

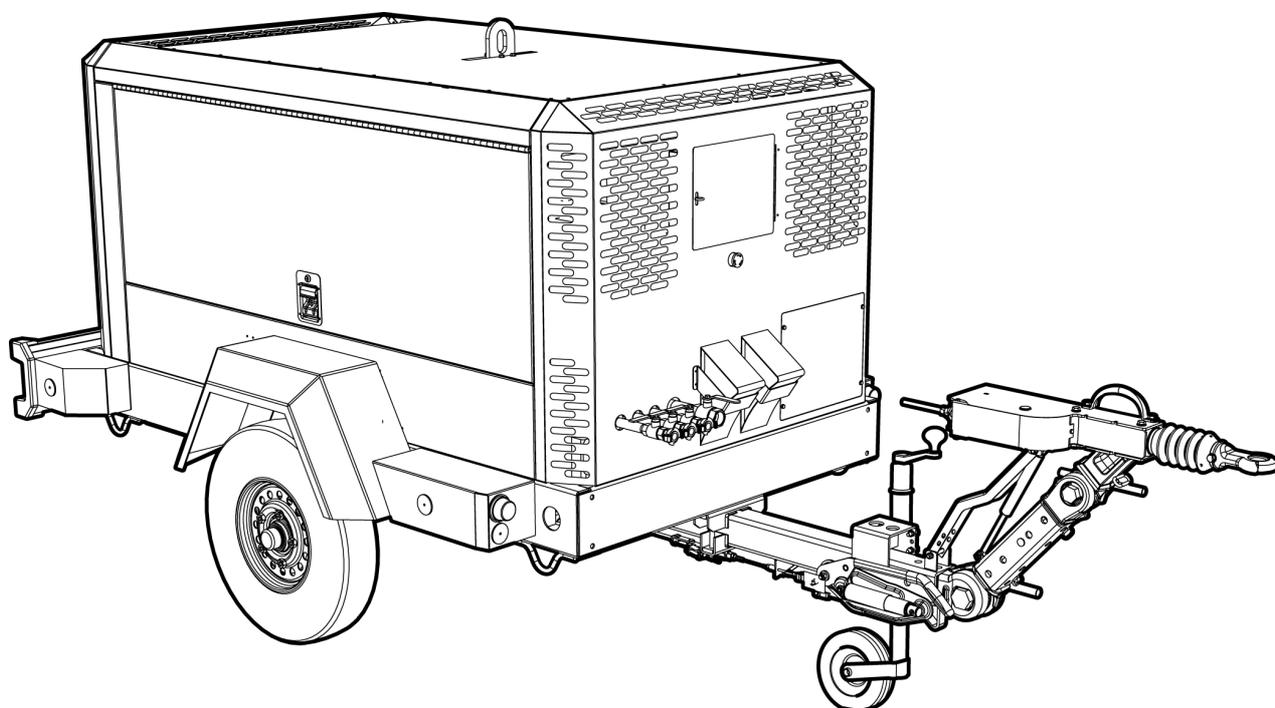


Portable Power

7/125 - 9/115, 7/125 - 10/110, 14/90

MANUEL DE L'OPÉRATEUR ET D'ENTRETIEN

Traduction des instructions d'origine



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 : 660000 ->

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 porter 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; 7/51; 7/53; 7/73-10/53; 7/125-9/115; 7/125-10/110; 14/90; 7/204; 10/174; 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; 7/51; 7/53; 7/73-10/53; 7/125-9/115; 7/125-10/110; 14/90; 7/204; 10/174; 12/154; 14/144; 9/274; 9/304; 12/254; 17/244; 21/224
9) VIN / Serial number: UN

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

- 11) 2006/42/EC The Machinery Directive
12) 2004/108/EC The Electromagnetic Compatibility Directive
13) 2000/14/EC The Noise Emission Directive
14) 97/23/EC The Pressure Equipment Directive
15) 2009/105/EC The Simple Pressure Vessels Directive
16) 97/68/EC The emission of engines for no-road mobile machinery
31) 2006/95/EC 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, Stockport, 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}	7/125-9/115; 7/125-10/110; 14/90	97	98L _{WA}	99L _{WA}
7/26E	21,3	97L _{WA}	98L _{WA}				
7/31E	25,9	97L _{WA}	98L _{WA}				
7/41	35	98L _{WA}	98L _{WA}	7/204; 10/174; 12/154; 14/144	168	98L _{WA}	99L _{WA}
7/51	50,2	98L _{WA}	98L _{WA}				
7/53	36	97L _{WA}	98L _{WA}				
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 97/23/EC

26) We declare that this product has been assessed according to the Pressure Equipment Directive 97/23/EC 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 Manager

28) Issued at Dobris, Czech Republic

29) Date

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

Doosan Infracore Portable Power EMEA, Dreve Richelle 167, B-1410 Waterloo, Belgium

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 Infracore Portable Power EMEA, Dreve Richelle 167, B-1410 Waterloo, Belgium
- 31) 2006/95/CE Directive Basse tension



Portable Power

1	CONTENUS	ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES
2	AVANT-PROPOS	#### Contactez la société pour obtenir un numéro de série
3	SYMBOLES ISO	->#### Jusqu'au numéro de série
6	SÉCURITÉ	####-> À partir du numéro de série
8	INFORMATIONS GÉNÉRALES Dimensions Données	* Non illustré † Option WDG Option du générateur AR Selon le besoin HA Machine fonctionnant à température ambiante élevée
12	INSTRUCTIONS DE FONCTIONNEMENT Mise en service Avant de démarrer Démarrage Arrêt Arrêt d'urgence Redémarrage Surveillance en cours d'utilisation Mise hors service Recommandations en cas de remisage à long terme Remisage à court terme	S.R.G. Train de roulement sur site H.R.G. Train de roulement rapide
42	ENTRETIEN Entretien régulier Lubrification Régulation de la vitesse et de la pression Tableau de configuration des couples de serrage Lubrification du compresseur	bg Bulgare cs Tchèque da Danois de Allemand el Grec en Anglais es Espagnol et Estonien fi Finlandais fr Français hu Hongrois it Italien lt Lituanien lv Letton mt Maltais nl Néerlandais no Norvégien pl Polonais pt Portugais ro Roumain ru Russe sk Slovaque sl Slovène sv Suédois zh Chinois
65	SYSTÈMES DE LA MACHINE	
69	DÉPANNAGE	
73	OPTIONS	
78	COMMANDE DE PIÈCES DÉTACHÉES	

2 AVANT-PROPOS

Le contenu de ce manuel est considéré comme propriété confidentielle de la société et ne peut être reproduit sans son autorisation écrite préalable.

Aucun élément contenu dans ce document ne peut être interprété comme l'extension d'une promesse, garantie ou représentation, exprimée ou implicite, concernant les produits qui y sont décrits. Toutes les garanties de ce type ou les autres termes et conditions de vente des produits devront être conformes aux termes et aux conditions de vente standard de ces produits, disponibles sur demande.

Ce manuel contient des instructions et des données techniques qui recouvrent toutes les opérations de routine et les tâches de maintenance prévues, qui seront effectuées par le personnel d'exploitation et d'entretien. Les remises en état importantes ne font pas partie de l'objet de ce manuel et seront du ressort d'un service agréé.

Les spécifications du concept de ce dispositif ont été certifiées et respectent les directives CE. En conséquence :

- a) Toute modification de ce dispositif est strictement interdite et invalide la certification CE.
- b) Une spécification unique pour les États-Unis/Canada est adoptée et adaptée au territoire.

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

- de bonne qualité, acquis auprès d'un fabricant reconnu et si possible, être d'un type approuvé par la société.
- correctement réglés pour une pression au moins égale à la pression de travail maximale permise du dispositif.
- compatibles avec le lubrifiant/liquide de refroidissement 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 :

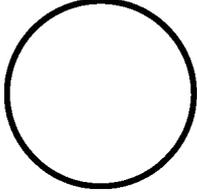
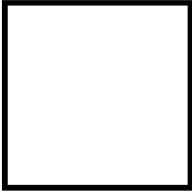
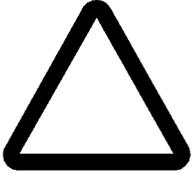
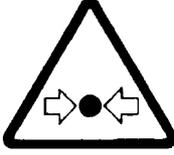
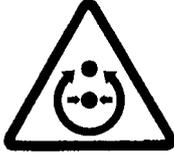
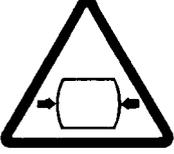
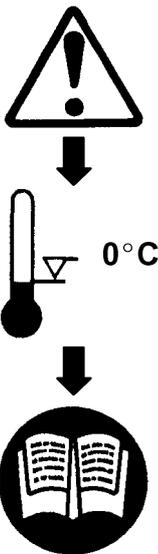
- a) n'est pas approuvée ;
- b) peut compromettre la sécurité des utilisateurs et de toute autre personne ; et
- c) peut compromettre toute réclamation à l'encontre de la société.

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 <i>INFORMATIONS GÉNÉRALES</i> 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.

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

© COPYRIGHT 2016
DOOSAN COMPANY

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE ET SIGNIFICATION DES SYMBOLES ISO

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



AVERTISSEMENT : ne procédez pas à l'entretien de la machine sans débrancher la machine et sans 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 ni 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 valve d'entretien ou autre pièce du système sous pression.



N'intervenez pas lorsque les capots ou le boîtier sont ouverts.



N'utilisez pas le chariot élévateur à fourches de ce côté.



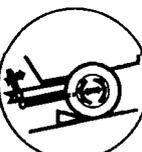
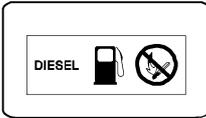
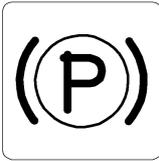
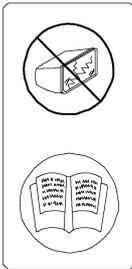
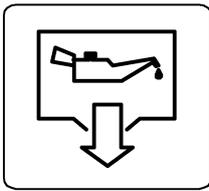
Ne dépassez pas la vitesse limite de la remorque.



Maintenez à l'écart des flammes.



N'ouvrez pas la valve d'entretien avant d'avoir raccordé le tuyau d'air.

 <p>Utilisez le chariot élévateur à fourches uniquement de ce côté.</p>	 <p>Arrêt d'urgence</p>	 <p>Point d'arrimage</p>
 <p>Point de levage</p>	 <p>Activé (alimentation)</p>	 <p>Désactivé (alimentation)</p>
 <p>Lisez le Manuel d'utilisation et d'entretien avant toute utilisation ou entretien de cette machine.</p>	 <p>Lorsque la machine est stationnée, utilisez la béquille, le frein de stationnement et les cales de roues.</p>	 <p>Remplissage d'huile du compresseur</p>
 <p>Carburant diesel Maintenez à l'écart des flammes.</p>	 <p>Frein de stationnement</p>	 <p>Désigne un entretien difficile. Fonctionnement en milieu humide.</p>
 <p>Remplacez toute protection fissurée.</p>	 <p>Vidange d'huile</p>	 <p>État de marche du filtre antipollution du moteur.</p>
 <p>La température du dispositif antipollution du moteur peut être élevée.</p>	 <p>Désactivez la régénération active du filtre antipollution du moteur.</p>	

AVERTISSEMENTS

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

PRÉCAUTIONS

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.

REMARQUES

Les remarques donnent des informations complémentaires.

Informations générales

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.

Conservez à tout moment le Manuel d'utilisation et d'entretien dans l'espace prévu à cet effet dans la machine.

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

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 rectifiés sans délai.

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 plus d'un compresseur est branché 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 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 personnelle 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 contrôlé régulièrement afin de vérifier son bon fonctionnement.

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
- anti-rouille
- 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.

Batterie

Faites très attention lorsque vous utilisez une méthode externe pour démarrer une unité. Vérifiez que les systèmes électriques du système de batterie faible et du système de démarrage externe ont le même type de voltage, 12 V CC ou 24 V CC. Connectez le terminal positif (+) du système externe au terminal positif (+) du système faible. Connectez le terminal négatif (-) du système externe au terminal négatif (-) du système faible. Déconnectez toujours les deux systèmes dans l'ordre inverse.

Les batteries contiennent des liquides corrosifs et produisent des gaz explosifs. N'approchez pas de flamme nue. Portez toujours des vêtements de protection lors de leur manipulation. Lors du démarrage de la machine à partir d'une batterie d'appoint, vérifiez que la polarité est correcte et que les connexions sont sécurisées.

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

Radiateur

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

Transport

Lors du chargement et du transport de machines, veillez à utiliser les points de levage et d'arrimage prévus à cet effet.

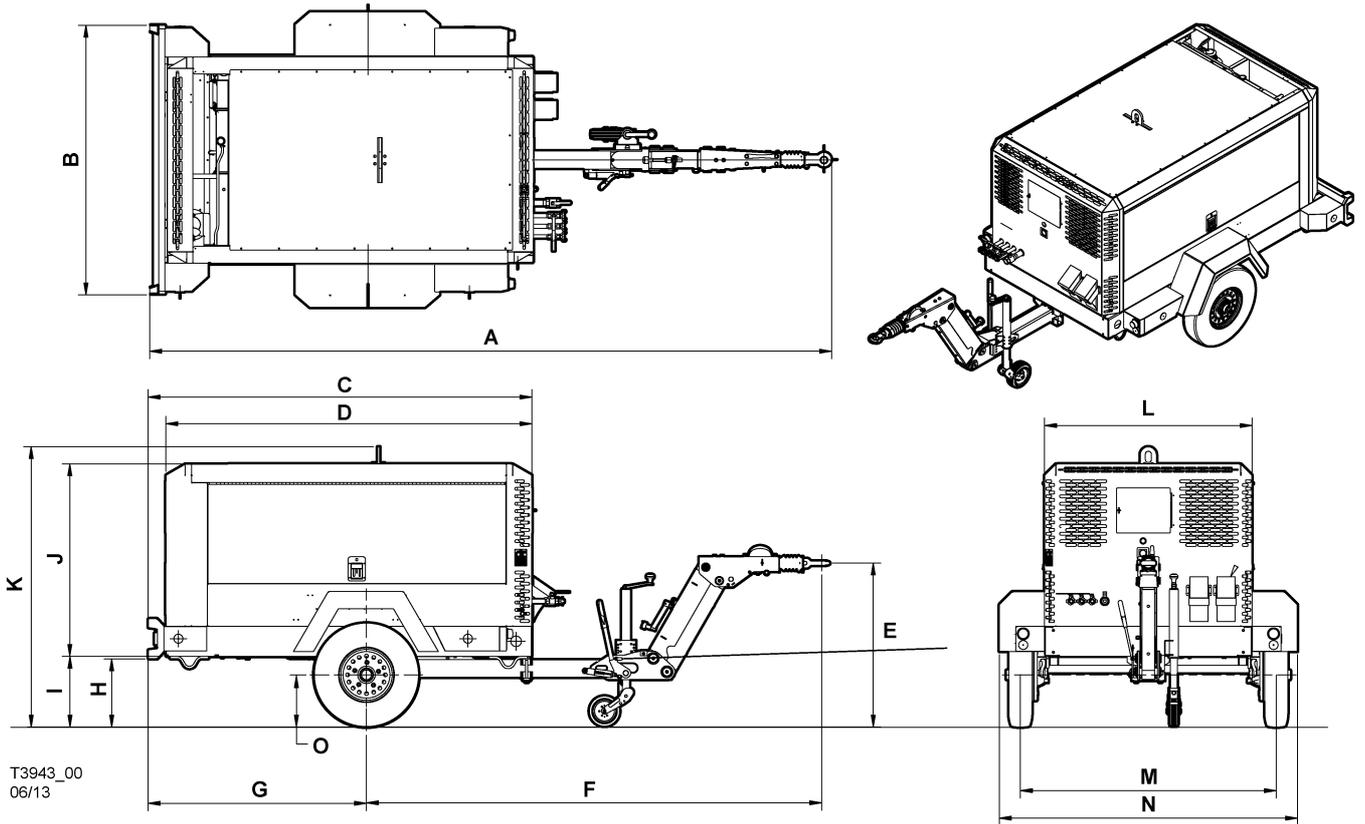
Lors du chargement ou du transport des machines, vérifiez que le véhicule utilisé pour le remorquage, ses dimensions, son poids, son crochet de remorquage et son alimentation électrique offrent une sécurité et une stabilité de remorquage suffisante une fois en mouvement et qu'ils respectent les normes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

Le compresseur doit être remorqué à un niveau de hauteur qui permette son maintien correct, le freinage et les fonctions d'éclairage. Ceci peut être réalisé en sélectionnant et en ajustant un attelage, sur un train de roulement en hauteur ou en ajustant une barre de traction.

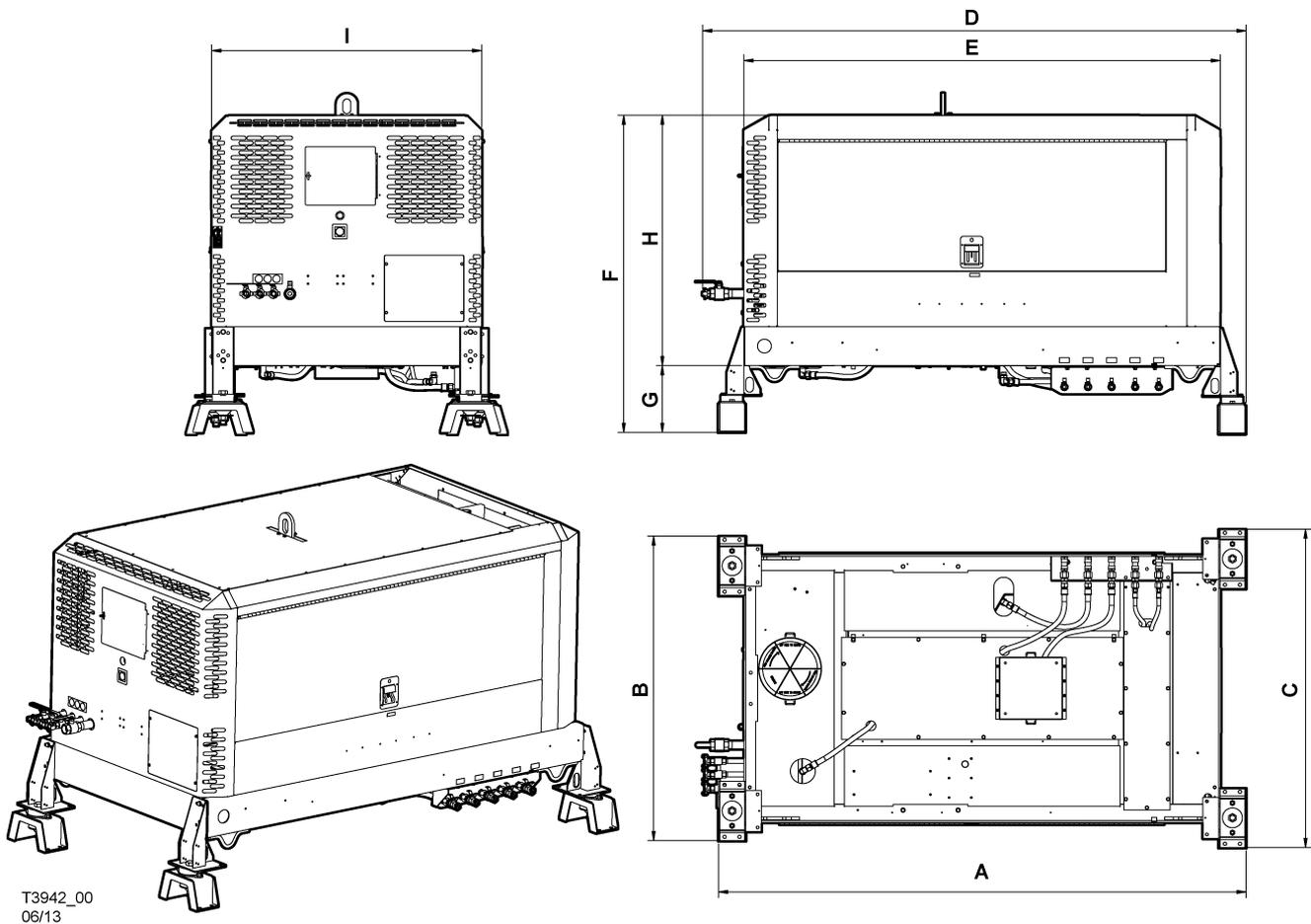
Avant de remorquer la machine, vérifiez que :

1. Assurez-vous que les roues, les pneus et les crochets de la barre de traction sont dans de bonnes conditions de fonctionnement et que la barre est correctement fixée avant le remorquage.
2. la structure de protection est correctement fixée ;
3. tous les équipements auxiliaires sont stockés de manière sécurisée.
4. Utilisez toujours le frein de stationnement lorsque la machine est stationnée, voire des cales de roues, si nécessaire.

Hauteur KHD variable



LRG (Train de roulement inférieur)



10 INFORMATIONS GÉNÉRALES

DIMENSIONS															
MODÈLE	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
Freinage à hauteur fixe	4100 MIN 4158 MAX	1798	2541	2424	400	2629 MIN 2646 MAX	1435	410	440	1283	1840	1374	1695	1985	330
Freinage à hauteur variable	4272 MIN 4515 MAX	1798	2541	2424	395 MIN 880 MAX	2801 MIN 3003 MAX	1435	410	440	1283	1840	1374	1695	1985	330
Hauteur KHD variable	4481 MIN 4914 MAX	1798	2541	2424	310 MIN 1050 MAX	3010 MIN 3402 MAX	1435	410	440	1283	1840	1374	1695	1985	330
LRG (Train de roulement inférieur)	2685	1563	1634	2765	2424	1628	343	1285	1374	-	-	-	-	-	-
TOUTES LES DIMENSIONS SONT INDIQUÉES EN MILLIMÈTRES															

MODÈLE		7/125	9/115	10/110	14/90
COMPRESSEUR					
Débit d'air libre	m ³ /min/ cfm	12,0/ 425	10,7/ 377	10,6/ 374	8,3/ 294
Pression d'évacuation en fonctionnement normal	bar/ psi	6,9/ 100	8,6/ 125	10,3/ 150	13,8/ 200
Pression maximale autorisée	bar/ psi	8,6/ 125	10,3/ 150	12,1/ 175	15,5/ 225
Configuration du clapet de sécurité	bar/ psi	14/ 200	14/ 200	14/ 200	17/ 250
Taux de pression maximal (absolu)		7,9:1	9,6:1	11,3:1	14,8:1
Plage de température ambiante d'exploitation	°C/ °F	-10 à +46/ 14 à 115	-10 à +46/ 14 à 115	-10 à +46/ 14 à 115	-10 à +46/ 14 à 115
Température maximale de décharge	°C/ °F	120/ 248	120/ 248	120/ 248	120/ 248
COMPRESSEUR					
Système de refroidissement		Injection d'huile			
Contenance d'huile	Litre/ gallon	36/ 9.5	36/ 9.5	36/ 9.5	36/ 9.5
Température maximale du système d'huile	°C/ °F	120/ 248	120/ 248	120/ 248	120/ 248
Pression maximale du système d'huile	bar/ psi	8,6/ 125	10,3/ 150	12,1/ 175	15,5/ 225
SPÉCIFICATIONS DE L'HUILE DE LUBRIFICATION (pour les températures ambiantes spécifiées).		VOIR « LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR » DANS LA SECTION ENTRETIEN.			

SPÉCIFICATIONS DE L'HUILE DE LUBRIFICATION
(pour les températures ambiantes spécifiées).

SUPÉRIEURE À -23°C (-9°F)

Recommandé : PRO-TEC

Approuvé : SAE 10W, API CF-4/CG-4

L'huile de compresseur PRO-TEC est fabriquée en usine, pour être utilisée par toutes les températures ambiantes supérieures à -23 °C (-9 °F).

REMARQUE : La garantie ne peut être prolongée que si l'on utilise constamment PRO-TEC et les filtres à huile et les séparateurs Doosan.

Aucunes autres huiles / fluides ne sont compatibles avec PRO-TEC.

Aucunes autres huiles / fluides ne doivent être mélangés à PRO-TEC car le mélange qui en résulterait peut endommager le bloc de compression.

Au cas où PRO-TEC ne soit pas disponible et / ou que l'utilisateur final doive utiliser une huile à moteur monograde agréée, le système complet, y compris le séparateur / receveur, le refroidisseur et la tuyauterie, doit être purgé du premier fluide de remplissage et de nouveaux filtres à huile Doosan doivent être installés.

Une fois cela effectué, les huiles suivantes sont approuvées :

pour les 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 qui se situent hors de la plage de températures ambiantes spécifiées, consultez la société.

MOTEUR

Type / modèle	Cummins / QSB4.5 CM2250 EC
Nombre de cylindres.	4
Contenance d'huile.	12 litres (3,2 US GAL)
Vitesse à plein régime.	2 200 tours / min-1 (RPM)
Vitesse au régime ralenti.	1 500 tours/ mn-1 (RPM)
Système électrique	24V terre négative
Puissance disponible à 2 200 tours / min-1	93 kW (125 HP)
Capacité du réservoir carburant	219,5 litres (58 US GAL)
Spécification de l'huile	Voir la section moteur
Capacité du refroidisseur	15 litres (4 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

- 99 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 DE ROULEMENT À HAUTEUR FIXE
version freinée

Poids à l'expédition.	1 935 kg (4266 lb)
Poids maximum.	2 500 kg (5511 lb)
Effort de traction horizontale maximum.	2 009 kg (4429 lb)
Charge de couplage verticale maximale (poids de nez).	100 kgf (220 lb)

TRAIN DE ROULEMENT À HAUTEUR VARIABLE
version freinée

Poids à l'expédition.	1 965 kg (4331 lb)
Poids maximum.	2 500 kg (5511 lb)
Effort de traction horizontal maximum	2 009 kg (4429 lb)
Charge de couplage verticale maximale (poids de nez).	100 kgf (220 lb)

TRAIN DE ROULEMENT À HAUTEUR VARIABLE KHD
version freinée

Poids à l'expédition.	1 965 kg (4331 lb)
Poids maximum	2 500 kg (5511 lb)
Effort de traction horizontal maximum	2 009 kg (4429 lb)
Charge de couplage verticale maximale (poids de nez).	100 kgf (220 lb)

ROUES ET PNEUS

Nombre de roues	2 x 5,5
Taille des pneus	205/75 R16
Pression des pneus	4,5 bar (65 psi)

VITESSE DE REMORQUAGE

Vitesse maximale de traction	100 km/h (62 mph)
------------------------------	----------------------

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

12 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

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 l'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.

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).**

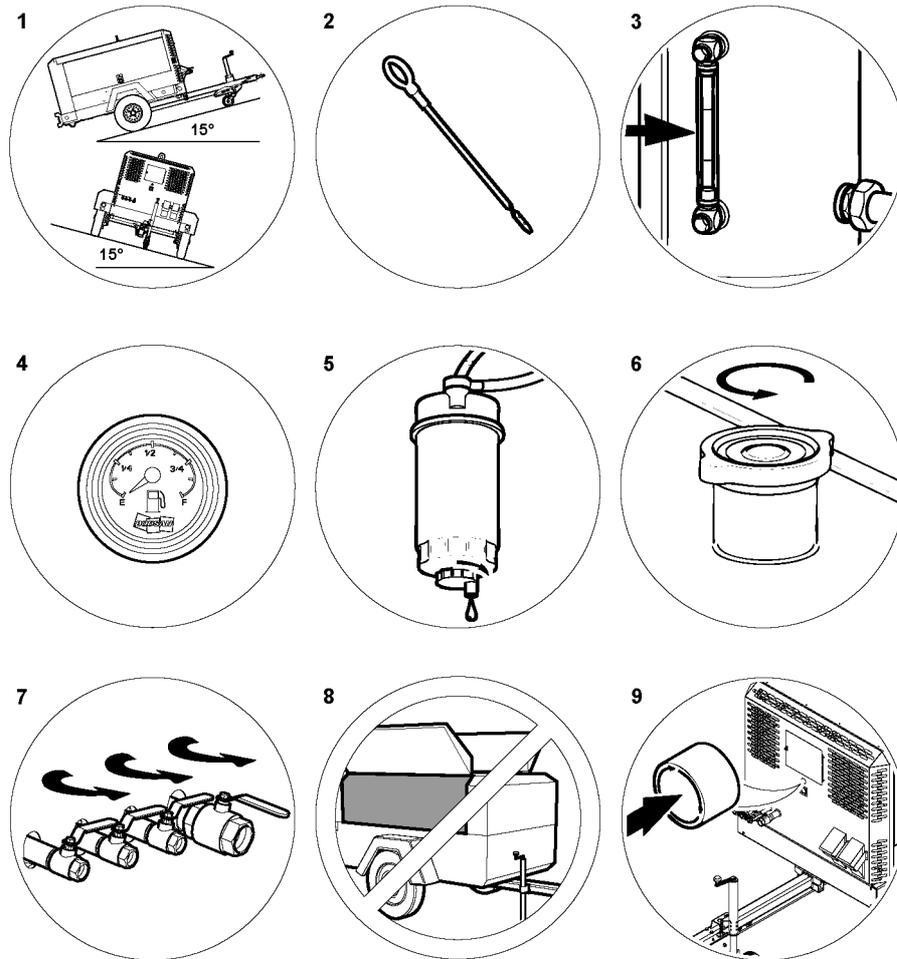
AVERTISSEMENT : Si plus d'un compresseur est branché sur un dispositif situé en aval dans le système, veillez à installer des vannes d'isolement et des clapets anti-retour appropriés, conformément aux procédures de travail définies. De cette manière, vous écarterez tout risque de pression ou de surpression 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.

