. Rabaissez le bouchon en plastique pour bloquer.
6. Pour ajuster la régulation de la pression, répétez l'étape 5 sur le Régulateur de haute pression (B) sauf pour ajuster la pression au ralenti de 12,1-12,4 bar en Mode haute pression.

REMARQUE : Le Régulateur de haute pression (B) doit être réglé à une pression supérieure à celle du Régulateur de basse pression (A).

COUPLES DE SERRAGE

Pièce	ft lbf	N.m
Du bloc-vis (corps principal) au moteur	29-34	39-47
De l'élément d'accouplement au volant moteur	35-38	48-52
Des filtres à air aux supports	18-21	24-28
De la chicane du refroidisseur au châssis	18-21	24-28
Des pinces d'échappement à la chicane	18-21	24-28
Du collecteur d'évacuation au châssis	35-38	48-52
Du moteur aux supports	63-70	85-95
Des supports du moteur aux silentblocks	35-38	48-52
Du silentblock du moteur au châssis	18-21	24-28
Du bloc vis au support	153-156	207-212
Du support du bloc vis au châssis	18-21	24-28
Protections du ventilateur	18-21	24-28

Pièce	ft lbf	N.m
Du flexible d'évacuation au séparateur du bloc vis (-24JIC)	158-167	214-226
De l'embrayage du ventilateur à l'adaptateur sur le moteur	1033-1047	1400-1420
Du dispositif de levage au châssis	63-70	85-95
Flexible du séparateur d'huile-bloc vis (-12 JIC)	71-88	96-119
Du radiateur/refroidisseur à la chicane	18-21	24-28
Du radiateur/refroidisseur à la chicane	18-21	24-28
Du train de roulement au châssis	60-69	82-93
Du réservoir séparateur au châssis	35-38	48-52
Tuyau, Séparateur-collecteur vissé (-20 JIC)	127-133	172-180
Tuyau, Collecteur vissé - collecteur de service (-20 JIC)	127-133	172-180
Écrous de roue	63-70	85-95

LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR

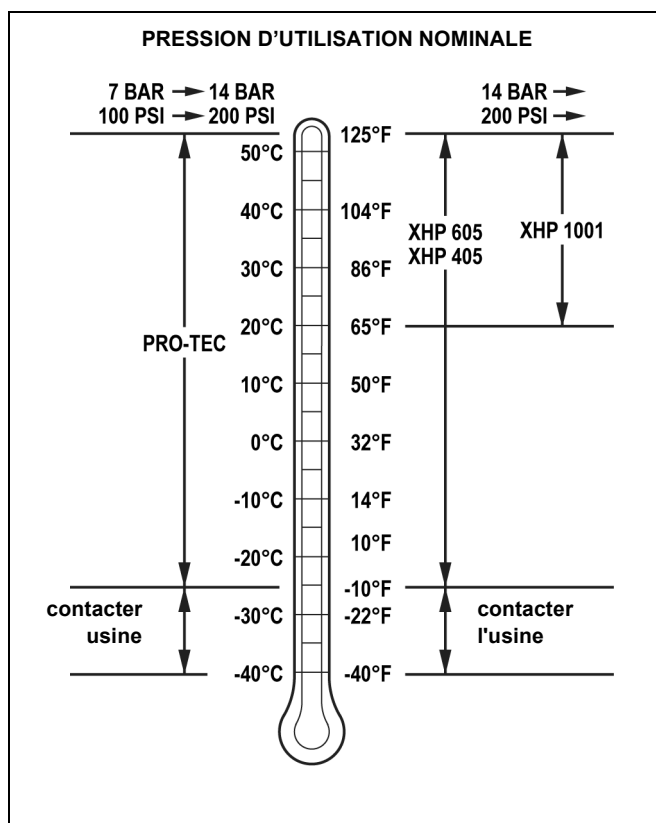
Tableau des liquides utilisables avec le compresseur mobile

Référez-vous aux caractéristiques techniques figurant dans ce tableau pour connaître le liquide à employer pour votre compresseur. Veuillez noter que le choix du liquide dépend de la pression de service du compresseur et des conditions de température ambiante dans lesquelles la machine sera utilisée avant la prochaine vidange.

Remarque : les liquides « préférés » sont requis pour le programme d'extension de garantie.

La circulation (consommation) d'huile est plus importante avec les liquides alternatifs.

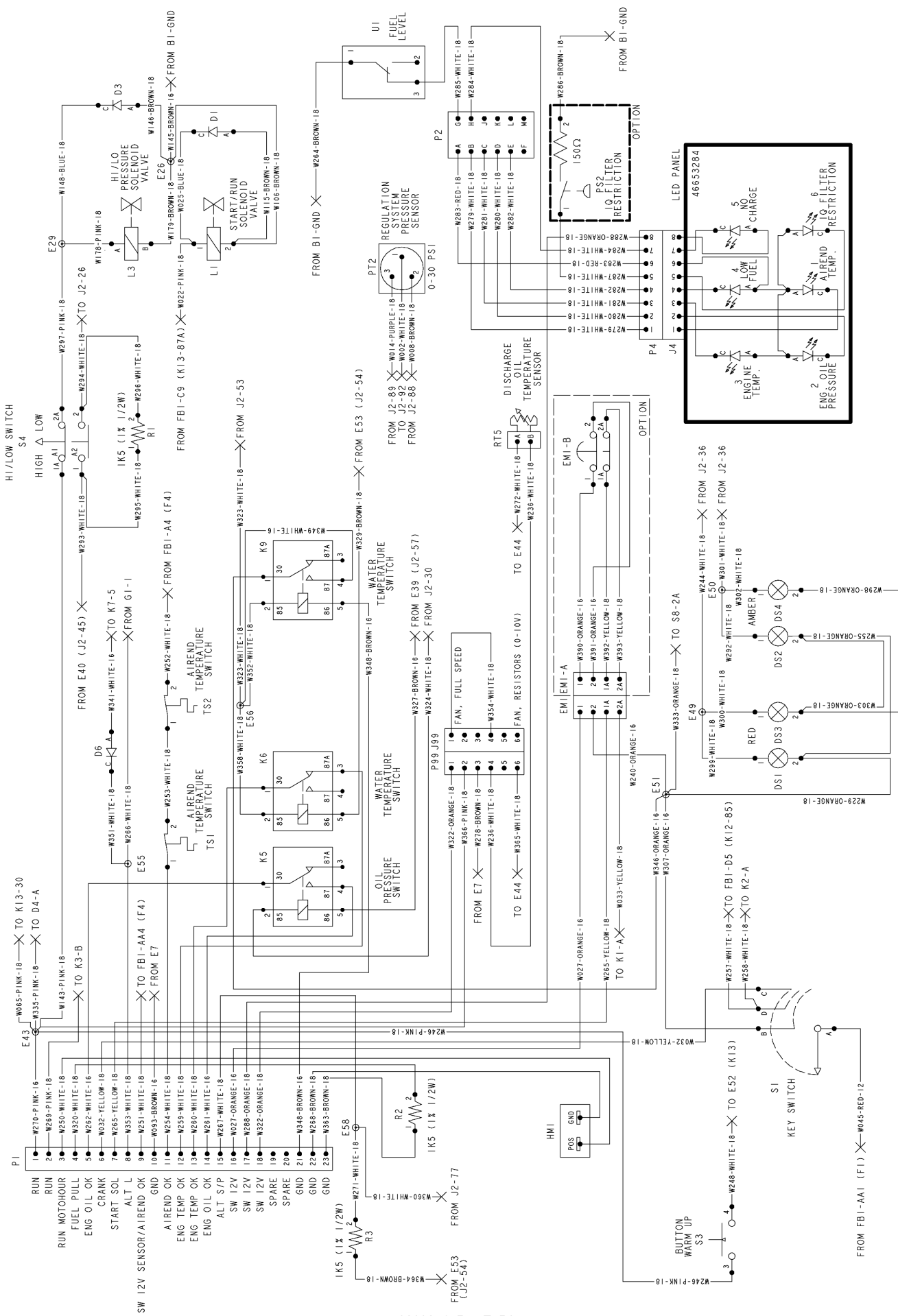
Pression de service	Température ambiante	Caractéristiques de l'huile du compresseur
7 bar à 14 bar (100 psi à 200 psi)	-23° C à 52° C (-10° F à 125° F)	Préféré : PRO-TEC Autre : Grade de viscosité ISO 46 avec inhibiteurs de rouille et d'oxydation, produit spécial compresseur à air.
14 bar et + (200 psi et +)	-23° C à 52° C (-10° F à 125° F)	Préféré : XHP 605 Autre : XHP 405 Grade de viscosité ISO 68 groupe 3 ou 5 avec inhibiteurs de rouille et d'oxydation, produit spécial compresseur à air.
	18° C à 52° C (65° F à 125° F)	Préféré : XHP 605 XHP 1001



Liquides recommandés par Doosan : l'utilisation de ces liquides avec des filtres d'origine Doosan afin de prolonger la garantie de votre vis de pression. Pour en savoir plus, référez-vous à la section relative à la garantie du Manuel de l'opérateur ou contactez votre représentant Portable Power.

Liquides préférés par Doosan		
Huile moteur PRO-TEC	46652105 (20,0 Litres)	46652106 (208,0 Litres)
Huile moteur Stage 3B et 4	46551222 (20,0 Litres)	46551223 (208,0 Litres)
Huile pour compresseur PRO-TEC	89292973 (20,0 Litres)	89292981 (208,0 Litres)
Huile pour compresseur XHP 605	22252076 (19,0 Litres)	22252050 (208,2 Litres)
Huile pour compresseur XHP 1001	-	35300516 (208,2 Litres)
Huile pour compresseur XHP 405	22252126 (19,0 Litres)	22252100 (208,2 Litres)

Remarque : Les moteurs Stage 3B et 4 sont tenus d'utiliser l'huile moteur CJ-4/ACEA E9 uniquement, le non-respect de cette obligation est susceptible d'entraîner des dommages au moteur. Veuillez lire le manuel du moteur pour plus de détails.

