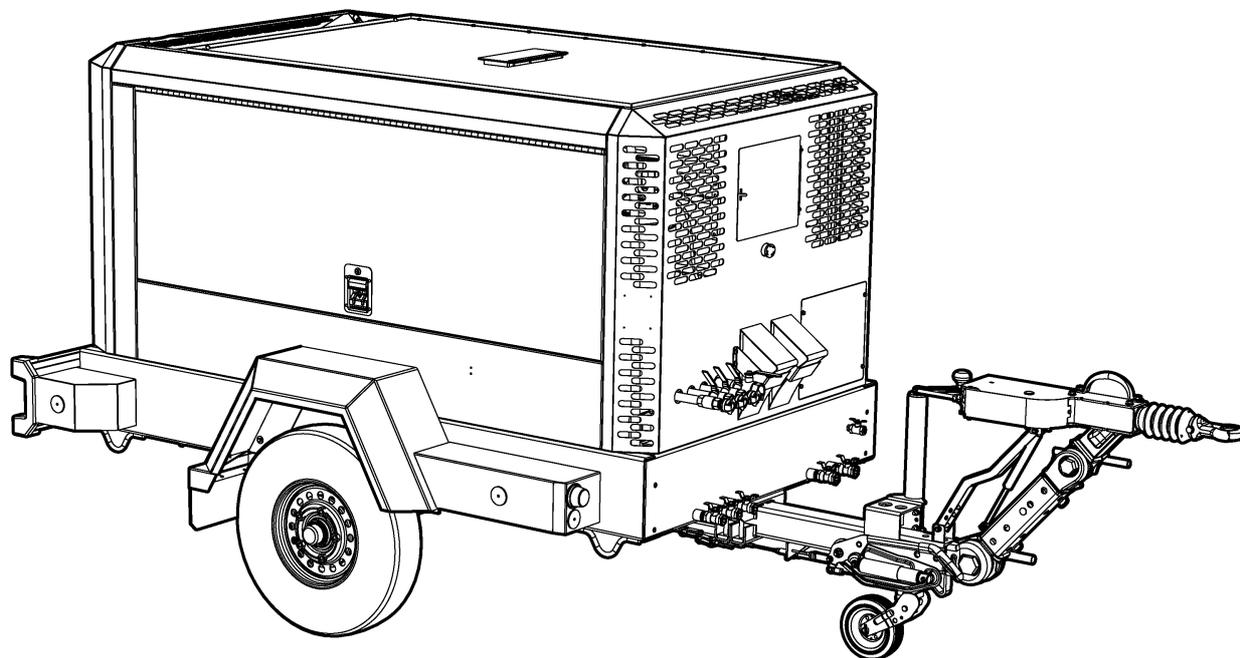




## Portable Power

### 7/124-10/104, 10/124-14/114, 14/84 MANUEL DE FONCTIONNEMENT ET D'ENTRETIEN Traduction des instructions initiales



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

**N° DE SÉRIE : 660200 ->**

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



**1) EC Declaration of Conformity**

<sup>2)</sup> 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)**

- <sup>6)</sup> Machine description: Portable Screw Compressor  
<sup>7)</sup> Machine Model: 7/20; 7/26E; 7/31E; 7/41; 7/53 ; 7/73-10/53; 7/124-10/104; 10/124-14/114; 14/84;  
 7/204; 9/274; 12/254; 17/244; 21/224; 9/304; 12/254; 17/244; 21/224  
<sup>8)</sup> Commercial name: 7/20; 7/26E; 7/31E; 7/41; 7/53; 7/73-10/53; 7/124-10/104; 10/124-14/114; 14/84;  
 7/204; 9/274; 12/254; 17/244; 21/224  
<sup>9)</sup> VIN / Serial number: **UN5**

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

- <sup>11)</sup> 2006/42/EC The Machinery Directive  
<sup>12)</sup> 2014/30/EU The Electromagnetic Compatibility Directive  
<sup>13)</sup> 2000/14/EC The Noise Emission Directive  
<sup>14)</sup> 97/23/EC The Pressure Equipment Directive  
<sup>15)</sup> 2014/29/EU The Simple Pressure Vessels Directive  
<sup>16)</sup> 97/68/EC The emission of engines for no-road mobile machinery  
<sup>31)</sup> 2014/35/EU The Low Voltage Equipment Directive  
<sup>17)</sup> and their amendments

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

<sup>19)</sup> Directive 2000/14/EC, Annex VI, Part I  
<sup>20)</sup> Notified body: AV Technology, Warrington, UK. Nr 1067

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

**25) Conformity with the Pressure Equipment directive 97/23/EC**

<sup>26)</sup> 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

<sup>27)</sup> Engineering Director

<sup>28)</sup> Issued at Dobris, Czech Republic

<sup>29)</sup> Date

<sup>30)</sup> The technical documentation for the machinery is available from:

Doosan Bobcat 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	TABLE DES MATIÈRES	ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES
2	<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>####</b> Contactez la société pour obtenir un numéro de série
3	<b>SYMBOLES ISO</b>	<b>-&gt;####</b> Jusqu'au numéro de série
8	<b>SÉCURITÉ</b>	<b>####-&gt;</b> À partir du numéro de série
11	<b>INFORMATIONS GÉNÉRALES</b> Dimensions Données	<b>*</b> Non illustré
15	<b>INSTRUCTIONS D'UTILISATION</b> 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	<b>†</b> Option <b>WDG</b> Option du générateur <b>AR</b> Selon le besoin <b>HA</b> Machine fonctionnant à température ambiante élevée
63	<b>ENTRETIEN</b> Entretien régulier Lubrification Régulation de la vitesse et de la pression Tableau des couples de serrage Lubrification du compresseur	<b>S.R.G.</b> Train de roulement sur site <b>H.R.G.</b> Train de roulement rapide
85	<b>SYSTÈMES DE LA MACHINE</b>	<b>bg</b> Bulgare <b>cs</b> Tchèque <b>da</b> Danois <b>de</b> Allemand <b>el</b> Grec <b>en</b> Anglais <b>es</b> Espagnol <b>et</b> Estonien <b>fi</b> Finnois <b>fr</b> Français <b>hu</b> Hongrois <b>it</b> Italien <b>lt</b> Lituanien <b>lv</b> Letton <b>mt</b> Maltais <b>nl</b> Néerlandais <b>no</b> Norvégien <b>pl</b> Polonais <b>pt</b> Portugais <b>ro</b> Roumain <b>ru</b> Russe <b>sk</b> Slovaque <b>sl</b> Slovène <b>sv</b> Suédois <b>zh</b> Chinois
93	<b>DÉPANNAGE</b>	
97	<b>OPTIONS</b>	
102	<b>COMMANDE DE PIÈCES DÉTACHÉES</b>	

## 2 AVANT-PROPOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### EN CAS DE DOUTE, DEMANDEZ CONSEIL À VOS SUPÉRIEURS.

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

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

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

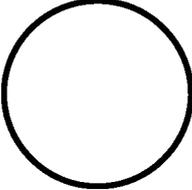
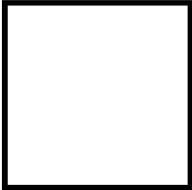
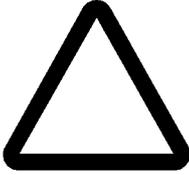
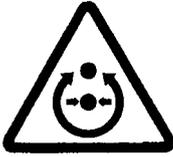
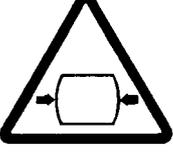
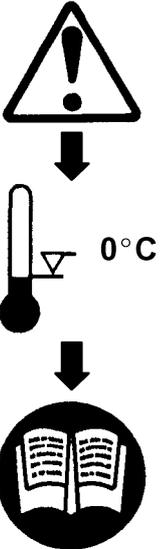
- a) **n'est pas approuvée ;**
- b) **peut compromettre la sécurité des utilisateurs et de toute autre personne ; et**
- c) **peut compromettre toute réclamation à l'encontre de la société.**

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

FORMES GRAPHIQUES ET SENS 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 (32 °F), consultez le Manuel d'utilisation et d'entretien.</p>



**AVERTISSEMENT** : ne procédez pas à l'entretien de la machine avant que l'alimentation électrique ne soit déconnectée et que la pression d'air soit totalement libérée.



**AVERTISSEMENT** : consultez le Manuel d'utilisation et d'entretien avant de procéder à tout entretien.



Ne respirez pas l'air comprimé sortant de cette machine.



Ne retirez pas le Manuel de l'Opérateur et d'Entretien et son support de rangement de la machine.



N'empilez pas.



N'utilisez pas la machine sans la protection.



Ne vous tenez pas au-dessus d'une soupape de service ou autre pièce du système sous pression.



Ne faites pas fonctionner la machine lorsque les capots ou le boîtier sont ouverts.



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



Ne dépassez pas la vitesse limite de la remorque.



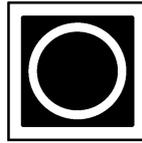
Maintenez à l'écart des flammes.



N'ouvrez pas la soupape de service avant d'avoir raccordé le flexible d'air.



Utilisez le chariot élévateur à fourches uniquement de ce côté.



Arrêt d'urgence



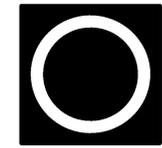
Point d'arrimage



Point de levage



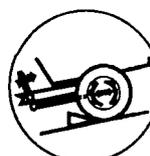
Activé (alimentation)



Désactivé (alimentation)



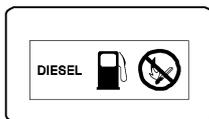
Lisez le Manuel d'utilisation et d'entretien avant toute utilisation ou entretien de cette machine.



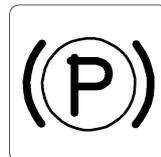
Lorsque la machine est stationnée, utilisez la béquille, le frein de stationnement et les cales de roues.



Remplissage d'huile du compresseur



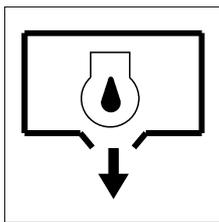
Carburant diesel  
Maintenez à l'écart des flammes.



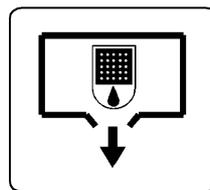
Frein de stationnement



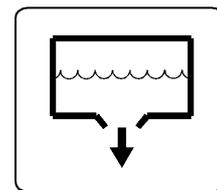
Désigne un entretien difficile.  
Fonctionnement en milieu humide.