Élévation

Le dispositif de levage central permet de soulever le compresseur à partir d'un seul point de levage. Utilisez un palan ou une grue qui supporte le poids de levage du compresseur (Voir données générales).

AVERTISSEMENT : Tomber du compresseur peut causer de sérieuses blessures ou même un décès. Utilisez une échelle et des poignées pour accéder au dispositif de levage.



T3970_00
08/13

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, le moteur est le facteur limitant ; il ne s'agit aucunement du 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).

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

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

PRÉCAUTION : lors du réapprovisionnement :

- coupez le moteur.
- ne fumez pas.
- éteignez les flammes nues.
- évitiez tout contact entre le carburant et les surfaces chaudes.
- portez des vêtements de protection individuelle.

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

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

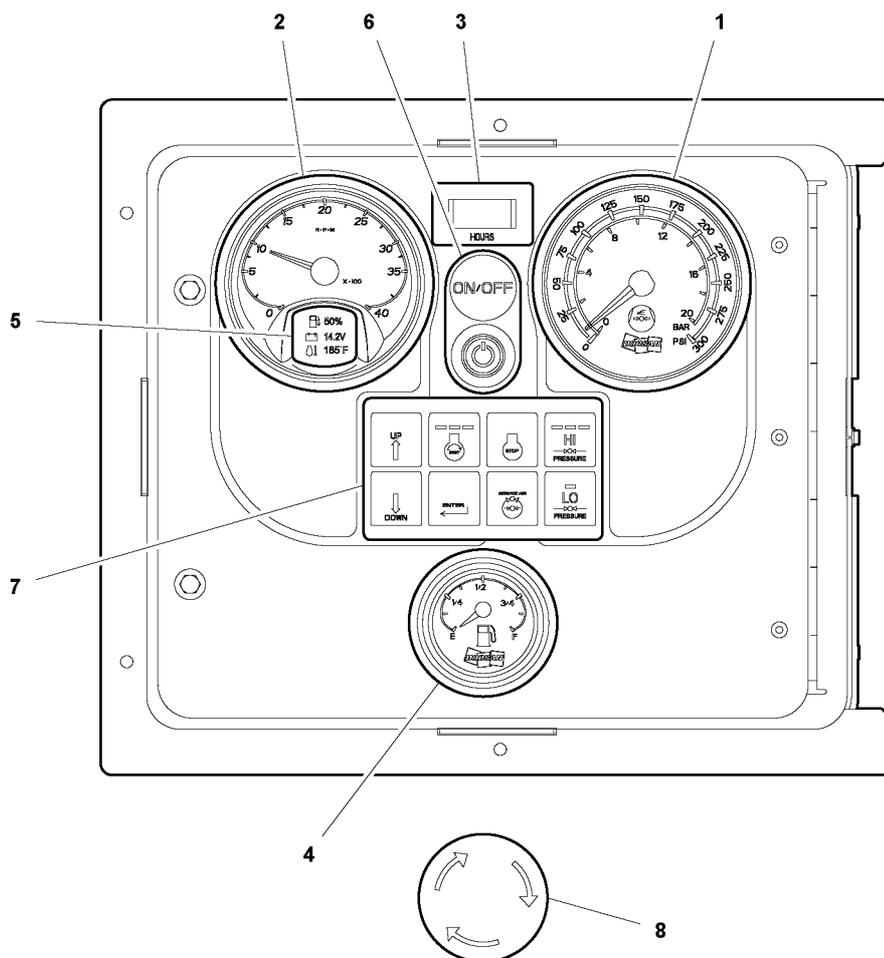
7. Ouvrez le(s) robinet(s) de service afin d'évacuer la pression du système. Fermez la (les) vanne(s) de service quand toute la pression est évacuée.

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

9. Vérifiez que l'interrupteur de l'arrêt d'urgence n'est pas enclenché. Tirez sur le bouton pour le libérer.

10. Fermez le clapet de sécurité situé à l'intérieur de l'unité, sur la partie supérieure du réservoir du séparateur.

Lors du démarrage ou de l'utilisation de la machine dans des conditions de basses 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 tuyaux d'entrée et de sortie (d'admission ou d'échappement).



T3805_01
08/13

CONTRÔLES ET JAUGES

Les commandes et les instruments d'utilisation sont disposés sur le panneau de commande, comme indiqué ci-dessus. Chaque élément est décrit ci-après :

1. **Manomètre d'air de décharge** : Indique la pression (BAR/PSI) dans le réservoir du séparateur
2. **Compte-tours du moteur** : Indique le régime du moteur (RPM).
3. **Horamètre** : Indique le nombre d'heures d'utilisation de la machine.
4. **Jauge de niveau de carburant** : Indique le niveau de carburant du réservoir.
5. **Affichage MidPort** : Indique les paramètres de fonctionnement du compresseur et du moteur, y compris les codes de diagnostic de pannes.
6. **Bouton d'alimentation principal** : Utilisé pour démarrer et arrêter le système de contrôle du compresseur et le panneau de la jauge.
7. **Clavier** : Utilisé pour démarrer, arrêter et faire fonctionner le compresseur.
8. **Interrupteur d'arrêt d'urgence** : Utilisé pour arrêter la machine en cas d'urgence.

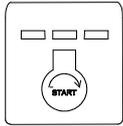
ÉCRAN VIEWPORT

Navigation

Les boutons de sélection de Navigation et de Fonction sont situés sur le clavier placé au bas de l'écran. Ce clavier permet l'interface de l'opérateur avec les systèmes du compresseur comme décrit ci-après.



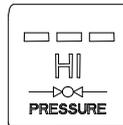
ARRÊT : Arrête le compresseur.



DÉMARRAGE : Commande dédiée au démarrage du moteur.



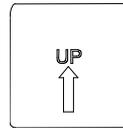
SERVICE D'AIR : Permet à l'opérateur de charger le compresseur après le préchauffage.



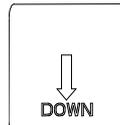
HA PRESSION : Permet à l'opérateur de passer au mode haute pression.



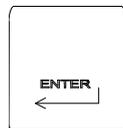
BA PRESSION : Permet à l'opérateur de passer au mode basse pression.



UP (VERS LE HAUT) : Appuyer et relâcher le bouton UP fait défiler les listes des paramètres et les choix de menus ou augmente un objet/unité d'une valeur à la fois. Appuyer et maintenir le bouton UP permet de dérouler en continu les listes des paramètres, les choix des menus ou d'augmenter la valeur jusqu'à la fin de la liste des paramètres, des choix de menus ou jusqu'à atteindre la valeur de paramètre maximale.



DOWN (VERS LE BAS) : Le bouton DOWN fonctionne de la même façon que le bouton UP mais présente tous les affichages, choix de menus et valeurs en sens décroissant.



ENTRÉE : Appuyer et relâcher ce bouton permet d'entrer dans une fonctionnalité quand l'affichage requiert que vous choisissiez un article de menu, sélectionnez un paramètre ou saisissez une valeur. Appuyer et maintenir ce bouton pendant environ trois secondes tandis que les écrans principaux sont affichés ramène au Menu principal. Appuyer sur le bouton ENTER après qu'une alerte ou une défaillance ait été affichée permet de reconnaître le message et l'unité d'affichage revient à l'Écran par défaut.

PANNE ET ALERTE

En cas de panne, l'écran affiche le SPN, FMI, OC, et la description de la défaillance du moteur ou le code CPR et la description de l'erreur du Compresseur. Une panne de moteur ne s'affiche que lorsque le moteur est arrêté. La panne doit être reconnue par l'utilisateur en appuyant sur le bouton ENTER. L'unité ne s'éteint pas dans l'écran d'affichage des pannes. Après 60 secondes, si la panne est encore active, l'affichage des pannes va réapparaître sur l'écran et y restera jusqu'à ce qu'elle soit reconnue par l'utilisateur. Cela se prolongera aussi longtemps que la panne sera active. **Voir Figure 1.**

Affichages en cas de panne liée au moteur :

NPS = Numéro de paramètre suspect = identifie l'objet pour lequel un code de diagnostic est affiché.

IMD = Identificateur du mode défaillance = définit le type de défaillance détecté dans le sous-système identifié par le NPS.

EV = événement = nombre de fois que cette défaillance s'est produite.

Affichages en cas de panne liée au compresseur :

Code CPR = un nombre à un ou à deux chiffres qui identifie la panne du composant ou du système.

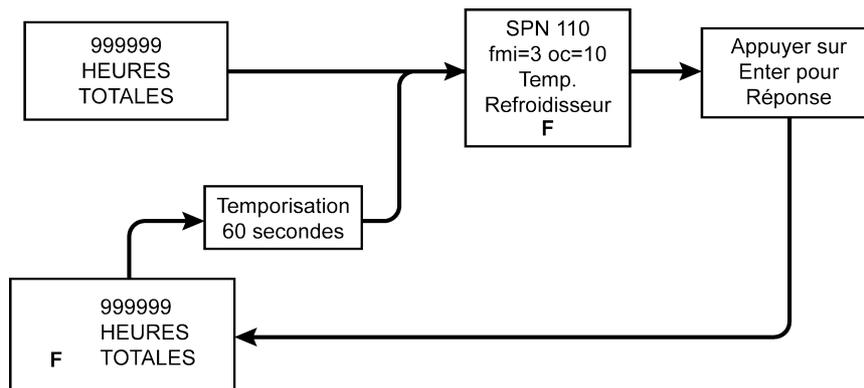


Figure 1

En cas d'alerte, une ALERTE portant le numéro des situations d'alerte surgira sur l'écran, l'utilisateur devra appuyer sur le bouton UP ou DOWN pour afficher l'alerte ou appuyer sur le bouton ENTER pour confirmer qu'une alerte s'est produite. En cas d'alertes multiples, appuyer sur le bouton DOWN fera défiler les diverses alertes. Toutes les pannes et les alertes seront affichées jusqu'à l'arrêt du moteur après quoi les pannes les plus graves seront affichées comme Panne. Appuyer sur le bouton ENTER après qu'une alerte ait été affichée permet de reconnaître le message, puis l'unité d'affichage revient à l'Écran par défaut des heures du moteur. **Voir Figure 2.**

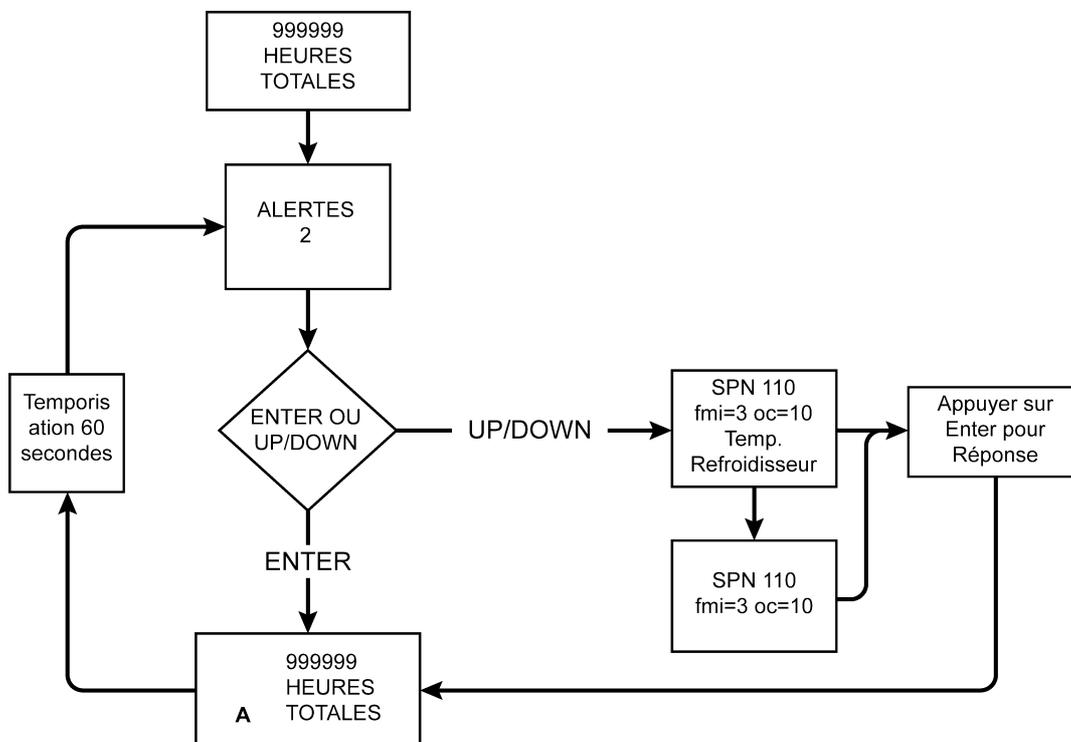


Figure 2

INTERVALLE DE SERVICE

Le service apparaît sur l'écran après que les canaux de service d'une ou deux heures aient diminué à 5 heures. L'utilisateur appuie sur le bouton UP ou DOWN pour afficher les canaux de service ou appuie sur le bouton ENTER pour confirmer qu'un service a eu lieu. Appuyer sur le bouton ENTER après que les canaux de service aient été affichés permet de confirmer le message, puis l'unité d'affichage revient à l'Écran par défaut. Si le service se situe entre 5 et 0 heures ou qu'il reste à 0 heure, l'écran SERVICE DÛ apparaîtra toutes les heures. Pour le désactiver, l'utilisateur peut réinitialiser les heures de la position OFF en baissant la valeur à OFF. **Voir Figure 3.**

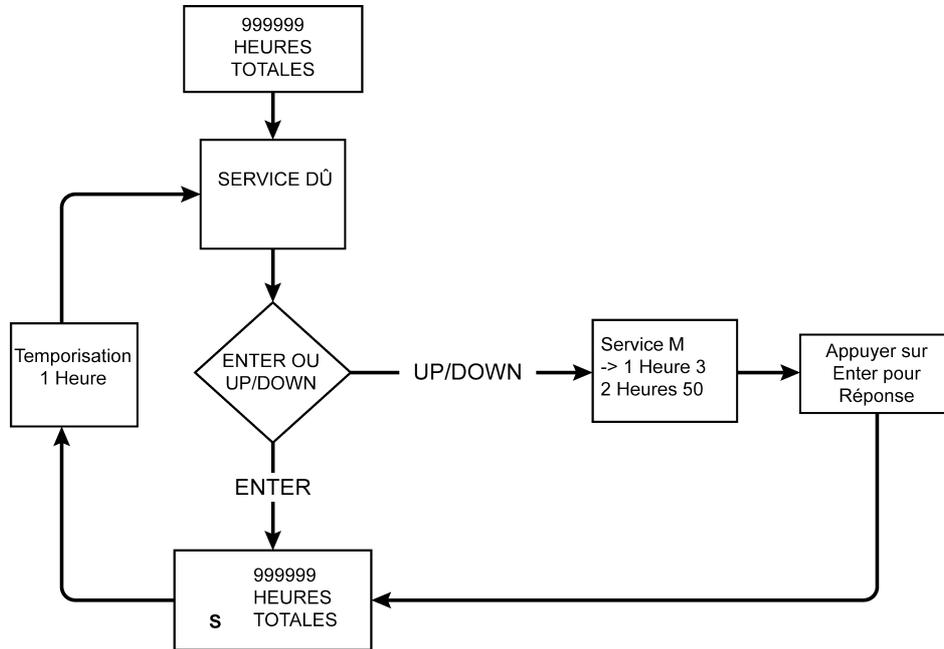


Figure 3

Les intervalles de service peuvent être modifiés en appuyant sur le bouton ENTER quand on est sur l'écran par défaut qui affiche les heures du moteur. Utilisez les boutons UP ou DOWN pour mettre l'intervalle souhaité en relief et appuyez sur le bouton ENTER pour sélectionner. Utilisez les boutons UP et DOWN pour augmenter ou diminuer le nombre d'heures. Les heures vont diminuer à chaque heure sur le moteur. Utilisez le bouton DOWN pour mettre l'élément de menu de l'écran principal en relief et appuyez sur le bouton ENTER pour revenir à l'écran par défaut des heures du moteur. **Voir Figure 4.**

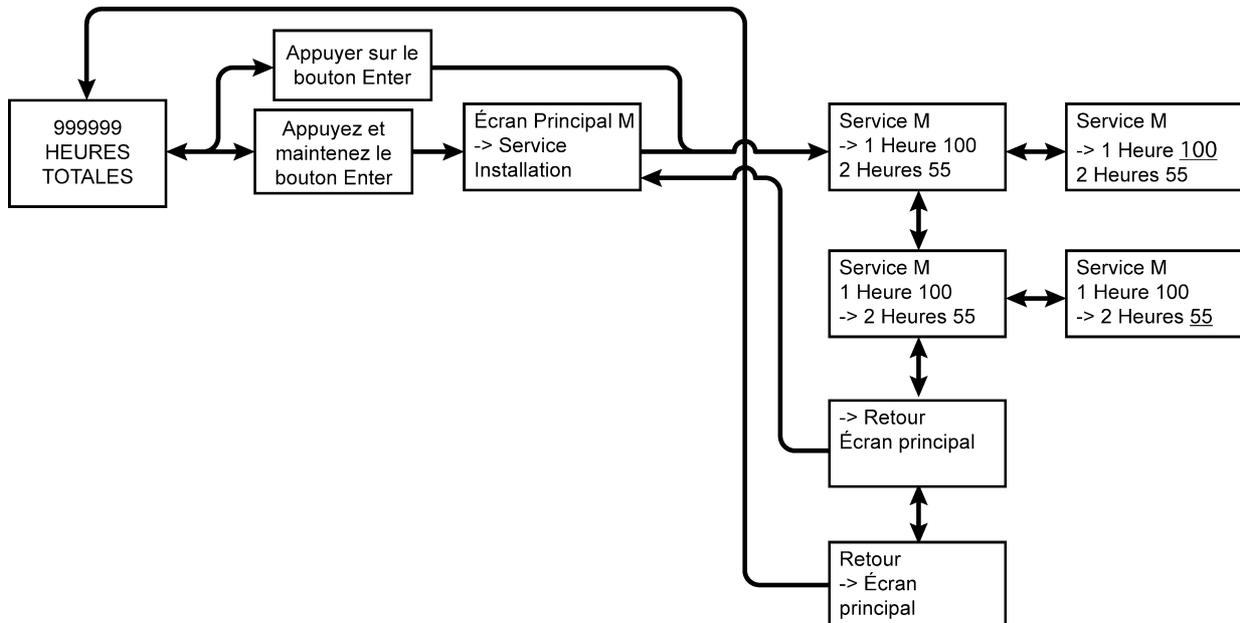


Figure 4

18 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

LANGAGES ET UNITÉS

Le MidPort est configuré par l'utilisateur pour afficher en anglais, en espagnol ou en français et en unités anglaises ou métriques. Les unités de langage et d'affichage peuvent être modifiées en accédant au Menu de configuration. Pour accéder au Menu de configuration, appuyez et maintenez le bouton ENTER tandis que l'écran par défaut des heures du moteur est affiché jusqu'à ce que le Menu principal s'affiche. Faites défiler l'option configuration en utilisant le bouton DOWN, puis en appuyant sur le bouton ENTER. Utilisez les boutons UP ou DOWN pour mettre l'intervalle souhaité en relief et appuyez sur le bouton ENTER pour sélectionner. Utilisez le bouton DOWN pour mettre l'élément de menu de l'écran principal en relief et appuyez sur le bouton ENTER pour revenir à l'écran par défaut des heures du moteur. **Voir Figure 5.**

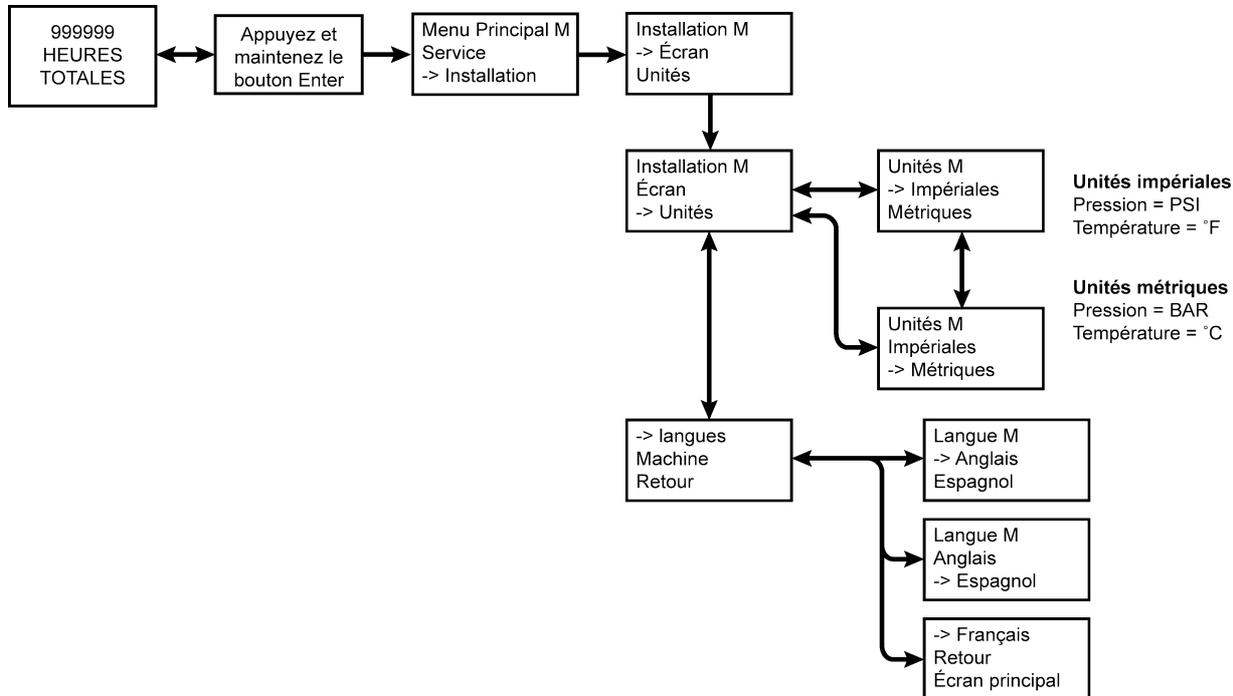


Figure 5

ÉCRANS DE VUE RAPIDE (PARAMÈTRES DU MOTEUR ET DU COMPRESSEUR)

Les écrans de vue rapide permettent de visionner aisément jusqu'à 18 paramètres utilisés couramment en appuyant sur les boutons UP et DOWN. Appuyer en continu sur les boutons UP et DOWN fait la boucle entre les écrans de vue rapide (c'est-à-dire que lorsque l'on arrive au dernier écran, appuyer sur le bouton DOWN affiche le premier écran et inversement).

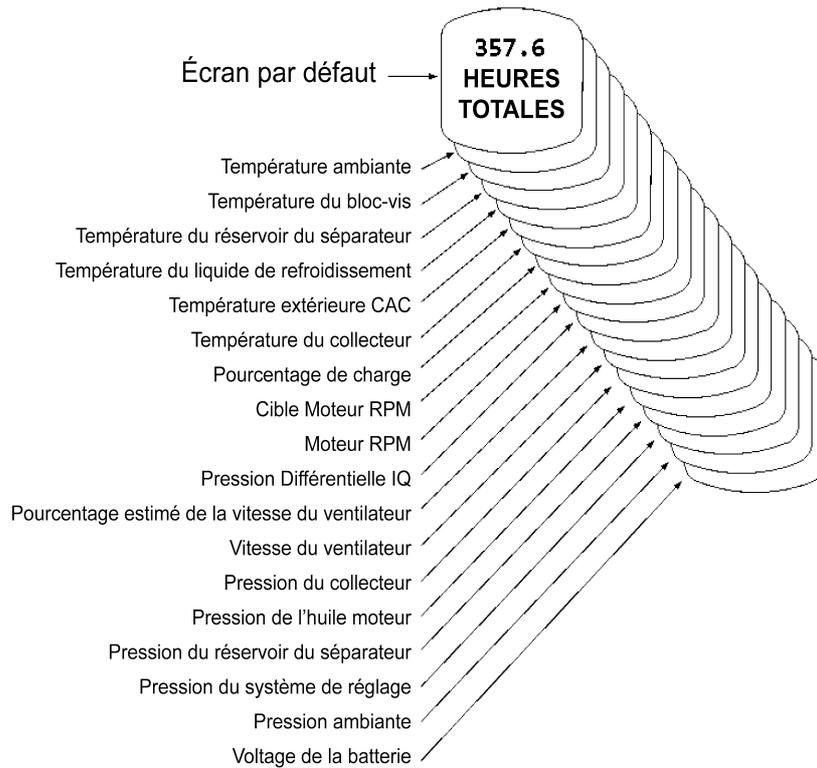


Figure 6

Remarque 1 : Seuls sont affichés les paramètres disponibles du moteur ou du compresseur.

Remarque 2 : L'unité s'éteint après 3 minutes d'inactivité et revient à l'écran par défaut des heures du moteur.

Remarque 3 : Appuyer sur le bouton Enter quand on visionne un écran de vue rapide permet de revenir à l'écran par défaut des heures du moteur.

CONFIGURATION DE L'AFFICHAGE

Les fonctions du Menu affichage permettent à l'utilisateur de configurer le LCD. Les options de configuration de l'affichage incluent l'intensité, le contraste et le mode vue. Pour accéder au Menu affichage :

1. Appuyez et maintenez le bouton ENTER tandis que l'écran par défaut des heures du moteur est affiché jusqu'à ce que le Menu principal apparaisse.
2. Faites défiler l'option configuration en utilisant le bouton DOWN et appuyez sur le bouton ENTER.
3. Faites défiler l'option configuration en utilisant le bouton DOWN et appuyez sur le bouton ENTER.
4. Utilisez les boutons DOWN ou UP pour mettre en relief et le bouton ENTER pour sélectionner la configuration d'écran souhaitée. **Voir Figure 7.**
5. Utilisez le bouton DOWN pour mettre l'élément de menu de l'écran principal en relief et appuyez sur le bouton ENTER pour revenir à l'écran par défaut des heures du moteur. **Remarque :** L'élément du menu de l'écran principal ramène l'utilisateur à l'écran par défaut des heures du moteur.

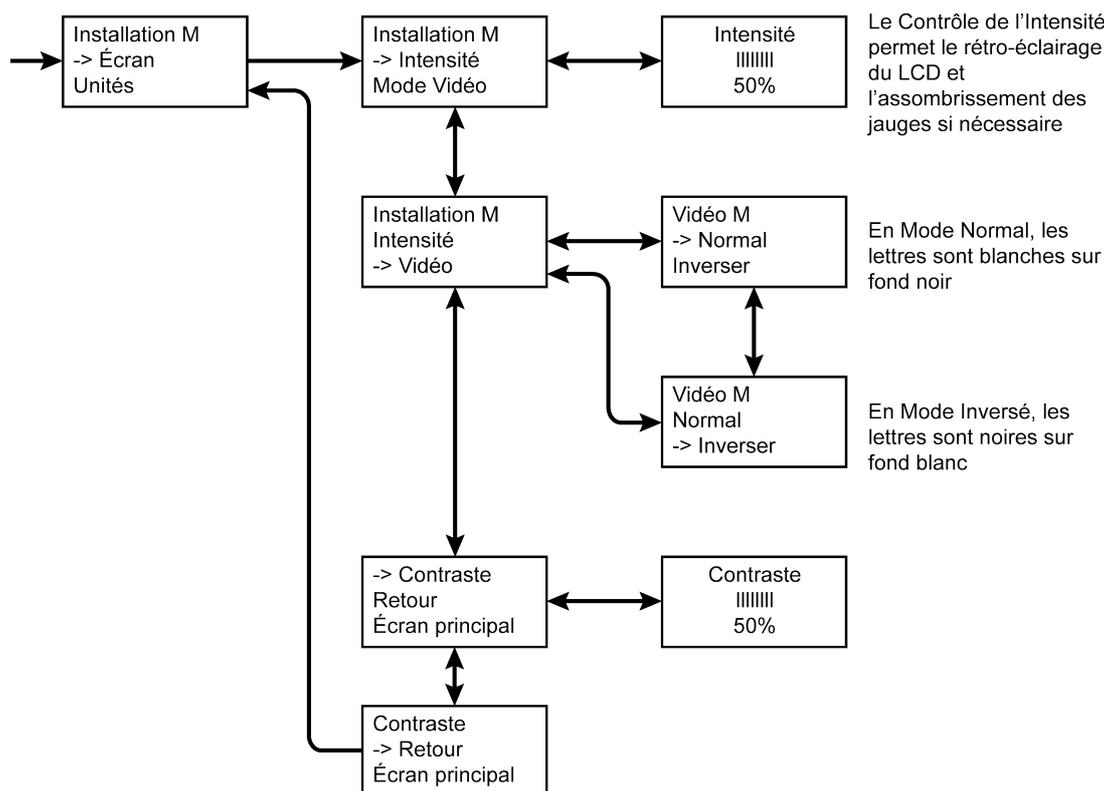


Figure 7

MISE HORS TENSION AUTOMATIQUE

Le Système de contrôle du compresseur dispose d'une fonction d'économie d'énergie, conçue pour éviter le déchargement des batteries quand le moteur du compresseur n'est pas en fonctionnement. Si le panneau de contrôle est ON et que le moteur n'a pas tourné depuis 3 minutes (à environ 7 °C ou 15 minutes à moins de 7 °C), le système de contrôle va s'éteindre automatiquement. L'alimentation peut être restaurée en appuyant sur le bouton d'alimentation principal.