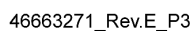


46663271_Rev.E_P2

CLÉ

J99	Ventilateur, plein régime
K5	Contacteur de pression d'huile
K6	Contacteur de la température de l'eau
K9	Contacteur de la température de l'eau
L1	Électrovanne de démarrage/fonctionnement
L3	Électrovanne haute/basse pression
PS2	Restriction de filtre QI
PT2	Capteur de régulation de pression du système (0-30 PSI)
RT5	Capteur de température d'huile de décharge
S1	Commutateur à clé
S3	Bouton de chauffage
S4	Contacteur haut/bas
TS1	Contacteur température du bloc-vis
TS2	Contacteur température du bloc-vis
U1	Niveau de carburant

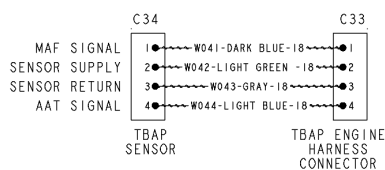
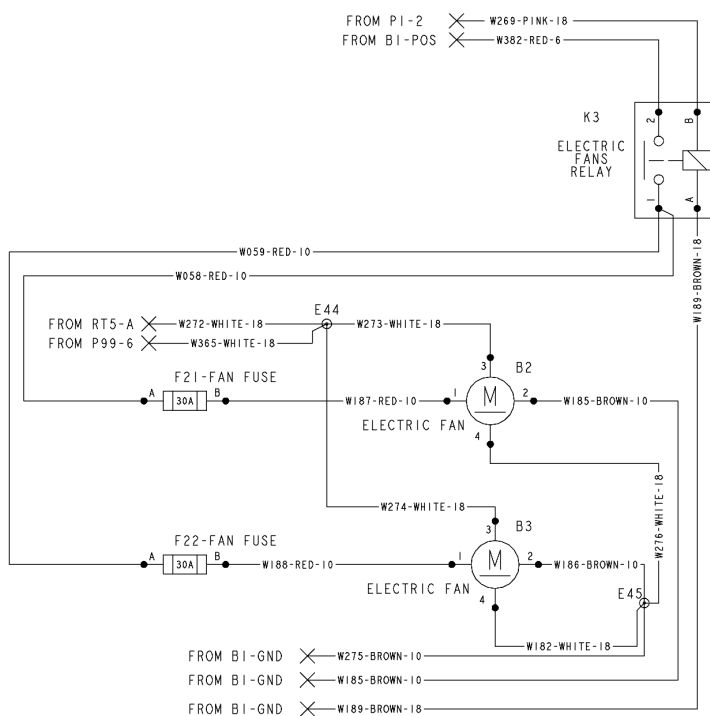
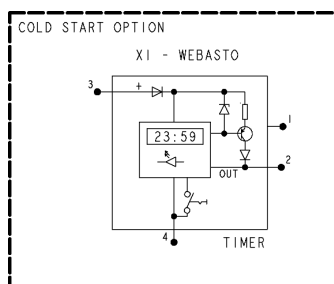
1	Température du bloc-vis
2	Pression d'huile moteur
3	Température du moteur
4	Niveau de carburant bas
5	Sans charge
6	Restriction de filtre QI



CLÉ

BDS1	Contacteur de débranchement de la batterie (Option)
BT1	Système de la batterie, 12VDC
B1	Démarreur, Moteur
C5B	Capteur eau dans carburant
FB1	Centre, Fusible/Relais
FC1	Embrayage du ventilateur
F11	Fusible, Alternateur
F12	Fusible, Chauffage de l'air d'entrée dans le moteur
G1	Alternateur, Moteur
HR1	Chauffage, admission d'air dans le moteur
HR5	Chauffage, Carburant
J2	Connecteur, Cummins QSF2.8 S3B CM2880B ECM OEM 94 PIN
J11	Capteur, Niveau du liquide de refroidissement
J5A	Connecteur, Entretien ECM du moteur
K1	Relais, Démarreur du moteur
K2	Relais, chauffage de l'admission d'air du moteur
K7	Relais, mode entretien
P18	Connecteur, Chauffages IQ (Option)
RT4	Capteur, Température CAC
S8	Contacteur, Diag.
S12	Contacteur, Soupape de survitesse du moteur (Option)
S13	Contacteur, refroidisseur final
TR1	Résistance de terminaison J1939 CAN BUSS
TR2	Résistance de terminaison J1939 CAN BUSS

FUSIBLE	APPAREIL
F1	Mini contrôleur
F2	Démarreur
F3	Non utilisé
F4	Contacteur de température
F5	Réglage des chauffages
F6	ECM du moteur
F7	Moteur COMMS
F8	Chauffage du carburant
F9	Ventilateur
F10	Ventilateur
K11	Verrouillage du démarreur
K12	Réglage relais des chauffages
K13	Relais de chauffage



46663271_Rev.E_P4

CLÉ

- B2** Ventilateur électrique
- B3** Ventilateur électrique
- CS** Démarrage à froid (Option)
- C33** Connecteur, harnais du moteur TBAP
- C34** Capteur TBAP
- K3** Relais, ventilateurs électriques

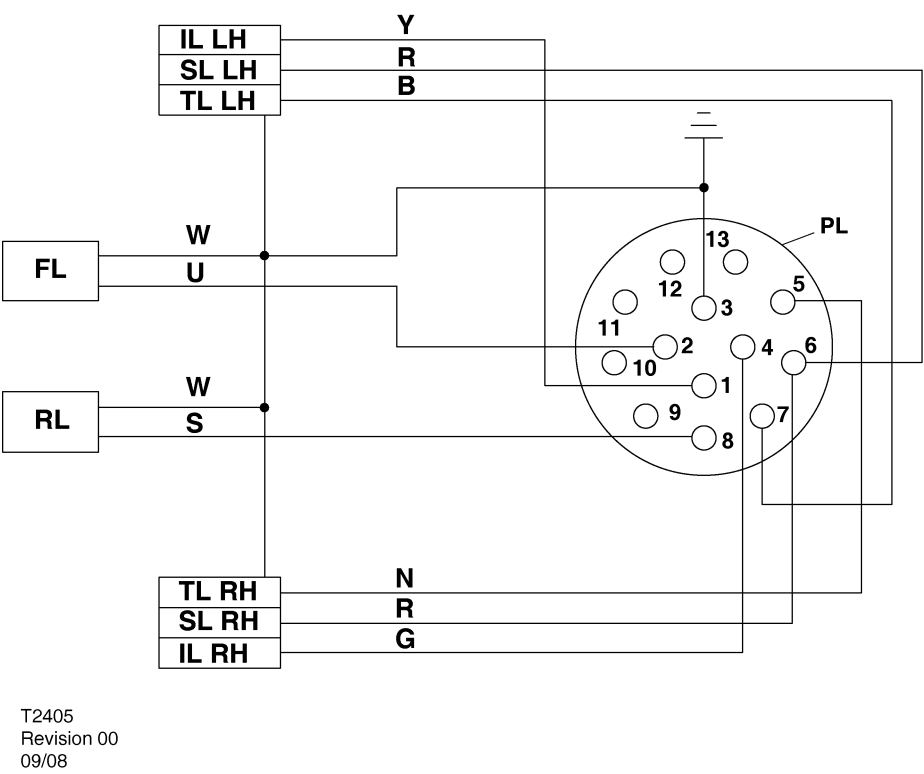
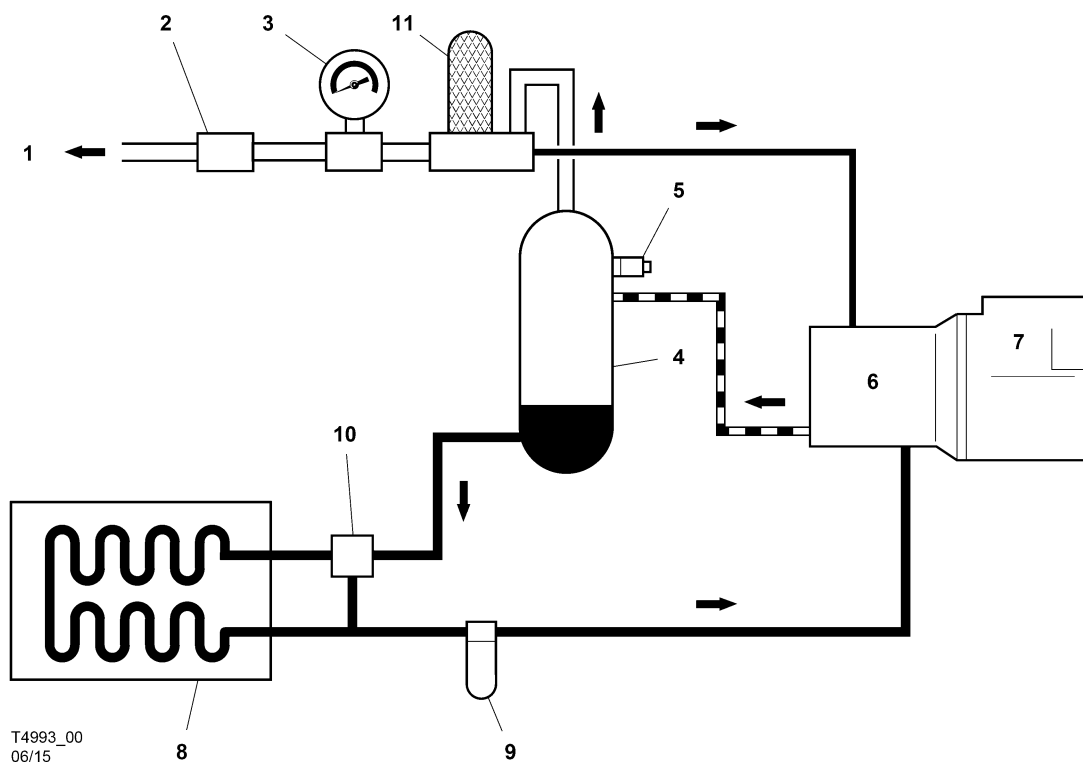


SCHÉMA DE PRINCIPE POUR LE SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE CE EUROPÉEN - 13 GOUPILES

CLÉ			
IL LH	Voyant lumineux - gauche	B	Noir
IL RH	Voyant lumineux - droit	G	Vert
FL	Phare antibrouillard	K	Rose
RL	Feu de recul	N	Brun
SL LH	Feu stop - gauche	O	Orange
SL RH	Feu stop - droit	P	Violet
TL LH	Feu arrière - gauche	R	Rouge
TL RH	Feu arrière - droit	S	Gris
PL	Bouchon	U	Bleu
		W	Blanc
		Y	Jaune