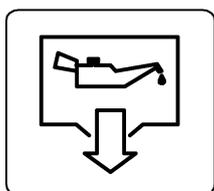
Vidange du carter d'huile moteur



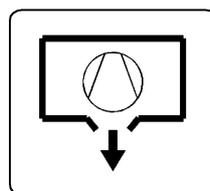
Purge du réservoir du séparateur



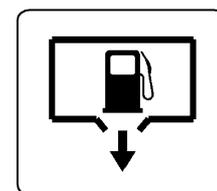
Purge du liquide de refroidissement du moteur



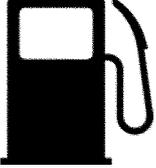
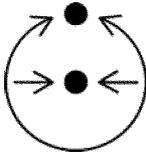
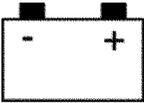
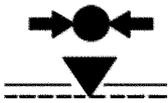
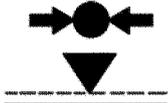
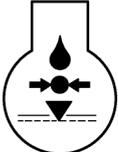
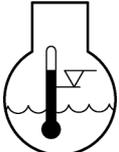
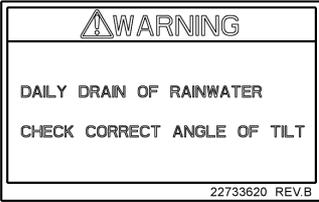
Purge de l'huile moteur



Purge du liquide de refroidissement du compresseur

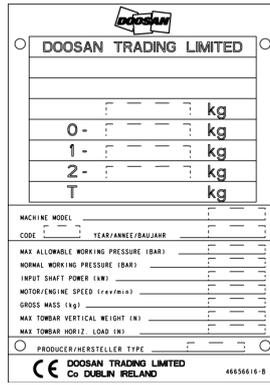


Purge du réservoir de carburant

 <p>État de marche du filtre antipollution du moteur.</p>	 <p>La température du dispositif antipollution du moteur peut être élevée.</p>	 <p>La régénération active du filtre antipollution du moteur est désactivée.</p>
 <p>Démarrer et arrêter l'appareil.</p>	 <p>Action obligatoire : Portez une protection auditive.</p>	 <p>Point d'amarrage (attacher)</p>
 <p>Interdiction : Ne pas démarrer.</p>	 <p><b>AVERTISSEMENT : travaux d'entretien en cours.</b></p>	 <p>Huile moteur.</p>
 <p>Point/niveau de carburant.</p>	 <p>Contrôle de pression.</p>	 <p>Mauvais fonctionnement.</p>
 <p>État de charge de la batterie</p>	 <p>Basse pression.</p>	 <p>Haute pression.</p>
 <p>Mauvais fonctionnement du moteur.</p>	 <p>Température élevée du compresseur.</p>	 <p>Mauvais fonctionnement du compresseur</p>
 <p>Pression d'huile moteur faible.</p>	 <p>Température du moteur élevée</p>	 <p><b>AVERTISSEMENT - vidanger quotidiennement l'eau de pluie. Vérifier que l'inclinaison est correcte.</b></p>



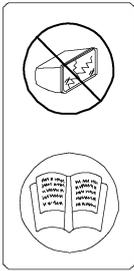
Diesel à ultra faible teneur en soufre uniquement (15 ppm de soufre maxi)



Plaque signalétique



Vidange FED



Remplacez toute protection fissurée.

**AVERTISSEMENT**

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

**ATTENTION**

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

**REMARQUE**

Les remarques donnent des informations complémentaires.

**Informations générales**

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

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

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

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

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

Utilisez des protections auditives lorsque la machine fonctionne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Air comprimé**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Évitez tout contact physique avec l'air comprimé.

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

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

Les flexibles d'air déconnectés fouettent l'espace et peuvent causer des blessures graves ou la mort. Fixez toujours un limiteur de débit de sécurité pour chaque flexible à la source d'approvisionnement ou à l'embranchement conformément au règlement 29 CFR Section OSHA 1,926,302 (b).

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

## Matériaux

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

- poussière de garnitures de frein
- gaz d'échappement

### ÉVITEZ TOUTE INHALATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Batterie

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

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

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

## Radiateur

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

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

## Groupes électrogènes

Le groupe électrogène est conçu pour une utilisation en toute sécurité. Cependant, la responsabilité pour une utilisation sûre incombe à ceux qui l'installent, l'utilisent et l'entretiennent. Les consignes de sécurité suivantes sont proposées à titre indicatif qui permettront, si elles sont consciencieusement suivies, de minimiser les risques d'accidents durant toute la vie utile de cet équipement.

### Contrôles d'arrêt d'urgence

Remarque importante: - En plus de la commande d'arrêt d'urgence actionnée par une touche sur le panneau de contrôle principal, un deuxième contrôle est prévu sur le panneau de contrôle de la prise en cas de dangers électriques associés au fonctionnement du générateur. Utilisez cette deuxième commande pour isoler immédiatement l'alimentation électrique de toutes les prises, puis utilisez la touche de commande pour arrêter le moteur.

Le fonctionnement du groupe électrogène doit être conforme aux codes électriques reconnus et aux codes locaux de santé et de sécurité.

Le groupe électrogène doit être utilisé par ceux qui ont été formés ou délégués à son utilisation, et qui ont lu et compris le manuel de fonctionnement. *Ne pas suivre les instructions, les procédures et les mesures de sécurité indiquées dans le manuel peut augmenter le risque d'accidents et de blessures.*

Ne démarrez pas le groupe électrogène à moins que les conditions de sécurité soient réunies. N'essayez pas de faire fonctionner le groupe électrogène dans des conditions dangereuses. Fixez un avertissement de danger au groupe électrogène et rendez-le inopérant en débranchant la batterie et déconnecter tous les conducteurs non reliés à la terre de sorte que ceux qui ne sont pas avisés des conditions dangereuses ne tentent pas de l'utiliser jusqu'à ce que ces conditions soient corrigées.

Une mise à la terre est fournie sous les prises de courant.

Le groupe électrogène doit être utilisé uniquement avec la mise à la terre reliée directement à la masse de la terre/sol générale. (Référez-vous au *catalogue des pièces détachées*).

### AVERTISSEMENT : N'UTILISER LA MACHINE QUE SI ELLE A ÉTÉ CONVENABLEMENT MISE À LA TERRE.

Les groupes électrogènes doivent être connectés à la charge uniquement par des électriciens formés et qualifiés qui ont été délégués pour le faire, et lorsque cela est requis par la réglementation en vigueur, leur travail devrait être inspecté et accepté par l'agence d'inspection ayant autorité, avant de tenter de faire fonctionner le groupe électrogène.

Ne permettez pas de contact avec des parties sous tension électrique du groupe électrogène et / ou des câbles d'interconnexion ou des conducteurs avec une partie du corps ou avec un objet conducteur non-isolé.

Veillez à ce que le groupe électrogène soit correctement relié à la terre conformément à la réglementation en vigueur avant d'établir ou de couper les connexions de charge et avant toute tentative d'utilisation.

Ne tentez pas de faire ou de défaire les connexions électriques vers les groupes électrogènes debout dans l'eau ou sur sol mouillé.

Avant de tenter de faire ou de défaire les connexions électriques vers le groupe électrogène, arrêtez le moteur, débranchez la batterie et débranchez et verrouillez les conducteurs de mise à la terre à la fin de charge.

Gardez toutes les parties du corps et des outils manuels ou d'autres objets conducteurs, à l'écart des parties actives exposées du système électrique du moteur du groupe électrogène. Assurez-vous que vos pieds restent au sec et ne quittez pas les surfaces isolantes et ne touchez à aucune autre pièce du groupe électrogène lorsque vous modifiez ou que vous réparez les parties exposées de son circuit électrique.

Remplacez le couvercle du compartiment électrique du groupe électrogène dès que les connexions ont été réalisés ou cassées. Ne faites pas fonctionner le groupe électrogène sans le couvercle de la borne sécurisé bien en place.

Fermez et verrouillez toutes les portes d'accès lorsque le groupe électrogène est laissé sans surveillance.

N'utilisez pas les extincteurs destinés aux feux de classe A ou B sur les feux électriques. Utilisez uniquement des extincteurs appropriés pour les feux de classe BC ou de classe ABC.

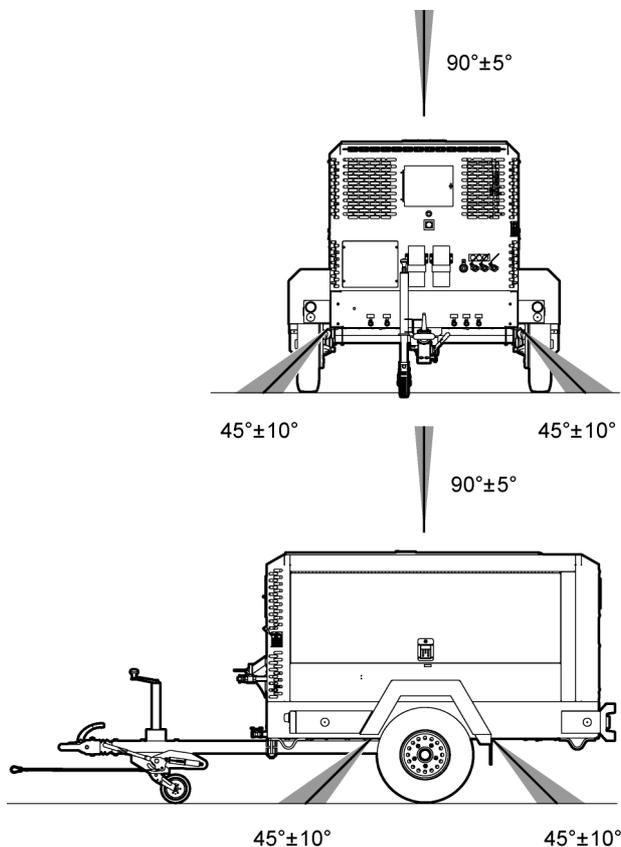
Maintenez le véhicule tracteur ou porteur de l'équipement, le groupe électrogène, la connexion des câbles, les outils et l'ensemble du personnel à au moins 3 mètres de toutes les lignes électriques et des câbles électriques enterrés, autres que ceux liés à l'ensemble du groupe électrogène.

Ne tentez d'effectuer des réparations que sur des secteurs propres, secs, bien éclairés et aérés.

Branchez le groupe électrogène seulement à des charges et / ou systèmes électriques qui soient compatibles avec ses caractéristiques électriques et situés à l'intérieur de sa capacité nominale.

## Transport

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



T6294\_00  
06/16

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

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

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

Avant de remorquer la machine, vérifiez que :

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

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

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

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

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

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

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

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

## Les chaînes de sécurité / connexions et leur ajustement

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

Si seuls les freins sont montés :

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

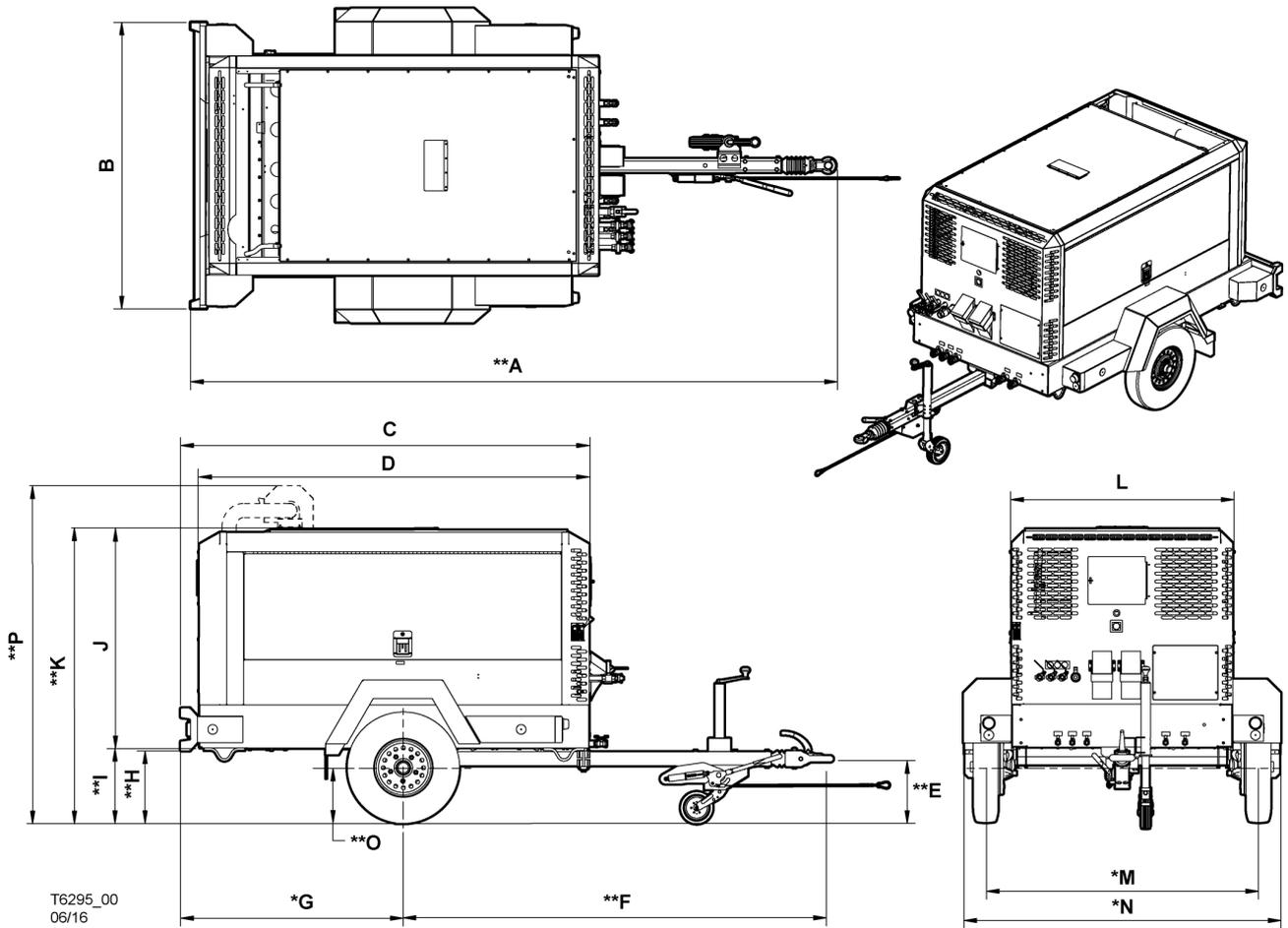
Lorsque les freins et les chaînes de sécurité sont montés :