En cas de panne, cette fonction n'est pas active et l'alimentation continuera jusqu'à ce que la panne ait été confirmée ou que le système de contrôle soit éteint manuellement.

ATTENDRE AVANT DE DÉMARRER

Lorsqu'on appuie sur le bouton d'alimentation principal, l'affichage commence et le message « Attendez avant de démarrer » apparaît. Tandis que le message Attendez avant de démarrer s'affiche, le moteur reçoit de la chaleur en provenance du chauffage d'admission d'air, si nécessaire. Il vaut mieux démarrer le moteur immédiatement après que le message « Attendez avant de démarrer » passe à « Heures totales du moteur ».

CONDITION / DESCRIPTION	ALERTE		ARRÊT SÉCURITÉ		
	CODE	SEUIL	CODE	SEUIL	DÉLAI (s)
Régime moteur élevé - Régime moteur supérieur à 2100 tr/min pendant 30 secondes.			2	2100 tr/min	30
Échec du démarrage du moteur (protection du démarreur) - Tentative de démarrage du moteur d'une durée supérieure à 15 secondes.	3	15 s			
Niveau de carburant bas/panne sèche - Le niveau du réservoir est presque vide OU le niveau de carburant dans le réservoir est inférieur à la limite utilisable.	12		4		3
Code de diagnostic du moteur - Présence d'un code de diagnostic du moteur dans l'historique de ViewPort.	9				
Réponse du régime moteur - Régime cible de ralenti du moteur non atteint 10 secondes après le chargement du compresseur.	10				
Nombre de tentatives de lancement du système de démarrage automatique dépassé - Échec de 3 tentatives de démarrage du compresseur.			11	3	0
Arrêt intempestif du moteur - Arrêt du moteur sans génération de code de diagnostic du moteur.			29		0
Température élevée de décharge du bloc-vis - La température de décharge du bloc-vis est supérieure ou égale à 120 °C.			30	120 °C (248 °F)	3
Pression d'huile du bloc-vis basse - La pression d'huile du bloc-vis est inférieure à 0,7 bar.			31	0,7 bar (10 PSI)	3
Capteur de température de décharge du bloc-vis - Données du capteur de température de décharge du bloc-vis en dehors de la plage des valeurs.			32		10
Capteur de pression du réservoir du séparateur - Données du capteur de pression du réservoir du séparateur en dehors de la plage des valeurs.	33	<0,5 V, >4,5 V			
Pression élevée du réservoir du séparateur au démarrage - Pression du réservoir du séparateur supérieure à 1,4 bar au démarrage.	34	1,4 bar (20 PSI)			
Pression élevée du réservoir du séparateur - Pression d'air du réservoir du séparateur supérieure à la limite.			35	12 bar (175 PSI) / 29,3 bar (425 PSI)	1
Clapet de sécurité ouvert - Clapet de sécurité ouvert sur le réservoir du séparateur.			36		
Basse température de décharge du bloc-vis - Température de décharge du bloc-vis 2,5 °C en deçà de la valeur définie, pendant 20 minutes.			37		
Filtres d'admission d'air obstrués - Obstruction du débit d'air au niveau des filtres d'admission d'air.	38				
Tension basse du système - Tension du système inférieure à 25,5 V (courant continu).	39	25,5 V			
Capteur de pression d'huile du bloc-vis - Données du capteur de pression d'huile du bloc-vis en dehors de la plage des valeurs.			41	<0,5 V, >4,5 V	3

CONDITION / DESCRIPTION	ALERTE		ARRÊT SÉCURITÉ		
	CODE	SEUIL	CODE	SEUIL	DÉLAI (s)
Capteur de niveau de carburant - Données du capteur de niveau de carburant en dehors de la plage des valeurs.	42	<0,5 V, >4,5 V			
Pression basse du réservoir du séparateur - Pression du réservoir du séparateur inférieure à 2,8 bars après le chargement du compresseur.			43	2,8 bar (40 PSI)	3
Obstruction élevée des filtres IQ - Filtres IQ de restriction du flux d'air OU filtres IQ limités niveau utilisable dépassé.	44	0,7 bar (10 PSI)	52	1 bar (15 PSI)	3
Température élevée du réservoir du séparateur - Température du réservoir du séparateur supérieure ou égale à 120 °C.			50	120 °C (248 °F)	3
ID du compresseur non valide - L'unité de contrôle Titan et ViewPort ne possèdent pas d'ID de compresseur valide.			15		0
Capteur de température du réservoir du séparateur - Données du capteur de température du réservoir du séparateur en dehors de la plage des valeurs.			53		10
Capteur de pression du système de régulation - Données du capteur de pression du système de régulation en dehors de la plage de valeurs.	54	<0,5 V, >4,5 V			
Activation de l'arrêt d'urgence - Le bouton d'arrêt d'urgence a été activé.			55		3
Basse pression de démarrage - Pression du réservoir du séparateur inférieure à 3,5 bars, 20 secondes après le démarrage.	56	3,5 bar (50 PSI)			
Capteur de température ambiante - Données du capteur de température ambiante en dehors de la plage des valeurs.	58				
Dysfonctionnement du solénoïde de la soupape de dérivation de température d'huile - Intensité du solénoïde de la soupape de dérivation de température d'huile en dehors de la plage des valeurs.	59				
Erreur de pression des filtres IQ - Pression d'échappement des filtres IQ supérieure à la pression d'admission.	61	Transducteur ou moteur			
Communication du module de commande du moteur - Communication non fonctionnelle entre l'unité de contrôle Titan et le module de commande du moteur.			71		
Communication de l'unité de contrôle du système de démarrage automatique - Communication non fonctionnelle entre l'unité de contrôle Titan et l'unité de contrôle du système de démarrage automatique.	73		73		0
Communication de l'unité de contrôle du système OTC - Communication non fonctionnelle entre l'unité de contrôle Titan et l'unité de contrôle du système OTC.	74				
Communication de l'unité de contrôle du système IQ TCU - Communication non fonctionnelle entre l'unité de contrôle Titan et l'unité de contrôle du système IQ TCU.	75				
Défaut de communication du clavier CAN -	77				

CODES DE DIAGNOSTIC DU MOTEUR - MODÈLE QSL9 CM2250

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
27	4	2272	Position de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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
81	16	2754	Pression d'admission du filtre à particules diesel du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression d'admission du piège à particules du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
84	2	241	Vitesse du véhicule au niveau des roues	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit du capteur de vitesse du véhicule - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
84	10	242	Vitesse du véhicule au niveau des roues	Taux de variation anormal	Circuit du capteur de vitesse du véhicule - Altération détectée - Taux de variation anormal
91	0	148	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Circuit du capteur de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Fréquence, largeur de pulsation ou période anormale
91	1	147	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Circuit du capteur de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Fréquence, largeur de pulsation ou période anormale
91	2	1242	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteurs n° 1 et 2 de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
91	3	131	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
91	4	132	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
91	9	3326	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Taux de mise à jour anormal	SAE J1939 - Multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Taux de mise à jour anormal
91	19	287	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Réception de données du réseau en erreur	SAE J1939 - Erreur du multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Réception de données du réseau en erreur
93	2	528	Couple net du frein moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Contacteur de validation de la courbe de fonctionnement auxiliaire restreint - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
95	16	2372	Pression de carburant	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression différentielle du filtre à carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
97	3	428	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de présence d'eau dans le carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
97	4	429	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de présence d'eau dans le carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
97	15	418	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Valeur élevée de l'indicateur de présence d'eau dans le carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
97	16	1852	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Indicateur de présence d'eau dans le carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
100	1	415	Pression d'huile moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Basse pression d'huile - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave

CODES DE DIAGNOSTIC DU MOTEUR - MODÈLE QSL9 CM2250					
J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
100	2	435	Pression d'huile moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit du capteur de pression d'huile - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
100	3	135	Pression d'huile moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression d'huile - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
100	4	141	Pression d'huile moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression d'huile - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
100	18	143	Pression d'huile moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Basse pression d'huile - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
101	0	556	Pression du bas moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Pression du bas moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
101	2	1942	Pression du bas moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression du bas moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
101	3	1843	Pression du bas moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de pression du bas moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
101	4	1844	Pression du bas moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de pression du bas moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
101	15	1974	Pression du bas moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Pression du bas moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
101	16	555	Pression du bas moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du bas moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
102	2	2973	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
102	3	122	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
102	4	123	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
102	18	125	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
103	15	2288	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
103	16	595	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse élevée du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
103	18	687	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse basse du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
105	0	155	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Température élevée de l'air du collecteur d'admission - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
105	3	153	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température de l'air du collecteur d'admission - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
105	4	154	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température de l'air du collecteur d'admission - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
105	16	488	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
108	2	295	Pression barométrique	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit du capteur de pression barométrique - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
108	3	221	Pression barométrique	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression barométrique - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
108	4	222	Pression barométrique	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression barométrique - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
108	9	3372	Pression barométrique	Taux de mise à jour anormal	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Taux de mise à jour anormal
108	19	3373	Pression barométrique	Réception de données du réseau en erreur	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Réception de données du réseau en erreur
110	0	151	Température du liquide de refroidissement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Température élevée du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
110	3	144	Température du liquide de refroidissement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température du liquide de refroidissement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
110	4	145	Température du liquide de refroidissement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température du liquide de refroidissement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
110	14	1847	Température du liquide de refroidissement	Instructions spécifiques	Température du liquide de refroidissement - Instructions spécifiques
110	16	146	Température du liquide de refroidissement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température élevée du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	18	2789	Température du liquide de refroidissement	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	31	2646	Température du liquide de refroidissement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Température du liquide de refroidissement - Présence d'une condition de panne
110	31	2659	Température du liquide de refroidissement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Température du liquide de refroidissement - Présence d'une condition de panne
111	1	235	Niveau du liquide de refroidissement	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Niveau bas du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
111	2	422	Niveau du liquide de refroidissement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Niveau du liquide de refroidissement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
111	3	195	Niveau du liquide de refroidissement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de niveau du liquide de refroidissement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
111	4	196	Niveau du liquide de refroidissement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de niveau du liquide de refroidissement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
111	17	2448	Niveau du liquide de refroidissement	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
111	18	197	Niveau du liquide de refroidissement	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
157	0	449	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Pression élevée du carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
157	0	1911	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
157	1	2249	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
157	3	451	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
157	4	452	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
157	16	553	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression élevée du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
157	18	559	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression basse du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
166	2	951	Puissance nominale du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Déséquilibre de la puissance cylindrique entre les vérins - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
168	16	442	Circuit n° 1 d'entrée du potentiel de la batterie/de l'alimentation	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Tension élevée du circuit n° 1 de la batterie - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
168	18	441	Circuit n° 1 d'entrée du potentiel de la batterie/de l'alimentation	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Tension basse du circuit n° 1 de la batterie - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
171	9	3369	Température ambiante	Taux de mise à jour anormal	Capteur de la température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Taux de mise à jour anormal
171	19	3371	Température ambiante	Réception de données du réseau en erreur	Capteur de la température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Réception de données du réseau en erreur
190	0	234	Régime moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Régime moteur élevé - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
190	0	2468	Régime moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
190	2	689	Régime moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Erreur du capteur de régime moteur principal - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
190	2	2321	Régime moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur n° 1 de régime/position du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
191	9	3328	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Taux de mise à jour anormal	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Taux de mise à jour anormal
191	16	349	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
191	18	489	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
411	2	1866	Pression différentielle du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression d'ouverture de la soupape de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
411	3	2273	Pression différentielle du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression d'ouverture de la soupape de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
411	4	2274	Pression différentielle du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression d'ouverture de la soupape de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
412	3	2375	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
412	4	2376	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
412	15	2961	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
412	16	2962	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
441	3	293	Température auxiliaire n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
441	4	294	Température auxiliaire n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
441	14	292	Température auxiliaire n° 1	Instructions spécifiques	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Instructions spécifiques
441	14	1381	Température auxiliaire n° 1	Instructions spécifiques	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Instructions spécifiques
558	2	431	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit de validation du ralenti de la pédale/du levier d'accélérateur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
558	13	432	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Défaut d'étalonnage	Circuit de validation du ralenti de la pédale ou du levier d'accélérateur - Défaut d'étalonnage
597	3	769	Contacteur du frein	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du contacteur du frein - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
597	4	771	Contacteur du frein	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du contacteur du frein - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
611	2	523	Code n° 1 de diagnostic du système	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Contacteur de validation de la vitesse intermédiaire (PTO) du fabricant - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
611	4	2186	Code n° 1 de diagnostic du système	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 4 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
611	16	2292	Code n° 1 de diagnostic du système	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Dispositif de mesure de l'admission en carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
611	18	2293	Code n° 1 de diagnostic du système	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Dispositif de mesure de l'admission en carburant - Demande de débit inférieure aux prévisions - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
612	2	115	Code n° 2 de diagnostic du système	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit du capteur de régime/position du moteur - Perte des deux signaux en provenance du capteur magnétique - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
623	4	244	Lampe d'arrêt rouge	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de commande de la lampe d'arrêt rouge - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
627	2	1117	Alimentation	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Perte d'alimentation avec contact enclenché - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
627	12	351	Alimentation	Dispositif ou composant défectueux	Alimentation de l'injecteur - Dispositif ou composant défectueux
629	12	343	Contrôleur n° 1	Dispositif ou composant défectueux	Défaillance matérielle du mécanisme signalée par le module de commande du moteur - Dispositif ou composant défectueux
633	31	2311	Commande de servocommande n° 1 de carburant du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Erreur du circuit de la servocommande n° 1 de carburant - Présence d'une condition de panne
639	2	426	Réseau J1939 n° 1, Réseau principal du véhicule	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Réseau J1939 n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
639	9	285	Réseau J1939 n° 1, Réseau principal du véhicule	Taux de mise à jour anormal	Multiplexage SAE J1939 - Erreur de temporisation PGN - Taux de mise à jour anormal
639	13	286	Réseau J1939 n° 1, Réseau principal du véhicule	Défaut d'étalonnage	Multiplexage SAE J1939 - Erreur de configuration - Défaut d'étalonnage
640	14	599	Circuit d'entrée de la protection externe du moteur	Instructions spécifiques	Arrêt de la sortie double commandé par l'auxiliaire - Instructions spécifiques
641	7	2387	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Circuit de commande (moteur) de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
641	9	2636	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Taux de mise à jour anormal	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Taux de mise à jour anormal
641	12	2634	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Dispositif ou composant défectueux	Unité de contrôle de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Dispositif ou composant défectueux
641	13	2449	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Défaut d'étalonnage	Unité de contrôle de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Défaut d'étalonnage
641	15	1962	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Surchauffe (calculée) de la commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie/à débit variable - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
641	31	2635	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Présence d'une condition de panne
644	2	237	Circuit d'entrée de la commande externe de vitesse du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit d'entrée de la commande externe de vitesse (synchronisation polyvalente) - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
647	3	2377	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de commande du ventilateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
647	4	245	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de commande du ventilateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
651	5	322	Vérin d'injection n° 1 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du vérin d'injection n° 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
652	5	331	Vérin d'injection n° 2 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du vérin d'injection n° 2 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
653	5	324	Vérin d'injection n° 3 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du vérin d'injection n° 3 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
654	5	332	Vérin d'injection n° 4 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du vérin d'injection n° 4 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
655	5	323	Vérin d'injection n° 5 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du vérin d'injection n° 5 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
656	5	325	Vérin d'injection n° 6 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du vérin d'injection n° 6 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
677	3	584	Relais du démarreur du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de commande du relais du démarreur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
697	3	2557	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
697	4	2558	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
702	3	527	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
703	3	529	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 3	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 3 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
703	11	779	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 3	Origine du problème inconnue	Avertissement du circuit d'entrée n° 3 du capteur de l'équipement auxiliaire (contacteur fabricant) - Origine du problème inconnue
703	14	2195	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 3	Instructions spécifiques	Circuit n° 3 d'entrée du capteur de l'équipement auxiliaire - Protection du moteur critique - Instructions spécifiques
723	2	778	Régime moteur n° 2	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Erreur du capteur de régime moteur (arbre à cames) - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
723	2	2322	Régime moteur n° 2	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur n° 2 de régime/position du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
723	7	731	Régime moteur n° 2	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Capteur n° 2 de régime/position du moteur - Défaut d'alignement mécanique entre l'arbre à cames et les capteurs du vilebrequin - Défaut de réponse ou de réglage du système mécanique
729	3	2555	Commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
729	4	2556	Commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
974	3	133	Commande à distance de position de la pédale d'accélérateur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de commande à distance de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
974	4	134	Commande à distance de position de la pédale d'accélérateur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de commande à distance de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
974	19	288	Commande à distance de position de la pédale d'accélérateur	Réception de données du réseau en erreur	SAE J1939 - Erreur du multiplexage des données de la commande à distance de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Réception de données du réseau en erreur
1073	3	2367	Circuit de sortie n° 2 du frein moteur (compression)	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de sortie n° 2 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
1073	4	2363	Circuit de sortie n° 2 du frein moteur (compression)	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de sortie n° 2 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1075	3	2265	Pompe de levage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du signal de commande de la pompe d'amorçage de carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1075	4	2266	Pompe de levage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du signal de commande de la pompe d'amorçage de carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1112	3	2368	Circuit de sortie n° 3 du frein moteur (compression)	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de sortie n° 3 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1112	4	2365	Circuit de sortie n° 3 du frein moteur (compression)	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de sortie n° 3 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1136	3	697	Température de l'unité de commande du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température interne du module de commande du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1136	4	698	Température de l'unité de commande du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température interne du module de commande du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1172	3	691	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	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
1188	2	3925	Capteur de position de la servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de position de la servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1209	2	2554	Pression des gaz d'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression des gaz d'échappement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1209	3	2373	Pression des gaz d'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1209	4	2374	Pression des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1209	16	2764	Pression des gaz d'échappement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression des gaz d'échappement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1231	2	3329	Réseau J1939 n° 2	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Réseau J1939 n° 2 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1235	2	3331	Réseau J1939 n° 3	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Réseau J1939 n° 3 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1347	3	272	Dispositif n° 1 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	Circuit de l'électrovanne de haute pression de carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1347	4	271	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de l'électrovanne de haute pression de carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1347	7	281	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Électrovanne n° 1 de haute pression de carburant - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
1377	2	497	Contacteur de synchronisation du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit du contacteur de synchronisation polyvalent - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1378	31	649	Intervalle de vidange d'huile moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Vidange de l'huile de lubrification et changement du filtre - Présence d'une condition de panne
1388	3	297	Pression auxiliaire n° 2	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1388	4	298	Pression auxiliaire n° 2	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1388	14	296	Pression auxiliaire n° 2	Instructions spécifiques	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Instructions spécifiques
1623	2	3213	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Réception de données du réseau en erreur
1623	9	3186	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Taux de mise à jour anormal	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Taux de mise à jour anormal
1632	14	2998	Fonction de limite de couple du moteur	Instructions spécifiques	Fonction de limite de couple du moteur - Instructions spécifiques
1675	11	3737	Mode démarreur du moteur	Origine du problème inconnue	Protection contre l'emballlement du moteur en mode démarreur - Présence d'une condition de panne
1800	16	2263	Température de la batterie n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température de la batterie - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1800	18	2264	Température de la batterie n° 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température de la batterie - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
2623	3	1239	Canal n° 2 de la pédale d'accélérateur n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	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
2623	4	1241	Canal n° 2 de la pédale d'accélérateur n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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
2630	3	2571	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
2630	4	2572	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
2789	15	2346	Température d'admission calculée de la turbine du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Température d'admission (calculée) de la turbine du turbocompresseur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
2791	4	2351	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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
2791	5	2349	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
2791	6	2353	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
2791	7	2357	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
2791	13	1896	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Défaut d'étalonnage	Unité de contrôle de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Défaut d'étalonnage
2797	13	2765	Groupe d'injection n° 1 du moteur	Défaut d'étalonnage	Codes barres du bloc d'injection du moteur - Défaut d'étalonnage
3050	11	2637	Écran de contrôle du système du bloc catalyseur n° 1	Origine du problème inconnue	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Face obstruée - Origine du problème inconnue
3050	17	2638	Écran de contrôle du système du bloc catalyseur n° 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Système du bloc catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3050	18	1691	Écran de contrôle du système du bloc catalyseur n° 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Système du bloc catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3058	31	2774	Écran de contrôle du système de recirculation des gaz d'échappement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Système de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Présence d'une condition de panne
3241	2	1667	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3241	3	1666	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3241	4	1665	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3241	13	1663	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	Défaut d'étalonnage	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement - Données erronées - Défaut d'étalonnage
3242	0	3311	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
3242	2	3318	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3242	3	3317	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3242	4	3316	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3242	15	3254	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3242	16	3253	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3245	2	1878	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 3	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température n° 3 des gaz d'échappement de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3245	3	1876	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 3	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la température n° 3 des gaz d'échappement de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3245	4	1877	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 3	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la température n° 3 des gaz d'échappement de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3245	16	1972	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 3	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température n° 3 des gaz d'échappement de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3246	0	3312	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'échappement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Température des gaz d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
3249	2	1676	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 2	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3249	3	1675	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 2	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3249	4	1674	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 2	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3249	16	1968	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 2	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3249	17	2742	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 2	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3249	18	2743	Température n° 1 des gaz d'échappement de post-traitement n° 2	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3251	0	1922	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Pression différentielle du filtre à particules de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
3251	2	1883	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de pression différentielle du filtre à particules de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3251	3	1879	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression différentielle du filtre à particules de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3251	4	1881	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression différentielle du filtre à particules de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3251	15	2639	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Pression différentielle du filtre à particules de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3251	16	1921	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression différentielle du filtre à particules de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3481	16	2778	Taux de carburant de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Taux de carburant de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3509	3	386	Tension n° 1 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la tension n° 1 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3509	4	352	Tension n° 1 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la tension n° 1 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3510	3	227	Tension n° 2 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la tension n° 2 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3510	4	187	Tension n° 2 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la tension n° 2 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3511	3	239	Tension n° 3 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la tension n° 3 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3511	4	238	Tension n° 3 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la tension n° 3 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3512	3	2185	Tension n° 4 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 4 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3513	3	1695	Tension n° 5 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 5 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3513	4	1696	Tension n° 5 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 5 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3514	3	515	Tension n° 6 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 6 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3514	4	516	Tension n° 6 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 6 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3555	17	1943	Densité de l'air ambiant	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Densité de l'air ambiant - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3556	16	2728	Doseur d'hydrocarbures de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Injecteur n° 1 de carburant de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3597	3	1939	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3597	4	1941	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3597	18	1938	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3610	2	3135	Filtre à particules diesel - Pression d'échappement n° 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3610	3	3133	Filtre à particules diesel - Pression d'échappement n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3610	4	3134	Filtre à particules diesel - Pression d'échappement n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3667	3	3139	Statut de l'obturateur d'air du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de l'obturateur d'air du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3667	4	3141	Statut de l'obturateur d'air du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de l'obturateur d'air du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3703	31	2777	Filtre à particules diesel - Régénération active bloquée par la position de verrouillage du contacteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Pièges à particules - Régénération active bloquée par la position de verrouillage du contacteur - Présence d'une condition de panne
3936	15	1981	Système du filtre à particules diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Système du filtre à particules diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3936	16	3168	Système du filtre à particules diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Système du filtre à particules diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4765	0	3251	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4765	2	3315	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4765	3	3314	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4765	4	3313	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4765	13	3325	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Défaut d'étalonnage	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données erronées - Défaut d'étalonnage
4795	31	1993	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pièce manquante	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Filtre à particules diesel post-traitement - Pièce manquante - Présence d'une condition de panne
4796	31	1664	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Pièce manquante	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Pièce manquante - Présence d'une condition de panne
5246	0	3712	Importance de la contribution de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave	Contribution de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
5421	5	3922	Servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Servocommande de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
5421	6	3923	Servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Servocommande de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur - Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse
5421	7	3921	Servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Servocommande de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
5421	11	3927	Servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	Origine du problème inconnue	Servocommande de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur - Origine du problème inconnue
5421	11	3928	Servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	Origine du problème inconnue	Servocommande de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur - Présence d'une condition de panne
5421	13	3918	Servocommande n° 1 de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	Défaut d'étalonnage	Servocommande de la soupape de décharge du turbocompresseur du moteur - Défaut d'étalonnage
5571	7	3727	Rampe commune à haute pression Clapet de sécurité de la pression de carburant	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Rampe commune à haute pression Clapet de sécurité de la pression de carburant - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
520199	3	193	Circuit du signal du régulateur de vitesse (résistant)	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du signal du régulateur de vitesse (résistant) - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520199	4	194	Circuit du signal du régulateur de vitesse (résistant)	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du signal du régulateur de vitesse (résistant) - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520320	7	2699	Soupape de dépression du bas moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Soupape de dépression du bas moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
520435	12	3222	Module des bougies de préchauffage	Dispositif ou composant défectueux	Module des bougies de préchauffage - Dispositif ou composant défectueux
520441	3	3136	Circuit du capteur de pression d'échappement du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression d'échappement du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520441	4	3137	Circuit du capteur de pression d'échappement du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression d'échappement du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520442	3	3295	Circuit du capteur de température d'admission du mélangeur de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température d'admission du mélangeur de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520442	4	3296	Circuit du capteur de température d'admission du mélangeur de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température d'admission du mélangeur de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520448	31	3377	Flexible de ventilation du bas moteur débranché	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Flexible de ventilation du bas moteur débranché - Présence d'une condition de panne
520553	11	3924	Défaut kW inversé des utilitaires	Origine du problème inconnue	Défaut kW inversé des utilitaires - Présence d'une condition de panne
524286	31	952	Pour utilisation ultérieure	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Pour utilisation ultérieure - Présence d'une condition de panne
524286	31	953	Pour utilisation ultérieure	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Pour utilisation ultérieure - Présence d'une condition de panne

INSTALLATION DU DISPOSITIF DE RETENUE DU FLEXIBLE D'AIR

En toutes circonstances, il est nécessaire de prévenir tout risque de balancement des flexibles. Lors d'une rupture de connexion, des systèmes de sécurité (comme des dispositifs de retenue ; par exemple, des colliers de sécurité) protègent votre installation contre tout problème de ce type. 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 ; aussi, il est 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.
- Dommages 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 également être compatibles avec l'huile du compresseur.

DÉMARRAGE

PRÉCAUTION : Ne pas utiliser d'éther ni aucun autre fluide de démarrage. Les fluides de démarrage peuvent provoquer une explosion, un incendie et endommager gravement le moteur. Le moteur est équipé d'un chauffage électrique d'aide au démarrage.

REMARQUE : Ce compresseur est équipé d'un dispositif d'arrêt de la batterie, qui vous permet de couper l'alimentation de la machine lors des périodes prolongées d'entreposage. L'interrupteur est situé sur le côté du réservoir de carburant.

REMARQUE : Pour alimenter le panneau de commande et procéder au démarrage du compresseur, placez le contacteur sur la position « ON » (allumage).