CLÉ

- | | |
|----|--|
| 1 | Évacuation de l'air |
| 2 | Orifice acoustique (limite le flux) |
| 3 | Manomètre |
| 4 | Réservoir du séparateur |
| 5 | Clapet de sécurité |
| 6 | Compresseur |
| 7 | Moteur |
| 8 | Refroidisseur d'huile |
| 9 | Filtre à huile |
| 10 | Vanne thermostatique (lorsqu'il est présent) |
| 11 | Ensemble de filtre séparateur (à visser) |

- | | |
|--|-----------|
| | Air |
| | Huile |
| | Air/huile |

ERREUR	CAUSE	SOLUTION
Le moteur ne démarre pas.	<i>Chargement de la batterie faible.</i>	Contrôlez la tension de la courroie du ventilateur, la batterie et la connexion des câbles.
	<i>Connexion à la masse défectueuse.</i>	Vérifiez les câbles de masse et nettoyez-les le cas échéant.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Repérez l'emplacement et rétablissez la connexion.
	<i>Quantité de carburant insuffisante.</i>	Vérifiez le niveau de carburant et les composants du système de carburant. Remplacez le filtre à carburant le cas échéant.
	<i>Panne du relais.</i>	Remplacez le relais.
	<i>Le contrôle du moteur n'est pas en position de marche.</i>	Vérifiez le transducteur de pression.
Le moteur démarre mais cale lorsque le contacteur retourne en position I.	<i>Panne électrique</i>	Testez les circuits électriques.
	<i>Pression d'huile du moteur faible.</i>	Contrôlez le niveau d'huile et les filtres à huile.
	<i>Relais défectueux</i>	Vérifiez les relais.
	<i>Contacteur à clé défectueux</i>	Vérifiez le contacteur à clé.
Le moteur démarre mais ne fonctionne pas ou s'arrête prématurément.	<i>Panne électrique.</i>	Testez les circuits électriques.
	<i>Pression d'huile du moteur faible.</i>	Contrôlez le niveau d'huile et le(s) filtre(s) à huile.
	<i>Système d'arrêt de sécurité activé.</i>	Vérifiez les contacteurs d'arrêt de sécurité.
	<i>Quantité de carburant insuffisante.</i>	Vérifiez le niveau de carburant et les composants du système de carburant. Remplacez le filtre à carburant le cas échéant.
	<i>Panne du contacteur.</i>	Vérifiez les contacteurs.
	<i>Température élevée de l'huile du compresseur.</i>	Contrôlez le niveau d'huile du compresseur et le refroidisseur d'huile. Vérifiez la courroie du ventilateur.
	<i>Présence d'eau dans le système de carburant.</i>	Vérifiez le séparateur d'eau et nettoyez-le le cas échéant.
	<i>Relais défectueux.</i>	Vérifiez le relais du support et remplacez-le le cas échéant.
Le moteur surchauffe.	<i>Débit d'air de refroidissement du ventilateur faible.</i>	Vérifiez le ventilateur et les courroies d'entraînement. Vérifiez la présence d'une obstruction à l'intérieur du capot.
Vitesse trop élevée du moteur.	<i>Clapet du régulateur défectueux.</i>	Vérifiez le système de régulation.
Régime moteur trop faible.	<i>Mauvais réglage du levier du carburateur.</i>	Vérifiez le réglage de l'accélérateur.
	<i>Filtre à carburant obstrué.</i>	Effectuez un contrôle et un remplacement, le cas échéant.
	<i>Filtre à air obstrué.</i>	Contrôlez et remplacez l'élément le cas échéant.
	<i>Clapet du régulateur défectueux.</i>	Vérifiez le système de régulation.
	<i>Déchargement prématuré.</i>	Vérifiez la régulation et le fonctionnement du transducteur de pression.
Vibrations excessives.	<i>Régime moteur trop faible.</i>	Voir « Régime moteur trop bas »
Consultez également la section moteur de ce manuel et les codes de diagnostic du moteur.		

PANNE	CAUSE	SOLUTION
Volume d'évacuation d'air trop faible.	Régime moteur trop faible.	Contrôlez le transducteur de pression et le(s) filtre(s) à air.
	Élément de filtre à air bloqué.	Contrôlez les témoins de colmatage et remplacez les éléments le cas échéant.
	Fuite d'air sous haute pression.	Vérifiez l'absence de fuite.
	Défaut de réglage du système de régulation.	Réinitialisez le système de régulation. Consultez la partie <i>RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE</i> de la section <i>ENTRETIEN</i> du présent manuel.
Le compresseur surchauffe.	Niveau d'huile insuffisant	Remplissez l'huile et vérifiez la présence de fuite.
	Refroidisseur d'huile sale ou obstrué.	Nettoyez les ailettes du refroidisseur d'huile
	Niveau d'huile incorrect.	Utilisez uniquement les huiles recommandées par Doosan.
	Recirculation de l'air de refroidissement.	Déplacez la machine pour éviter la recirculation.
	Commutateur de température défectueux.	Vérifiez le fonctionnement de l'élément et remplacez-le le cas échéant.
	Débit d'air de refroidissement du ventilateur faible.	Vérifiez le ventilateur et les courroies d'entraînement. Vérifiez la présence d'une obstruction à l'intérieur du capot du ventilateur.
Présence excessive d'huile dans l'air de décharge.	Conduite d'évacuation colmatée.	Vérifiez la conduite d'évacuation, le tube descendant et l'orifice. Nettoyez et remplacez.
	Élément du séparateur perforé.	Remplacez l'élément du séparateur.
	La pression du système est trop faible.	Vérifiez le clapet de pression minimale et le port acoustique.
La soupape de sécurité fonctionne.	Pression trop élevée lors du fonctionnement.	Vérifiez le réglage et le fonctionnement de la canalisation du clapet du régulateur.
	Défaut de réglage du régulateur.	Réglez le régulateur.
	Régulateur défaillant.	Remplacez le régulateur.
	Défaut de réglage de la soupape d'admission.	Consultez la partie <i>RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE</i> de la section <i>ENTRETIEN</i> du présent manuel.
	Connexions des flexibles/ conduites desserrées.	Vérifiez toutes les connexions des flexibles / conduites.
	Clapet de sécurité défectueux.	Vérifiez la pression libérée. Remplacez le clapet de sécurité si celui-ci est défectueux. NE TENTEZ AUCUNE RÉPARATION.
L'huile est repoussée vers le filtre à air.	Procédure d'arrêt incorrecte utilisée	Utilisez toujours la procédure d'arrêt appropriée. Fermez la soupape d'évacuation et laissez la machine ralentir avant de l'arrêter.
	Soupape d'admission défectueuse.	Vérifiez que les soupapes d'admission fonctionnent correctement.
	Contrôle de vanne de décharge défectueux.	Retirez la vanne de la conduite d'évacuation et vérifiez le fonctionnement.
La machine augmente jusqu'à la pression maximale une fois démarrée.	Défaut de réglage de la soupape d'admission.	Consultez la partie <i>RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE</i> de la section <i>ENTRETIEN</i> du présent manuel.
Aucune charge de la machine après avoir appuyé sur le bouton de charge.	Le solénoïde de la chargeuse est défectueux.	Remplacez le solénoïde. Vérifiez le circuit électrique en tâtant pour vérifier le mouvement tout en appuyant sur le bouton de charge.

CODES DE DIAGNOSTIC

Code d'erreur	J1939 SPN	J1939 FMI	Couleur de la lampe	Description Cummins
111	629	12	Stop (Continu)	Défaillance interne critique du module de contrôle du moteur - dispositif intelligent ou composant défectueux.
115	612	2	Stop (Continu)	Vitesse/position magnétique du moteur perdue pour les deux signaux - Données erronées, intermittentes ou incorrectes.
122	102	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
123	102	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
131	91	3	Stop (Continu)	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
132	91	4	Stop (Continu)	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
133	974	3	Stop (Continu)	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur distant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
134	974	4	Stop (Continu)	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur distant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
143	100	18	Avertisseur (Continu)	Pression de la canalisation de graissage du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.
144	110	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 de capteur de température du liquide de refroidissement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
145	110	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 de capteur de température du liquide de refroidissement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
146	110	16	Avertisseur (Continu)	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.
147	91	1	Stop (Continu)	Fréquence du circuit du capteur de position n° 1 de la pédale ou du levier d'accélérateur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal- Niveau plus sévère.
148	91	0	Stop (Continu)	Capteur de position n° 1 de la pédale ou du levier d'accélérateur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
151	110	0	Stop (Continu)	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
153	105	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température du collecteur d'admission n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
154	105	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température du collecteur d'admission n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
155	105	0	Stop (Continu)	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
187	3510	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 2 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
195	111	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 de capteur de niveau du liquide de refroidissement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
196	111	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 de capteur de niveau du liquide de refroidissement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
197	111	18	Avertisseur (Continu)	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.
221	108	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression barométrique - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
222	108	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression barométrique - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
227	3510	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 2 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
234	190	0	Stop (Continu)	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.