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

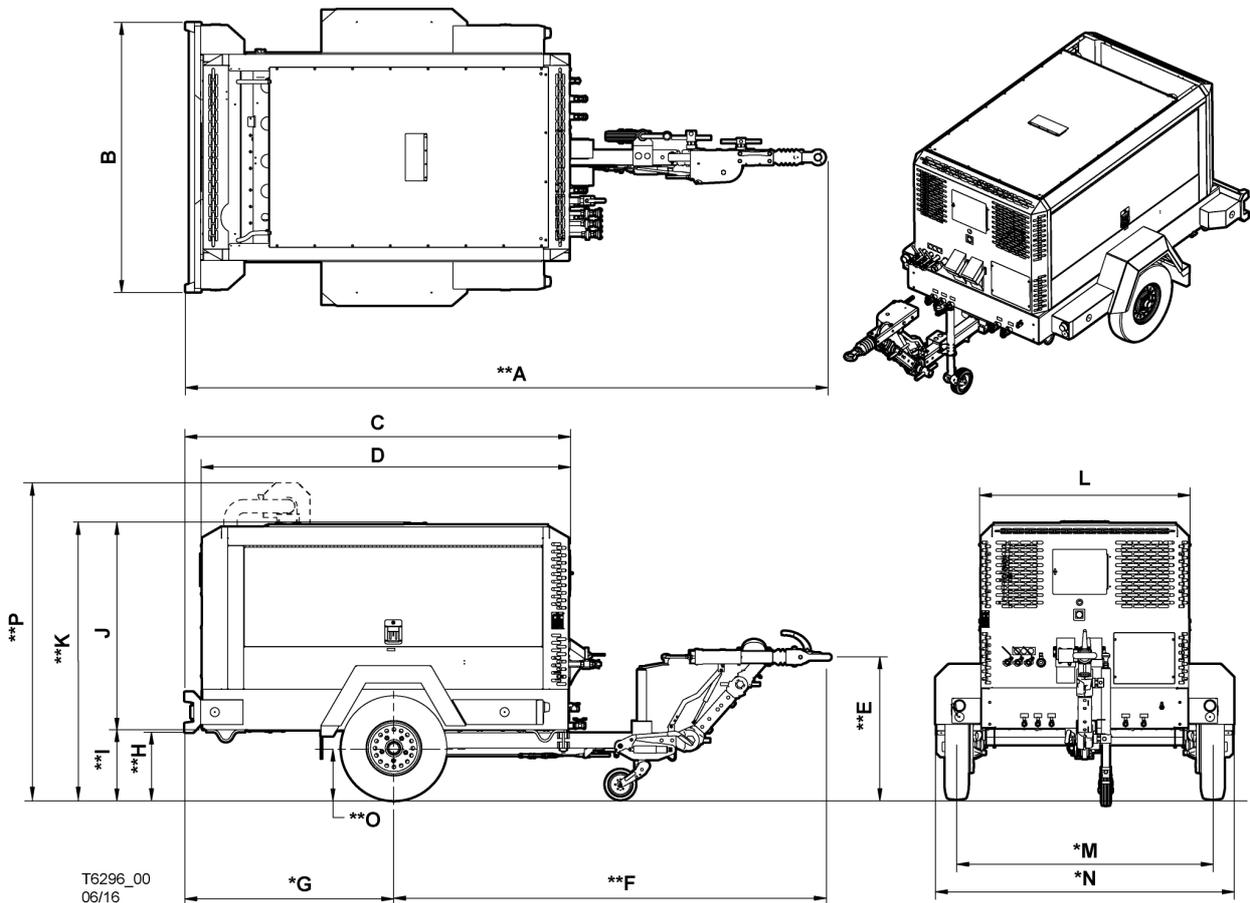
Si seules les chaînes de sécurité sont montées :

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

Train roulant à hauteur fixe (Version freinée)

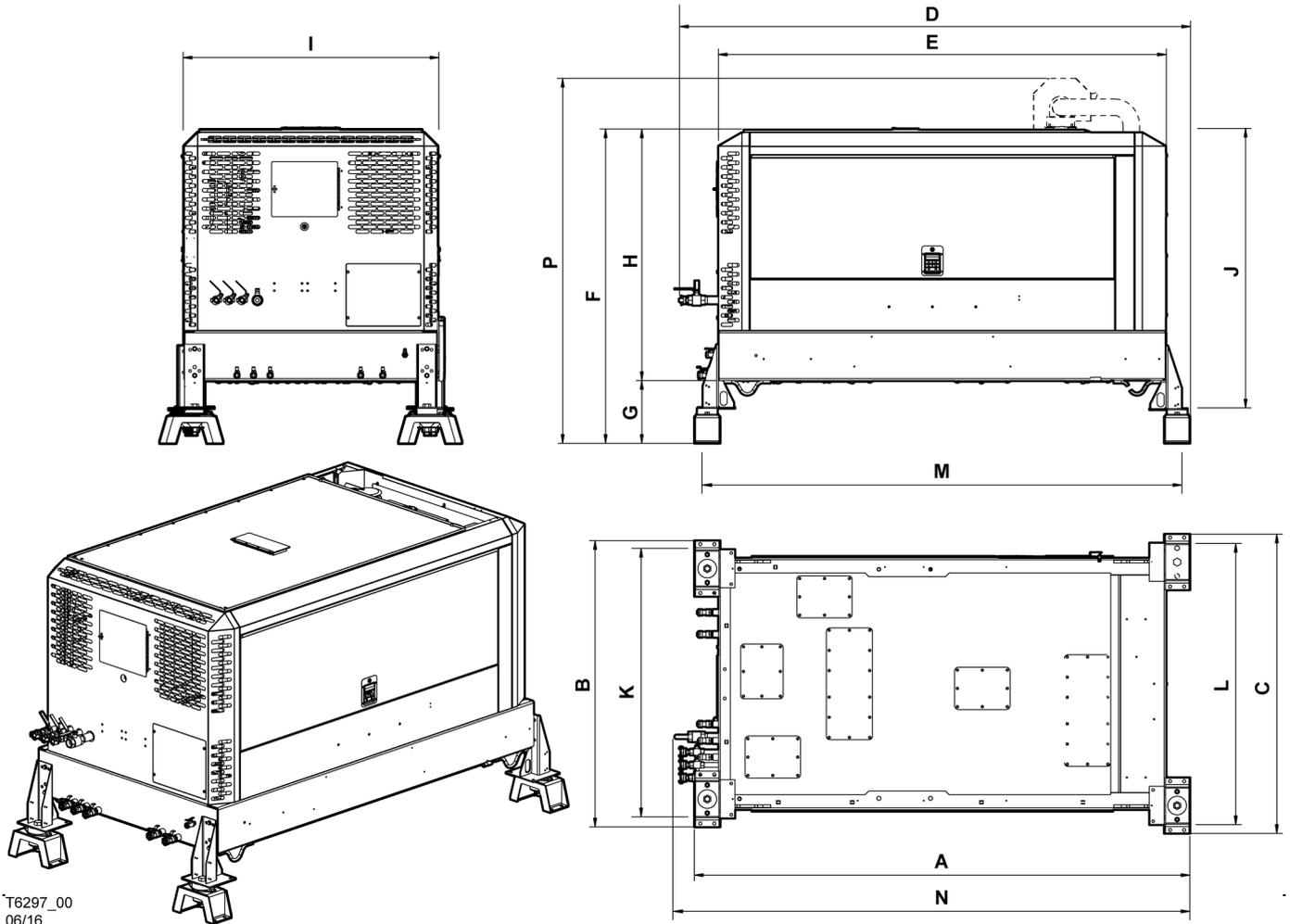


Train roulant à hauteur variable (Version freinée)



# 12 INFORMATIONS GÉNÉRALES

LRG (Less Running Gear - sans train de roulement)



T6297\_00  
06/16

DIMENSIONS																
MODÈLE	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
Hauteur fixe - avec frein	4003 MINI 4060 MAXI	1798	2541	2424	400	2592 MINI 2609 MAXI	1375	435	460	1370	1830	1374	1692	1975	350	2130
Hauteur variable - avec frein	4443 MINI 4220 MAXI	1798	2541	2424	405 MINI 930 MAXI	2791 MINI 3014 MAXI	1375	435	460	1370	1830	1374	1692	1975	350	2130
LRG (Less Running Gear - sans train de roulement) avec structure porteuse	2685	1563	1634	2765	2424	1720	343	1380	1374	1537	1468	1539	2760	2780	-	2020
<b>TOUTES LES DIMENSIONS SONT EXPRIMÉES EN MILLIMÈTRES</b>																
Les dimensions marquées d'un * sont sujettes à une tolérance de 10 mm																
Les dimensions marquées de ** sont sujettes à une tolérance de 40 mm																

MODÈLE		7/124	10/104	10/124	14/114	14/84
<b>COMPRESSEUR</b>						
Débit d'air libre	m <sup>3</sup> /min/ cfm	12,0/ 425	10,6/ 375	12,7/ 450	11,3/ 400	8,5/ 300
Pression d'évacuation en fonctionnement normal	bar/ psi	6,9/ 100	10,3/ 150	10,3/ 150	13,8/ 200	13,8/ 200
Pression maximale autorisée	bar/ psi	8,6/ 125	12,1/ 175	12,1/ 175	15,5/ 225	15,5/ 225
Configuration du clapet de sécurité	bar/ psi	17,2/ 250	17,2/ 250	17,2/ 250	17,2/ 250	17,2/ 250
Taux de pression maximal (absolu)		7,9:1	11,3:1	11,3:1	14,8:1	14,8:1
Plage de température ambiante en fonctionnement	°C/ °F	-10 à +46/ 14 à 115				
Température maximale de décharge	°C/ °F	120/ 248	120/ 248	120/ 248	120/ 248	120/ 248
<b>COMPRESSEUR</b>						
Système de refroidissement		Injection d'huile				
Contenance d'huile	Litre/ gallon	40/ 10,6	40/ 10,6	40/ 10,6	40/ 10,6	40/ 10,6
Température maximale du système d'huile	°C/ °F	120/ 248	120/ 248	120/ 248	120/ 248	120/ 248
Pression maximale du système d'huile	bar/ psi	8,6/ 125	10,3/ 150	10,3/ 150	15,5/ 225	15,5/ 225
<b>CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE HUILE DE LUBRIFICATIONN</b> (pour les températures ambiantes indiquées).	<b>CONSULTEZ LA PARTIE « LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR » DE LA SECTION RELATIVE À L'ENTRETIEN.</b>					

# 14 INFORMATIONS GÉNÉRALES

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE HUILE DE LUBRIFICATION (pour les températures ambiantes indiquées).