1. Appuyez sur le bouton d'alimentation principal. 
2. Lorsque le message « Attendez avant de démarrer » sur le MidPort passe à « Heures totales du moteur » =, appuyez et relâchez le bouton vert de démarrage  .
3. Le moteur va faire des tentatives de démarrage jusqu'à ce qu'il démarre ou que la limite de temps de démarrage du moteur soit atteinte. Le premier voyant vert situé sur le bouton démarrage s'allume.
4. Si le moteur ne démarre pas, appuyez sur le bouton d'alimentation principal  pour couper l'alimentation du moteur. Répétez les étapes 1 à 3.
5. Lorsque le moteur démarre, les deux premiers voyants situés sur le bouton de démarrage s'allument.
6. Attendez que la température du moteur atteigne 40°C. Appuyez sur le bouton air de service.  Le troisième voyant situé sur le bouton démarrage s'allume.
7. Le compresseur démarre en mode basse pression et le témoin basse pression s'allume sur le bouton de basse pression.
8. Pour passer au mode haute pression, appuyez sur le bouton haute pression. Trois voyants s'allument sur le bouton.

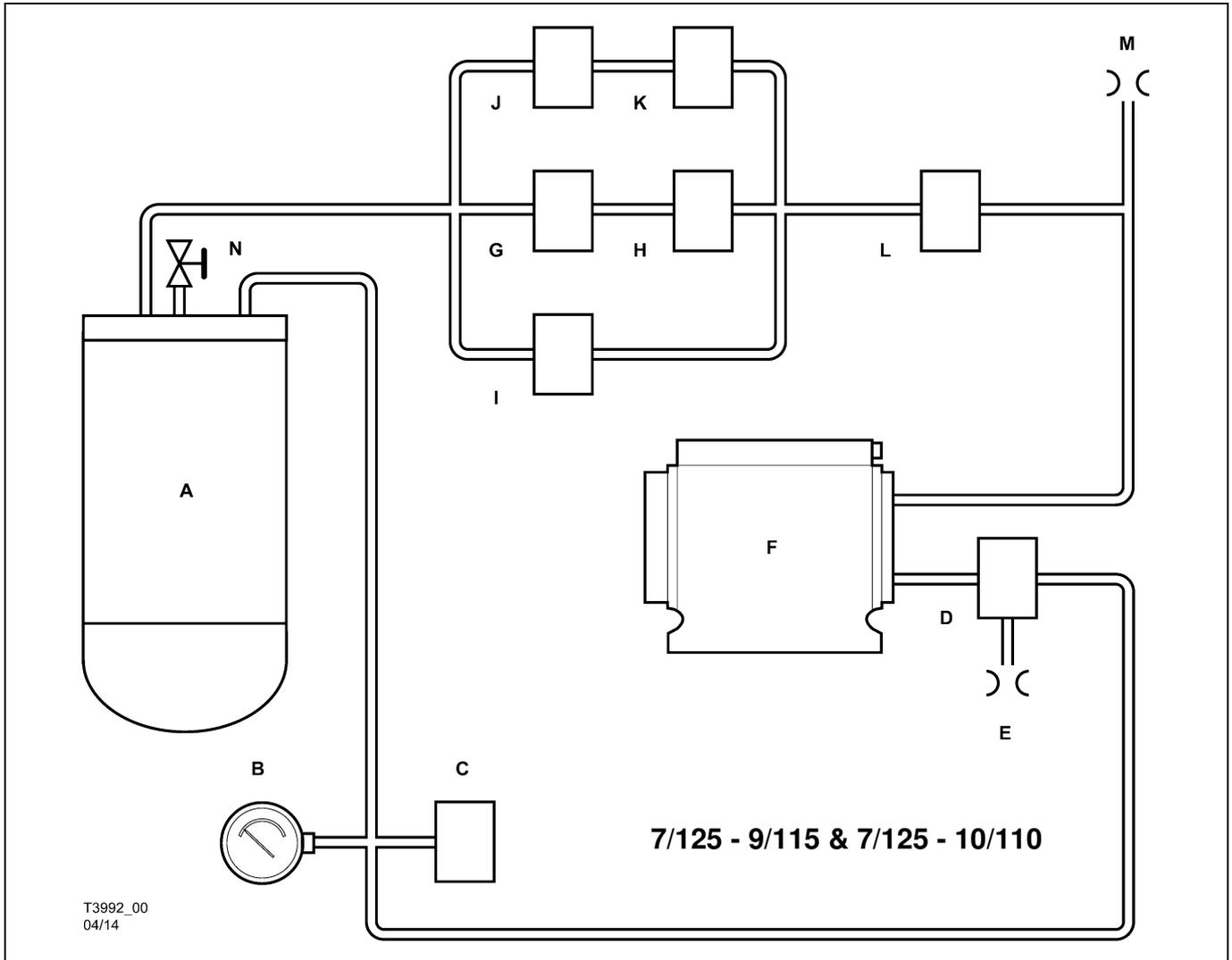
PRÉCAUTION : pour garantir la bonne circulation de l'huile vers le bloc-vis, la pression d'évacuation ne doit jamais chuter en deçà de 3,4 bar.

FONCTIONNEMENT NORMAL

L'opérateur peut consulter et surveiller les paramètres d'utilisation de la machine à l'aide du système ViewPort et des différentes jauges. Si l'unité de contrôle du compresseur détecte qu'une valeur de paramètre est en dehors des plages de fonctionnement normal, le compresseur passe en mode d'alerte (ou s'éteint) et affiche un code de diagnostic.

Si l'unité de contrôle du compresseur détecte qu'une valeur de paramètre est dangereusement basse ou élevée, le compresseur s'arrête automatiquement. Parallèlement, la cause de l'arrêt s'affiche sur l'écran ViewPort.

MODES DE FONCTIONNEMENT À DEUX PRESSIONS (7/125 - 9/115 et 7/125 - 10/110)



Touche

- A Réservoir du séparateur
- B Manomètre du panneau de commande
- C Transducteur de pression de décharge
- D Soupape de purge automatique
- E Orifice
- F Soupape de marche à vide
- G Valve solénoïde de démarrage / fonctionnement
- H Transducteur de pression de régulation
- I Régulateur de pression (mode basse pression)
- J Régulateur de pression (mode haute pression)
- K Modes de la valve solénoïde
- L Vanne solénoïde de pression captive
- M Orifice
- N Soupape de purge manuelle

Le compresseur peut fonctionner avec deux modes de pression :

1. La basse pression est activée en appuyant sur le bouton basse

pression. Dans ce mode, le compresseur va se régler en fonction de la demande d'air, à une pression régulée et fixée se situant entre 0 et 12 m³/min à 6,9 bar. La pression régulée et fixée de ce mode peut être modifiée (voir Instructions de régulation ajustement de la pression) de 5,5-6,9 bar.

2. Le mode haute pression est activé en appuyant sur le bouton haute

pression. Dans ce mode, le compresseur va se régler en fonction de la demande d'air, à une pression régulée et fixée se situant entre 0 et 10,6 m³/min à 10,3 bar. La pression régulée et fixée de ce mode peut être modifiée (voir Instructions de régulation ajustement de la pression) de 5,5-10,3 bar.

Le mode du compresseur peut passer de Bas à Haut à tout moment. Le régime du moteur diminue lorsque le compresseur est configuré en mode Haute pression.

Utilisation - Compresseur chargé

Supposons que le moteur tourne au ralenti (sans charge). En cas de demande d'air (la pression chute en deçà de la valeur du point de charge), le compresseur se charge au ralenti grâce à l'ouverture de la soupape d'admission. Le régime moteur s'adapte alors à la variation de demande d'air, entre le ralenti et la pleine charge. Ainsi, le compresseur est chargé en fonction du débit requis et la pression est maintenue au point de charge.

Utilisation - Compresseur non chargé

En cas d'absence de demande d'air au ralenti (la pression augmente au-delà de la valeur du point de décharge), la fermeture de la soupape d'admission permet le déchargement du compresseur. Le compresseur fonctionne alors sans charge, au ralenti. Il ne diffuse pas d'air. Si la demande d'air augmente (la pression chute en deçà de la valeur du point de charge), le compresseur se recharge afin de satisfaire le débit volumétrique requis.

ARRÊT SÉCURITÉ

1. Fermez le robinet de service.
2. Laissez le moteur au ralenti pendant 3 minutes pour qu'il refroidisse.



3. Appuyez sur le bouton d'arrêt rouge.



4. Appuyez sur le bouton d'alimentation principal lorsque l'usage du compresseur n'est pas nécessaire.

Remarque : Jusqu'à ce que l'on appuie sur le bouton d'alimentation principal, les jauges peuvent être lues et on peut naviguer dans le MidPort en utilisant les boutons UP, DOWN et ENTER.

5. Si l'on n'appuie pas sur le bouton d'alimentation principal dans les 3 minutes (si la température ambiante est supérieure à 7 °C) ou 15 minutes si la température ambiante est égale à 7 °C ou inférieure à l'utilisation du clavier, le compresseur s'arrête automatiquement.

PRÉCAUTION : Ne pas laisser le turbocompresseur refroidir avant l'arrêt peut endommager des composants.

REMARQUE : Ce compresseur est équipé d'un dispositif d'arrêt de la batterie, qui vous permet de couper l'alimentation de la machine lors des périodes prolongées d'entreposage. L'interrupteur est situé sur le côté du réservoir de carburant.

REMARQUE : N'utilisez pas l'interrupteur de coupure de batterie pour un arrêt normal. Attendez 1 minute après l'arrêt de la machine pour placer l'interrupteur de la batterie en position OFF.

PRÉCAUTION : N'utilisez le bouton d'arrêt d'urgence, s'il en est équipé, que dans les situations d'urgence. Ne l'utilisez pas pour un arrêt normal. L'arrêt d'urgence doit être reconfiguré pour que l'on puisse redémarrer.

REMARQUE : Lorsque le moteur s'arrête, la soupape de purge automatique va évacuer la pression du réservoir du séparateur. En cas de dysfonctionnement de la soupape de purge automatique, évacuez la pression du système manuellement à l'aide du ou des robinet(s) de service.

PRÉCAUTION : Ne laissez jamais le compresseur s'arrêter avec de la pression dans le réservoir du séparateur ou dans les conduites. Par précaution, ouvrez la soupape de service.

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 récupérant 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 libérez pas les huiles et 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 REMISAGE À LONG TERME (6 mois ou plus)

Bloc-vis de rechange

• 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 conduites 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 remise 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.

ASSEMBLAGE 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.

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 » du compresseur. Cette page peut être reproduite et utilisée en tant que liste de contrôle par le personnel d'entretien.

Pour les applications dans des conditions sévères, telles que (sans s'y limiter) projection de sable, forage de carrière, forage de puits et forage de pétrole et de gaz, les intervalles d'entretien seront moins espacés et/ou l'installation d'un système de filtration hautement performant sera nécessaire pour assurer une longue vie utile 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).

Si vous avez besoin d'aide pour évaluer l'impact que votre application peut avoir sur la performance du compresseur, nous vous conseillons de contacter votre représentant Doosan.

ENTRETIEN							
	Au départ 850 km (500 miles)	Quotidien	Hebdo- madaire	Mensuel	3 Mois (500 h)	6 Mois (1000 h)	12 Mois (2 000 h)
Niveau d'huile du compresseur		C					
Niveau d'huile moteur		C					
Niveau du liquide de refroidissement		C					
Jauges/Lampes		C					
Témoins d'entretien du filtre à air		C					
Réservoir plein (rempli en fin de journée)		C				D	
Vidange du séparateur eau/carburant		C					
Fuites d'huile		C					
Fuites de carburant		C					
Eau de vidange des filtres à carburant		D					
Fuites du liquide de refroidissement		C					
Bouchon de remplissage du radiateur		C					
*Arrêt d'urgence		T					
*Lubrifiant (remplissage)		C					
Prédépoussiéreur du filtre à air			C				
Courroies de l'alternateur et du ventilateur			C				
Électrolyte et connexions de la batterie			C				
Flexibles (huile, air, admission, etc.)				C			
Système d'arrêt automatique				C			
Système de filtre à air				C			
Refroidisseur extérieur d'huile du compresseur				C			
*Radiateur / Refroidisseur d'huile extérieur du moteur				C			
Refroidissement d'air de charge du moteur extérieur				C			
*Post-refroidisseur extérieur				C			
Soupape de sécurité					C		
Visserie, protections					C		

*Ne pas tenir compte si non approprié pour ce compresseur spécifique.

V = Vidange

CR = Contrôle et Rapport

(1) ou 3 000 miles / 5 000 km, à la première échéance

G = Graisse

W I = ou quand indiqué si cela advient plus tôt.

C = Contrôle (réglage, nettoyage ou remplacement si nécessaire)

R = Remplacement

CAR = Contrôle avant remorquage.

T = Test

ENTRETIEN							
	Au départ : 500 miles / 850 km	Quotidien	Hebdo- madaire	Mensuel	6 Mois (500 h)	12 Mois (1000 h)	48 Mois (5 000 h)
Éléments du filtre à air						R/IP	
*Élément du séparateur d'eau / carburant					R		
Élément du filtre à carburant					R		
Changement d'huile du moteur					R		
Filtre à huile moteur					R		
*Élément du condensat de refroidissement moteur					R		
Filtre à huile du compresseur					R		
Huile du compresseur					R		
Élément du séparateur d'huile						R	
Extérieur du réservoir du séparateur(2)						CR	
*Liquide de refroidissement du moteur					C	R	
Élément de reniflard de carter moteur						R	
*Graisse de pompe à eau.						G	
Réglages du contacteur d'arrêt						T	
Orifice d'évacuation et pièces associées						C	
Conduite d'évacuation					C		
*Vérification du jeu des soupapes							C
*Nettoyage de la crépine de la pompe d'alimentation						C	
*Vérification de la buse d'injection							C

*Ne pas tenir compte si non approprié pour ce compresseur spécifique.

(1) ou 3 000 miles / 5 000 km, à la première échéance

(2) ou selon ce qui est stipulé par la législation locale ou nationale

C = Contrôle (réglage, nettoyage ou remplacement si nécessaire)

CAR = Contrôle avant remorquage

CR = Contrôle et rapport

V = Vidange

G = Graisse

R = Remplacement

T = Test

Q I = ou quand indiqué si cela advient plus tôt.

ENTRETIEN							
	Au départ : 500 miles / 850 km	Quotidien	Hebdo- madaire	Mensuel	3 mois (500 h)	6 mois (1000 h)	12 mois 2000 hrs
*Tringlerie de freinage	C				C		
*Freins	C				C		
*Éclairage (marche, freinage et clignotant)		CAR					
*Boulons de l'anneau d'attelage		CAR					
*Pression et état des pneus			C				
*Écrous de roue				C			
* Tringlerie du train de roulement				G			
*Boulons du train de roulement(1)					C		
*Roues (roulements, joints, etc.)						C	G

	2 ans	4 ans	6 ans
Soupape de sécurité	C		
Flexibles		R	
Réservoir de séparateur (2) intérieur			C

*Ne pas tenir compte si non approprié pour ce compresseur spécifique.

(1) ou 3 000 miles / 5 000 km, à la première échéance

(2) ou selon ce qui est stipulé par la législation locale ou nationale

C = Contrôle (réglage, nettoyage ou remplacement si nécessaire)

CAR = Contrôle avant remorquage

CR = Contrôle et rapport

V = Vidange

G = Graisse

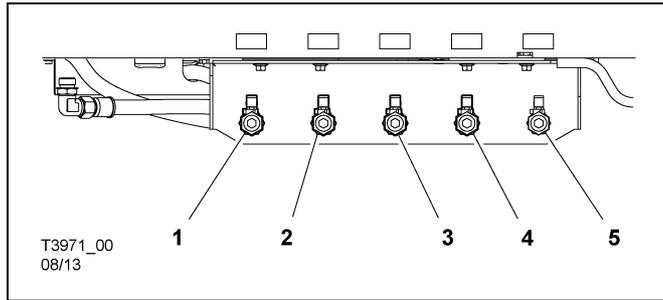
R = Remplacement

T = Test

Q I = ou quand indiqué si cela advient plus tôt.

Pour plus d'informations, consultez les chapitres appropriés du Manuel de l'opérateur.

EMPLACEMENT DES PURGES



1. Purge du réservoir du séparateur
2. Purge du réservoir de carburant
3. Purge de l'huile moteur
4. Purge du refroidisseur d'huile.
5. Purge du refroidisseur d'eau.

Avant de vidanger les fluides, veillez à évacuer la pression du système et assurez-vous que le compresseur est arrêté. Contrôlez puis fermez tous les robinets de vidange, enlevez le bouchon de la purge à l'aide de l'outil adapté. Placez un récipient vide sous la purge puis ouvrez le robinet à l'aide de l'outil adapté. Les fluides vidangés coulent très rapidement ; aussi, ne laissez pas l'équipement sans surveillance afin d'écartier tout risque de déversement.

AVERTISSEMENT : Soyez prudent lorsque vous effectuez les vidanges, car ces fluides peuvent être chauds et provoquer des brûlures.

ENTRETIEN RÉGULIER

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

Le **TABLEAU DE SERVICE/ENTRETIEN** décrit les composants et indique 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 individuelle 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.

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.

LORS DE L'ÉVACUATION DE LA PRESSION DU SYSTÈME, VEILLEZ À :

(a) DÉBRANCHER LES ÉQUIPEMENTS BRANCHÉS EN AVAL DANS LE SYSTÈME.

(b) OUVRIR LA SOUPAPE D'ÉVACUATION À L'AIR LIBRE.

(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 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 canopys sont fermés.
- Les matériaux dangereux ont été neutralisés et éliminés.

SYSTÈME D'ARRÊT DE PROTECTION

Consultez le tableau des codes d'affichage de diagnostic du contrôleur Wedge pour connaître la liste des conditions d'arrêt.

CONDUITE D'ÉVACUATION

La conduite d'évacuation est branchée entre l'élément combiné orifice/tube d'arrivée du réservoir du séparateur et le raccord à orifice du 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 d'entretien recommandés.

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 évacuée. (Consultez le paragraphe **ARRÊT** de la section **INSTRUCTIONS D'UTILISATION** du présent Manuel).

Nettoyez l'extérieur du logement du filtre et dévissez l'élément.

Inspection

Examinez l'élément du filtre.

PRÉCAUTION : 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 $3/4$ tours supplémentaires.

PRÉCAUTION : 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 DU SÉPARATEUR D'HUILE DU COMPRESSEUR

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

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 évacuée. (Consultez le paragraphe **ARRÊT** de la section **INSTRUCTIONS D'UTILISATION** du présent Manuel).

Débranchez l'ensemble des flexibles et des conduites du couvercle du réservoir du séparateur. Retirez le tube d'arrivée du couvercle du séparateur, puis faites glisser le couvercle vers le bloc-vis. Retirez l'élément du séparateur.

Inspection

Examinez l'élément du filtre. Contrôlez tous les flexibles et les conduites et remplacez-les au besoin.

Remontage

Nettoyez soigneusement l'orifice/le tube d'arrivée, puis installez un nouveau joint torique avant de remonter le système. Installez le nouvel élément.

Remplacez le couvercle en veillant à ne pas endommager le joint torique, puis serrez les vis du couvercle en croisé, au couple recommandé (consultez le tableau **COUPLES DE SERRAGE**, ci-après dans cette section).

Remplacez le tube d'arrivée puis rebranchez l'ensemble des flexibles et des conduites du couvercle du réservoir du séparateur.

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

PRÉCAUTION : 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 REFROIDISSEUR D'AIR DE CHARGE DU RADIATEUR

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 non-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 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 de protection personnelle 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 (voir le TABLEAU DE SERVICE/ENTRETIEN) et l'élément doit être remplacé lorsque le témoin de colmatage s'allume. 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.

L'élément de sécurité doit être remplacé toutes les 2000 heures ou tous les deux remplacements du filtre principal, selon la première de ces deux éventualités.

Retrait

PRÉCAUTION : 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 du filtre.

Si l'élément de sécurité doit être remplacé, nettoyez soigneusement l'intérieur du logement du filtre avant de retirer la pièce.

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.

PRÉCAUTION : si l'inspection révèle des dommages sur l'élément principal, l'élément de sécurité **doit** être remplacé.

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

Remontage

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

Fixez l'élément dans le logement en serrant l'écrou à la main.

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.

PRÉCAUTION : veillez à ne jamais nettoyer ou réutiliser les éléments de sécurité.

VENTILATION

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

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

ENTRAÎNEMENT DU VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT

Contrôlez régulièrement le boulon de montage du ventilateur (situé dans le moyeu du ventilateur) et assurez-vous qu'il n'est pas 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 type « frein filet faible » (disponible dans le commerce) 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).

Ce compresseur est équipé d'un embrayage de ventilateur à vitesse variable qui ne requiert pas d'entretien régulier.

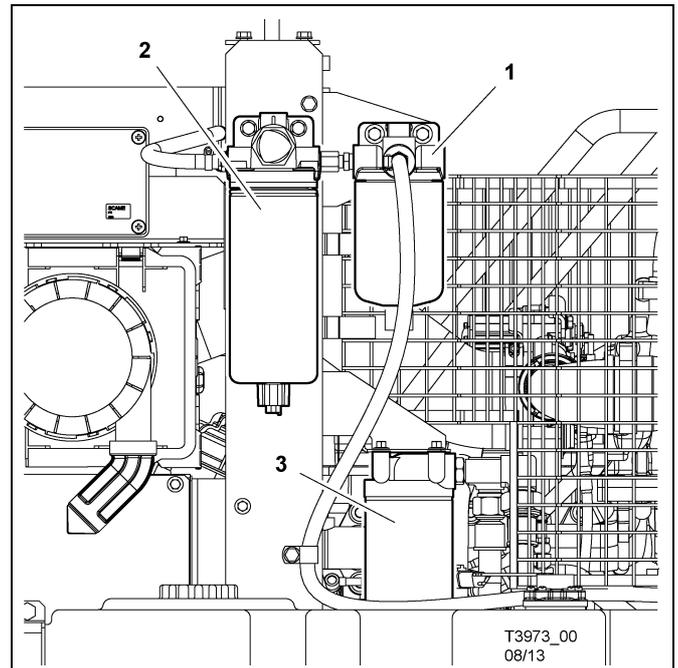
L'usure et la tension des courroies de ventilateur doivent être contrôlées régulièrement.

SYSTÈME 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

Ce compresseur est équipé de trois filtres à carburant montés en série, qui doivent être remplacés toutes les 500 heures ou plus fréquemment, si leur état le nécessite.



1. Filtre séparateur eau/carburant (principal, 30 microns)
2. Filtre séparateur eau/carburant (secondaire, 10 microns)
3. Filtre séparateur eau/carburant (final, 3 microns)

Filtre séparateur eau/carburant (principal)

Monté sur la structure de levage du compresseur, du côté du réservoir du séparateur, ce filtre sépare l'eau du carburant et filtre les contaminants solides d'une taille supérieure ou égale à 30 microns.

Vérifiez quotidiennement l'absence d'eau dans cette pièce, et videz-la si nécessaire.

Remplacement : dévissez le filtre à carburant de la tête, retirez le bol en plastique, puis installez le nouveau filtre en vérifiant le positionnement des joints.

Filtre séparateur eau/carburant secondaire

Monté sur la structure de levage du compresseur, du côté du réservoir du séparateur, ce filtre sépare l'eau du carburant et filtre les contaminants solides d'une taille supérieure ou égale à 10 microns.

Remplacement : retirez l'eau du connecteur du capteur de présence d'eau dans le carburant, situé dans la partie inférieure de l'élément du filtre, puis retirez le filtre. En prenant garde au positionnement des joints, installez un nouvel élément, puis replacez le connecteur du capteur.

Filtre séparateur eau/carburant (final)

Le filtre à carburant final (3 microns) est monté sur le moteur. Pour en savoir plus sur les travaux d'entretien, reportez-vous à la section relative au moteur de ce manuel.

AVERTISSEMENT : les éléments des filtres principal et secondaire doivent être remplis avec une quantité appropriée de carburant (issu d'une source propre). Ne remplissez JAMAIS le filtre à carburant final avant son installation.

Commencez par remplir les filtres primaire et secondaire avec du carburant propre, tout en laissant le filtre final vide. Amorcez le système en actionnant la pompe d'amorçage à main située sur la tête du filtre principal.

FILTRE SÉPARATEUR EAU/CARBURANT

Le filtre séparateur eau/carburant contient un élément de filtre qui doit être remplacé régulièrement (consultez le TABLEAU DE SERVICE/ENTRETIEN).

TUYAUTERIE DU REFROIDISSEUR D'AIR DE CHARGE

Inspectez l'ensemble des flexibles et des attaches de la tuyauterie du refroidisseur d'air de charge.

Les fuites du système de refroidissement d'air de charge endommagent le moteur.

FLEXIBLES

L'ensemble des composants du système d'admission d'air de refroidissement doivent être régulièrement contrôlés, ceci pour 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.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

AVERTISSEMENT : débranchez toujours le contacteur de batterie avant de réaliser des travaux d'entretien.

Après avoir retiré les connecteurs des dispositifs et des capteurs électriques, inspectez les bornes et vérifiez qu'elles sont correctement graissées. Si elles ne sont pas graissées ou si la couche appliquée est insuffisante, ajoutez de la graisse électrique Doosan (référence 22409114). Nettoyez les bornes électriques sales ou corrodées à l'aide d'un nettoyant pour contact électrique.

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 si 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.

PRÉCAUTION : faites preuve d'une extrême prudence si vous utilisez 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). Après avoir démarré le compresseur, déconnectez toujours les câbles dans l'ordre inverse.

SYSTÈME SOUS PRESSION

Les surfaces externes du système doivent être inspectées tous les 3 mois (du bloc-vis aux soupapes 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.

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.

LUBRIFICATION

Le moteur est initialement fourni avec une quantité d'huile suffisante pour la période d'utilisation nominale de la machine (pour en savoir plus, consultez le Manuel du fabricant du moteur).

PRÉCAUTION : 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

Les éléments du filtre à huile moteur doivent être remplacés aux intervalles recommandés par le fabricant du moteur. Consultez le Manuel d'opération du moteur. Le moteur Tier 4 de ce compresseur requiert une huile de lubrification moteur qui assure l'après traitement correct du système et la durabilité du moteur. L'huile Doosan Premium pour moteur Tier 4 est recommandée. Consultez le Manuel d'opération du moteur pour les caractéristiques techniques de l'huile moteur.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'HUILE DE LUBRIFICATION DU MOTEUR

Consultez le Manuel du fabricant du moteur ou la liste des caractéristiques techniques de l'huile de lubrification.

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 d'opération du moteur.

Le moteur Tier 4 de ce compresseur requiert une huile de lubrification moteur qui assure l'après traitement correct du système et la durabilité du moteur. L'huile Doosan Premium pour moteur Tier 4 est recommandée. Consultez le Manuel d'opération du moteur pour les caractéristiques techniques de l'huile moteur.

HUILE DE LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR

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

REMARQUE : si la machine a été utilisée dans des conditions difficiles ou après une longue période d'arrêt, anticipez les travaux d'entretien.

AVERTISSEMENT : ne RETIREZ JAMAIS, sous aucun prétexte, les bouchons de vidange ou de remplissage d'huile des systèmes de refroidissement et de lubrification du compresseur avant de vous être préalablement assuré que la machine est à l'arrêt et que la pression d'air a été correctement évacuée du système (consultez le paragraphe ARRÊT de la section INSTRUCTIONS D'UTILISATION du présent Manuel).

Vidangez complètement le système du récepteur/séparateur, notamment la tuyauterie et le refroidisseur d'air. Pour ce faire, retirez le(s) bouchon(s) de vidange et recueillez l'huile usagée dans un récipient approprié.

Replacez le(s) bouchon(s) de vidange en vous assurant de leur fixation.

REMARQUE : si la vidange est effectuée immédiatement après l'arrêt de la machine, les sédiments sont en suspension ; vous pouvez donc les recueillir plus facilement.

PRÉCAUTION : l'incompatibilité de certains mélanges d'huiles provoque la formation de vernis ou de vernis-laque, qui peuvent être insolubles.

TRAIN DE ROULEMENT

Une couche de graisse haute performance spécial roulement doit être appliquée sur les roulements tous les six mois.

Lors du graissage des roulements, suivez les instructions figurant dans le « Planning d'entretien » du présent Manuel. Le type de graisse utilisé doit correspondre aux caractéristiques suivantes :

Graisse

Complexe de lithium épaississant

Point de goutte de 215 °C minimum

Consistance NLGI n° 2

Additifs extrême pression, inhibiteurs de corrosion et d'oxydation

Indice de viscosité de 80 au minimum

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 doivent être placés uniquement sous l'essieu.

Le serrage des boulons assurant la fixation entre le train de roulement et le châssis doit être contrôlé régulièrement (consultez 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 freinage après 500 miles (850 km), puis tous les 3 000 miles (5 000 km) ou tous les 3 mois (selon ce qui adviendra en premier) pour compenser toute distension des câbles ajustables. Vérifiez et ajustez les freins des roues pour compenser l'usure.

PRÉCAUTION : Vérifiez le couple de l'écrou de roue 30 kilomètres après le remontage des roues (Consultez le tableau COUPLES DE SERRAGE ci-après dans cette section).