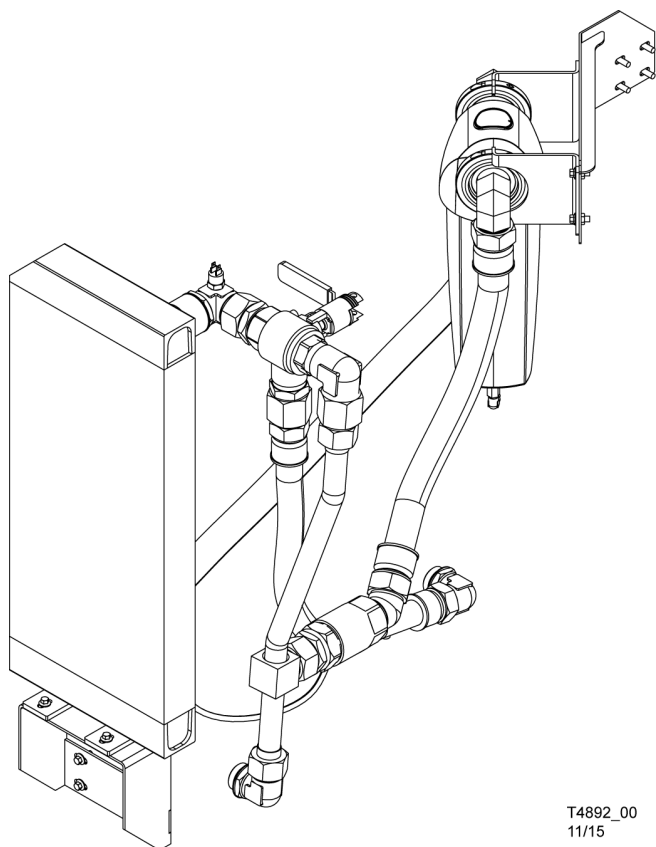
Code d'erreur	J1939 SPN	J1939 FMI	Couleur de la lampe	Description Cummins
235	111	1	Stop (Continu)	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
238	3511	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 3 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
239	3511	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 3 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
241	84	2	Avertisseur (Continu)	Vitesse du véhicule au niveau des roues - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
242	84	10	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de vitesse du véhicule au niveau des roues- Altération détectée - Taux de variation anormal.
245	647	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 de commande du ventilateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
271	1347	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 du dispositif de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
272	1347	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 du dispositif de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
281	1347	7	Avertisseur (Continu)	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique.
285	639	9	Avertisseur (Continu)	Multiplexage SAE J1939 – Erreur de temporisation PGN - Taux de mise à jour anormal.
286	639	13	Avertisseur (Continu)	Multiplexage SAE J1939 - Erreur de configuration - Défaut d'étalonnage.
288	974	19	Stop (Continu)	SAE J1939 - Erreur du multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Réception de données du réseau en erreur.
292	441	14	Stop (Continu)	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Instructions spécifiques.
293	441	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
294	441	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
296	1388	14	Stop (Continu)	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Instructions spécifiques.
322	651	5	Avertisseur (Continu)	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 1 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert.
324	653	5	Avertisseur (Continu)	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 3 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert.
331	652	5	Avertisseur (Continu)	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 2 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert.
332	654	5	Avertisseur (Continu)	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 4 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert.
343	629	12	Avertisseur (Continu)	Défaillance matérielle du mécanisme signalée par le module de commande du moteur - Dispositif ou composant défectueux.
351	3597	12	Avertisseur (Continu)	Alimentation de l'injecteur - Dispositif ou composant défectueux.
415	100	1	Stop (Continu)	Pression de la canalisation de graissage du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
418	97	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de présence d'eau dans le carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
429	97	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de présence d'eau dans le carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
431	558	2	Avertisseur (Continu)	Contacteur de validation du ralenti de la pédale/du levier d'accélérateur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
432	558	13	Stop (Continu)	Circuit du contacteur de validation du ralenti de la pédale ou du levier d'accélérateur - Défaut d'étalonnage.
435	100	2	Avertisseur (Continu)	Pression de la canalisation de graissage du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
441	168	18	Avertisseur (Continu)	Tension de la batterie n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.
442	168	16	Avertisseur (Continu)	Tension de la batterie n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.

Code d'erreur	J1939 SPN	J1939 FMI	Couleur de la lampe	Description Cummins
449	157	0	Stop (Continu)	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
451	157	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
452	157	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
523	611	2	Avertisseur (Continu)	Contacteur de validation de la vitesse intermédiaire (PTO) - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
527	702	3	Avertisseur (Continu)	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 2 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
528	93	2	Avertisseur (Continu)	Contacteur de validation du couple alternatif auxiliaire - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
529	703	3	Avertisseur (Continu)	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 3 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
553	157	16	Avertisseur (Continu)	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.
559	157	18	Avertisseur (Continu)	Mesure de pression du rail n° 1 d'injection - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.
584	677	3	Avertisseur (Continu)	Circuit de commande du relais du démarreur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
585	677	4	Avertisseur (Continu)	Circuit de commande du relais du démarreur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
599	640	14	Stop (Continu)	Arrêt de la sortie double commandé par l'auxiliaire - Instructions spécifiques.
649	1378	31	Avertisseur (Clignotant)	Intervalle de vidange d'huile moteur - Présence d'une condition de panne.
689	190	2	Avertisseur (Continu)	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
691	1172	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
692	1172	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
697	1136	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température de l'ECU du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
698	1136	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température de l'ECU du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
731	723	7	Avertisseur (Continu)	Régime du moteur / Défaut d'alignement entre l'arbre à cames et les capteurs du vilebrequin - Défaut de réponse ou de réglage du système mécanique.
778	723	2	Avertisseur (Continu)	Position du capteur de vitesse de l'arbre à cames - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
778	723	2	Avertisseur (Continu)	Position du capteur de vitesse de l'arbre à cames - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
1117	3597	2	Aucun	Perte d'alimentation avec contact enclenché - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
1239	2623	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur n° 2 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
1241	2623	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur n° 2 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
1242	91	2	Stop (Continu)	Capteur n° 1 de position de la pédale/du levier d'accélérateur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
1515	91	19	Stop (Continu)	SAE J1939 - Erreur du multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Réception de données du réseau en erreur.
1539	1387	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
1621	1387	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
1695	3513	3	Avertisseur (Continu)	Alimentation du capteur n° 5 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.

Code d'erreur	J1939 SPN	J1939 FMI	Couleur de la lampe	Description Cummins
1696	3513	4	Avertisseur (Continu)	Alimentation du capteur n° 5 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
1852	97	16	Avertisseur (Continu)	Indicateur de présence d'eau dans le carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave.
1866	411	2	Avertisseur (Continu)	Pression différentielle de recirculation des gaz d'échappement (EGR) - Données erronées.
1893	2791	9	Avertisseur (Continu)	Circuit de contrôle de la soupape EGR - Taux de mise à jour anormal.
1896	2791	13	Avertisseur (Continu)	Unité de contrôle de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Défaut d'étalonnage.
2182	1072	3	Avertisseur (Continu)	Circuit de sortie n° 1 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2183	1072	4	Avertisseur (Continu)	Circuit de sortie n° 1 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2185	3512	3	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 4 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2186	3512	4	Avertisseur (Continu)	Circuit n° 4 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2271	27	3	Avertisseur (Continu)	Circuit de position de la soupape EGR - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2272	27	4	Avertisseur (Continu)	Circuit de position de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2273	411	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression différentielle de recirculation des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2274	411	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression différentielle de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2311	633	31	Avertisseur (Continu)	Circuit de la soupape de contrôle du système électronique d'injection de carburant - Présence d'une condition de panne.
2321	190	2	Aucun	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
2322	723	2	Aucun	Position du capteur de vitesse de l'arbre à cames - Données incorrectes, erronées ou irrégulières.
2351	2791	4	Avertisseur (Continu)	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2352	2791	3	Avertisseur (Continu)	Circuit de contrôle de la soupape EGR - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2375	412	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température de recirculation des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2376	412	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de température de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2377	647	3	Avertisseur (Continu)	Circuit de commande du ventilateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2442	651	13	Avertisseur (Continu)	Cylindre 1 pilote de l'injecteur à solénoïde - Hors calibrage.
2443	652	13	Avertisseur (Continu)	Cylindre 2 pilote de l'injecteur à solénoïde - Hors calibrage.
2444	653	13	Avertisseur (Continu)	Cylindre 3 pilote de l'injecteur à solénoïde - Hors calibrage.
2445	654	13	Avertisseur (Continu)	Cylindre 4 pilote de l'injecteur à solénoïde - Hors calibrage.
2448	111	17	Avertisseur (Clignotant)	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave.
2555	729	3	Avertisseur (Continu)	Circuit de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2556	729	4	Avertisseur (Continu)	Circuit de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2557	697	3	Avertisseur (Continu)	Circuit de commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
2558	697	4	Avertisseur (Continu)	Circuit de commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
2961	412	15	Aucun	Température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave.

Code d'erreur	J1939 SPN	J1939 FMI	Couleur de la lampe	Description Cummins
2962	412	16	Avertisseur (Continu)	Température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave.
2963	110	15	Aucun	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave.
2964	105	15	Aucun	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave.
3136	5019	3	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression de sortie de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension.
3137	5019	4	Avertisseur (Continu)	Circuit du capteur de pression de sortie de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
3186	1623	9	Avertisseur (Continu)	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Taux de mise à jour anormal.
3213	1623	19	Avertisseur (Continu)	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Réception de données du réseau en erreur.
3326	91	9	Stop (Continu)	SAE J1939 - Multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Taux de mise à jour anormal.
3328	191	9	Avertisseur (Continu)	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Taux de mise à jour anormal.
3418	191	19	Avertisseur (Continu)	Vitesse de l'arbre de sortie de la transmission - Réception de données du réseau en erreur.
3525	84	19	Avertisseur (Continu)	Vitesse du véhicule au niveau des roues - Réception de données du réseau en erreur.
3526	84	9	Avertisseur (Continu)	Vitesse du véhicule au niveau des roues - Taux de mise à jour anormal.
3527	558	19	Stop (Continu)	Contacteur de validation de ralenti de la pédale d'accélérateur - Réception de données du réseau en erreur.
3528	558	9	Stop (Continu)	Commutateur de validation de ralenti de la pédale ou du levier d'accélérateur - Taux de mise à jour anormal.
3555	1081	9	Avertisseur (Continu)	Le moteur attend la lampe de préchauffage - Taux de mises à jour anormaux.
3613	111	9	Avertisseur (Continu)	Capteur de niveau du liquide de refroidissement - Taux de mise à jour anormal.
3614	111	19	Avertisseur (Continu)	Capteur de niveau du liquide de refroidissement - Réception de données du réseau en erreur.
3641	748	9	Avertisseur (Continu)	Ralentisseur de sortie de transmission - Taux de mise à jour anormal.
3697	630	12	Stop (Continu)	Mémoire de calibrage du module de contrôle du moteur - Dispositif intelligent ou composant défectueux.
3727	5571	7	Aucun	Rampe commune à haute pression Clapet de sécurité de la pression de carburant - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique.
3741	5571	0	Avertisseur (Continu)	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
4642	97	0	Stop (Continu)	Indicateur de présence d'eau dans le carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
4734	701	14	Stop (Continu)	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 1 - Instructions spéciales.
4734	701	14	Stop (Continu)	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 1 - Instructions spéciales.
4789	1639	0	Avertisseur (Continu)	Vitesse du ventilateur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.
4791	1639	1	Avertisseur (Continu)	Vitesse du ventilateur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave.