### SUPÉRIEURE À -23 °C (-9 °F)

Recommandée : PRO-TEC

Approuvée : SAE 10W, API CF-4/CG-4

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

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

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

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

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

pour températures ambiantes supérieures à -23°C (-9°F),  
SAE 10W, API CF-4/CG-4

Les fiches de sécurité sont disponibles auprès du concessionnaire Doosan.

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

## MODULE DE COMMANDE

Type/modèle.	
7/124 - 10/104, 14/84	Cummins / QSB4,5 130 HP
10/124 - 14/144	Cummins / QSB4,5 163 HP
Nombre de cylindres.	4
Contenance d'huile.	11 litres (2,9 US GAL)
Vitesse à plein régime.	
7/124 - 10/104	2200 - 1950 tours/min-1 (RPM)
10/124 - 14/144	2350 - 2100 tours/min-1 (RPM)
14/84	2100 tours/min-1 (RPM)
Vitesse au régime ralenti.	1500 tours/min-1 (RPM)
Système électrique.	12V masse négative
Puissance disponible à 2200 tours/min-1	
7/124 - 10/104, 14/84 (QSB4,5 130 HP)	97 kW (130 HP)
Power available at 2500 tours/min-1	
10/124 - 14/144 (QSB4,5 163 HP)	122 kW (163 HP)
Capacité du réservoir de carburant	238 litres (63 US GAL)
Spécification d'huile	Reportez-vous à la section consacrée au moteur
Capacité de refroidissement	22 litres (5,8 US GAL)
Capacité réservoir FED	19 litres (5 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 maximum.	2460 kg (5644 Lbs)
Poids maximum.	2700 kg (5952 Lbs)
Force maximum de remorquage horizontale.	26,9 kN (5931 Lbs)
Charge maximale de couplage vertical (charge d'appui).	150 kg (331 Lbs)

## TRAIN DE ROULEMENT À HAUTEUR VARIABLE

### Version freinée

Poids maximum.	2530 kg (5578 Lbs)
Poids maximum.	2700 kg (5952 Lbs)
Résistance maximale à la traction horizontale	27 kN (5953 lb)
Charge verticale maximale sur l'accouplement (charge d'appui).	150 kg (331 lb)

## ROUES ET PNEUS

Nombre de roues.	2 x 5.5J x 16,0
Dimensions des pneus.	225/75 R16C
Pression des pneus.	5,25 bar (76 psi)

## VITESSE DE REMORQUAGE

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

Obtenez davantage d'informations en vous adressant au Service clients.

## MISE EN SERVICE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

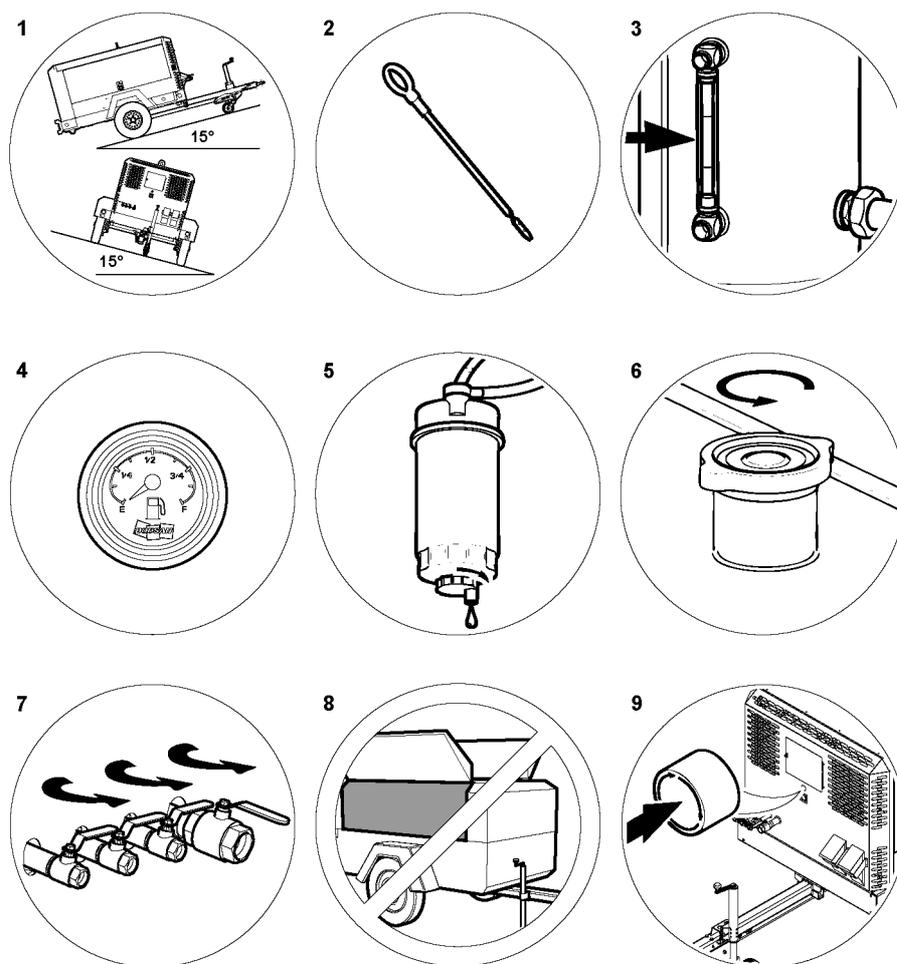
**AVERTISSEMENT : Si plusieurs compresseurs sont branchés sur un dispositif situé en aval dans le système, veillez à installer des vannes d'isolement et des clapets anti-retour appropriés, conformément aux procédures de travail définies. De cette manière, vous écarterez tout risque de pression ou de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

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

### Levage

L'anneau de levage central permet de lever le compresseur à partir d'un seul point. Utilisez un palan ou une grue capable de soulever le poids du compresseur (voir Données générales).

**AVERTISSEMENT : La chute du compresseur est susceptible d'entraîner des blessures graves ou mortelles. Utilisez une échelle et les poignées pour accéder à l'anneau 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, c'est le moteur qui est le facteur limitant et non pas le compresseur.

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

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

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

**ATTENTION** : lors du réapprovisionnement :

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

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

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

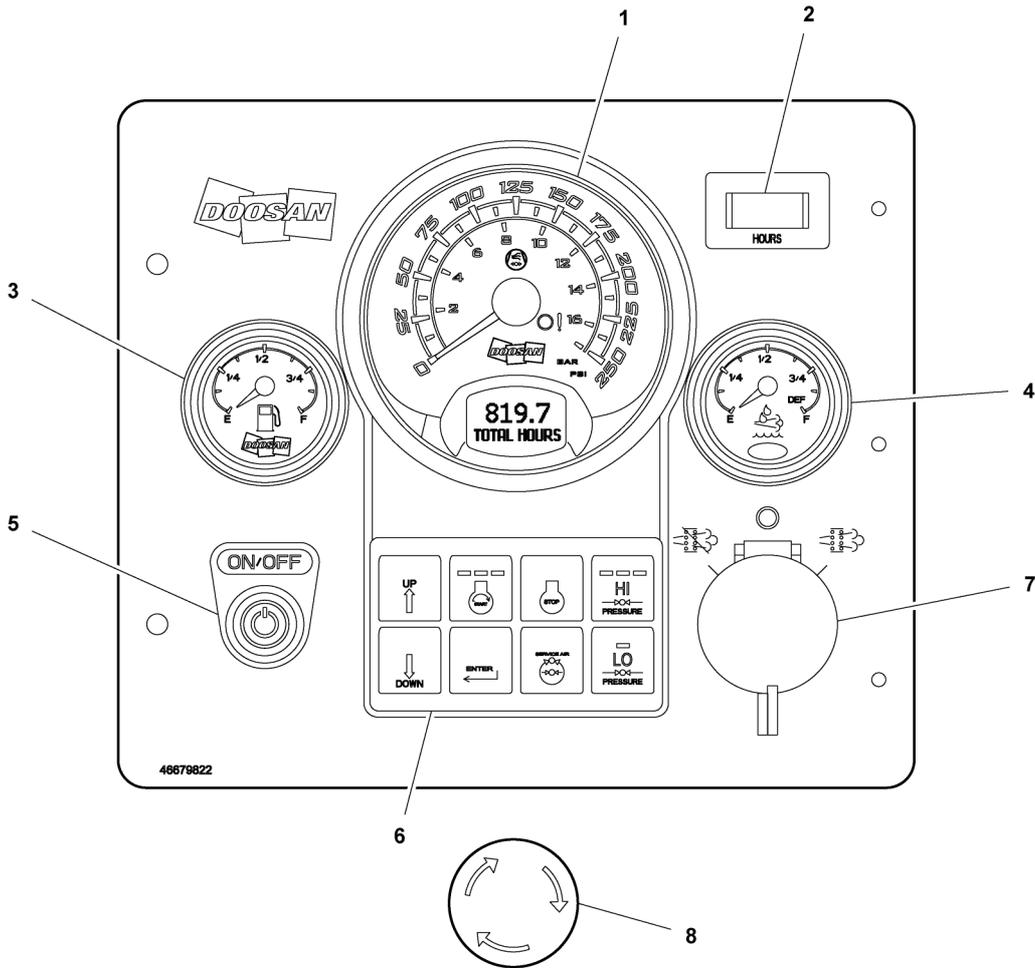
7. Ouvrez le(s) robinet(s) de service afin d'évacuer la pression du système. Fermez le(s) robinet(s) de service lorsque toute la pression a été libérée.

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

9. Vérifiez que l'interrupteur d'arrêt d'urgence n'est pas engagé. Tirez sur le bouton pour le libérer, si nécessaire.

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).

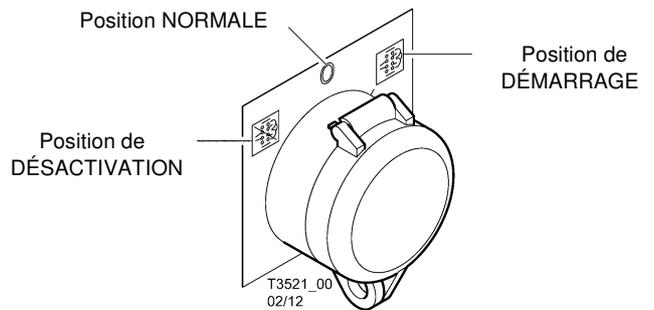


T6299\_00  
06/16

**CONTRÔLES ET JAUGES**

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

1. **Écran d'affichage MidPort** : Indique les paramètres de fonctionnement du compresseur et du moteur, codes de diagnostic et pression du compresseur inclus.
2. **Horamètre** : indique le nombre d'heures d'utilisation de la machine.
3. **Jauge de niveau de carburant** : indique le niveau de carburant du réservoir.
4. **Jauge de niveau FED** : indique le niveau de FED dans le réservoir.
5. **Interrupteur d'alimentation principale** : S'utilise pour démarrer et arrêter le système de commande du compresseur et le panneau d'indicateur.
6. **Clavier** : S'utilise pour démarrer, arrêter et faire fonctionner le compresseur.
7. **Contacteur d'épuration du système d'échappement** : Commande dédiée au contrôle d'épuration du système d'échappement.