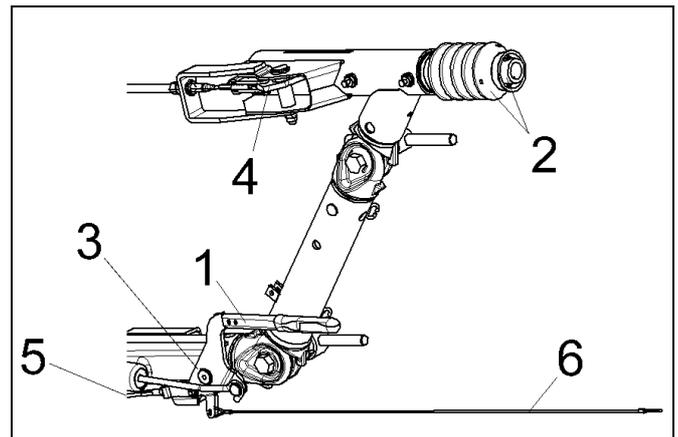
RÉGLAGE DU SYSTÈME DE FREIN À INERTIE (TRAIN DE ROULEMENT KNOTT)

1. Préparation

Mettez la machine sur cric

Desserrez le levier du frein à main [1].

Étendez complètement la barre de traction [2] sur le système de frein à inertie.



- 1. Levier du frein à main
- 2. Barre de traction et soufflets
- 3. Pivot de levier de frein à main
- 4. Levier de transmission
- 5. Câble de frein
- 6. Câble de rupture

Exigences :

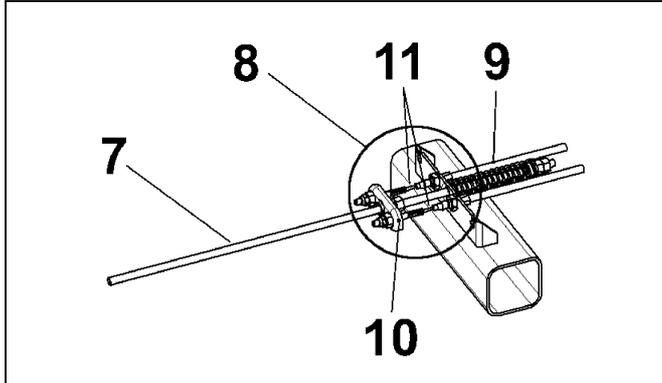
Pour la procédure de réglage, commencez toujours par les freins de roue.

Tournez toujours la roue dans le sens de la marche avant.

Assurez-vous qu'une vis de sécurité M10 est installée dans le pivot du frein à main.

Les actionneurs de frein ne doivent pas être pré-tendus - si nécessaire, libérez la tringlerie de freinage [7] sur l'ensemble égaliseur des freins [8].

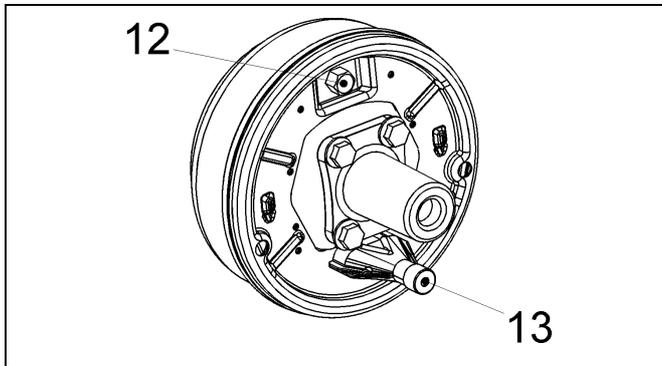
Assurez-vous que les actionneurs de frein et les câbles [11] fonctionnent sans forcer.



- 7. Tringlerie de freinage
- 8. Ensemble égaliseur
- 9. Ressort de compression
- 10. Plaque d'égaliseur
- 11. Câble

PRÉCAUTION : Le ressort de compression [9] ne doit être que légèrement pré-tendu et ne doit jamais toucher le tube d'essieu lors du fonctionnement.
Ne réglez jamais les freins sur la tringlerie de freinage [7].

2. Réglage du sabot de frein



- 12. Vis de réglage
- 13. Entrée du câble

Cote sur plat de la vis de réglage [12]

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

Serrez la vis de réglage [12] dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la roue se bloque.

Libérez la vis de réglage [12] dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (env. 1/2 tour) jusqu'à ce que la roue puisse bouger librement.

De légers bruits de glissement qui n'entravent pas le mouvement de la roue sont permis.

Cette procédure de réglage doit être réalisée conformément à la description sur les deux freins des roues.

Lorsque le frein a été réglé avec précision, la distance d'actionnement sur le câble est d'environ 5-8 mm [11]

3. Réglage de l'ensemble du compensateur

Modèles à hauteur variable

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

Déconnectez le câble du frein à main [5] à l'une des extrémités.

Préréglez longitudinalement la tringlerie des freins [7] (un peu de jeu est permis) et réinsérez le câble [5], en le réglant pour laisser un peu de jeu.

Retirez la vis de sécurité M10 du pivot du frein à main.

Tous les modèles

Engagez le levier du frein à main [1] et vérifiez que la position sur la plaque égaliseur [10] est à angle droit par rapport à la direction de traction. Si nécessaire, corrigez la position de la plaque égaliseur [10] sur les câbles [11].

Le ressort de compression [9] ne doit être que légèrement pré-tendu et ne doit jamais toucher le tube d'essieu lors du fonctionnement.

4. Réglage de la tringlerie de frein

Réglez la tringlerie de frein [7] longitudinalement sans pré-tension et sans laisser de jeu dans le levier de transmission [4].

Réajustement

Enclenchez le levier du frein à main [1] énergiquement un certain nombre de fois pour positionner le frein.

Vérifiez l'alignement de l'ensemble égaliseur [8], qui doit être à angle droit par rapport à la position de traction

Vérifiez le jeu de la tringlerie de freinage [7]

Si nécessaire, réglez à nouveau la tringlerie de freinage [7] sans laisser de jeu et sans pré-tension

Il doit encore y avoir un peu de jeu sur le câble [5] (hauteur variable uniquement)

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

Assurez-vous que les roues bougent librement lorsque le frein à main est desserré.

Test final

Vérifiez les fixations du système de transmission (câbles, système d'égalisation des freins et tringlerie).

Vérifiez que le câble du frein à main [5] a un peu de jeu et réglez-le si nécessaire (hauteur variable uniquement)

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

Test de fonctionnement

Effectuez 2 ou 3 tests de fonctionnement des freins si nécessaire.

Test d'actionnement des freins

Vérifiez le jeu de la tringlerie de freinage [7] et, si nécessaire, réglez la longueur de la tringlerie de freinage [7] jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu.

Appliquez le frein à main tout en faisant avancer la machine vers l'avant, un mouvement du levier du frein à main jusqu'à 2/3 maximum est permis.

NOUVEAU RÉGLAGE DU SYSTÈME DE FREIN À INERTIE (TRAIN DE ROULEMENT KNOTT)

Le réglage des freins des roues va compenser l'usure des garnitures de frein. Suivez la procédure indiquée au point 2 : Réglage du sabot de frein.

Vérifiez le jeu de la tringlerie de freinage [7] et réglez-le si nécessaire.

Important

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

Une utilisation excessive du levier de frein à main, qui peut avoir été provoquée par l'usure des garnitures de frein, ne doit pas être corrigée en réajustant (raccourcissant) la tringlerie de freinage [7]

Nouveau réglage

Enclenchez le levier du frein à main [1] énergiquement plusieurs fois pour positionner le système de freinage.

Vérifiez le réglage de l'ensemble égaliseur des freins [8], qui doit être à angle droit par rapport à la position de traction

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

Vérifiez la position du levier du frein à main [1], du câble [5] (avec un peu de jeu) et du ressort de compression [9] (légère pré-tension uniquement). Le début de la résistance du levier du frein à main doit se faire sentir à environ 10-15 mm au dessus de la position horizontale.

Test final

Vérifiez les fixations du système de transmission (câbles, système d'égalisation des freins et tringlerie)

Appliquez le frein à main tout en faisant avancer la machine vers l'avant, un mouvement du levier du frein à main jusqu'à $\frac{2}{3}$ maximum est permis.

Vérifiez que le câble du frein à main [5] a un peu de jeu et réglez-le si nécessaire (hauteur variable uniquement)

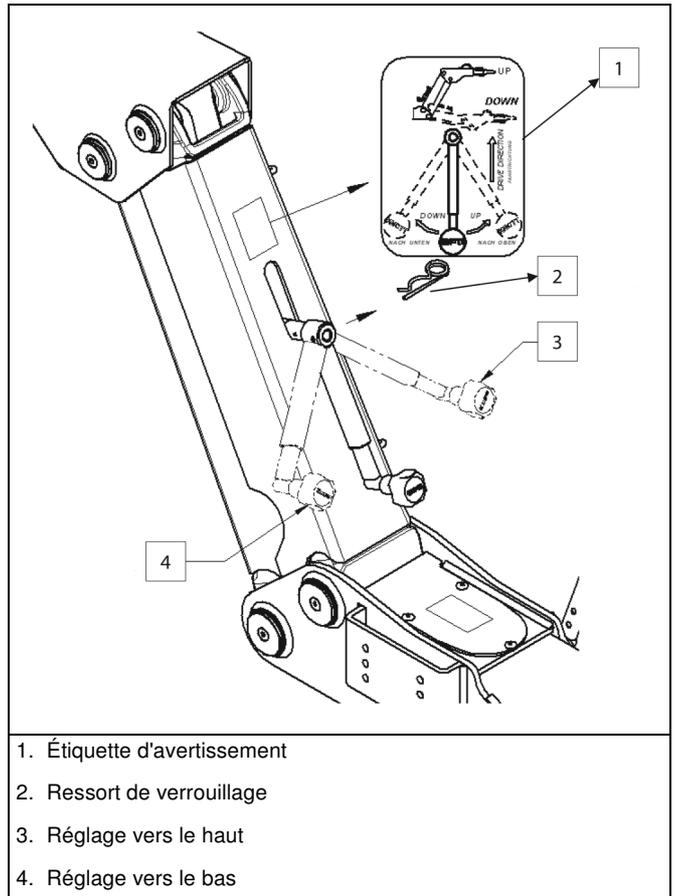
Vérifiez que le ressort de compression [9] est légèrement pré-tendu.

RÉGLAGE EN HAUTEUR DU TRAIN DE ROULEMENT (KNOTT KHD)

Actionner le mécanisme de réglage en hauteur

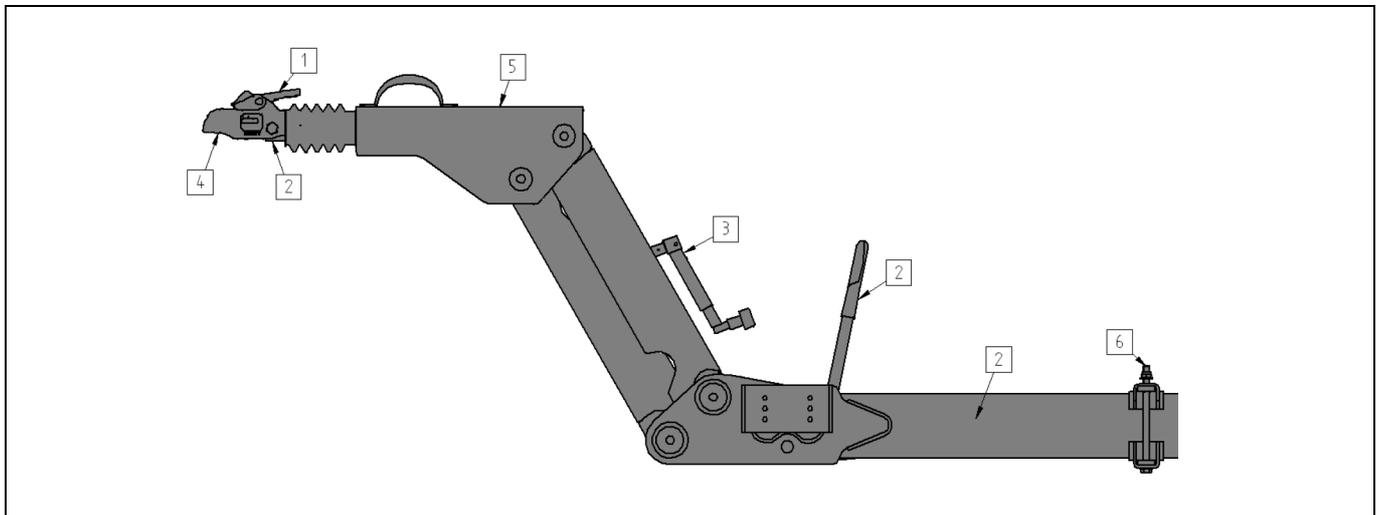
Pour régler le couple à la hauteur appropriée, il faut d'abord retirer le ressort de verrouillage. Tourner la poignée dans le sens des aiguilles d'une montre va diminuer le couple et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre va augmenter le couple. La direction du réglage est visible sur l'étiquette d'avertissement. Une fois la position souhaitée atteinte, le couple doit être à nouveau sécurisé à l'aide du ressort de verrouillage.

AVERTISSEMENT :
 Pendant le réglage de la hauteur, la barre d'attelage NE doit PAS être attachée au véhicule de traction !
 Après la connexion de l'attelage au véhicule de traction, **IL EST INTERDIT** de tourner la poignée ! **Soulever l'attelage en tournant la poignée EST STRICTEMENT INTERDIT !**



- 1. Étiquette d'avertissement
- 2. Ressort de verrouillage
- 3. Réglage vers le haut
- 4. Réglage vers le bas

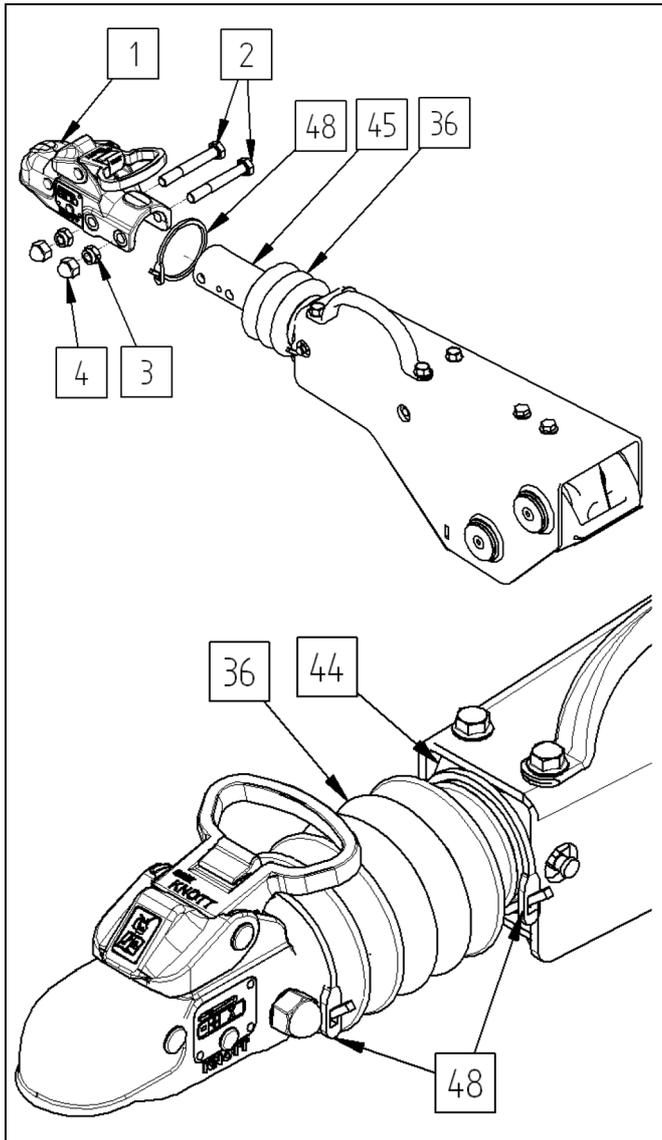
Entretien : Lubrification et entretien



	Intervalle d'entretien Lubrifiez conformément à la réglementation SK70003	Avant le premier déplacement	Après le premier déplacement en charge	Après 500 km	Tous les 2 000-3 000 km
1	Vérification du fonctionnement de la tête d'accouplement ou de l'anneau de remorquage.	•			•
2	Vérification de la mobilité du tube de traction, du levier du frein à main et des tiges	•		•	•
3	Vérification de la mobilité et de l'utilisation aisée du mécanisme de réglage en hauteur	•			•
4	Lubrification de la tête d'accouplement	•			•
5	Lubrification du support du tube de traction - au niveau du logement de l'accouplement de dépassement				•
6	Serrage des boulons de gabarit		•		

Remplacement de la tête d'accouplement ou de l'anneau de remorquage.

À effectuer **UNIQUEMENT** par du personnel qualifié.



Démontage

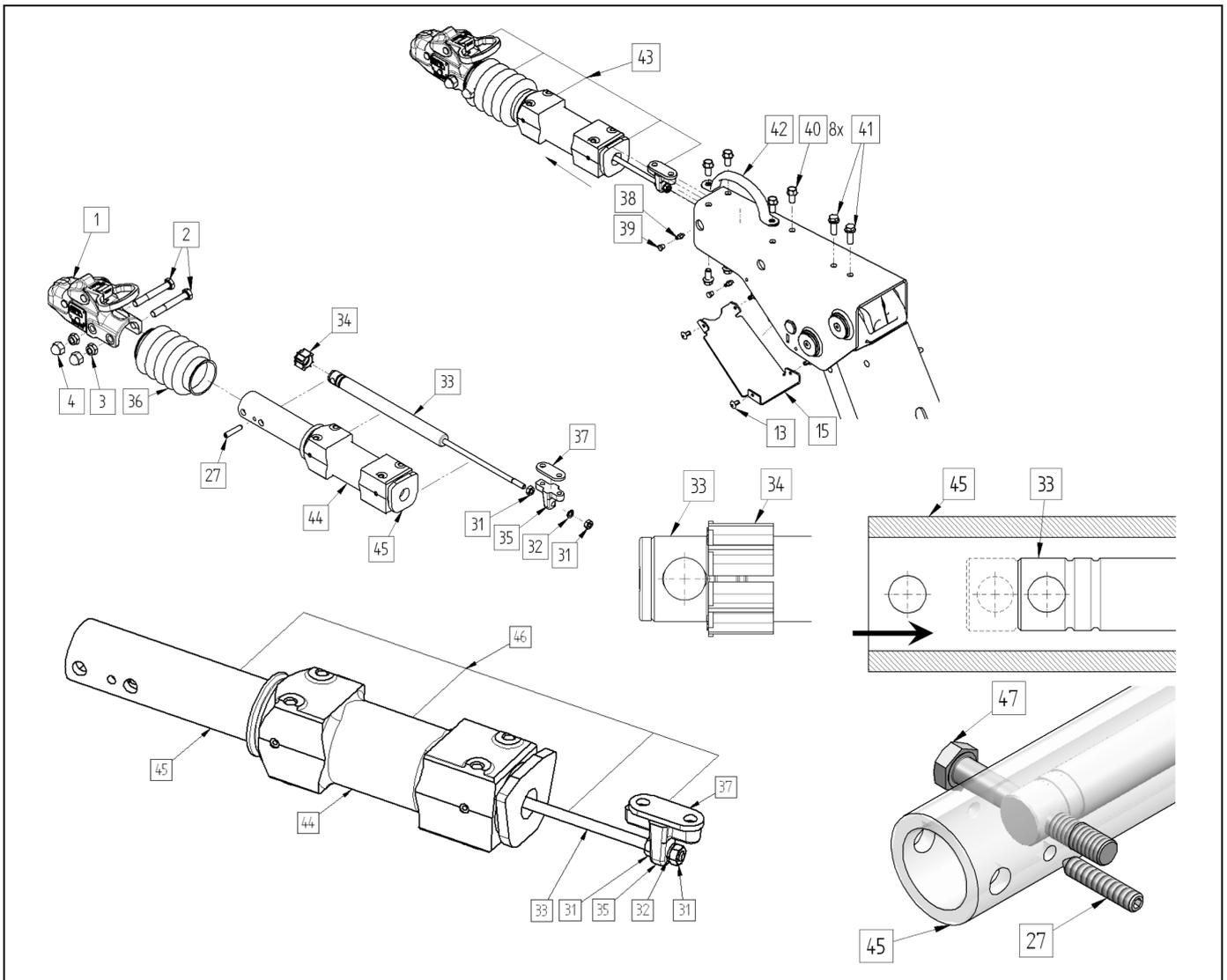
Pour retirer l'accouplement (1), il faut retirer le serre-câble (48). Retirez les soufflets (36) de la tête d'accouplement (1) et enlevez les capuchons de protection (4). Dévissez les écrous de fixation (3) et enlevez les boulons (2). La tête d'accouplement (1) peut à présent être enlevée. Si les soufflets (36) sont endommagés, il faut les remplacer.

Montage

Avant le montage, toutes les pièces neuves et démontées doivent être lubrifiées conformément à la **règlementation SK70003**. Attachez l'arbre de la tête d'accouplement (1) sur le tube de traction (45) et réglez jusqu'à ce que les orifices se chevauchent. Insérez les deux boulons (2). Vissez les nouveaux écrous (3) et serrez-les avec une clé dynamométrique (Boulon M12 à 77 ± 5 Nm, Boulon M14 à 125 ± 5 Nm). Remplacez les capuchons de protection (4). Glissez les soufflets (36) sur la tête d'accouplement (1). Le boulon arrière (2) doit être recouvert par les soufflets (36). Fixez les soufflets (36) avec un nouveau serre-câble (48).

Remplacement de l'amortisseur de chocs

À effectuer **UNIQUEMENT** par du personnel qualifié.



Démontage

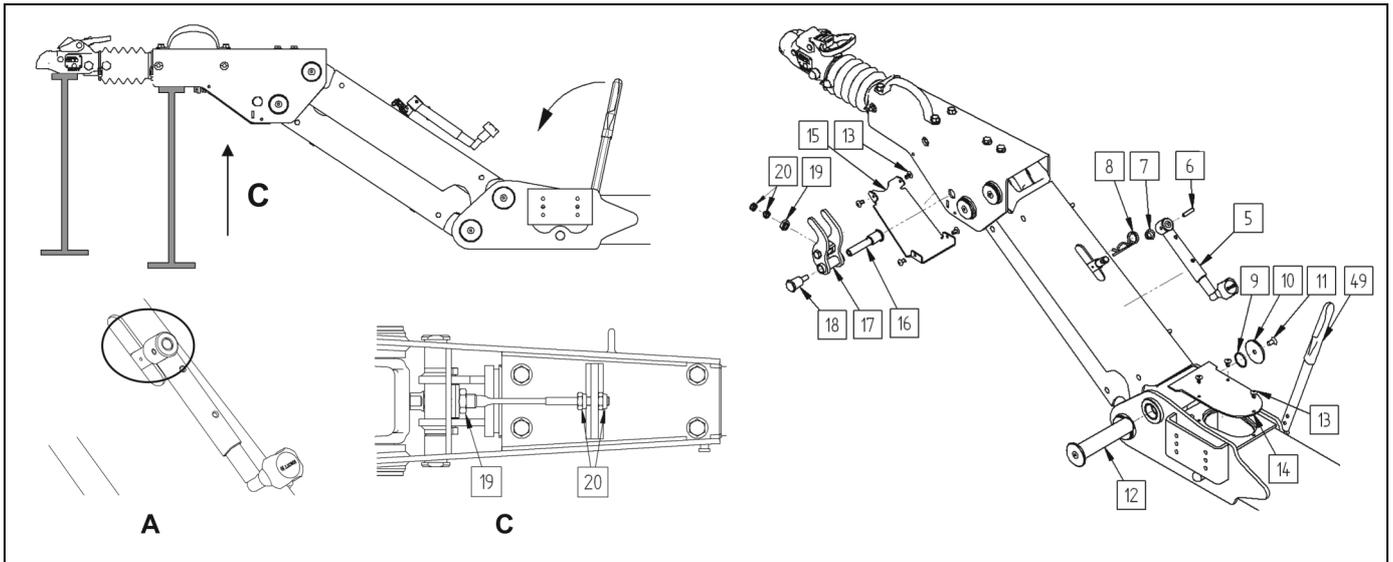
Percez les rivets aveugles (13), retirez l'écran (15), graissez les capuchons d'embout (39) et les embouts (38) proprement dits. Dévissez tous les boulons (41) ainsi que tous les boulons (40) puis extrayez l'ensemble (43). Retirez la tête d'accouplement (1), les soufflets (36) et la broche (27) du tube de traction (45). Dévissez l'écrou hexagonal (31) de l'amortisseur de chocs (33) et extrayez l'amortisseur de chocs (33) vers l'avant. Démontez le tube centreur (34) (le cas échéant) de l'amortisseur de chocs (33) et remplacez l'amortisseur de chocs (33).

Montage

Avant le montage, toutes les pièces neuves et démontées doivent être lubrifiées conformément à la réglementation SK70003. Montez le tube centreur (34) (le cas échéant) sur l'amortisseur de chocs (33). Poussez l'amortisseur de chocs (33) dans le tube de traction (45) à partir de l'avant et assemblez-le avec le support de l'amortisseur de chocs (35). Serrez l'écrou hexagonal (31) avec un couple de serrage de $30 \pm 5 \text{ Nm}$. Poussez l'unité (46) de l'avant vers l'habitacle, placez le disque (37) (le cas échéant) entre l'habitacle et le support de l'amortisseur de chocs (35) puis serrez avec des boulons de verrouillage (40), (41). Montez simultanément la poignée manuelle (42). Serrez les boulons de verrouillage avec un couple de serrage de $80 + 5 \text{ Nm}$. Si l'on utilise une vis de serrage, l'amortisseur de chocs (33) doit être comprimé jusqu'à ce que la position de l'orifice de l'amortisseur de chocs (33) coïncide avec la position de l'orifice arrière du tube de traction (45). Fixez en position à l'aide du boulon (47) et vissez (branchez) la broche (27) à travers le tube de traction (45). Montez les soufflets (36) et la tête d'accouplement (1) sur le tube de traction (45). Fixez les soufflets (36) sur la tête d'accouplement (1) et le palier guide (44) en utilisant des serre-câbles (48). Remplacez les graisseurs (38), les capuchons d'embout (39) et la protection (15) de la tête de dépassement.

Remplacement du câble

À effectuer **UNIQUEMENT** par du personnel qualifié.



Démontage

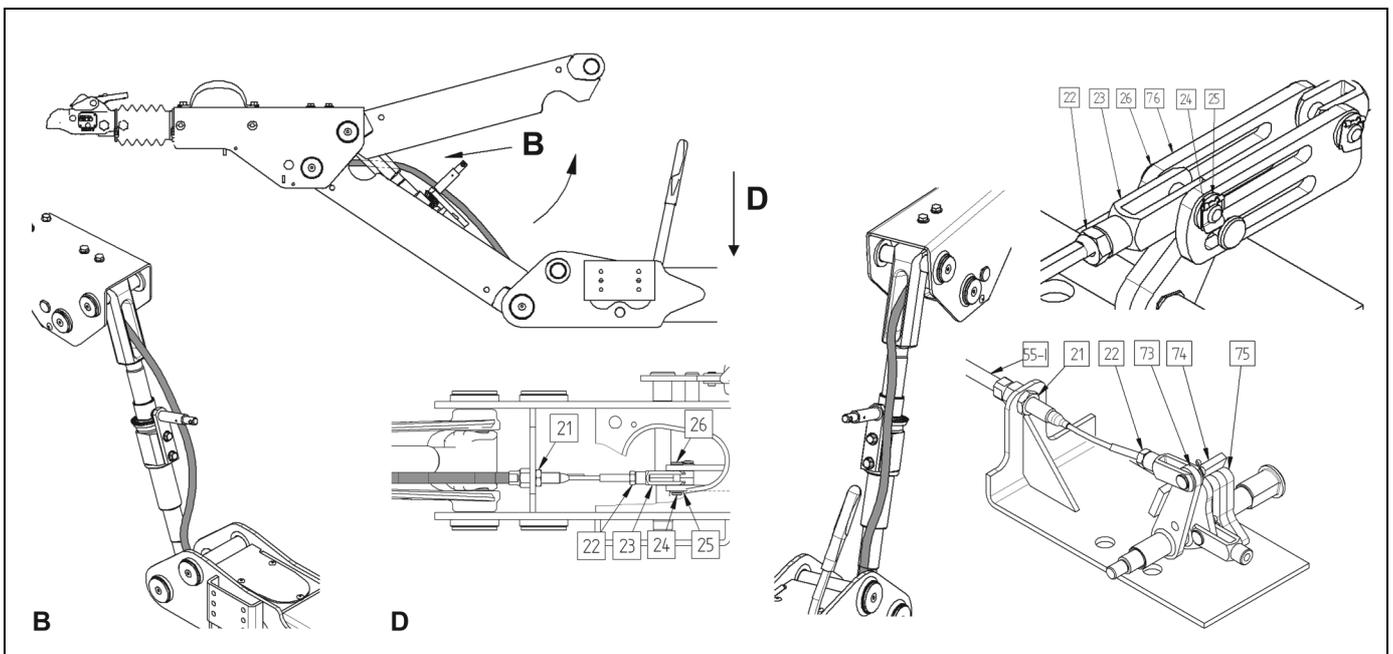
Retirez le ressort de verrouillage (8). Tournez la poignée (5) jusqu'à mi-hauteur de la fente (Voir figure A). Tirez le levier du frein à main (49) vers l'avant. Percez les rivets aveugles (13) et les protections (15) et (14). Dévissez l'écrou (20) du câble (Voir figure C), puis tirez le câble du support de câble. Retirez l'écrou hexagonal (19) et les broches (16) et (18). Extrayez le câble du levier de transmission (17). Éliminez la broche (6) à l'aide d'un marteau et retirez la poignée d'enroulement (5). Extrayez l'adaptateur (7). Dévissez le boulon (11) et retirez le disque (10) avec la bague d'étanchéité (9).