OPTION - REFROIDISSEUR FINAL ET SÉPARATEUR D'EAU



DESCRIPTION

L'air comprimé sort du réservoir séparateur à travers le tuyau du couvercle supérieur et se rend ensuite à l'entrée du côté du refroidisseur final.

Le refroidisseur final est refroidi par le paquet de compresseur d'air entrant.

L'air comprimé et le condensat (eau chargée d'une faible quantité d'huile de compresseur) quittent le refroidisseur final et se dirigent vers le séparateur d'humidité, où la majeure partie du condensat est éliminée.

Au fond du séparateur d'humidité se trouvent un tamis et un orifice d'évacuation ouverts en permanence dont la dimension permet un débit de condensat maximum tout en minimisant la perte d'air comprimé.

Une seconde soupape de purge du condensat est montée sur le corps du refroidisseur final, cette soupape s'ouvre à l'arrêt de la machine, permettant ainsi à tout condensat resté dans le refroidisseur final de s'écouler. Ceci est prévu pour éviter d'endommager le refroidisseur en cas de températures négatives.

Ces drains sont bouchés à travers le cadre du compresseur et expulsent la condensation dans l'atmosphère. Si la contamination du site par ce condensat est interdite, l'utilisateur peut connecter une section supplémentaire du tuyau de vidange et de la voie à un point de vidange autorisé.

ENTRETIEN

Entretien quotidien :

Lors de la pleine charge (maximum de livraison de l'air comprimé), vérifiez que le condensat peut être vu pour vidanger à partir du tuyau de vidange du séparateur d'eau.

Entretien hebdomadaire :

- Vérifiez que la tuyauterie des points de purge des orifices n'est pas obstruée.
- Nettoyez l'intérieur du boîtier du séparateur d'eau.

Entretien du séparateur d'eau :

- Lorsque le moteur est à l'arrêt, assurez-vous que la pression est évacuée du système d'air comprimé.
- Retirez le tuyau relié au boîtier du séparateur d'eau. Inspectez les raccords et les conduites pour vous assurer qu'ils ne sont pas obstrués. Nettoyez si nécessaire.
- Retirez et nettoyez le flotteur du séparateur d'eau.