	<b>Position normale</b> : Permet l'épuration automatique du système d'échappement, selon le besoin.
	<b>Position de désactivation</b> : empêche l'épuration automatique et manuelle du système d'échappement.
	<b>Position de lancement</b> : indique que le circuit d'échappement doit être nettoyé à la main.

8. **Bouton d'arrêt d'urgence** : S'utilise pour arrêter la machine en cas d'urgence.

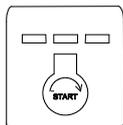
## MidPort

### Navigation

Les boutons de navigation et de sélection de fonction sont situés sur le clavier placé sous l'écran. Ce clavier sert d'interface avec les systèmes du compresseur pour l'opérateur, tel que décrit ci-dessous.



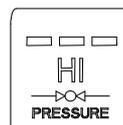
**ARRÊT** : Arrête le compresseur.



**START (démarrage)** : commande dédiée au démarrage du moteur.



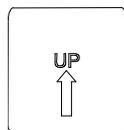
**AIR D'ÉQUIPEMENT** : permet à l'opérateur de charger le compresseur après le préchauffage.



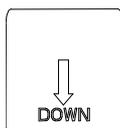
**HI PRESSURE (haute pression)** : permet à l'opérateur de passer en mode haute pression.



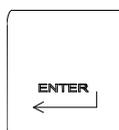
**LO PRESSURE (basse pression)** : permet à l'opérateur de passer en mode basse pression.



**UP (haut)** : appuyer et relâcher le bouton UP permet de faire défiler la liste de paramètres et les choix du menu ou d'augmenter une valeur par incrément de 1. Un appui prolongé sur le bouton UP fait défiler en continu la liste de paramètres, les choix de menu, jusqu'à la fin de la liste ou du menu ou augmente une valeur jusqu'à ce que la valeur maximale du paramètre soit atteinte.



**DOWN (bas)** : le bouton DOWN fonctionne de manière identique au bouton UP à l'exception du fait qu'il fait défiler la liste ou le menu en sens inverse ou diminue une valeur de paramètre.



**ENTER (entrée)** : appuyer et relâcher ce bouton permet de valider une sélection lorsque l'affichage vous demande de choisir un élément de menu, un paramètre, ou de confirmer une valeur. Un appui prolongé sur ce bouton pendant environ trois secondes lorsque l'un des écrans principaux est affiché fait apparaître le menu principal. Appuyer sur ENTER après l'affichage d'une alarme ou d'un défaut acquitte le message et l'affichage revient à l'écran par défaut.

## ÉCRANS D'APERÇU RAPIDE (PARAMÈTRES DU MOTEUR ET DU COMPRESSEUR)

Les écrans d'aperçu rapide vous permettent de voir facilement jusqu'à 18 paramètres habituellement utilisés en appuyant sur les touches UP (vers le haut) et DOWN (vers le bas). Appuyer sur les touches UP et DOWN sans interruption vous permet de parcourir en boucle les écrans d'aperçu rapide (c.-à-d. lorsque vous atteignez le dernier écran en appuyant sur le bouton DOWN, le premier s'affiche et vice versa).

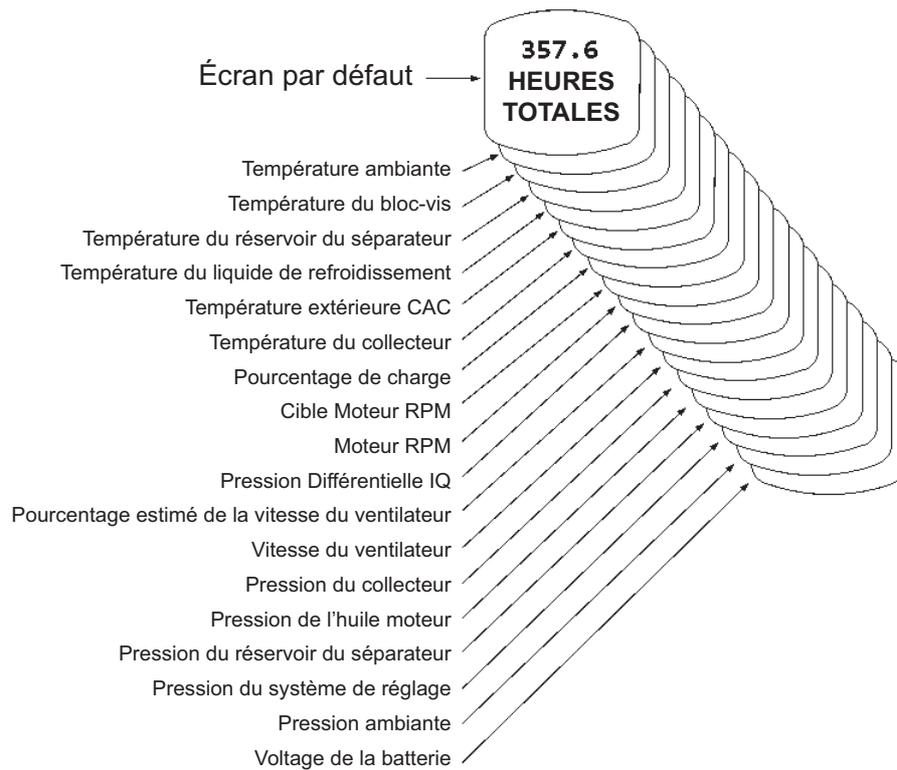


Figure 6

**Note 1:** Seuls les paramètres disponibles du moteur ou du compresseur seront affichés.

**Note 2:** Après 3 minutes d'inactivité, l'unité revient à l'écran par défaut qui indique les heures de service du moteur.

**Note 3:** Appuyer sur ENTER lorsque vous êtes sur un écran d'aperçu rapide vous fera revenir à l'écran par défaut.

## PANNES ET ALERTES

Si une PANNE se produit, l'écran affichera le SPN, FMI, OC et la description de la panne du moteur ou le code CPR et la description de la panne du compresseur. La panne du moteur s'affiche seulement lorsque le moteur est arrêté. La panne doit être reconnue par l'utilisateur en appuyant sur le bouton ENTER. L'unité ne revient pas à l'écran principal à l'affichage des pannes. Après 60 secondes, si la panne est encore active, elle s'affiche à nouveau à l'écran et reste jusqu'à ce qu'elle soit reconnue par l'utilisateur. Cela continuera tant que la panne est active. **Voir la Figure 1.**

### Codes affichés en cas de panne du moteur :

SPN = Suspect Parameter Number = Numéro de paramètre suspect : identifie l'élément pour lequel un code de diagnostic est affiché.

FMI = Failure Mode Identifier = Identifiant du mode de défaillance : définit le type de panne détectée dans le sous-système identifié par le SPN.

OC = Occurrence = Fréquence : nombre de fois pendant lesquelles cette panne a eu lieu.

### Codes affichés en cas de panne du compresseur :

Code CPR = nombre à un ou deux chiffres servant à identifier le composant ou la panne du système.

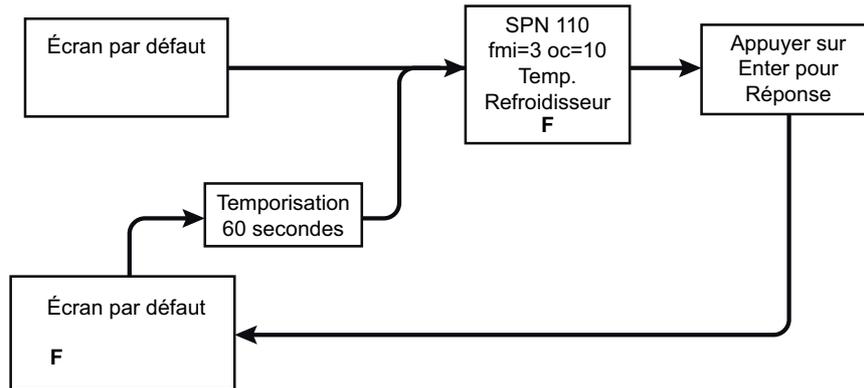


Figure 1

Lorsqu'il y en a une, une ALERTE avec le numéro de la raison d'alarme s'affichera à l'écran, l'utilisateur appuie sur le bouton UP (vers le haut) ou DOWN vers le bas pour afficher l'alerte, ou sur ENTER pour la valider. S'il y a plusieurs alertes, appuyer sur DOWN fera défiler les différentes alertes. Toutes les pannes et les alertes seront affichées jusqu'à ce que le moteur s'arrête, et la panne la plus sévère sera affichée en tant que panne. Appuyer sur ENTER après l'affichage de l'alerte valide le message et l'unité d'affichage retourne à l'écran par défaut qui indique les heures de service du moteur. **Voir la Figure 2.**

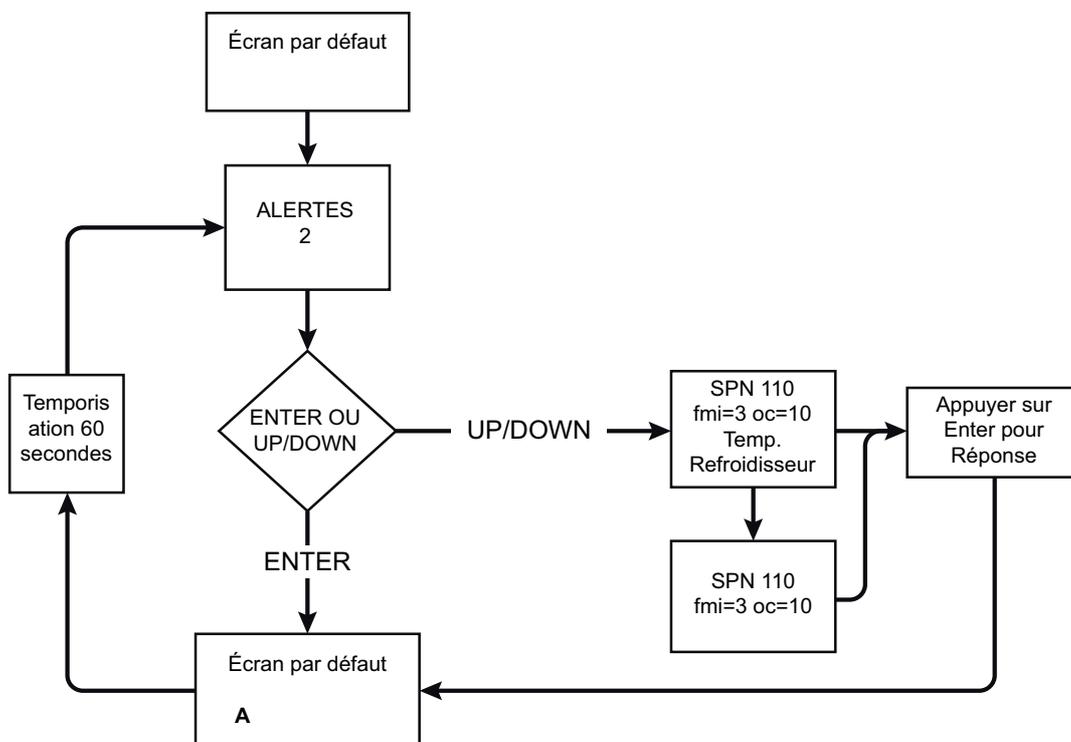


Figure 2

## INTERVALLE D'ENTRETIEN

L'entretien apparaîtra à l'écran dans une fenêtre contextuelle une ou deux heures après que le service après-vente ait décrétement à 5 Heures. L'utilisateur appuiera sur le bouton UP ou DOWN pour afficher le service après-vente ou sur ENTER pour reconnaître qu'un dépannage a été fait. Appuyer sur ENTER après l'affichage du service après-vente, valide le message et l'unité d'affichage retourne à l'écran par défaut. Si l'entretien se situe entre 0 et 5 heures ou s'il demeure à 0 heure, l'affichage ENTRETIEN À FAIRE apparaît chaque heure. Pour désactiver cela, l'utilisateur peut remettre les heures sur la position OFF en diminuant la valeur. **Voir la Figure 3.**