Sécurisez la tête de dépassement pour éviter sa chute – risque de blessure !!! Détruisez la broche (12) avec un marteau et une barre de bronze. Soulevez la partie supérieure du milieu et **veillez à ce qu'elle ne tombe pas – risque de blessure !!!**

Retirez le clip SL (24) et le disque (25) et extrayez la broche (26). Dévissez la chape (23) et les écrous hexagonaux (22) et (21). Extrayez le câble et remplacez-le.

Montage

Avant le montage, toutes les pièces neuves et démontées doivent être lubrifiées conformément à la réglementation SK70003. Introduisez le nouveau câble à travers le support de câble dans la barre de traction, vissez l'écrou hexagonal (21) et serrez-le avec un couple de serrage de $30 \pm 2\text{Nm}$.



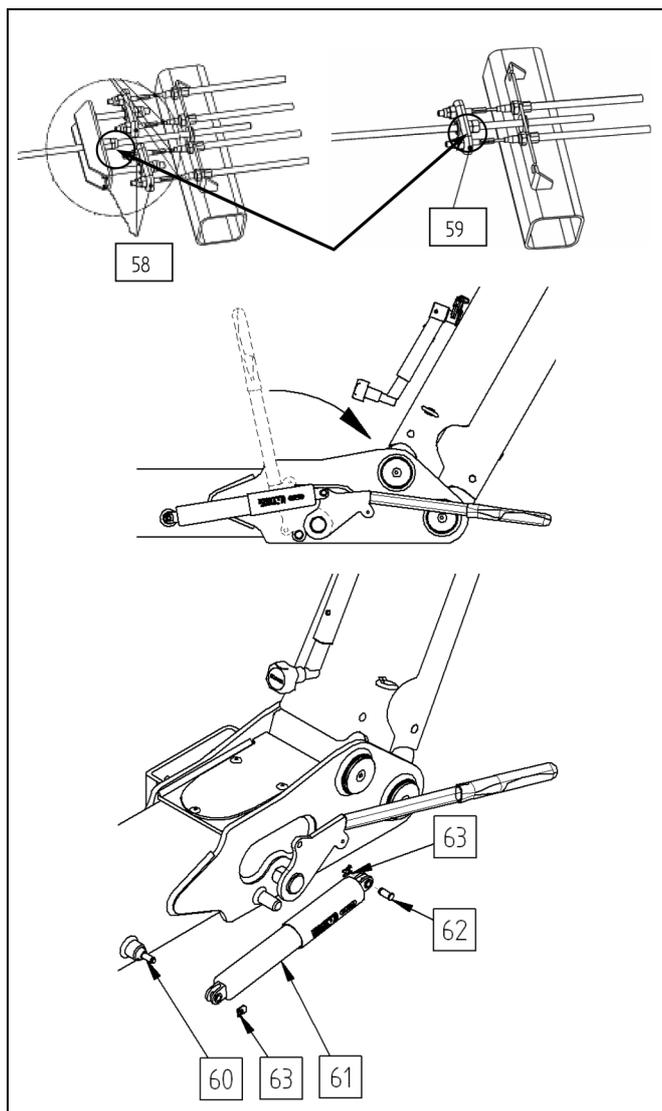
Vissez l'écrou hexagonal (22) et la chape (23) sur le câble et réglez-le **conformément à la réglementation SK70008**. Placez la broche (26) à travers le levier d'équilibrage (76) et la chape (23) et fixez-la avec le disque (25) et le clip SL (24). Insérez le câble dans la fente dans la partie supérieure de la broche (Voir figure B) et montez-le avec le levier de transmission (17). Montez le levier de transmission (17) dans la tête de dépassement et fixez-le avec des broches (16) et (18). Pulvérisez la broche (18) avec du filet liquide à haute résistance et

serrez-la avec un couple de serrage de $30 \pm 2\text{Nm}$.

Vissez les écrous hexagonaux (19) et (20) et réglez-les **conformément à la réglementation SK70008**. Montez sur la partie supérieure du milieu. En donnant de légers coups de marteau, placez la broche (12) à travers la barre de traction et la partie supérieure du milieu. Fixez la broche (12) avec la bague d'étanchéité (9), le disque (10) et le boulon (11). Pulvérisez la broche (11) avec du filet liquide à haute résistance et serrez-la avec un couple de serrage de $20 \pm 2\text{Nm}$. Placez le levier du frein à main en position de non freinage et vérifiez le réglage du système de freinage KHD **conformément à la réglementation SK70008** une fois de plus. Faites les réglages supplémentaires si nécessaire. Placez les écrans (15) et (14) et fixez-les avec des rivets aveugles (13). Branchez l'adaptateur (7) et la poignée d'enroulement (5). Fixez la poignée d'enroulement (5) avec la broche (6). Placez l'unité d'accouplement dans la position la plus élevée et réglez tout le système de freinage (KHD + essieux).

Remplacement de la tête d'accouplement ou du paquet de ressorts.

À effectuer **UNIQUEMENT** par du personnel qualifié.



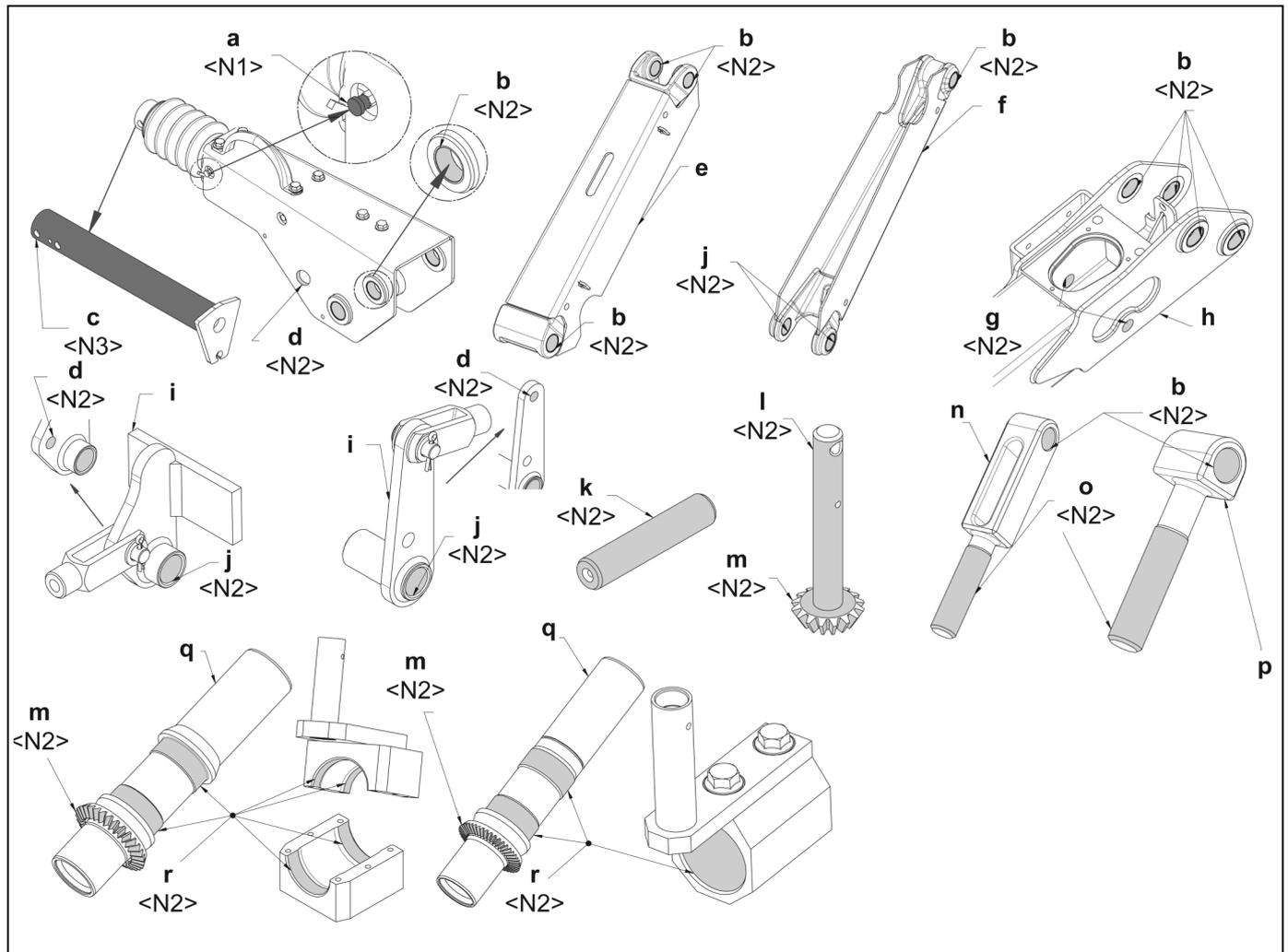
Démontage

Libérez la barre d'équilibrage (58, tandem) ou (59, essieu simple) de façon à ce que le levier du frein à main puisse être placé vers le bas. Retirez les clips SL (63) et extrayez la broche (62). Remplacez le paquet de ressorts endommagé.

Montage

Montez le nouveau paquet de ressorts sur le support de ressort (60) et fixez-le avec le clip SL (63). Montez le paquet de ressorts (61) avec le levier de frein à main, insérez la broche (62) et fixez-le avec le clip SL (63). Configurez tout le système de freinage selon la réglementation générale KNOTT.

Points de lubrification



	Pièces à lubrifier
a	Graisseur
b	Douille
c	Tige de piston
d	Orifice
e	Partie supérieure du milieu
f	Partie inférieure du milieu
g	Orifices pour frein à main
h	Barre d'accouplement
i	Accouplement du levier de conversion
j	Tube
k	Broche
l	Boulon de réglage, soudé
m	Embrayage
n	Broche supérieure
o	Fil

p	Broche inférieure
q	Écrou de réglage, soudé
r	Surface
s	Broche de frein à main
t	Bague d'étanchéité
u	Surface de contact
v	Vis
w	Fente de guidage

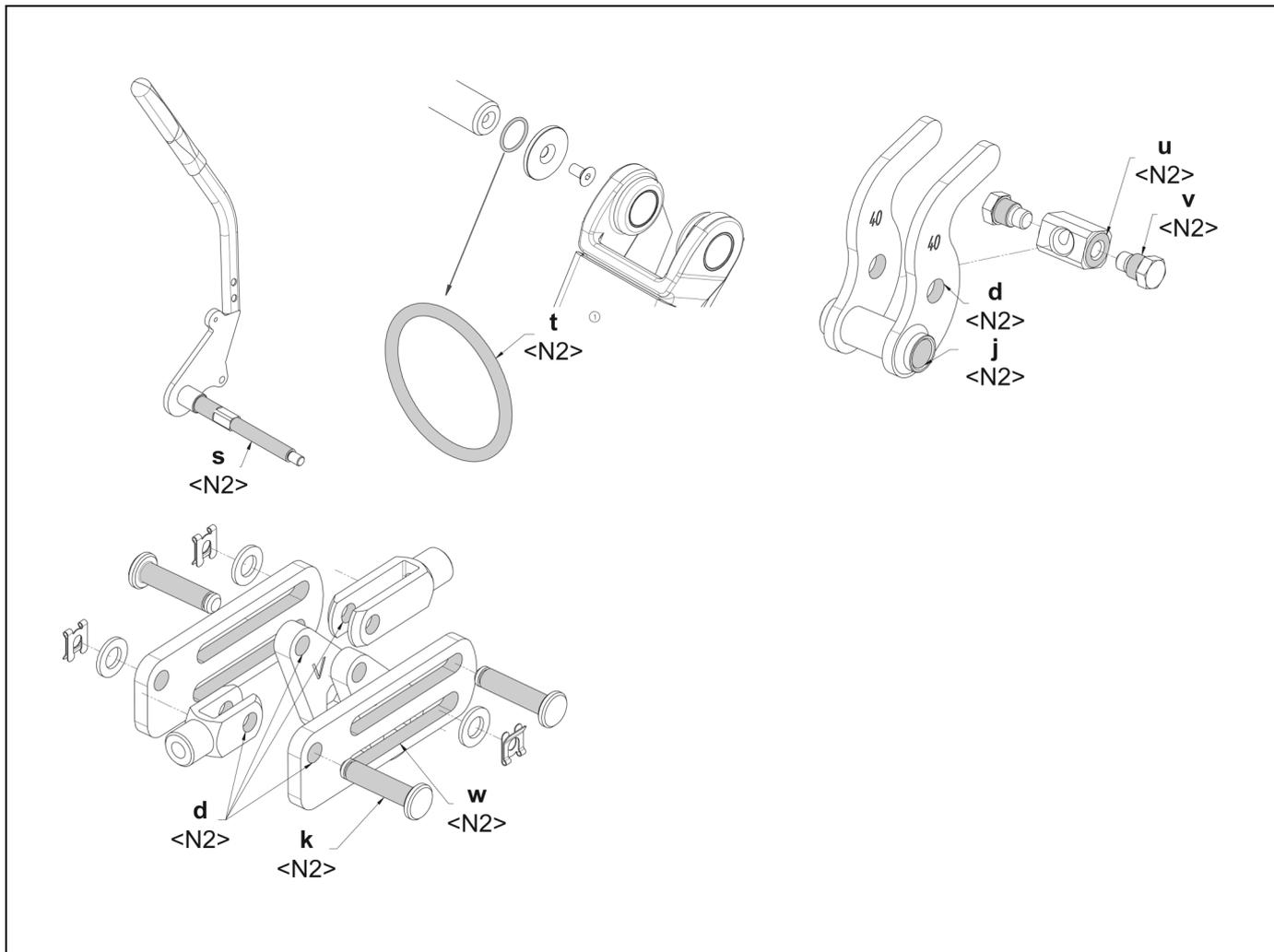
Lubrifiants

<N1> Lubrifiez avec 5 g de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou de lubrifiant Grade NLGI 2 équivalent.

<N2> Avec une brosse, un chiffon ou une éponge en plastique, appliquez une fine couche régulière de lubrifiant OPTIMOL OLISTAMOLY 2 ou de graisse à base de MoS2 hautement performante, équivalente.

<N3> À l'aide d'une brosse, appliquez une fine couche régulière de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou d'un lubrifiant Grade NLGI 2 équivalent.

Points de lubrification (suite)



	Pièces à lubrifier
a	Graisseur
b	Douille
c	Tige de piston
d	Orifice
e	Partie supérieure du milieu
f	Partie inférieure du milieu
g	Orifices pour frein à main
h	Barre d'accouplement
i	Accouplement du levier de conversion
j	Tube
k	Broche
l	Boulon de réglage, soudé
m	Embrayage
n	Broche supérieure
o	Fil

p	Broche inférieure
q	Écrou de réglage, soudé
r	Surface
s	Broche de frein à main
t	Bague d'étanchéité
u	Surface de contact
v	Vis
w	Fente de guidage

Lubrifiants

<N1> Lubrifiez avec 5 g de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou de lubrifiant Grade NLGI 2 équivalent.

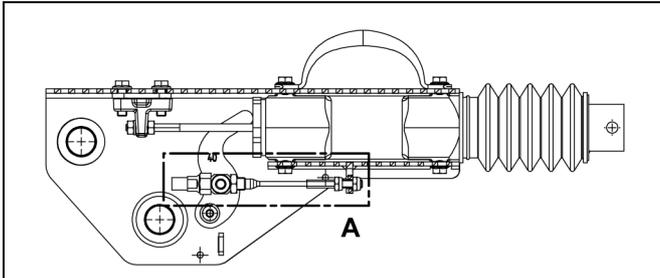
<N2> Avec une brosse, un chiffon ou une éponge en plastique, appliquez une fine couche régulière de lubrifiant OPTIMOL OLISTAMOLY 2 ou de graisse à base de MoS2 hautement performante, équivalente.

<N3> À l'aide d'une brosse, appliquez une fine couche régulière de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou d'un lubrifiant Grade NLGI 2 équivalent.

Réglage du câble de frein pour barre de traction KHD – SK70008

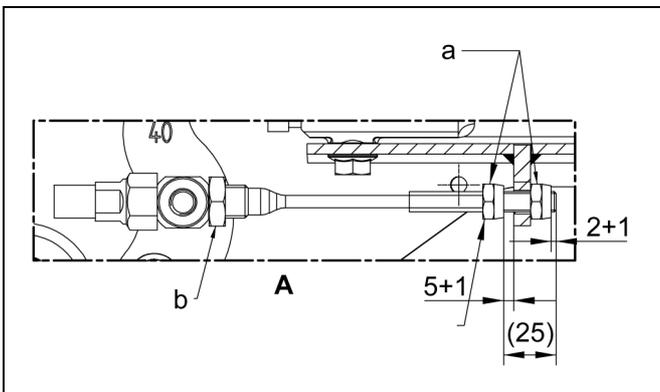
Instructions

1. Réglez la barre de traction en position supérieure (60°).



Section croisée d'accouplement montrant la position de détail « A »

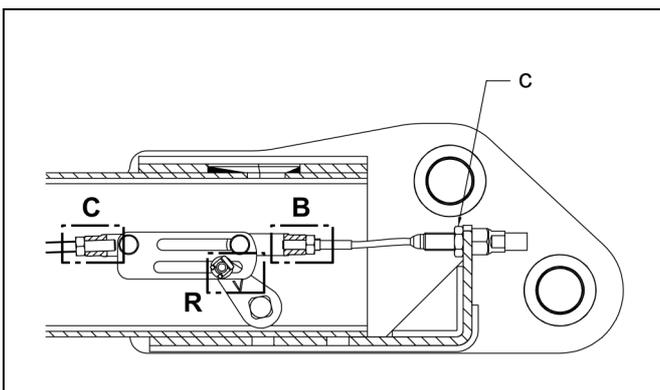
2. Réglage du système de freinage selon le détail « A ».



Détail « A »

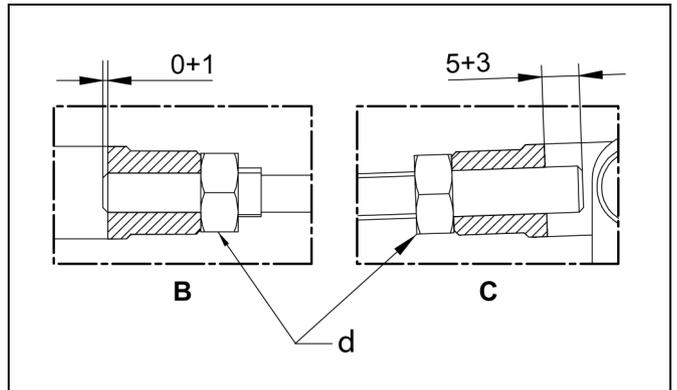
- a. Fixation de l'écrou M10-8 DIN980
ATTENTION : NE PAS verrouiller les écrous M10-8 DIN980 !
- b. Écrou à tête hexagonale M16x1,5 DIN936
Couple 30 Nm ± 2 Nm

3. Réglage du système de freinage selon les détails « B » et « C ».



Section croisée montrant les positions des détails « B », « C » et « R »

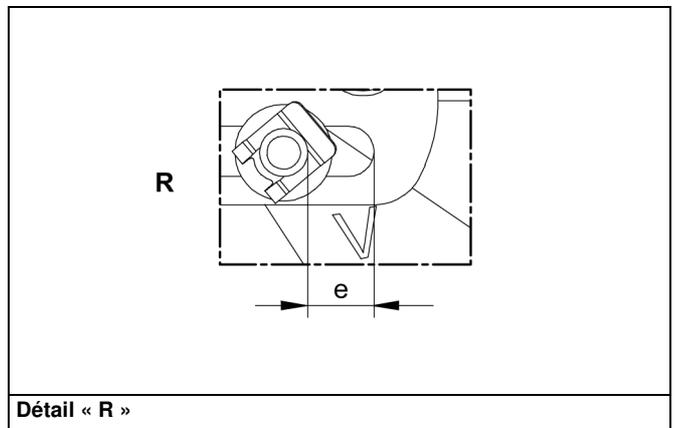
- c. Écrou à tête hexagonal M16x1,5 DIN936
Couple 30 Nm ± 2 Nm



Détails « B » et « C »

- d. Fixation de l'écrou M10-8 DIN980
ATTENTION : NE PAS verrouiller les écrous M10-8 DIN980 !

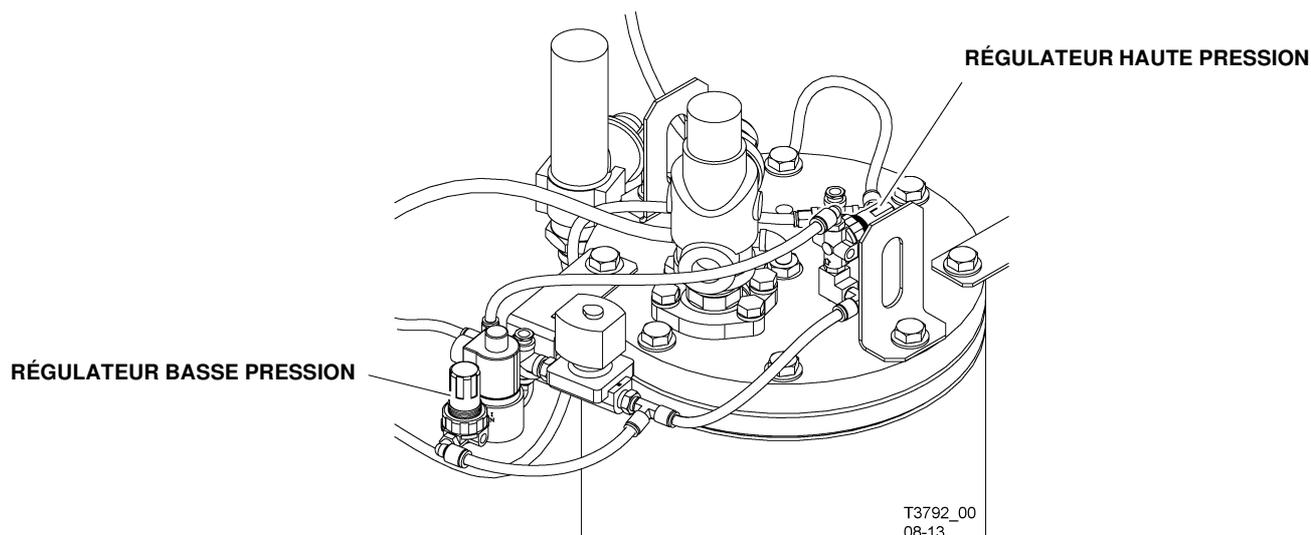
4. Vérifiez l'écart dans le détail « R ».



Détail « R »

5. Si l'écart « e » est inférieur à 10 mm dans le détail « R », réglez l'écart dans le détail « B » à 0+5 mm.
6. Si l'écart « e » est supérieur à 28 mm dans le détail « R », réglez l'écart dans le détail « B » à 0-5 mm.

Instructions de réglage du régulateur de pression



Avant de commencer

1. Sélectionnez le mode Basse pression en appuyant sur le bouton BA Pression.
2. Avec le régulateur basse pression, placez le capuchon en plastique vers le haut pour le débloquer et tournez le compteur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la pression soit évacuée. Continuez à tourner le capuchon dans le sens des aiguilles d'une montre durant un tour complet.
3. Si la régulation de la pression a besoin d'un réglage, répétez l'étape 2 sur le Régulateur haute pression.
4. Fermez les robinets de service.

Après démarrage de l'unité

5. Appuyez sur le bouton d'air de service sur le panneau de contrôle. La vitesse de l'unité augmentera puis se déchargera (et retombera au RALENTI). Lorsque l'unité est déchargée, tournez le capuchon de réglage sur le Régulateur basse pression dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la jauge de décharge de pression indique 8,6-9,0 bar. Remplacez le capuchon en plastique pour verrouiller.
6. Pour régler la régulation de la haute pression, répétez l'étape 5 sur le Régulateur haute pression et réglez la pression au ralenti à 12,1-12,4 bar en mode haute pression.

Remarque : Le régulateur haute pression doit être configuré à une pression plus élevée que le régulateur basse pression.

COUPLES DE SERRAGE

DIAMÈTRE DU FILETAGE ET PAS DES VIS ET ÉCROUS		MESURES IMPÉRIALES			
		COUPLE DE SERRAGE NOMINAL			
		8AE J249 GRADE 5 (TÊTE DE MARQUAGE)		8AE J249 GRADE 8 (TÊTE DE MARQUAGE)	
					
					
					
		(Nm)	(ft-lbf)	(Nm)	(ft-lbf)
1/4 - 20		11	8	16	12
5/16 - 18		24	17	33	25
3/8 - 16		42	31	59	44
7/16 - 14		67	49	95	70
1/2 - 13		102	75	144	106
9/16 - 12		148	109	208	154
5/8 - 11		203	150	287	212
3/4 - 10		361	266	509	376

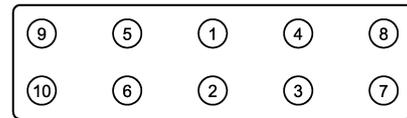


SCHÉMA DE VISSAGE RECTANGULAIRE TYPIQUE

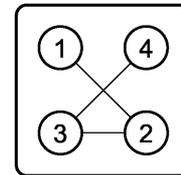


SCHÉMA DE VISSAGE CARRÉ TYPIQUE

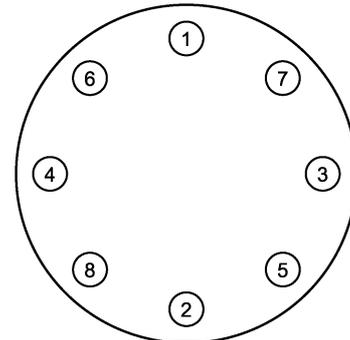


SCHÉMA DE VISSAGE CIRCULAIRE TYPIQUE

TABLEAU 2 MESURES MÉTRIQUES						
DIAMÈTRE DU FILETAGE ET PAS DES VIS ET ÉCROUS	COUPLE DE SERRAGE NOMINAL					
	PROPRIÉTÉ GRADE 8,8 (TÊTE DE MARQUAGE)		PROPRIÉTÉ GRADE 10,9 (TÊTE DE MARQUAGE)		PROPRIÉTÉ GRADE 12,9 (TÊTE DE MARQUAGE)	
						
						
						
	(Nm)	(ft-lbf)	(Nm)	(ft-lbf)	(Nm)	(ft-lbf)
M6 X 1,0	11	8	15	11	18	13
M8 X 1,25	26	19	36	27	43	31
M10 X 1,5	52	38	72	53	84	62
M12 X 1,75	91	67	126	93	147	109
M14 X 2	145	107	200	148	234	173
M16 X 2	226	166	313	231	365	270
M20 X 2,5	441	325	610	450	713	526

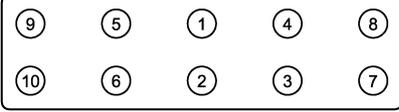


SCHÉMA DE VISSAGE RECTANGULAIRE TYPIQUE

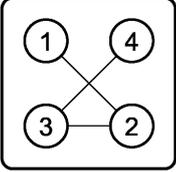


SCHÉMA DE VISSAGE CARRÉ TYPIQUE

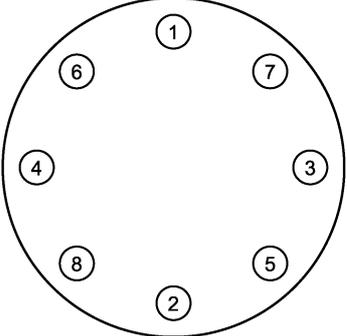


SCHÉMA DE VISSAGE CIRCULAIRE TYPIQUE

TABLEAU 3 TABLEAU DE COUPLES DES ROUES			
Tableau de couples des roues - Pouce		Tableau de couples des roues - Métrique	
Écrous de roue de 1/2"	Couple (ft-lbs)		Couple (N-m) / Couple (ft-lbs)
Roue 13"	80-90		
Roue 15"	105-115	Boulons M12	85-95 / 62-70
Roue 16"	105-115	Boulons M14	145-155 / 107-115
Roue 16,5"	105-115	Boulons M16	175-185 / 129-137
Écrous de roue de 5/8"		Boulons M18	205-215 / 151-159
Roue 16"	190-210		
Roue 17"	190-210		
Écrous de serrage / roues démontables 9/16"			
Roue 14,5"	105-115		

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-laque, 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 des 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.