ENTRETIEN DU FILTRE PRINCIPAL ET SECONDAIRE

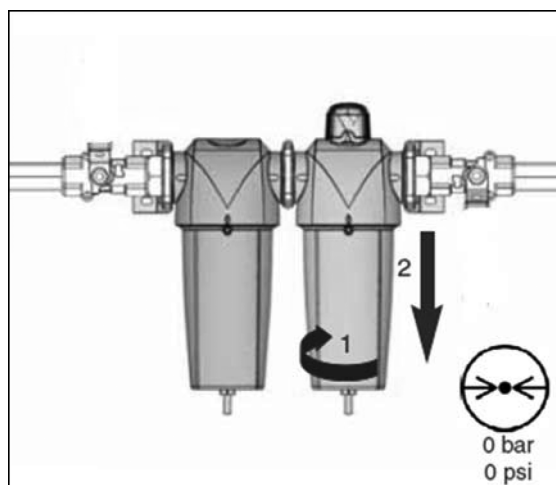


FIGURE 1

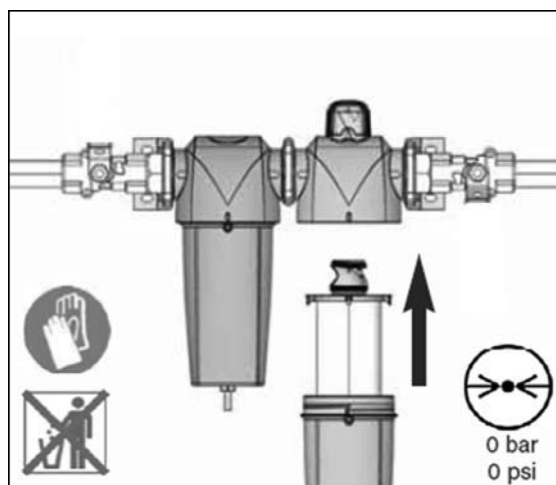


FIGURE 2

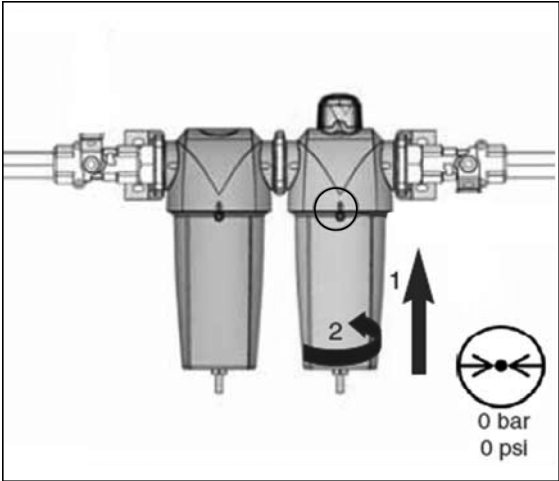


FIGURE 3

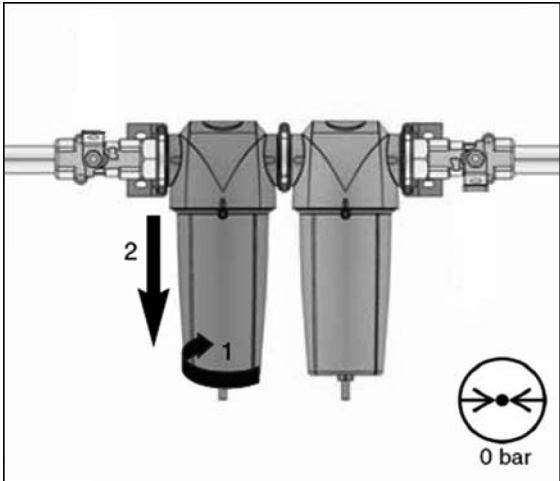


FIGURE 1

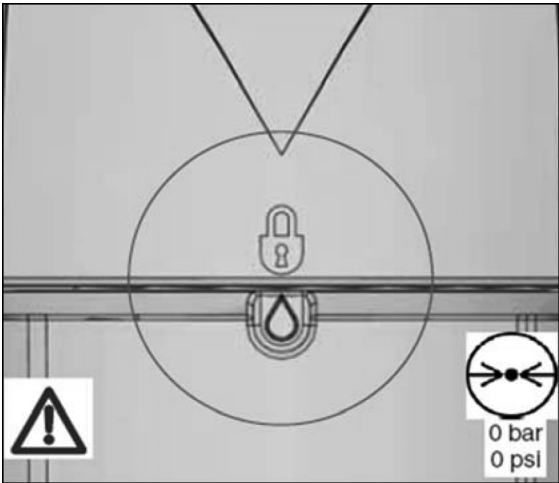


FIGURE 4

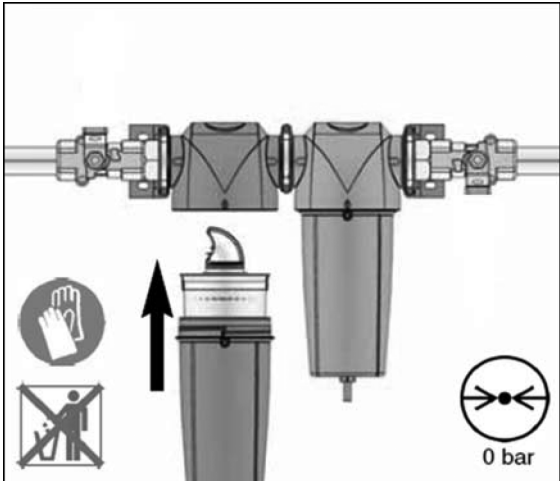


FIGURE 2

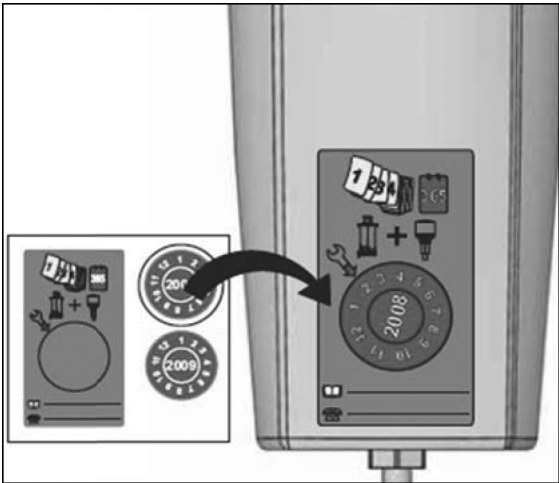


FIGURE 5

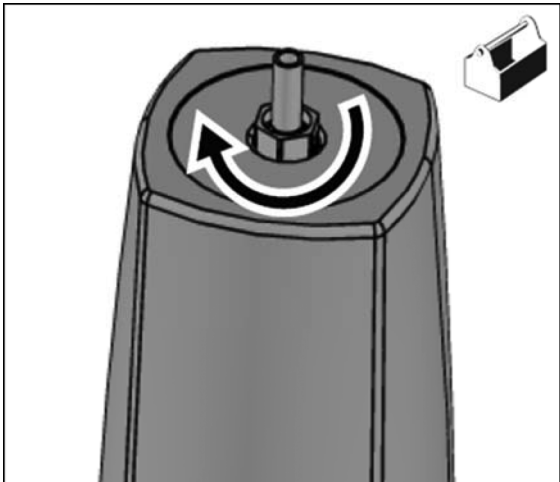


FIGURE 3

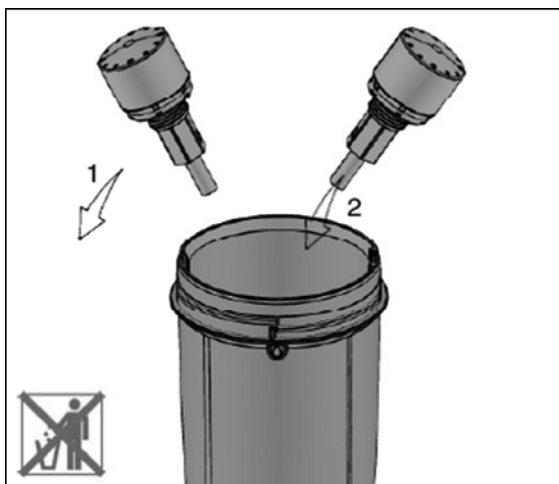


FIGURE 4

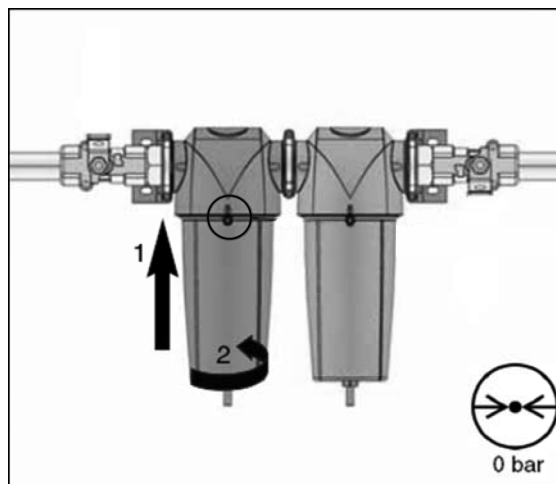


FIGURE 7

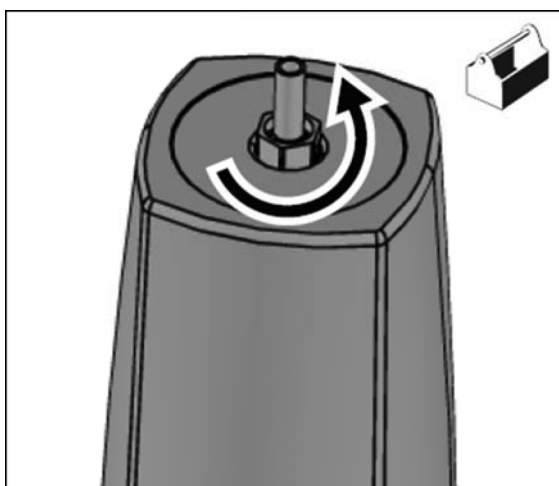


FIGURE 5

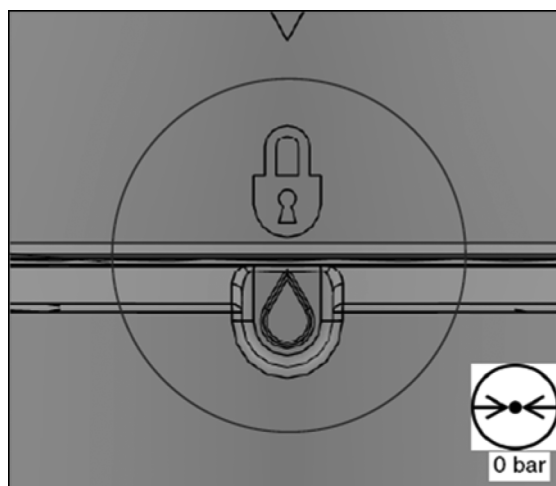


FIGURE 8

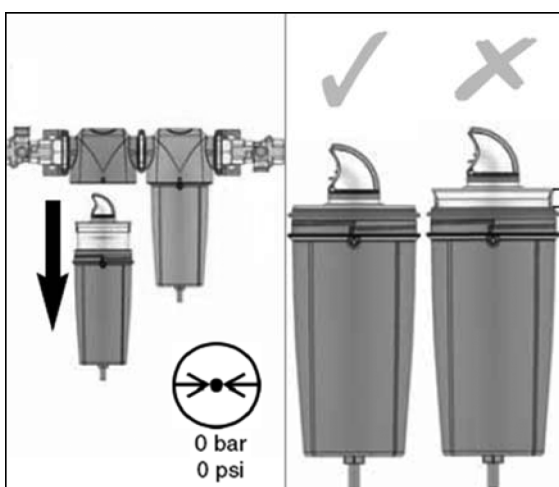


FIGURE 6

SÉCURITÉ

ATTENTION : le système de régulation du compresseur est réglé de sorte à maintenir une pression régulée au niveau du réservoir de séparation. **NE RÉGLEZ PAS** la régulation de sorte à assurer une pression de régulation maximale au niveau du robinet de service lorsque le système IQ est activé. Ceci entraînera un fonctionnement à des puissances moteur excessives, provoquant ainsi une surchauffe et réduisant la durée de vie du moteur et du bloc-vis.

ATTENTION : des filtres trop obstrués risquent d'augmenter l'accumulation d'huile et d'eau en aérosol, pouvant ainsi endommager des dispositifs situés en aval dans le système. Ne dépassez pas les intervalles d'entretien normaux.

ATTENTION : le blocage du condensat risque de provoquer la submersion des cuves. En cas de submersion, une quantité excessive de condensat peut pénétrer dans le flux d'air et endommager les dispositifs en aval dans le système.

REMARQUE: N'utilisez pas la machine à des températures inférieures à 2 °C (35°F).

OPTION - BAC DE RÉTENTION**DESCRIPTION**

Cette machine peut être équipée d'un équipement pour retenir les fuites et les déversements, qui se produisent au sein de l'enceinte de la machine.

La protection contiendra tous les fluides normalement installés dans la machine, plus un supplément de 10%.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

Lorsqu'elle est équipée de ce système de rétention de fuite, la machine doit être utilisée lorsqu'elle est à niveau.

Les drains pour le liquide de refroidissement du moteur, l'huile moteur, l'huile du compresseur et le réservoir du carburant sont situés sur le côté arrière gauche de la machine.

Le drain du bac de rétention est situé sur le côté arrière droit de la machine.

Le bac de rétention doit être purgé tous les jours.

VIDANGE DES FLUIDES CONTAMINÉS

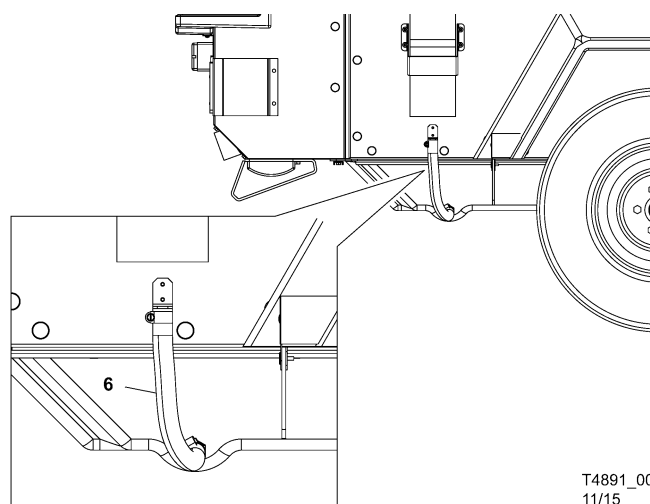
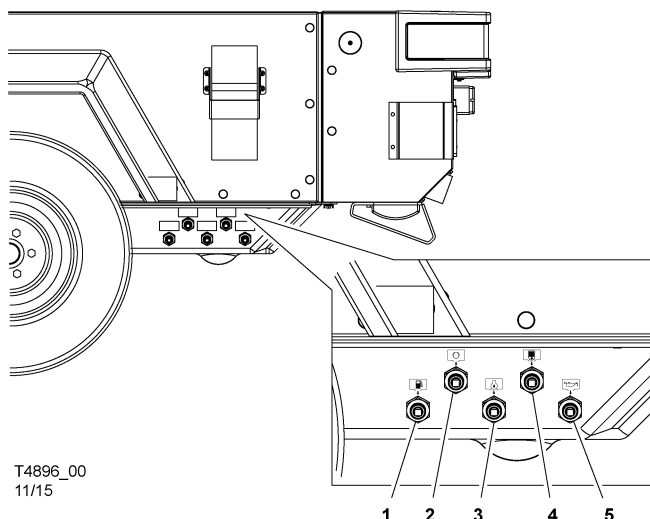
Le liquide contaminé doit être enlevé seulement par un personnel autorisé.

Les fluides capturés peuvent être évacués de la rétention en enlevant le bouchon ou en désaccouplant le tuyau flexible fixé sur le côté droit de la machine. Le bouchon doit être attaché à nouveau après l'évacuation. Le tuyau flexible doit être refixé après la vidange.

VIDANGE DES FLUIDES CONTAMINÉS

Durant les opérations de maintenance, évacuez les liquides de la machine en utilisant les orifices d'évacuation indiqués.

AVERTISSEMENT : Les fuites ou déversements importants doivent être évacués avant le remorquage de la machine.

EMPLACEMENT DES PURGES

1. Purge du réservoir de carburant
2. Purge du liquide de refroidissement du compresseur
3. Purge de l'huile moteur
4. Purge du réservoir du séparateur
5. Purge du liquide de refroidissement du moteur
6. Purge du bac de rétention

OPTION - VIDANGE CENTRALE

DESCRIPTION

Cette machine peut être équipée d'une option de vidange centrale. Lorsque cette option est montée, tous les orifices de vidange sont dirigés vers un seul point facilement accessible.

Chaque orifice de vidange comprend une vanne, un bouchon de sécurité et une étiquette d'identification.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

La procédure de vidange est la même que celle de l'unité standard.

Identifiez l'orifice de vidange correct.

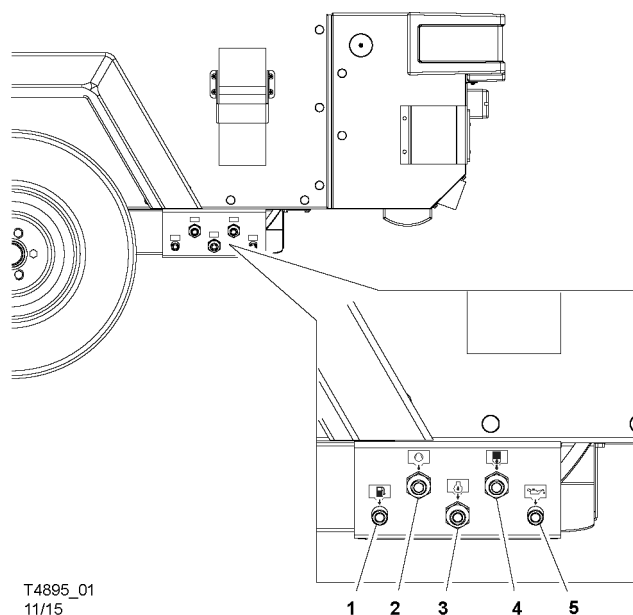
Retirez le bouchon, connectez le tuyau avec le raccord à la vanne, puis ouvrez la vanne et vidangez tout le volume du liquide dans un conteneur approprié.