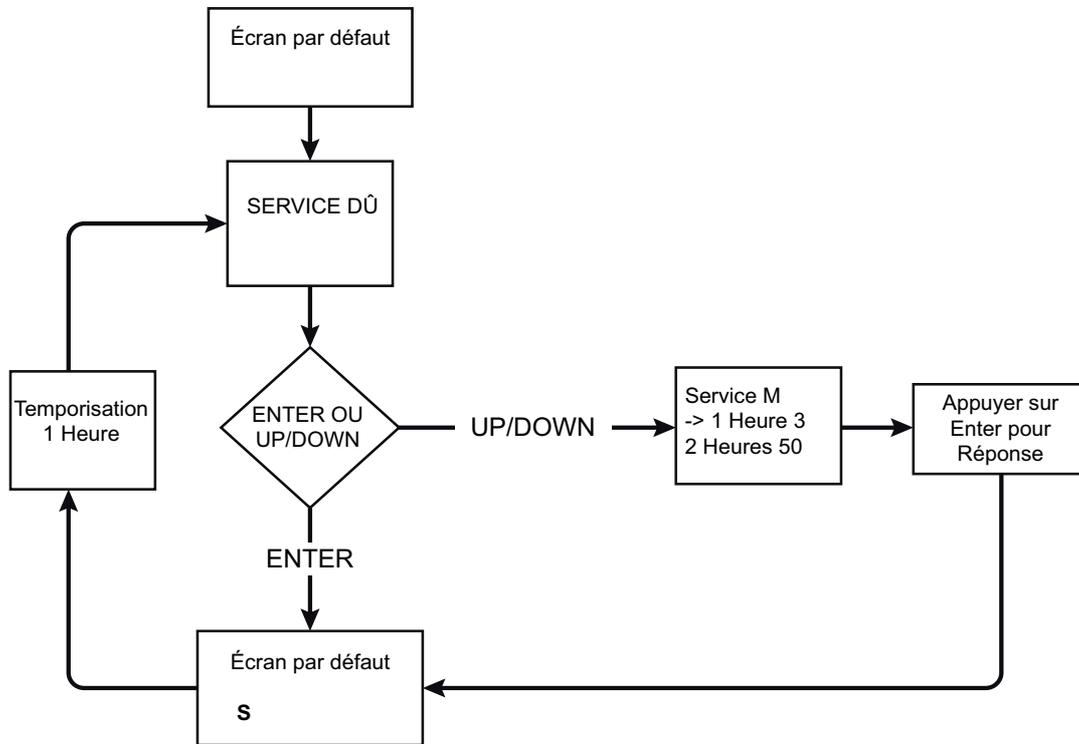


Figure 3

Les intervalles d'entretien peuvent être changés en appuyant sur ENTER sur l'écran par défaut qui indique les heures de service du moteur. Utilisez les boutons UP ou DOWN pour surligner l'intervalle désiré et appuyer sur ENTER pour le sélectionner. Utilisez les boutons UP ou DOWN pour augmenter ou diminuer le nombre d'heures. Les heures diminueront avec chaque heure passée sur le moteur. Utilisez le bouton DOWN pour surligner le menu de l'écran principal et appuyez sur ENTER pour revenir à l'écran par défaut qui indique les heures de service du moteur. **Voir la Figure 4.**

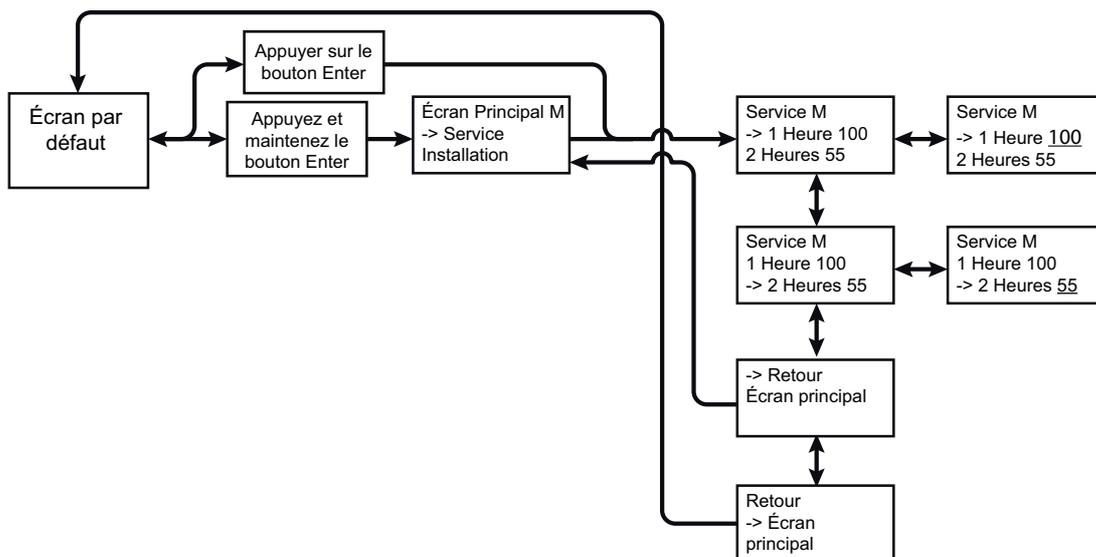


Figure 4

## 22 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

### LANGUES ET UNITÉS

Le MidPort est configuré pour l'utilisateur et peut s'afficher en langue anglaise, espagnole ou française avec des unités de mesure métrique ou impériale. La langue et les unités de mesure peuvent être changées en accédant au menu de configuration. Pour accéder au menu de configuration, maintenir appuyée la touche ENTER de l'écran par défaut des heures de service du moteur, jusqu'à ce que le menu principal apparaisse. Faire défiler jusqu'à l'option Configuration en utilisant le bouton DOWN, puis appuyer sur ENTER. Utilisez les boutons UP ou DOWN pour surligner l'unité choisie et appuyez sur ENTER pour la sélectionner. Pour revenir à l'écran par défaut qui indique les heures de service du moteur, utilisez le bouton DOWN pour surligner le menu de l'écran principal et appuyez sur ENTER. **Voir la Figure 5.**

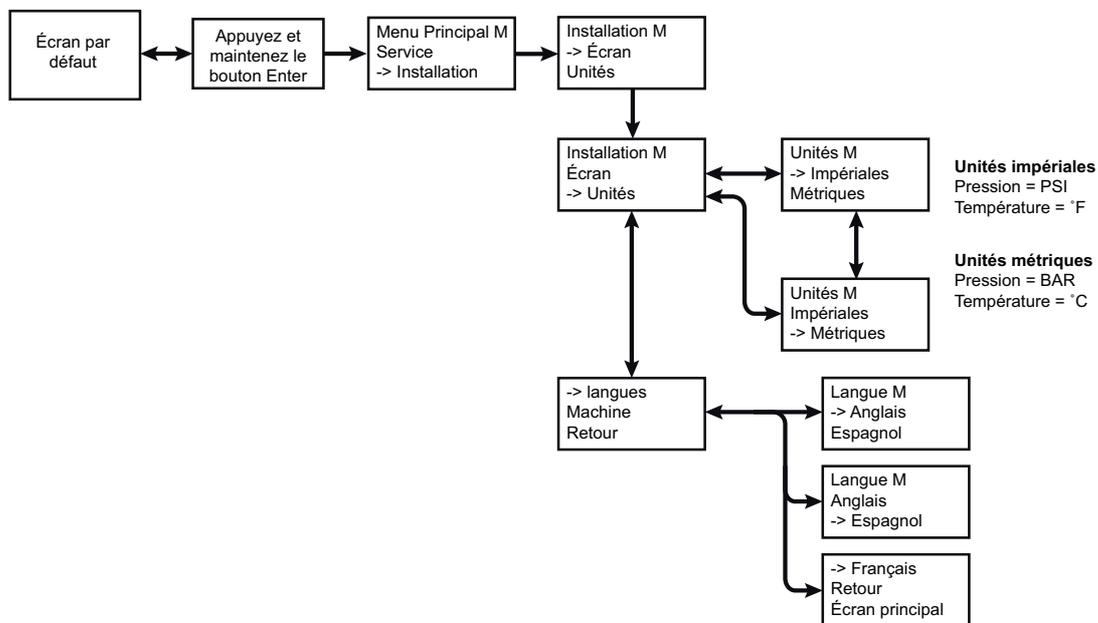


Figure 5

## CONFIGURATION D'AFFICHAGE

Les fonctions du menu Afficher donnent aux utilisateurs la possibilité de configurer le LCD. Les options de configuration comprennent l'intensité, le contraste et le mode d'affichage. Pour accéder au menu Afficher :

1. Maintenir appuyée la touche ENTER de l'écran par défaut des heures de service du moteur, jusqu'à ce que le menu principal apparaisse.
2. Faire défiler jusqu'à l'option Configuration en utilisant le bouton DOWN, puis appuyer sur ENTER.
3. Faire défiler jusqu'à l'option Afficher en utilisant le bouton DOWN, puis appuyer sur ENTER.
4. Utilisez les boutons DOWN ou UP pour surligner et le bouton ENTER pour sélectionner les paramètres d'affichage désirés. **Voir la Figure 7.**
5. Pour revenir à l'écran par défaut qui indique les heures de service du moteur, utilisez le bouton DOWN pour surligner le menu de l'écran principal et appuyez sur ENTER.

**Remarque :** L'élément du menu Ecran principal renvoie l'utilisateur vers l'écran par défaut qui indique les heures de service du moteur.

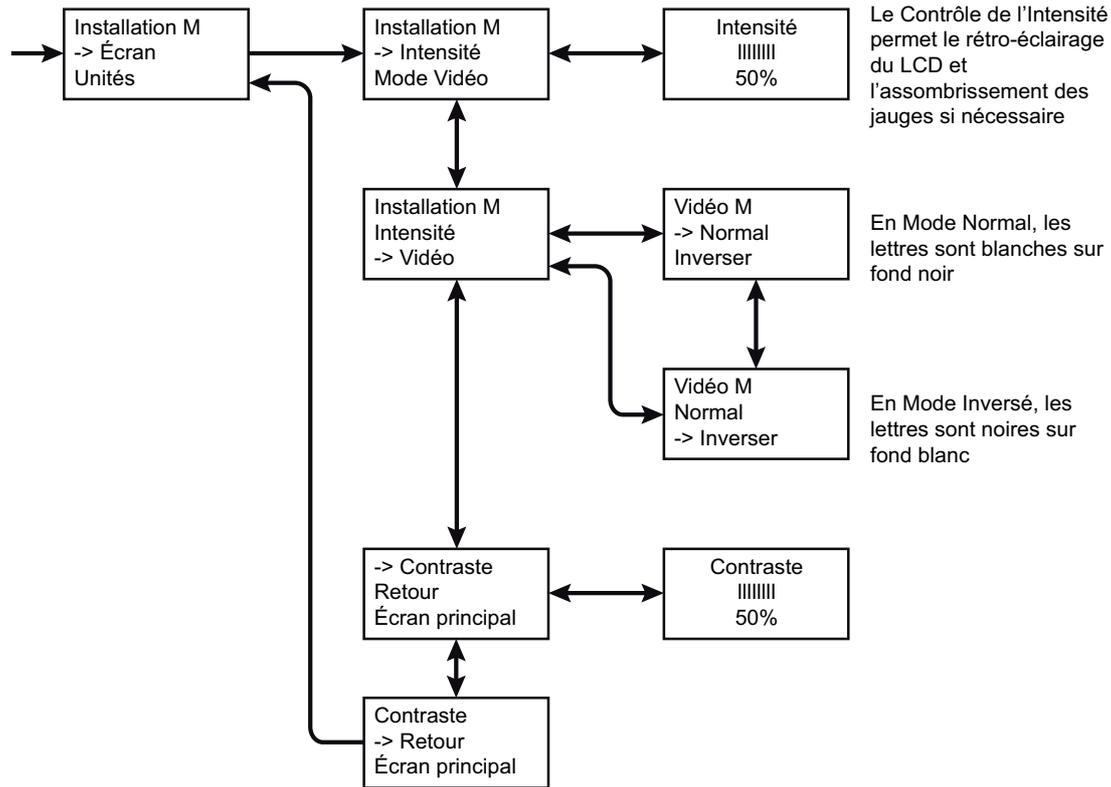


Figure 7

## ARRÊT AUTOMATIQUE

Le système de contrôle du compresseur possède une fonctionnalité d'économie d'énergie conçue pour éviter de vider les batteries lorsque le moteur du compresseur ne fonctionne pas. Si le panneau de contrôle est sur ON et que le moteur n'a pas fonctionné pendant 3 minutes (au-dessus de 7 °C (45 °F)) ou 15 minutes à ou en-dessous de 7 °C (45 °F)), le système de contrôle coupe automatiquement l'alimentation électrique. L'alimentation électrique peut être rétablie en appuyant sur l'interrupteur d'alimentation principale.