PRÉCAUTION : 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 que ces liquides soient utilisés par les utilisateurs souscrivant au programme d'extension de garantie limitée du bloc-vis.

LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR

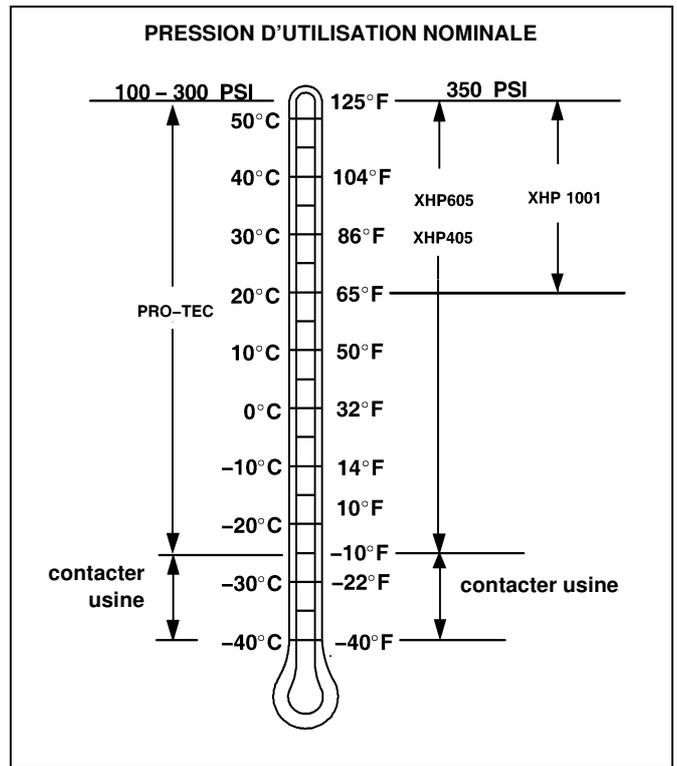
Tableau des liquides utilisables avec le compresseur mobile

Référez-vous aux caractéristiques techniques figurant dans ce tableau pour connaître le liquide à employer avec 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 des liquides alternatifs.

Pression de service	Température ambiante	Caractéristiques
de 6,9 bar à 20,6 bar de 100 psi à 300 psi	-23° C à 52° C (-10° F à 125° F)	Préfééré : PRO-TEC Autre : Grade de viscosité ISO 46 avec inhibiteurs de rouille et d'oxydation, produit spécial compresseur à air.
24,1 bars 350 psi	-23° C à 52° C (-10° F à 125° F)	Préfééré : 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)	Préfééré : XHP 605 XHP 1001



Liquides préférés par Doosan : utilisez ces liquides avec des filtres de la marque Doosan pour prétendre au programme d'extension de garantie de votre bloc-vis. 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	19 litres	208,2 litres	836 litres
PRO-TEC	89292973	89292981	22082598
XHP 605	22252076	22252050	22252068
XHP 1001	35612738	35300516	-
XHP 405	22252126	22252100	22252118

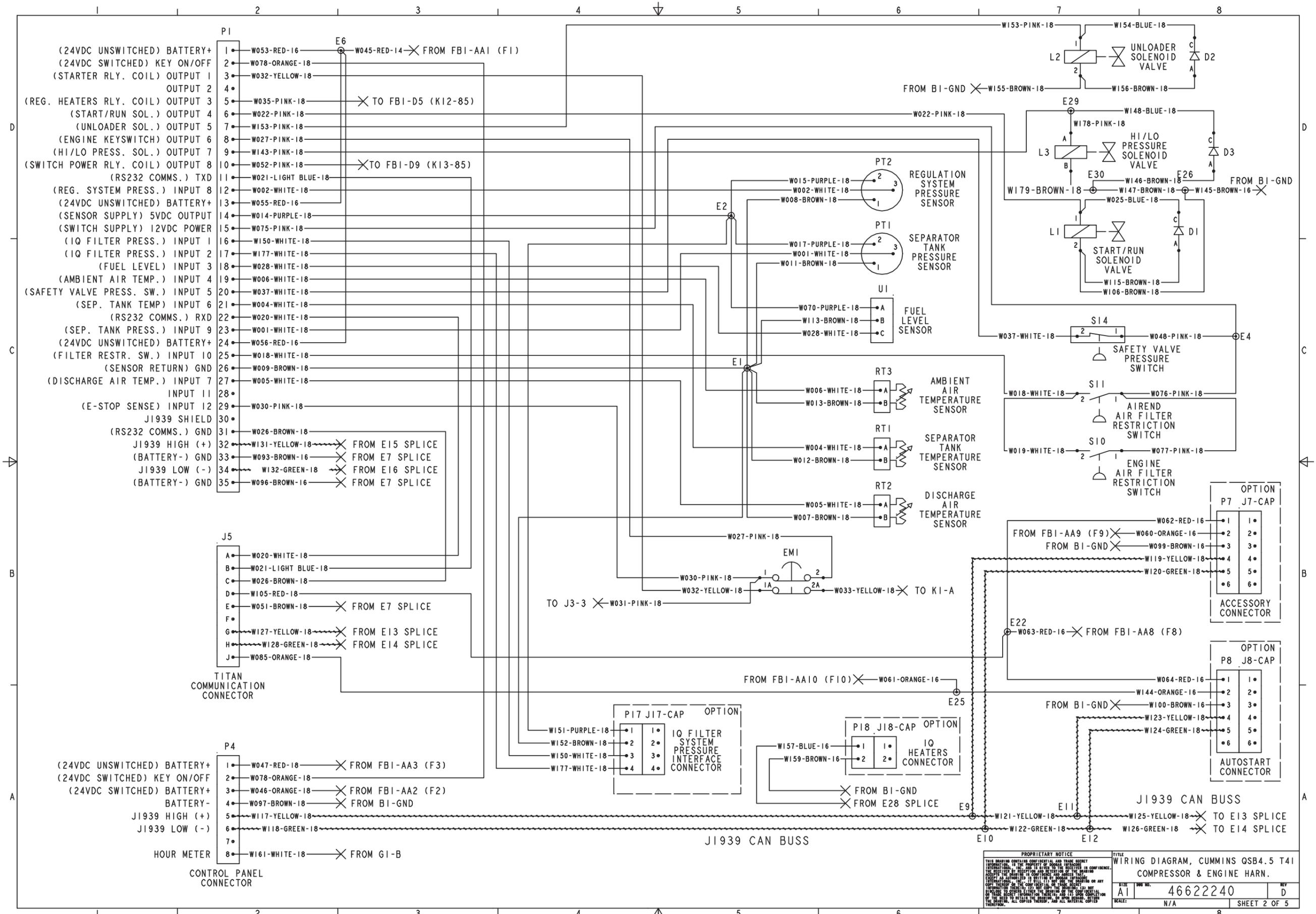
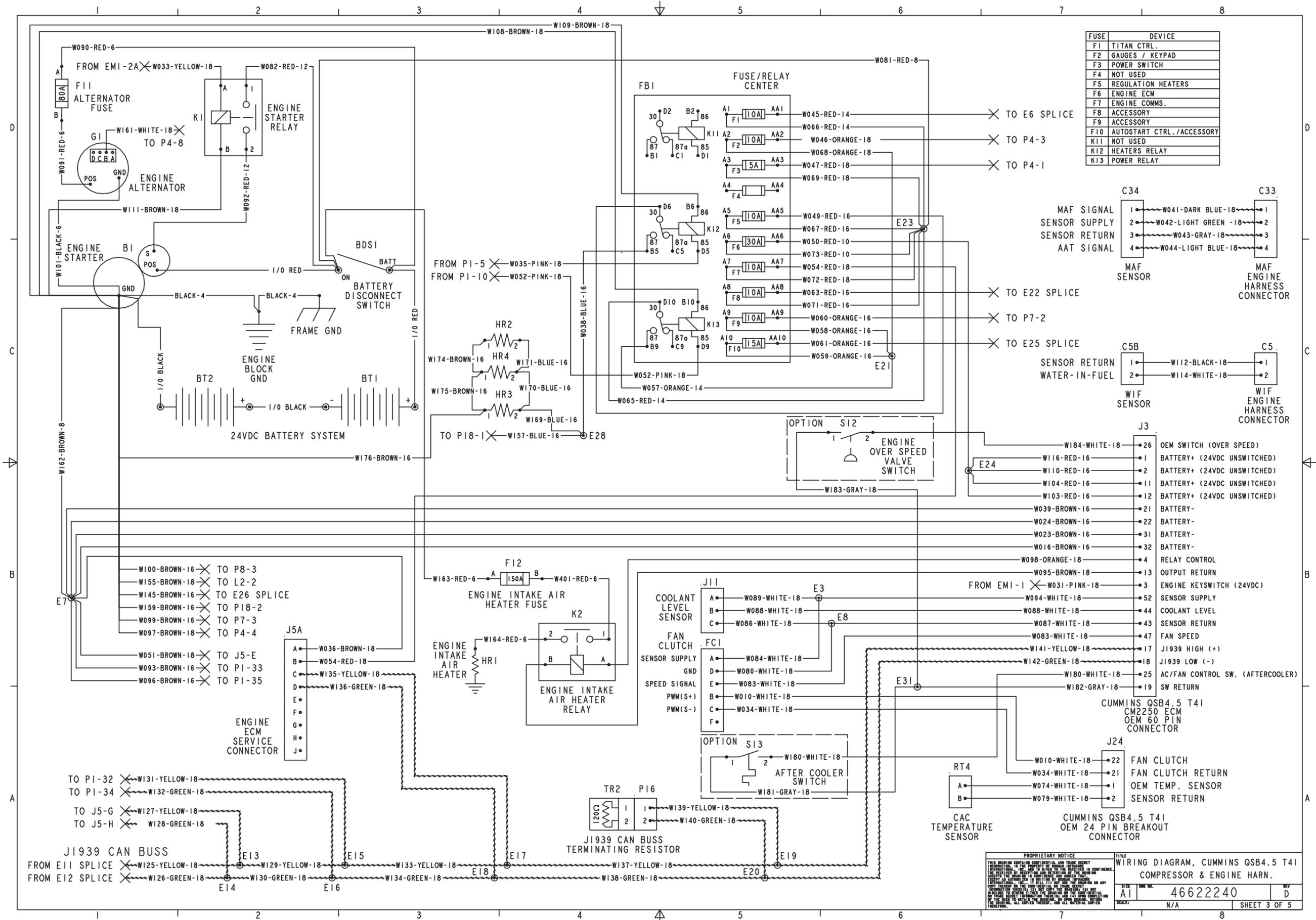
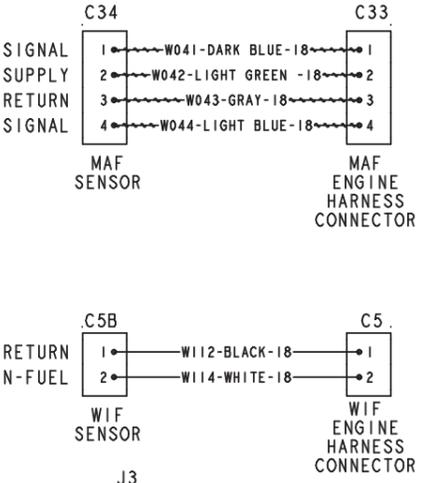


Schéma du système de contrôle du compresseur et du moteur 46622240 Rév. D (fiche 2)

<p>PROPRIETARY NOTICE THIS DRAWING CONTAINS CONFIDENTIAL AND TRADE SECRET INFORMATION. IT IS THE PROPERTY OF CUMMINS INC. AND IS NOT TO BE REPRODUCED, COPIED, OR DISCLOSED TO ANY OTHER PARTY WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF CUMMINS INC. ANY UNAUTHORIZED REPRODUCTION OR DISCLOSURE OF THIS INFORMATION IS STRICTLY PROHIBITED AND WILL BE PUNISHED BY LAW. ALL RIGHTS ARE RESERVED.</p>		<p>TITLE WIRING DIAGRAM, CUMMINS GSB4.5 T41 COMPRESSOR & ENGINE HARN.</p>
<p>DATE A1</p>	<p>REV. NO. 46622240</p>	<p>REV. D</p>
<p>SCALE N/A</p>	<p>SHEET 2 OF 5</p>	

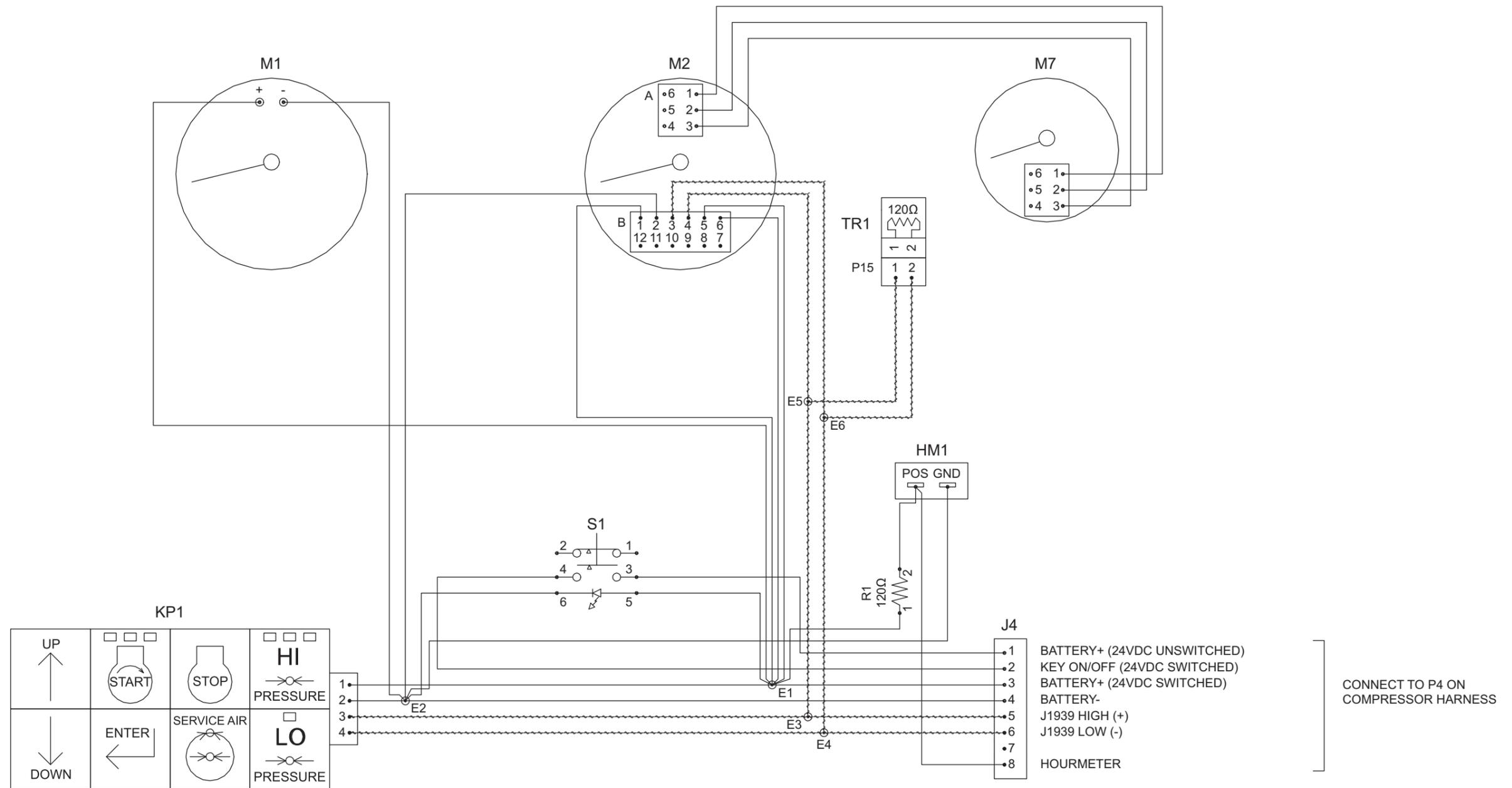


FUSE	DEVICE
F1	TITAN CTRL.
F2	GAUGES / KEYPAD
F3	POWER SWITCH
F4	NOT USED
F5	REGULATION HEATERS
F6	ENGINE ECM
F7	ENGINE COMMS.
F8	ACCESSORY
F9	ACCESSORY
F10	AUTOSTART CTRL./ACCESSORY
K11	NOT USED
K12	HEATERS RELAY
K13	POWER RELAY



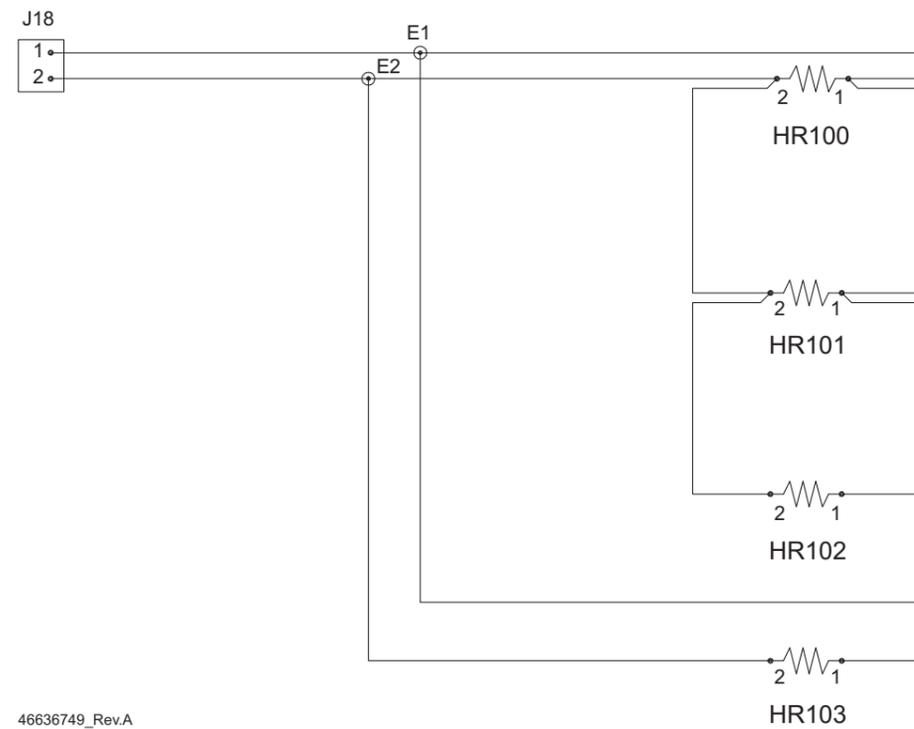
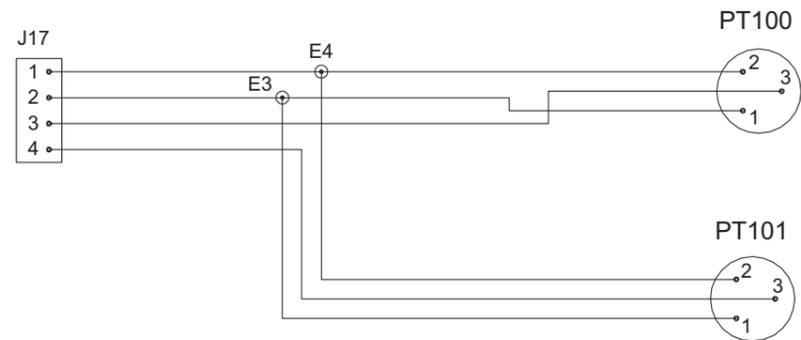
<p>PROPRIETARY NOTICE THIS DRAWING CONTAINS CONFIDENTIAL AND TRADE SECRET INFORMATION. IT IS THE PROPERTY OF CUMMINS INCORPORATED. THE RECIPIER OF THIS DRAWING AND RECEIPTER IN CONFIDENCE. ACCEPTS THE OBLIGATION TO CONFIDENTIALITY AND TO RETURN TO CUMMINS INCORPORATED UPON REQUEST. ANY DISCLOSURE TO OTHERS WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF CUMMINS INCORPORATED IS PROHIBITED. ANY UNAUTHORIZED REPRODUCTION OR USE OF THIS DRAWING IS PROHIBITED. ANY UNAUTHORIZED REPRODUCTION OR USE OF THIS DRAWING IS PROHIBITED. ANY UNAUTHORIZED REPRODUCTION OR USE OF THIS DRAWING IS PROHIBITED.</p>		<p>TITLE WIRING DIAGRAM, CUMMINS QSB4.5 T41 COMPRESSOR & ENGINE HARN.</p>
<p>DATE A1</p>	<p>DWG NO. 46622240</p>	<p>REV D</p>
<p>SCALE N/A</p>	<p>SHEET 3 OF 5</p>	

Schéma du système de contrôle du compresseur et du moteur 46622240 Rév. D (fiche 3)



KEY	
HM1	Hourmeter
J4	Control panel connector
KP1	Keypad
M1	Air pressure gauge
M2	Engine tachometer
M7	Fuel level gauge
S1	Power switch
TR1	J1939 CAN bus terminating resistor

Schéma du harnais du panneau de contrôle 46641699 Rév. A (fiche 1)



46636749_Rev.A

KEY	
HR100	Water separator drain heater
HR101	Primary filter drain heater
HR102	Secondary filter drain heater
HR103	Aftercooler drain heater
PT100	IQ Filter system primary filter inlet pressure sensor
PT101	IQ Filter system secondary filter outlet pressure sensor

Schéma du harnais option IQ 46636749 Rév. A (fiche 1)

ERREUR	CAUSE	SOLUTION
1. Le compresseur s'est arrêté contre toute attente	<i>Manque de carburant.</i>	Ajouter du carburant propre.
	<i>Température de l'huile du compresseur trop élevée.</i>	Voir Panne #6.
	<i>Température du liquide de refroidissement du moteur trop élevée.</i>	Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. S'il est bas, ajouter du liquide de refroidissement. Voir Panne #3.
	<i>Pression de l'huile moteur trop basse.</i>	Voir Panne #4.
	<i>Courroies détendues ou endommagées.</i>	Resserrez ou remplacez la courroie.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifiez les fils des interrupteurs et des connecteurs pour trouver la connexion desserrée. Effectuez les réparations. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Niveau de carburant bas.</i>	Si le niveau du carburant du réservoir est correct, vérifiez le dispositif du capteur du niveau du carburant. Remplacez-le s'il est défectueux. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Capteur défectueux</i>	Identifiez et vérifiez le capteur. Remplacez-le si nécessaire. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Dysfonctionnement du relais.</i>	Identifiez et vérifiez le relais. Remplacez-le si nécessaire. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Fusible sauté.</i>	Identifiez et remplacez le fusible. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir Dépannage dans le Manuel du moteur.
<i>Dysfonctionnement de la sortie d'air.</i>	Voir Panne #6.	
2. Le compresseur ne démarre pas ou ne fonctionne pas	<i>Interrupteur de batterie déconnecté.</i>	Vérifiez la position de l'interrupteur et son fonctionnement. Vérifiez la position de l'interrupteur et son fonctionnement.
	<i>Arrêt d'urgence enclenché.</i>	Vérifiez la position de l'interrupteur d'arrêt d'urgence et son fonctionnement.
	<i>Tension de la batterie faible.</i>	Vérifiez l'état de la batterie, rechargez-la si nécessaire. Vérifiez le niveau de l'électrolyte, ajoutez-en si nécessaire. Vérifiez l'état des connexions des câbles, nettoyez-les et retendez-les si nécessaire.
	<i>Fusible sauté.</i>	Identifiez et remplacez le fusible. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Dysfonctionnement de l'interrupteur principal.</i>	Vérifiez l'interrupteur. Remplacez-le si nécessaire. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Filtres de carburant obstrués.</i>	Entretien des filtres de carburant. Voir manuel du moteur.
	<i>Manque de carburant.</i>	Ajouter du carburant propre.
	<i>Température de l'huile du compresseur trop élevée.</i>	Voir Panne #6.
	<i>Température du liquide de refroidissement du moteur trop élevée.</i>	Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. S'il est bas, ajouter du liquide de refroidissement. Voir Panne #3.
	<i>Pression de l'huile moteur trop basse.</i>	Voir Panne #4.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifiez les fils des interrupteurs et des connecteurs pour trouver la connexion desserrée. Effectuez les réparations. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Capteur défectueux</i>	Identifiez et vérifiez le capteur. Remplacez-le si nécessaire. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Dysfonctionnement du relais.</i>	Identifiez et vérifiez le relais. Remplacez-le si nécessaire. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir dépannage dans le Manuel du moteur.
<i>Dysfonctionnement de la sortie d'air.</i>	Voir Panne #6.	

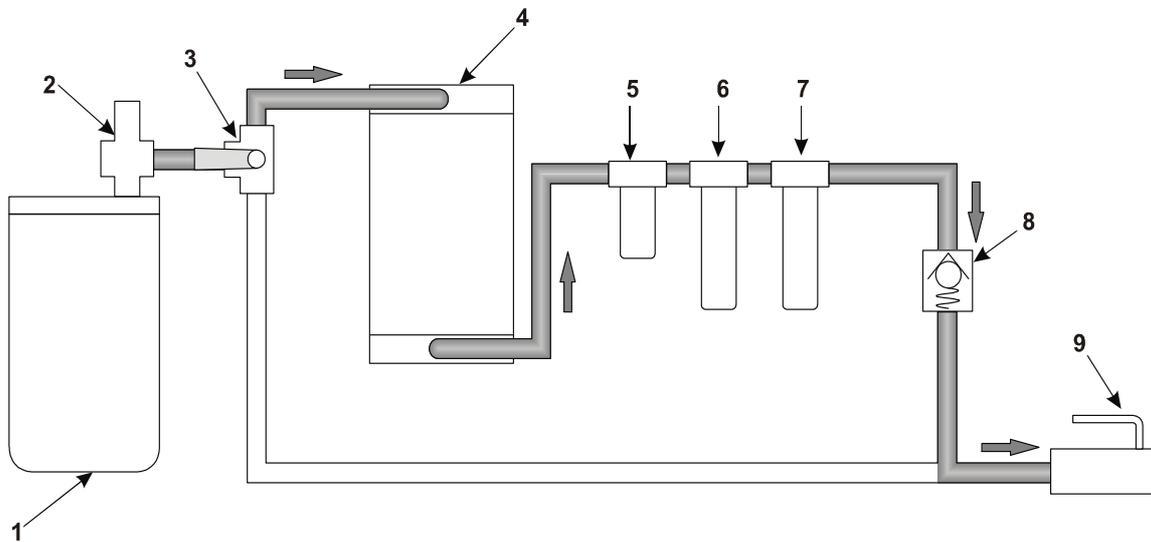
ERREUR	CAUSE	SOLUTION
3. Température du liquide de refroidissement du moteur élevée	<i>Niveau du liquide de refroidissement bas.</i>	Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. S'il est bas, ajouter du liquide de refroidissement.
	<i>Courroies détendues ou endommagées.</i>	Resserrez ou remplacez la courroie.
	<i>Température ambiante supérieure à la plage de température ambiante assignée.</i>	Fonctionner dans un environnement plus frais.
	<i>Fonctionnement dans un environnement sale.</i>	Déplacez le compresseur vers un environnement plus propre.
	<i>Refroidisseur(s) sale(s).</i>	Nettoyez l'extérieur du(des) refroidisseur(s).
	<i>Compresseur incliné au delà de la limite de fonctionnement hors-niveau.</i>	Repositionnez ou remplacez le compresseur pour qu'il soit plus à niveau.
	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduisez la pression pour obtenir la pression de fonctionnement stipulée.
	<i>Recirculation de l'air de refroidissement.</i>	Fermez les portes de l'enceinte. Fermez et sécurisez les panneaux d'accès. Vérifiez s'il y a des sabots desserrés ou manquants.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifiez les fils des interrupteurs et des connecteurs pour trouver la connexion desserrée. Effectuez les réparations. Voir Manuel d'entretien électronique.
4. Pression d'huile moteur basse	<i>Niveau d'huile moteur bas.</i>	Vérifiez le niveau d'huile. S'il est bas, ajoutez de l'huile.
	<i>Compresseur incliné au delà de la limite de fonctionnement hors-niveau.</i>	Repositionnez ou remplacez le compresseur pour qu'il soit plus à niveau.
	<i>Mauvaise huile de moteur.</i>	Changez l'huile de moteur. Revoyez les spécifications concernant l'huile de moteur.
	<i>Filtre à huile du moteur obstrué.</i>	Remplacez le filtre à huile du moteur.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir dépannage dans le Manuel du moteur.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifiez les fils des interrupteurs et des connecteurs pour trouver la connexion desserrée. Effectuez les réparations. Voir Manuel d'entretien électronique.
5. Tension du système électrique faible	<i>Courroies détendues ou endommagées.</i>	Resserrez ou remplacez la courroie.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifiez les fils des interrupteurs et des connecteurs pour trouver la connexion desserrée. Effectuez les réparations. Voir Manuel d'entretien électronique.
	<i>Tension de la batterie faible.</i>	Vérifiez l'état de la batterie, rechargez-la si nécessaire. Vérifiez le niveau de l'électrolyte, ajoutez-en si nécessaire. Vérifiez l'état des connexions des câbles, nettoyez-les et retendez-les si nécessaire.
	<i>Dysfonctionnement de l'alternateur.</i>	Réparez ou remplacez l'alternateur.