Répétez la procédure à chaque orifice de vidange.

Fermez les vannes et remettez les bouchons avant de remplir avec du liquide neuf.

Vérifiez que les orifices de vidanges ne présentent pas de fuite.

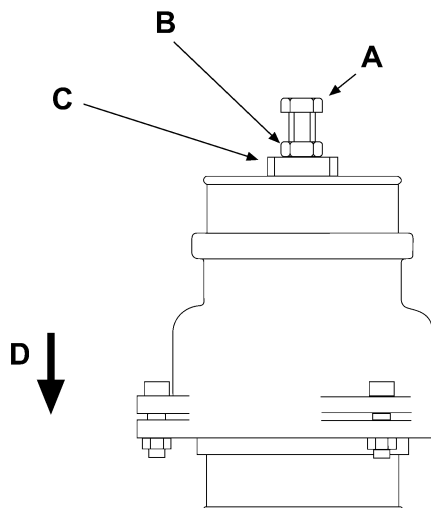
EMPLACEMENT DES PURGES



1. Purge du réservoir de carburant
2. Purge du liquide de refroidissement du compresseur
3. Purge de l'huile moteur
4. Purge du réservoir du séparateur
5. Purge du liquide de refroidissement du moteur

OPTION - VANNE CHALWYN (Vanne d'arrêt d'admission d'air)**DESCRIPTION**

Les vannes Chalwyn assurent une protection d'arrêt d'urgence en cas de survitesse des moteurs diesel et sont le moyen le plus efficace de prévenir une situation de fuite. Les vannes bloquent complètement le système d'admission d'air, en coupant une source de carburant extérieure non contrôlée et l'air requis pour maintenir le moteur en fonctionnement.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

- A Régleur
- B Contre-écrou
- C Maintenir avec une clé à molettes lors du réglage
- D Débit d'air

Une fois la soupape Chalwyn posée, réglez le détecteur de survitesse à l'aide du régleur et du contre-écrou (consultez le diagramme). Faites simplement tourner le régleur dans le sens horaire pour augmenter la valeur du régime moteur entraînant un arrêt automatique.

1. Démarrez le moteur. Accélérez lentement. Notez la vitesse à laquelle se produit l'arrêt.
2. Déconnectez le flexible d'admission d'air relié à la vanne Chalwyn pour avoir accès au régleur et au contre-écrou (voir diagramme).
3. Deserrez le contre-écrou. Tournez le régleur d'un tour dans le sens horaire. Serrez le contre-écrou.
4. Remontez le flexible d'admission à la vanne Chalwyn.
5. Démarrez le moteur. Accélérez lentement. Notez la vitesse à laquelle se produit l'arrêt.
6. Répétez les étapes 2 à 5 jusqu'à atteindre la première valeur à laquelle le moteur ne s'arrête pas au régime de ralenti élevé (c.-à-d. accélération maximale, sans charge).

Puis,

- a) Utilisez les résultats de la vitesse d'arrêt versus paramètre du régleur comme contrôle de calibrage pour faire un ajustement final afin d'atteindre le paramètre requis (normalement 10 % à 15 % supérieur au ralenti élevé).

ou

b) Si un paramétrage très précis n'est pas requis, tournez le régleur un tour de plus dans le sens horaire pour que l'arrêt se produise au dessus de la vitesse de ralenti élevée en respectant une marge appropriée. Il se peut que le moteur s'arrête occasionnellement en fonctionnement normal si vous utilisez cette procédure de réglage. Dans ce cas, tournez le régleur d'un demi-tour supplémentaire dans le sens horaire.

7. Vérifiez que le contre-écrou régleur est complètement serré. (Utilisez un composant adhésif sur les filetages du contre-écrou).

REMARQUES :

Moteurs turbocompressés : lors du réglage de la soupape sur un moteur turbocompressé à l'aide de la méthode ci-dessus, il se peut que le moteur s'arrête à une vitesse inférieure à celle requise en cas de puissance de sortie élevée. Dans ce cas, tournez la soupape dans le sens horaire d'un demi-tour supplémentaire à la fois jusqu'à ce que le problème soit résolu.

Soupape coincée - si la soupape se coince dans son siège en cours de réglage, libérez-la en la tournant dans le sens HORAIRE vue depuis l'extrémité régleur.

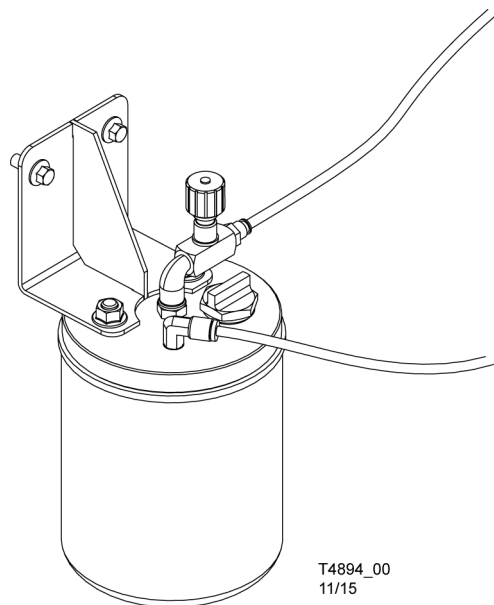
ENTRETIEN

Tous les trois mois :

1. Déconnectez les tuyaux d'admission et libérez la soupape de ses supports de montage de sorte à pouvoir la retirer.
2. Vérifiez que l'intérieur de la soupape est propre. Nettoyez-la si nécessaire à l'aide d'huile de paraffine ou de white spirit en prenant les précautions habituelles. Séchez soigneusement la soupape.
3. Vérifiez l'absence d'usure excessive et contrôlez le déplacement sans accroc de la soupape sur toute sa course. N'APPLIQUEZ PAS DE GRAISSE.
4. Remontez la soupape. Vérifiez les réglages de la soupape en vous référant à la section « Instructions de réglage » indiquées ici.

REMARQUE : La nécessité de respecter la période d'entretien de routine de trois mois dépend des conditions de fonctionnement auxquelles l'équipement est exposé et peut donc varier en fonction de celles-ci.

OPTION - LUBRIFICATEUR



DESCRIPTION

Le lubrificateur de la ligne d'air interne est utilisé pour libérer du lubrifiant dans le tuyau d'air comprimé intérieur avant que celui-ci ne sorte du compresseur. À partir de là, le mélange air/huile va s'écouler vers l'appareil à air comprimé activé ; celui qui requiert une source extérieure d'huile pneumatique pour un fonctionnement correct.

SÉCURITÉ

AVERTISSEMENT : Assurez-vous que le bouchon de remplissage du lubrificateur est resserré correctement après le réapprovisionnement en huile.

AVERTISSEMENT : Ne réapprovisionnez pas l'huile du lubrificateur ou ne réparez pas le lubrificateur sans avoir d'abord fait en sorte que la machine soit arrêtée et que le système ait été complètement dégagé de toute pression de l'air (Reportez-vous à la section ARRÊTEZ L'UNITÉ dans les INSTRUCTIONS D'UTILISATION de ce manuel).

ATTENTION : Si les tubes en nylon du lubrificateur sont déconnectés, veillez à ce que chaque tube soit relié à nouveau à son emplacement initial.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Capacité d'huile: 2 litres

Spécification de l'huile : *Référez-vous au Manuel du Fabricant Moteur.*

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

MISE EN SERVICE

Vérifiez le niveau d'huile du lubrificateur et remplissez si nécessaire.

AVANT DE DÉMARRER

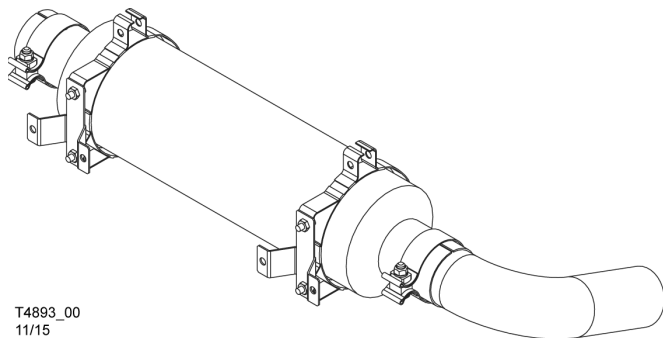
Vérifiez le niveau d'huile du lubrificateur et remplissez si nécessaire.

ENTRETIEN

Vérifiez le niveau d'huile du lubrificateur et remplissez si nécessaire.

DÉPANNAGE

ERREUR	CAUSE	SOLUTION
Aucun écoulement d'huile.	Mauvaise connexion.	Inversez les raccords de tuyaux en nylon vers le lubrificateur.

OPTION - PARE-ÉTINCELLES**DESCRIPTION**

Les pare-étincelles d'échappement des moteurs Diesel sont un dispositif clé, aussi bien dans les zones à risque élevé que lors d'utilisations à faible risque du moteur diesel, où une étincelle isolée peut provoquer l'ignition de matériau combustible. En principe, toute législation concernant le fonctionnement d'un moteur diesel dans une zone à risque exige obligatoirement l'installation d'un extincteur d'étincelles d'échappement homologué.

ENTRETIEN**Chaque jour :**

Vérifiez l'absence de fuite, de fissures et de dommages importants, comme des entailles de plus de quelques millimètres, au niveau du pare-étincelles.

Tous les trois mois :

Déposez le pare-étincelles. Frappez-le avec un maillet souple pour libérer tout dépôt interne et secouez-le pour les extraire. Vérifiez en même temps que les chicane internes ne sont pas desserrées.

Tous les six mois (ou toutes les 1500 heures, à la première échéance) :

Contrôlez l'échappement dans le noir en chargeant et en accélérant le moteur de manière répétée. En présence d'étincelles, vous devez remplacer le pare-étincelles.

AVERTISSEMENT: Veillez à assurer une ventilation adéquate si vous procédez à cette vérification dans un endroit clos.