En cas de panne, cette fonction est inactive et l'alimentation électrique reste en fonction jusqu'à ce que la panne ait été validée ou que le système de contrôle soit coupé manuellement.

## ATTENDRE AVANT DE DÉMARRER

Lorsque vous appuyez sur l'interrupteur d'alimentation principale, l'écran s'initialise et le message Attendre avant de démarrer s'affiche. Pendant l'affichage de ce message, le moteur reçoit de la chaleur du réchauffeur si nécessaire. Il vaut mieux démarrer le moteur immédiatement après que le message ait disparu et que les heures de service du moteur s'affichent.

## 24 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

Écran LCD	Nom d'affichage	Description	Type
CPR CODE 1 LOW ENGINE SPEED (régime moteur faible)	Régime de moteur faible	Régime moteur inférieur à 1100 tr/min pendant 30 secondes.	PANNE
CPR CODE 2 HIGH ENGINE SPEED (régime moteur élevé)	Régime moteur élevé	Régime moteur supérieur au régime nominal pendant 30 secondes.	PANNE
CPR CODE 3 WAIT 30 SEC RETRY START (attendre 30 s et réessayer de démarrer)	Durée lancement moteur dépassée	Durée de lancement du moteur supérieure à 15 secondes au-dessus de 50 °F ou supérieure à 30 secondes en-dessous de 32 °F.	PANNE
CPR CODE 4 OUT OF FUEL (panne de carburant)	Panne de carburant	Niveau de carburant inférieur à la limite d'utilisation.	PANNE
CPR CODE 10 ENG SPEED RESPONSE (réponse régime moteur)	Réponse du régime moteur	Régime cible de ralenti du moteur non atteint 10 secondes après le chargement du compresseur.	ALERTE
CPR CODE 11 A/S ATTEMPT EXCEEDED (tentatives A/S dépassé)	Nombre de tentatives de lancement du système de démarrage automatique dépassé	Échec de 3 tentatives de démarrage du compresseur.	PANNE
CPR CODE 12 FUEL LEVEL LOW (niveau de carburant faible)	Niveau de carburant bas	Réservoir de carburant presque vide.	ALERTE
CPR CODE 16 HIGH ENGINE TEMP (temp moteur élevée)	Température du moteur élevée	La température du liquide de refroidissement est élevée (le moteur commence à détarer).	ALERTE
CPR CODE 17 HIGH ENGINE TEMP (temp moteur élevée)	Température du moteur élevée (Arrêt)	La température du liquide de refroidissement est supérieure à 231 °F (Arrêt du moteur).	PANNE
CPR CODE 18 LOW OIL PRESSURE (Pression d'huile faible)	Pression d'huile moteur faible	Pression d'huile moteur faible.	PANNE
CPR CODE 19 HIGH FUEL TEMP (temp carburant élevée)	Temp carburant élevée	La température du carburant est supérieure à 180 °F (détarage moteur).	ALERTE
CPR CODE 28	Calibration ECU du moteur incorrect	L'ECU du moteur a un étalonnage différent de celui prévu (le moteur ne se lance pas).	ALERTE
CPR CODE 29 ENGINE SHUTDOWN?? (arrêt moteur ??)	Arrêt intempestif du moteur	Arrêt du moteur sans génération de code de diagnostic du moteur.	PANNE
CPR CODE 30 HIGH AIREND TEMP (température élevée de décharge du bloc-vis)	Température élevée de décharge du bloc-vis	La température de décharge du bloc-vis est supérieure ou égale à 248 °F.	PANNE
CPR CODE 32 AIREND DISC TEMP SENSOR (Capteur de température de décharge du bloc-vis)	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.	PANNE
CPR CODE 33 SEP TANK PRES SENSOR (capteur pression réservoir séparateur)	Capteur de pression du réservoir du séparateur	Données du capteur de pression du réservoir du séparateur en dehors de la plage des valeurs.	PANNE
CPR CODE 34 HIGH PRES AT START (pression élevée au démarrage)	Séparateur à haute pression au démarrage	Pression du réservoir du séparateur supérieure à 1,4 bar au démarrage.	ALERTE

Écran LCD	Nom d'affichage	Description	Type
CPR CODE 35 HIGH SEP TANK PRES (pression réservoir séparateur élevée)	Pression élevée du réservoir du séparateur	Pression d'air du réservoir du séparateur supérieure à la limite.	PANNE
CPR CODE 36 SAFETY VALVE OPEN (soupape de sécurité ouverte)	Soupape de sécurité ouverte	Clapet de sécurité ouvert sur le réservoir du séparateur.	PANNE
CPR CODE 38 AIR FILTERS RESTRICTED (Filtres d'admission d'air obstrués)	Filtres d'admission d'air obstrués	Obstruction du débit d'air au niveau des filtres d'admission d'air.	ALERTE
CPR CODE 39 LOW SYSTEM VOLTAGE (tension basse du système)	Tension basse du système / L'alternateur ne charge pas	Tension du système inférieure à 25 V (courant continu).	ALERTE
CPR CODE 42 FUEL LEVEL SENSOR (capteur de niveau de carburant)	Capteur de niveau de carburant	Données du capteur de niveau de carburant en dehors de la plage des valeurs.	ALERTE
CPR CODE 43 LOW SEP TANK PRES (pression réservoir séparateur faible)	Pression basse du réservoir du séparateur	Pression du réservoir du séparateur inférieure à 2,8 bars après le chargement du compresseur.	PANNE
CPR CODE 44 HIGH IQ FILTERS RSTR (Obstruction élevée des filtres IQ)	Obstruction élevée des filtres IQ	Obstruction du débit d'air au niveau des filtres IQ.	ALERTE
CPR CODE 50 HIGH SEP TANK TEMP (température élevée du réservoir du séparateur)	Température élevée du réservoir du séparateur	Température du réservoir du séparateur supérieure ou égale à 248 °F.	PANNE
CPR CODE 51 COMPRESSOR ID INVALID (ID du compresseur non valide)	ID du compresseur non valide	Le régulateur Titan et le Tachymètre du moteur avec affichage MiniPort ne disposent pas d'un ID de compresseur valide.	PANNE
CPR CODE 52 IQ FILTERS RESTRICTED (obstruction partielle filtre IQ)	Filtres IQ obstrués	Filtres IQ obstrués au-delà de la limite d'utilisation.	PANNE
CPR CODE 53 SEP TANK TEMP SENSOR (capteur de température du réservoir du séparateur)	Capteur de température du réservoir du séparateur	Données du capteur de température du réservoir du séparateur en dehors de la plage des valeurs.	PANNE
CPR CODE 54 REG SYSTEM PRES SENSOR (capteur pression syst régulation)	Capteur de pression du système de régulation	Données du capteur de pression du système de régulation en dehors de la plage de valeurs.	PANNE
CPR CODE 55 E-STOP ACTIVATED (arrêt urgence activé)	Activation de l'arrêt d'urgence	Le bouton d'arrêt d'urgence a été activé.	PANNE
CPR CODE 58 AMBIENT TEMP SENSOR (capteur temp ambiante)	Capteur de température ambiante	Données du capteur de température ambiante en dehors de la plage des valeurs.	ALERTE

Écran LCD	Nom d'affichage	Description	Type
CPR CODE 61 IQ FILTER PRES ERROR (erreur pression filtre IQ)	Erreur de pression des filtres IQ	Pression d'échappement des filtres IQ supérieure à la pression d'admission.	ALERTE
CPR CODE 63 IQ DIFF PRES SENSOR (capteur de pression différentielle filtre IQ)	Capteur de pression différentielle filtre IQ	Capteur de pression différentielle IQ en dehors de la plage de valeurs.	ALERTE
CPR CODE 71 ENG ECM COMMS (communication du module de commande du moteur)	Communication du module de commande du moteur	Communication non fonctionnelle entre l'unité de contrôle Titan et le module de commande du moteur.	PANNE
CPR CODE 73 AUTOSTART CTRL COMMS (communication ctrl dém auto)	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.	ALERTE
CPR CODE 75 IQ TCU CTRL COMMS (communication ctrl unité com Titan IQ)	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 OTC.	ALERTE
CPR CODE 76 CPR CTRL COMMS	Communication du contrôleur du compresseur	Communication non fonctionnelle entre l'unité de contrôle Titan et le tachymètre du moteur avec l'affichage MiniPort.	ALERTE
CPR CODE 77 KEYPAD COMMS (communication clavier)	Communication clavier	Communication non fonctionnelle entre l'unité de contrôle Titan et le clavier.	PANNE