ERREUR	CAUSE	SOLUTION
6. Température élevée de l'huile du compresseur.	<i>Température ambiante supérieure à la plage de température ambiante assignée.</i>	Fonctionner dans un environnement plus frais.
	<i>Compresseur incliné au delà de la limite de fonctionnement hors-niveau.</i>	Repositionnez ou remplacez le compresseur pour qu'il soit plus à niveau.
	<i>Niveau d'huile du compresseur bas.</i>	Ajoutez de l'huile de compresseur. Détectez et réparez les fuites.
	<i>Mauvaise huile de compresseur.</i>	Changez l'huile de compresseur. Revoyez les spécifications concernant l'huile de compresseur.
	<i>Refroidisseur(s) sale(s).</i>	Nettoyez l'extérieur du(des) refroidisseur(s).
	<i>Fonctionnement dans un environnement sale.</i>	Déplacez le compresseur vers un environnement plus propre.
	<i>Filtre(s) à huile du compresseur obstrué(s).</i>	Remplacez le(s) filtre(s) à huile du compresseur et changez l'huile de compresseur.
	<i>Courroies détendues ou endommagées.</i>	Resserrez ou remplacez la courroie.
	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduisez la pression pour obtenir la pression de fonctionnement stipulée.
	<i>Recirculation de l'air de refroidissement.</i>	Fermez les portes de l'enceinte. Fermez et sécurisez les panneaux d'accès. Vérifiez s'il y a des sabots desserrés ou manquants.
	<i>Dysfonctionnement du thermostat de l'huile de compresseur.</i>	Remplacez l'élément du thermostat dans la soupape de dérivation conventionnelle, s'il en est équipé.
	<i>Courroies détendues ou endommagées.</i>	Resserrez ou remplacez la courroie.
	<i>Dysfonctionnement de la soupape de décharge de la pression du refroidisseur d'huile.</i>	Remplacez la soupape.
	<i>Dysfonctionnement de la soupape de pression minimale.</i>	Réparez ou remplacez la soupape.
<i>Lignes d'huiles bloquées ou restreintes.</i>	Nettoyez par rinçage ou remplacez les lignes.	
<i>Dysfonctionnement de la sortie d'air.</i>	Voir Panne #11, #12.	
7. Vitesse du moteur faible	<i>Filtres de carburant obstrués.</i>	Entretien des filtres de carburant. Voir manuel du moteur. Vidangez et nettoyez les réservoirs de carburant. Ajouter du carburant propre.
	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduisez la pression pour obtenir la pression de fonctionnement stipulée.
	<i>Élément(s) du filtre à air obstrué(s).</i>	Nettoyez ou remplacez l'(les) élément(s) du filtre à air.
	<i>Mauvais élément(s) du filtre à air.</i>	Installez l' (les) élément(s) correct(s) du filtre à air.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir dépannage dans le Manuel du moteur.
	<i>Dysfonctionnement de la sortie d'air.</i>	Voir Panne #11, #12.

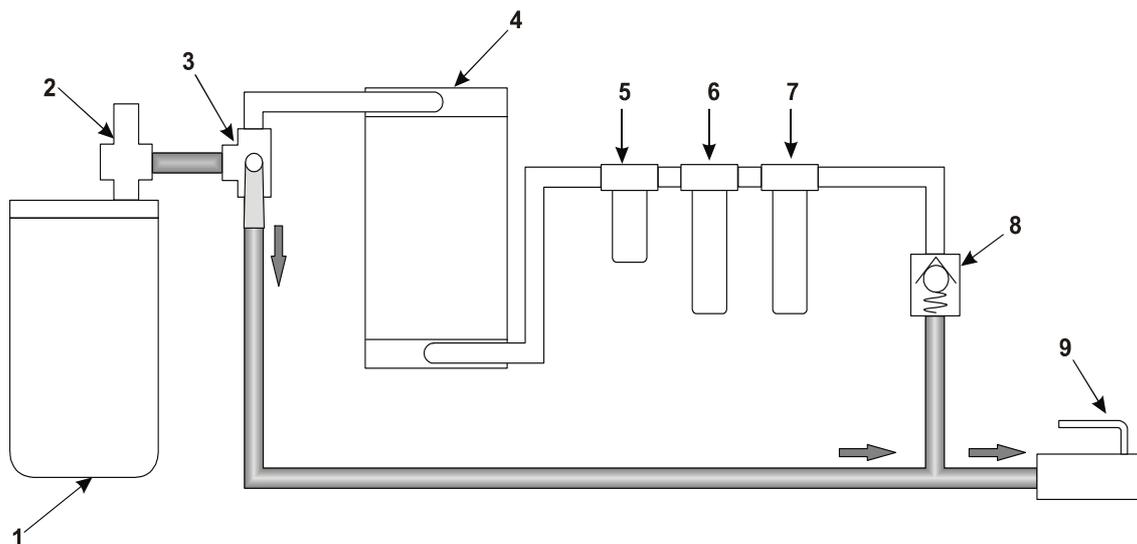
ERREUR	CAUSE	SOLUTION
8. Vibrations excessives	<i>Isolateurs de montage en caoutchouc desserrés ou endommagés.</i>	Resserrez ou remplacez.
	<i>Ventilateur défectueux ou déséquilibré.</i>	Remplacez le ventilateur.
	<i>Accouplement d'entraînement de sortie d'air défectueux.</i>	Remplacez l'accouplement.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir dépannage dans le Manuel du moteur.
	<i>Dysfonctionnement de la sortie d'air.</i>	Voir pannes #7, #11, #12.
	<i>Régime du moteur au ralenti trop faible.</i>	Voir panne #7. Voir manuel du moteur.
9. Fourniture d'air faible / cfm bas	<i>Élément(s) du filtre à air obstrué(s).</i>	Nettoyez ou remplacez l'(les) élément (s) du filtre à air.
	<i>Réglage incorrect de la pression</i>	Faites les réglages selon ce manuel.
	<i>Dysfonctionnement de la soupape d'entrée de déchargement / vanne papillon.</i>	Inspectez la vanne. Faites les réglages selon ce manuel.
	<i>Mauvais élément(s) du filtre à air.</i>	Installez l' (les) élément(s) correct(s) du filtre à air.
	<i>Régime du moteur faible.</i>	Voir panne #7. Voir manuel du moteur.
	<i>Fuites d'air comprimé.</i>	Localisez et réparez les fuites.
10. Vie utile courte du filtre à air	<i>Fonctionnement dans un environnement sale.</i>	Déplacez le compresseur vers un environnement plus propre.
	<i>Mauvais élément(s) du filtre à air.</i>	Installez l' (les) élément(s) correct(s) du filtre à air.
	<i>Nettoyage inadéquat de l'élément du filtre à air.</i>	Installez les éléments du nouveau filtre à air.
	<i>Défaut de procédure d'arrêt.</i>	Réalisez la procédure de ce manuel.
11. Le compresseur ne décharge pas	<i>Dysfonctionnement de la soupape d'entrée de déchargement / vanne papillon.</i>	Inspectez la vanne. Faites les réglages selon ce manuel.
	<i>Dysfonctionnement du régulateur de pression.</i>	Vérifiez le régulateur de pression. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuites dans les lignes de régulation.
	<i>Glace dans les lignes de régulation et/ou dans l'orifice de régulation.</i>	Appliquez de la chaleur aux lignes et/ou à l'orifice. Vérifiez le fonctionnement des réchauffeurs électriques DC, s'il en est équipé.
	<i>Fuite de solénoïde de la chargeuse ou dysfonctionnement.</i>	Remplacez le solénoïde de la chargeuse.
	<i>Sortie d'évacuation obstruée.</i>	Nettoyez et/ou remplacez.
12. La soupape de sécurité s'ouvre	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduisez la pression pour obtenir la pression de fonctionnement stipulée.
	<i>Dysfonctionnement de la soupape d'entrée de déchargement / vanne papillon.</i>	Inspectez la vanne. Faites les réglages selon ce manuel.
	<i>Soupape de sécurité défectueuse.</i>	Remplacez la soupape de sécurité.
	<i>Le compresseur ne se décharge pas assez vite.</i>	Vérifiez le régulateur de pression. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuites dans les lignes de régulation.
	<i>Glace dans les lignes de régulation et/ou dans l'orifice de régulation.</i>	Appliquez de la chaleur aux lignes et/ou à l'orifice. Vérifiez le fonctionnement des réchauffeurs électriques DC, s'il en est équipé.
13. Report excessif (huile de compresseur dans l'air comprimé)	<i>Conduite d'évacuation colmatée.</i>	Vérifiez la conduite d'évacuation, le tube descendant et l'orifice. Nettoyez et remplacez si besoin est.
	<i>Élément du séparateur détérioré.</i>	Remplacez l'élément du séparateur.
	<i>Pression du réservoir du séparateur trop basse.</i>	Vérifiez la soupape de pression minimale. Réparez ou remplacez si nécessaire.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION DU SYSTÈME IQ

Système IQ actif



Fonctionnement standard (Système IQ contourné)



LÉGENDE

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|----------------------|
| 1 | Réservoir de séparation | 6 | Filtre IQ Primaire |
| 2 | Soupape de pression minimale | 7 | Filtre IQ secondaire |
| 3 | 3 Soupape du sélecteur de voie | 8 | Vérifiez la soupape |
| 4 | Postrefroidisseur | 9 | Vanne de service |
| 5 | Séparateur d'eau | | |

SYSTÈME IQ

Le système IQ est un système autonome et complet fournissant de l'air plus pur et plus frais qu'un compresseur portable standard. Cet air frais et pur est obtenu grâce à un post-refroidisseur intégré, une filtration à haut rendement et un système d'élimination de condensat breveté. Ce dernier injecte tout le liquide condensé du séparateur d'humidité et des filtres dans le système d'échappement du moteur où il est vaporisé par la chaleur. La récupération du condensat est donc inutile et les frais liés à l'élimination du condensat, souvent soumis à des réglementations locales sont ainsi supprimés.

Assurez-vous que la température de l'air comprimé se maintient toujours au dessus des températures de congélation (normalement 7 °C) pour toute température ambiante inférieure à -23 °C. Il n'est donc pas nécessaire d'avoir recours à des systèmes de réchauffage de conduites, ni d'effectuer des réglages manuels pour empêcher le gel du système d'air comprimé. Tous les points d'évacuation du système de traitement du condensat sont réchauffés par un dispositif de 24 V CC intégré au système de chauffage du compresseur.

Les machines équipées de systèmes standard sans grille d'aération ne doivent pas être utilisées à des températures inférieures à 0 °C.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION DU SYSTÈME IQ - 2

L'air comprimé sort du réservoir de séparation via la canalisation du couvercle supérieur et peut être orienté vers l'une des deux trajectoires, grâce à une valve manuelle.

Une trajectoire permet un fonctionnement standard, contourne le système IQ et fournit un air de qualité équivalente à celui d'un compresseur portable à huile. Si le système IQ est activé par un réglage correct de la valve de sélection, l'air comprimé traverse tout d'abord le post-refroidisseur.

Le post-refroidisseur est refroidi par l'air entrant du compresseur. L'air comprimé et le condensat (eau chargée d'une faible quantité d'huile de compresseur) quittent le post-refroidisseur et se dirigent vers le séparateur d'humidité, où la majeure partie du condensat est éliminée. L'huile d'aérosol est ramenée à environ 0,01 ppm et toutes les particules inférieures à 0,01 micron sont éliminées.

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

Les conduites de condensat sont alors reliées ensemble et le condensat est injecté en un seul point dans la conduite d'évacuation du moteur. L'air comprimé traverse alors la soupape de pression minimum et ressort par le robinet de service d'air. La jauge de pression d'air du panneau de commande indique la pression mesurée à l'intérieur du réservoir du séparateur. Une jauge de pression d'air est située à l'intérieur du panneau avant du compresseur, sur le support du filtre.

Si le système IQ est contourné (fonctionnement standard sélectionné), la pression d'air fournie est plus ou moins égale à la pression du réservoir du séparateur. Si un fonctionnement avec le système IQ est sélectionné, la pression de l'air diffusé est légèrement inférieure, en fonction de l'obstruction des filtres.

ENTRETIEN

Entretien quotidien :

Vérifiez, sous charge maximale (diffusion maximale d'air comprimé) que le système IQ n'indique pas une obstruction excessive. L'obstruction du filtre peut être vérifiée sur le panneau de contrôle. Le compresseur s'arrête dès que la restriction dépasse les valeurs recommandées.

Entretien hebdomadaire :

- Retirez les tamis en Y situés au fond du séparateur d'humidité ainsi que les deux filtres et éliminez tout résidu.
- Vérifiez que les orifices situés sous les tamis en Y ne sont pas obstrués.
- Vérifiez que la canalisation reliant les points de purge de l'orifice et le système d'échappement n'est pas obstruée.

Entretien annuel :

L'intervalle d'entretien normal des filtres primaire et secondaire du système IQ est d'un an ou plus tôt si la chute de pression devient excessive. Le compresseur s'arrête dès que la restriction dépasse les valeurs recommandées.

REPLACEMENT DU FILTRE

- Lorsque le moteur est à l'arrêt, assurez-vous que la pression est évacuée du système d'air comprimé.
- Débranchez tous les fils et toutes les conduites raccordés aux orifices d'évacuation au fond de chaque boîtier de filtre. Inspectez les raccords et les conduites pour vous assurer qu'ils ne sont pas obstrués. Nettoyez si nécessaire.
- Desserrez le boîtier à l'aide d'une clé à chaîne ou d'un outil similaire. Le boîtier doit être déposé manuellement après avoir été dévissé. Prenez soin de ne pas le laisser tomber sur le panneau de plancher.
- Abaissez le boîtier sur le panneau de plancher et appuyez-le contre le bloc-vis. Déposez le filtre et remplacez-le en prenant soin de ne pas endommager l'enveloppe extérieure.

Comparez la référence du filtre neuf par rapport à celle de l'ancien filtre, car les deux filtres IQ n'ont pas la même matrice.

ENTRETIEN DU FILTRE PRINCIPAL ET SECONDAIRE

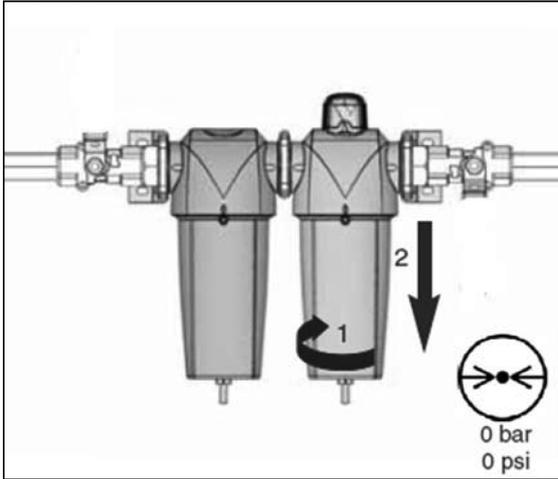


FIGURE 1

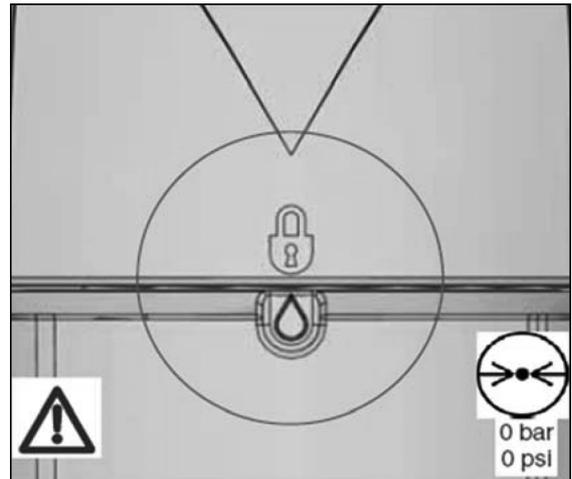


FIGURE 4

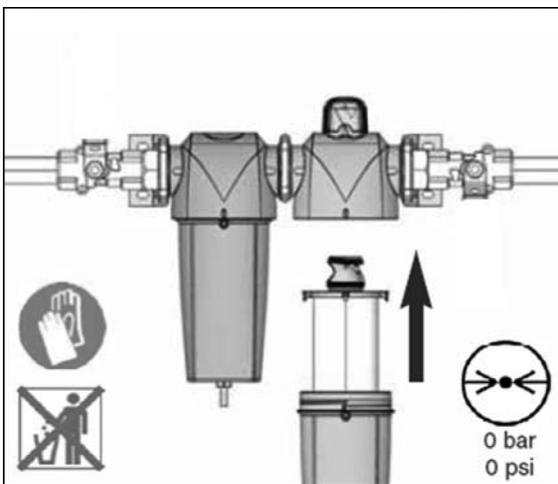


FIGURE 2

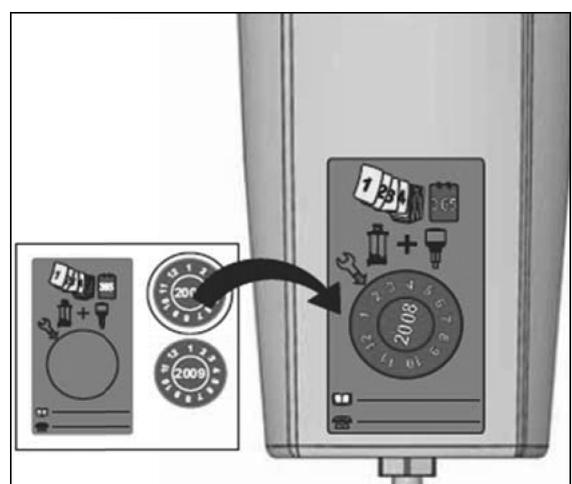


FIGURE 5

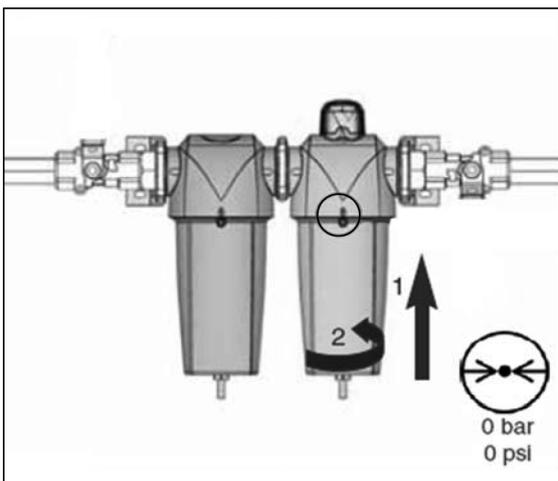


FIGURE 3

ENTRETIEN DU SÉPARATEUR D'EAU

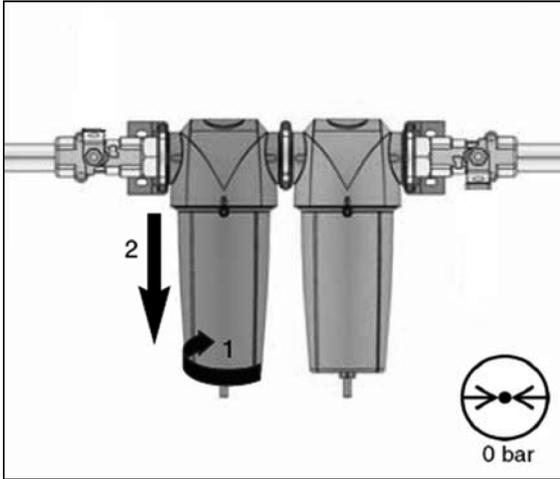


FIGURE 1

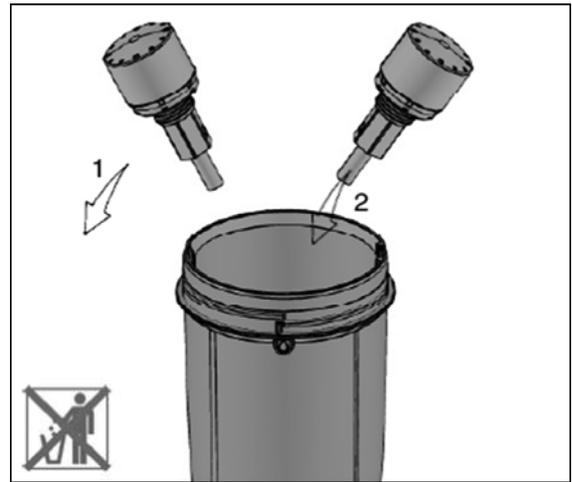


FIGURE 4

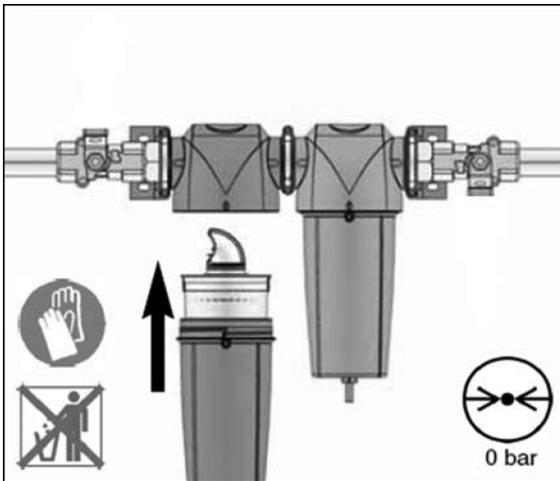


FIGURE 2

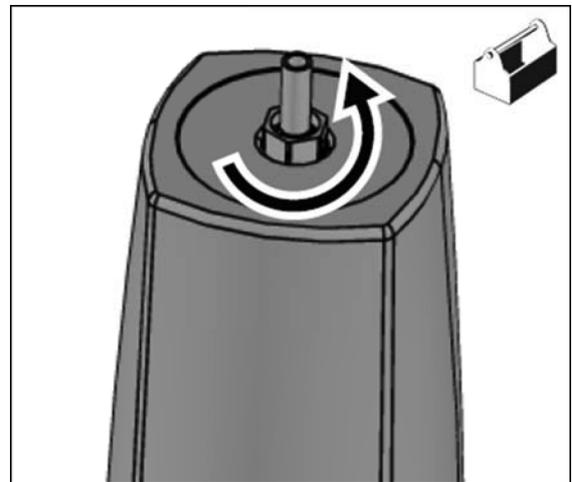


FIGURE 5

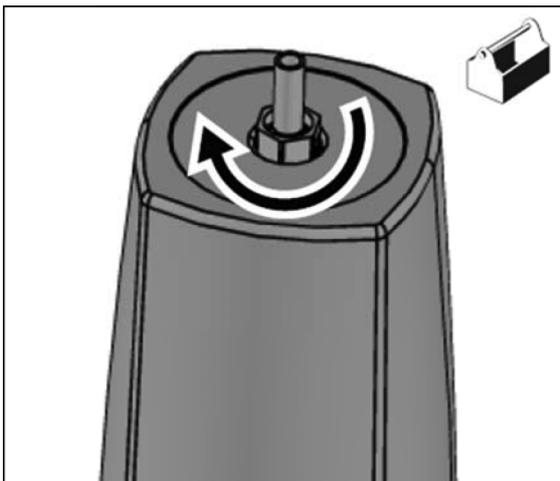


FIGURE 3

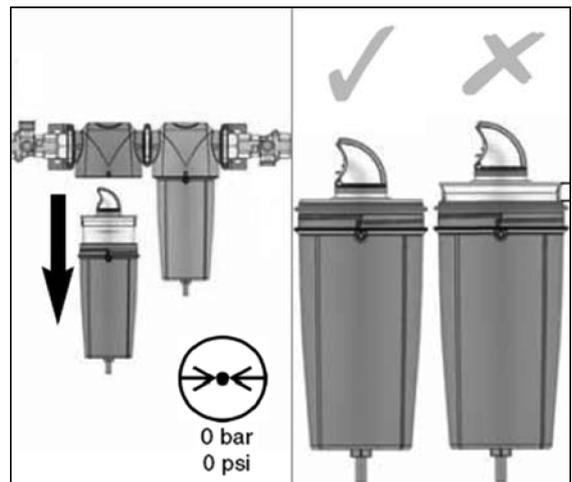


FIGURE 6

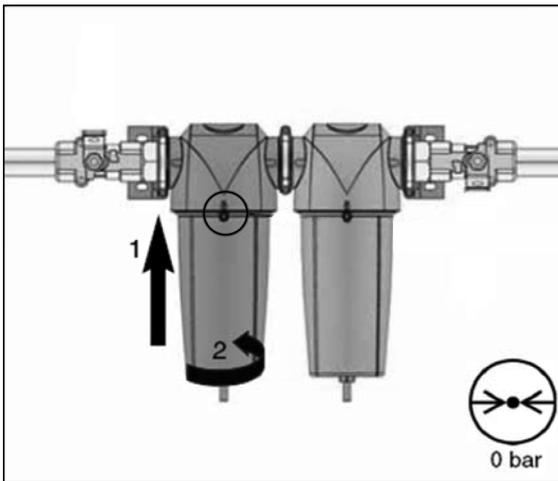


FIGURE 7

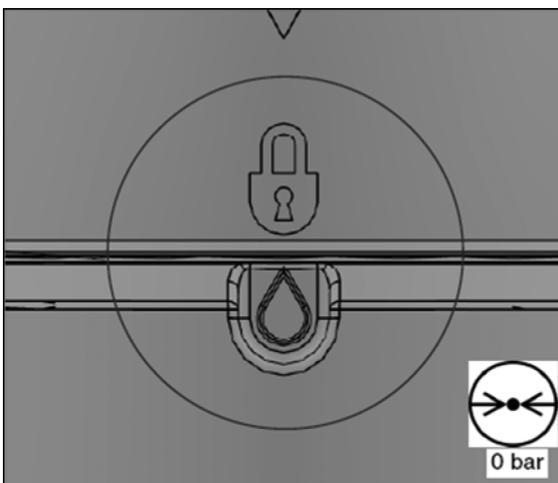


FIGURE 8

SÉCURITÉ

PRÉCAUTION : 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 entraînerait un fonctionnement à des puissances moteur excessives, provoquant ainsi une surchauffe en réduisant la durée de vie du moteur et du bloc-vis.

PRÉCAUTION : 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.

PRÉCAUTION : 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.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Cette publication qui comporte une vue éclatée des pièces détachées a été rédigée pour aider à localiser 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 Doosan d'origine 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 dispose de 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, on suppose 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 d'un seul terme modificateur. 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 qui sont apposés sur la machine sont illisibles.

Les références et l'emplacement des adhésifs individuels d'origine sont indiqués à la section Liste des 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 identifiez 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 de laquelle les pièces ont été enlevées.

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 matériel 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, qui peuvent 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 à air portable pour plus d'informations.

80 COMMANDE DE PIÈCES

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

Usine :	Téléphone :	Fax :
Doosan Portable Power EMEA Aftermarket Drève Richelle 167 B-1410 Waterloo Belgique	+32 (2) 404 0811	+32 (2) 371 6915

Pour plus d'informations sur les services, contactez : service_emea@dii.doosan.com

Pour plus d'informations sur les pièces, contactez : parts_emea@dii.doosan.com

Heures d'ouverture : du lundi au vendredi, de 8h30 à 17h15 (GMT)

Pour les pièces, l'entretien ou toute autre information concernant votre distributeur local (États-Unis, Amérique du Sud ou Asie Pacifique) contactez :

Usine :	Téléphone :	Fax :
Doosan International USA, Inc 1293 Glenway Drive Statesville North Carolina 28625-9218	800-633-5206 (États-Unis & Canada) 305-222-0835 (Amérique du Sud) 65-860-6863 (Asie et Pacifique)	336-751-1579 (États-Unis & Canada) 336-751-4325 (Amérique du Sud) 336-751-4325 (Asie et Pacifique)

Heures d'ouverture : du lundi au vendredi, de 8h00 à 17h30 (heure normale de l'Est)

ou consultez notre site Web et le localisateur de points de vente sur www.doosanportablepower.com



Portable Power



Portable Power