AVERTISSEMENT: ne remettez pas le moteur en service jusqu'à ce que tout problème constaté lors des vérifications ci-dessus soit résolu.

GÉNÉRAL

Cette publication qui comporte une vue éclatée des pièces détachées a été rédigée pour aider à la localisation de ces pièces en vue des opérations d'entretien de l'unité. Toutes les pièces du compresseur énumérées sur la vue éclatée sont fabriquées avec la même précision que l'équipement d'origine. Pour une protection optimale de la machine, toujours se procurer des pièces d'origine Doosan pour le compresseur.

AVIS

Doosan ne peut être tenue responsable de blessures ou dommages résultant de l'utilisation de pièces de rechange non approuvées.

Doosan Infracore compte des centres d'entretien et fournit des pièces détachées dans le monde entier.

Des distributeurs autorisés et des points de vente sont présents dans les principales villes de nombreux pays.

Les pièces détachées devant faire l'objet d'une commande spéciale peuvent ne pas être incluses dans ce manuel. Contactez le service Pièces détachées de Doosan avec le numéro de série de la machine pour commander ces pièces.

DESCRIPTION

La vue éclatée des pièces illustre et énumère les différents montages, sous-montages et le détail des pièces qui constituent cette machine. Cela couvre les modèles standard ainsi que les options les plus répandues.

Une série d'illustrations indique chaque pièce distinctement ainsi que sa position par rapport aux autres pièces sur le montage. La référence, la description et la quantité nécessaire de pièces sont indiquées sur chaque illustration ou sur la page adjacente. Les quantités indiquées correspondent au nombre de pièces par montage et ne reflètent pas nécessairement le nombre total de pièces sur la machine. Si une quantité n'est pas spécifiée, il est supposé qu'il s'agit d'une seule pièce.

La description de chaque pièce est basée sur la méthode du « nom en premier », c'est-à-dire que le nom identifiant l'élément est toujours cité en premier dans la description. Le nom est généralement suivi par un terme modificateur unique. Le terme modificateur descriptif peut être suivi de mots ou d'abréviations tels que supérieur, inférieur, interne, externe, avant, arrière, droit, gauche, etc. lorsque cela est essentiel.

Lorsqu'il est fait référence à l'arrière, à l'avant ou à l'un des côtés de la machine, considérez toujours l'**extrémité portant la barre d'attelage** comme étant l'**avant de l'unité**. Tenez-vous à l'arrière de la machine en regardant en direction de la barre d'attelage (avant) pour déterminer le côté droit et le côté gauche.

VISSERIE

Du matériel conforme à la fois aux normes SAE (pouces) et ISO (métrique) a été utilisé pour la conception et le montage de ces machines. Faites preuve d'une extrême prudence afin d'éviter d'endommager les filetages par l'utilisation de visserie inadaptée. Afin de clarifier le bon usage de la visserie et l'identification des pièces de rechange adaptées, l'ensemble de la visserie standard a été identifié par une référence, des dimensions et une description. Ceci permet à la clientèle de se procurer la visserie localement sans avoir besoin de passer commande auprès de l'usine. Ces pièces sont décrites dans des tableaux situés à l'arrière des figures illustratives. Tout élément de visserie non identifié à la fois par une référence et des dimensions est une pièce fabriquée spécialement et doit être commandée pour obtenir la pièce de rechange exacte.

MARQUAGES ET ADHÉSIFS

AVIS

Ne peignez pas par-dessus les adhésifs de sécurité et d'instructions. Commandez immédiatement des adhésifs de rechange si ceux apposés sur la machine sont illisibles.

Les références et l'emplacement des adhésifs individuels d'origine sont indiqués à la section Liste de pièces détachées. Ils sont disponibles tant que la production d'un modèle particulier continue.

UTILISATION DE LA LISTE DES PIÈCES DÉTACHÉES

- Ouvrez le manuel à la section Liste des pièces détachées.
- Repérez la zone ou le système du compresseur dans lesquels la pièce voulue est utilisée puis identifier le numéro de la page où se trouve l'illustration.
- Repérez la pièce voulue sur l'illustration puis notez la référence et la description.

COMMENT COMMANDER ?

La commande des pièces détachées en bonne et due forme par l'acheteur dépend principalement du bon usage des informations disponibles. La transmission d'informations complètes au bureau de vente, à la société autonome ou au distributeur agréé le (la) plus proche, permet de remplir correctement le bon de commande et d'éviter ainsi des délais inutiles.

Afin d'éliminer toute cause d'erreur possible, les instructions suivantes constituent un guide de l'acheteur lors de la commande de pièces de rechange.

- Indiquez toujours le numéro de modèle de l'unité comme illustré sur la plaque signalétique de la machine.
- Indiquez toujours le numéro de série de l'unité. CECI EST IMPORTANT. Le numéro de série de l'unité est estampillé sur la plaque attachée à l'unité. (Le numéro de série de cette unité est également estampillé sur le métal du longeron de cadre de châssis.)
- Indiquez toujours le numéro de publication de la liste des pièces.
- Indiquez toujours la quantité de pièces voulues.
- Indiquez toujours la référence ainsi que la description des pièces comme elles sont données dans la liste des pièces.

En cas de renvoi des pièces au bureau de vente, à la société autonome ou au distributeur agréé le (la) plus proche pour vérification ou réparation, indiquez toujours le numéro de série de l'unité dont les pièces ont été déposées.

CONDITIONS DE COMMANDE DE PIÈCES

Acceptation : l'acceptation d'une offre est expressément limitée aux conditions exactes décrites ci-après. En cas d'utilisation d'un bon de commande à titre d'acceptation d'une offre, il est expressément convenu que les conditions d'un tel bon de commande s'appliquent uniquement sur consentement exprès écrit de la société Doosan (« Société »). Aucune modalité supplémentaire ou contraire ne peut engager la Société à moins d'un consentement exprès écrit.

Taxes : toute taxe ou prélèvement de l'état directs ou réclamés suite à la production, à la vente, à l'utilisation ou à la livraison de matériel commandé ou vendu ne sont pas inclus dans le prix appliqué par la Société et seront dus et payés par l'Acheteur.

Les délais de livraison peuvent être prolongés en raison de catastrophe naturelle, acte de l'Acheteur, acte du Gouvernement, incendies, inondations, grèves, émeute, guerre, embargo, pénurie de moyen de transport, délai ou erreur dont les sous-traitants de la Société sont responsables ou toute autre cause indépendante.

En cas d'instructions de livraison particulières tel que l'usage exclusif des moyens de livraison, y compris le fret aérien alors qu'un devis basé sur un transporteur standard a été réalisé, et avant que les modifications du bon d'achat aient pu être reçues par la Société, les frais supplémentaires sont à la charge de l'Acheteur.

Garantie : la Société garantit que les pièces fabriquées dans ses installations se trouvent dans l'état spécifié et sont exemptes de défaut de matériau et de main d'œuvre. La présente garantie restreint la responsabilité de la société à la réparation ou au remplacement de pièces défectueuses au moment de la livraison, à condition que l'acheteur informe la Société de ce défaut immédiatement après l'avoir remarqué et dans un délai de trois (3) mois à compter de la date de livraison de telles pièces par la Société. La seule exception à la déclaration précédente est la prolongation de la garantie qui s'applique au programme d'échange de la sortie de vis.

Les réparations et les remplacements doivent être effectués par la Société F.A.B. au point de livraison. La Société ne peut être tenue responsable des frais de transport, dépose ou pose.

Les garanties applicables au matériel fourni par la Société mais entièrement fabriqué par un tiers se limitent aux garanties accordées à la Société par le fabricant et pouvant être transmises à l'acheteur.

Livraison : les dates de livraison sont approximatives. La Société tente dans la mesure du possible de respecter les dates de livraison. Cependant, la Société ne peut être tenue responsable en cas de délai, de non-livraison du matériel ou de dommages liés à la livraison.

La Société n'offre aucune garantie ou représentation, explicite ou implicite, d'aucune sorte mise à part celle du titre et décline toute responsabilité envers toute autre garantie, y compris celles relatives à la qualité marchande et l'adaptation à un but particulier.

Limitation de responsabilité :

La voie de droit de l'Acheteur définie ci-après est exclusive et la responsabilité totale de la Société quant à la commande, qu'elle soit basée sur un contrat, une garantie, une négligence, une indemnité, la responsabilité stricte ou autre, ne peut dépasser le prix d'achat de la pièce sur laquelle porte la responsabilité.

La Société ne peut en aucun cas être tenue responsable, vis-à-vis de l'Acheteur, de ses successeurs ou de tout autre bénéficiaire, des dommages consécutifs, accidentels, indirects, particuliers ou exemplaires survenant en relation à cette commande ou de tout manquement, défaut ou dysfonctionnement des pièces aux termes de la présente, qu'il s'agisse de perte de jouissance, perte de profits ou de revenus, perte d'intérêt, perte d'un fonds commercial, arrêt du travail, dégradation d'autres biens, perte pour fermeture ou interruption du fonctionnement, augmentation des frais de fonctionnement ou augmentation des plaintes des clients de l'Acheteur pour interruption des activités, que ces dommages ou pertes soient basés sur un contrat, une garantie, une négligence, une indemnité, la responsabilité stricte ou autre.

PROGRAMME D'ÉCHANGE DE LA SORTIE DE VIS

Doosan offre un programme d'échange de la sortie de vis aux utilisateurs de compresseurs portatifs.

Le bureau de vente, la société autonome ou le distributeur agréé le (la) plus proche doit d'abord contacter le service d'entretien des pièces de l'usine de fabrication du compresseur d'air portatif pour plus d'informations.

Pour plus d'informations sur les pièces, les services ou votre distributeur local (Europe, Moyen-Orient, Afrique), contactez :

Usine:

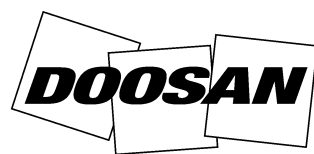
Doosan Bobcat EMEA s.r.o. (DBEM),

U Kodetky 1810, 263 12 Dobris,

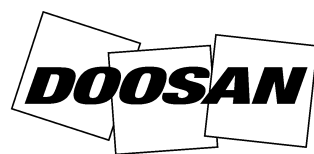
République Tchèque

Site Internet:

www.doosanportablepower.eu



Portable Power



Portable Power