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
95	16	2372	Pression différentielle du filtre à carburant du moteur	Pression différentielle du filtre à carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
97	15	418	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Indicateur de présence d'eau dans le carburant - données
97	3	428	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	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	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	16	1852	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Indicateur de présence d'eau dans le carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
98	1	253	Niveau d'huile moteur	Niveau d'huile du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
98	17	471	Niveau d'huile moteur	Niveau huile moteur - données valides
98	0	688	Niveau d'huile moteur	Niveau d'huile du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
100	3	135	Pression d'huile moteur	Circuit du capteur de pression n° 1 de la canalisation de graissage du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
100	4	141	Pression d'huile moteur	Circuit du capteur de pression n° 1 de la canalisation de graissage du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
100	18	143	Pression d'huile moteur	Pression de la canalisation de graissage du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
100	1	415	Pression d'huile moteur	Pression de la canalisation de graissage du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
100	2	435	Pression d'huile moteur	Pression de la canalisation de graissage du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
101	16	555	Pression du bas moteur	Pression du bas moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
101	0	556	Pression du bas moteur	Pression du bas moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
101	3	1843	Pression du bas moteur	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	Circuit de pression du bas moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
101	2	1942	Pression du bas moteur	Pression du bas moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
101	15	1974	Pression du bas moteur	Pression carter moteur - Données valides mais au-dessus de la normale
102	3	122	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
102	4	123	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
102	16	124	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Pression du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
102	18	125	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Pression du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
102	2	2973	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Pression du collecteur d'admission 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
102	10	3361	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Pression du collecteur d'admission 1 - Taux de variation anormal
103	16	595	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
103	2	686	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Vitesse 1 du turbocompresseur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
103	18	687	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
103	15	2288	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
104	18	3917	Pression 1 huile de lub. du turbocompresseur du moteur	Pression de l'huile de lub. du turbocompresseur du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
105	3	153	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Circuit du capteur de température du collecteur d'admission n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
105	4	154	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Circuit du capteur de température du collecteur d'admission n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
105	0	155	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
105	2	436	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Température du collecteur d'admission 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
105	16	488	Température du collecteur d'admission du moteur	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
105	15	2964	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
105	18	3385	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
107	16	3341	Pression différentielle n° 1 du filtre à à air du moteur	Pression différentielle du filtre à à air du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
107	15	5576	Pression différentielle n° 1 du filtre à à air du moteur	Pression différentielle du filtre à à air du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
108	3	221	Pression barométrique	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	Circuit du capteur de pression barométrique - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
108	2	295	Pression barométrique	Pression barométrique - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
109	3	231	Pression du liquide de refroidissement du moteur	Circuit du capteur de pression du liquide de refroidissement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
109	4	232	Pression du liquide de refroidissement du moteur	Circuit du capteur de pression du liquide de refroidissement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.
109	18	233	Pression du liquide de refroidissement du moteur	Pression du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	3	144	Température du liquide de refroidissement	Circuit n° 1 de capteur de température du liquide de refroidissement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
110	4	145	Température du liquide de refroidissement	Circuit n° 1 de capteur de température du liquide de refroidissement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
110	16	146	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	0	151	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
110	2	334	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
110	14	1847	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Instructions spécifiques
110	31	2646	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Présence d'une condition de panne
110	31	2659	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Présence d'une condition de panne
110	18	2789	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	15	2963	Température du liquide de refroidissement	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
111	3	195	Niveau du liquide de refroidissement	Circuit n° 1 de capteur de niveau du liquide de refroidissement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
111	4	196	Niveau du liquide de refroidissement	Circuit n° 1 de capteur de niveau du liquide de refroidissement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
111	18	197	Niveau du liquide de refroidissement	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
111	1	235	Niveau du liquide de refroidissement	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
111	2	422	Niveau du liquide de refroidissement	Niveau du liquide de refroidissement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
111	17	2448	Niveau du liquide de refroidissement	Niveau de liquide de refroidissement - données valides mais
111	18	3366	Niveau du liquide de refroidissement	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
111	9	3613	Multiplexage SAE J1939 – Erreur de temporisation PGN	Multiplexage SAE J1939 – Erreur de temporisation PGN - Taux de mise à jour anormal
111	19	3614	Multiplexage SAE J1939 – Erreur de temporisation PGN	Ccapteur de niveau du liquide de refroidissement - Réception de données du réseau en erreur
111	17	5167	Niveau du liquide de refroidissement	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
157	0	449	Pression de rail de dosage d'injection 1	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
157	3	451	Pression de rail de dosage d'injection 1	Circuit du capteur de mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
157	4	452	Pression de rail de dosage d'injection 1	Circuit du capteur de mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
157	16	553	Pression de rail de dosage d'injection 1	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
157	2	554	Pression de rail de dosage d'injection 1	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
157	18	559	Pression de rail de dosage d'injection 1	Mesure de pression du rail n° 1 d'injection - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
157	7	755	Pression de rail de dosage d'injection 1	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
157	1	2249	Pression de rail de dosage d'injection 1	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
157	15	4727	Pression de rail de dosage d'injection 1	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 - 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	Tension de la batterie n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
168	16	442	Circuit n° 1 d'entrée du potentiel de la batterie/de l'alimentation	Tension de la batterie n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
168	17	3724	Circuit n° 1 d'entrée du potentiel de la batterie/de l'alimentation	Tension de la batterie n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
171	3	249	Température ambiante	Circuit n° 1 du capteur de température d'air ambiant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
171	4	256	Température ambiante	Circuit n° 1 du capteur de température d'air ambiant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
171	2	2398	Température ambiante	Température de l'air ambiant - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
171	9	3531	Température ambiante	Température ambiante - Taux de mises à jour anormaux
171	19	3532	Température ambiante	Température de l'air ambiant - Données du réseau reçues par erreur
174	16	261	Température 1 du carburant du moteur	Température du carburant du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
174	3	263	Température 1 du carburant du moteur	Circuit n° 1 de capteur de température du carburant du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
174	4	265	Température 1 du carburant du moteur	Circuit n° 1 de capteur de température du carburant du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
174	0	266	Température 1 du carburant du moteur	Température du carburant du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
174	2	535	Température 1 du carburant du moteur	Température du carburant du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
175	3	212	Température 1 de l'huile du moteur	Circuit n° 1 de capteur de température d'huile du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
175	4	213	Température 1 de l'huile du moteur	Circuit n° 1 de capteur de température d'huile du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
175	0	214	Température 1 de l'huile du moteur	Température d'huile du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
175	16	421	Température 1 de l'huile du moteur	Température d'huile du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
175	2	425	Température 1 de l'huile du moteur	Température d'huile du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
188	16	3715	Vitesse du moteur au ralenti, point 1 (Configuration du moteur)	Vitesse du moteur au ralenti - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
188	18	3716	Vitesse du moteur au ralenti, point 1 (Configuration du moteur)	Vitesse du moteur au ralenti - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
190	0	234	Régime moteur	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
190	2	689	Régime moteur	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
190	16	1992	Régime moteur	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
190	2	2321	Régime moteur	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
190	16	2468	Régime moteur	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
191	16	349	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	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	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
191	9	3328	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Taux de mise à jour anormal
191	19	3418	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Vitesse de l'arbre de sortie de la transmission - Réception de données du réseau en erreur
237	13	4517	Numéro d'identification du véhicule	Numéro d'identification du véhicule - Erroné
237	31	4721	Numéro d'identification du véhicule	Numéro d'identification du véhicule - Présence d'une condition de panne
237	2	4722	Numéro d'identification du véhicule	Numéro d'identification du véhicule - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
251	2	319	Horloge temps réel	Horloge temps réel - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
411	2	1866	Pression différentielle du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Pression différentielle de recirculation des gaz d'échappement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
411	3	2273	Pression différentielle du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit du capteur de pression différentielle de recirculation des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
411	4	2274	Pression différentielle du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit du capteur de pression différentielle de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
412	2	1867	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Température de recirculation des gaz d'échappement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
412	3	2375	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit du capteur de température de recirculation des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
412	4	2376	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit du capteur de température de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
412	15	2961	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
412	16	2962	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Température du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
441	14	292	Température auxiliaire n° 1	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Instructions spécifiques
441	3	293	Température auxiliaire n° 1	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	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
442	3	3765	Température auxiliaire n° 2	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
442	4	3766	Température auxiliaire n° 2	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
521	2	4526	Position de la pédale de frein	Position de la pédale de frein - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
558	2	431	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Contacteur 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	Circuit du contacteur de validation du ralenti de la pédale ou du levier d'accélérateur - Défaut d'étalonnage
558	19	3527	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Contacteur de validation de ralenti de la pédale d'accélérateur - Réception de données du réseau en erreur
558	9	3528	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Commutateur de validation de ralenti de la pédale ou du levier d'accélérateur - Taux de mise à jour anormal
563	9	3488	Dispositif de freinage antiblocage (ABS) actif	Contrôleur du dispositif de freinage antiblocage (ABS) - Taux de mise à jour anormal
563	31	4215	Dispositif de freinage antiblocage (ABS) actif	Dispositif de freinage antiblocage (ABS) actif - présence d'une condition de panne
596	7	3839	Commutateur de validation du régulateur de vitesse	Commutateur de validation du régulateur de vitesse - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
596	2	3841	Commutateur de validation du régulateur de vitesse	Commutateur de validation du régulateur de vitesse - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
596	13	3842	Commutateur de validation du régulateur de vitesse	Commutateur de validation du régulateur de vitesse - Défaut d'étalonnage
597	3	769	Contacteur du frein	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	Circuit du contacteur du frein - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
599	2	2721	Commutateur de validation du régulateur de vitesse	Commutateur de validation du régulateur de vitesse - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
611	2	523	Code n° 1 de diagnostic du système	Contacteur de validation de la vitesse intermédiaire (PTO) - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
612	2	115	Code n° 2 de diagnostic du système	Vitesse/position magnétique du moteur perdue pour les deux signaux - Données erronées, intermittentes ou incorrectes
625	9	291	Liaison de données propriétaire	Erreur de liaison des données propriétaire (Données du véhicule/fabricant d'équipements d'origine) - Taux de mise à jour anormal
626	18	487	Appareil d'activation 1 du démarrage du moteur	Absorbeur vide, appareil d'activation 1 du démarrage du moteur (Injection d'éther) - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
626	3	2738	Appareil d'activation 1 du démarrage du moteur	Appareil d'activation 1 du démarrage du moteur (Injection d'éther) - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
626	4	2739	Appareil d'activation 1 du démarrage du moteur	Appareil d'activation 1 du démarrage du moteur (Injection d'éther) - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
629	12	111	Contrôleur n° 1	Défaillance interne critique du module de contrôle du moteur - dispositif intelligent ou composant défectueux
629	12	343	Contrôleur n° 1	Défaillance matérielle du mécanisme signalée par le module de commande du moteur - Dispositif ou composant défectueux
629	31	2661	Contrôleur n° 1	Au moins une des pannes inaperçues les plus sévères - Présence d'une condition de panne
629	31	2662	Contrôleur n° 1	Au moins une des pannes inaperçues modérément grave - Présence d'une condition de panne
630	12	3697	Mémoire d'étalonnage du module de contrôle du moteur	Mémoire de calibrage du module de contrôle du moteur - Dispositif intelligent ou composant défectueux
633	31	2311	Commande de servocommande n° 1 de carburant du moteur	Circuit de la soupape de contrôle du système électronique d'injection de carburant - Présence d'une condition de panne
639	9	285	Réseau J1939 n°1, réseau principal du véhicule (auparavant liaison de données SAE J1939)	Multiplexage SAE J1939 – Erreur de temporisation PGN - Taux de mise à jour anormal
639	13	286	Réseau J1939 n°1, réseau principal du véhicule (auparavant liaison de données SAE J1939)	Multiplexage SAE J1939 - Erreur de configuration - Défaut d'étalonnage
639	2	426	Réseau J1939 n°1, réseau principal du véhicule (auparavant liaison de données SAE J1939)	Réseau J1939 n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
639	9	427	Réseau J1939 n°1, réseau principal du véhicule (auparavant liaison de données SAE J1939)	SAE J1939 Datalink - Taux de mise à jour anormal
640	14	599	Circuit d'entrée de la protection externe du moteur	Arrêt de la sortie double commandé par l'auxiliaire - Instructions spécifiques
641	13	1898	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	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	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	11	2198	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Circuit servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur - Cause principale inconnue
641	7	2387	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Circuit de commande (moteur) de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
641	13	2449	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Unité de contrôle de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Défaut d'étalonnage
641	12	2634	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Unité de contrôle de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Dispositif ou composant défectueux
641	31	2635	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Présence d'une condition de panne
641	9	2636	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Taux de mise à jour anormal
644	2	237	Circuit d'entrée de la commande externe de vitesse du moteur	Circuit d'entrée de la commande externe de vitesse (synchronisation polyvalente) - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
647	4	245	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 1 du moteur	Circuit n° 1 de commande du ventilateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
647	3	2377	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 1 du moteur	Circuit de commande du ventilateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
649	3	5271	Circuit de contrôle du régulateur de pression de l'échappement moteur	Circuit de contrôle du régulateur de pression de l'échappement moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
649	4	5272	Circuit de contrôle du régulateur de pression de l'échappement moteur	Circuit de contrôle du régulateur de pression de l'échappement moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
649	5	5273	Circuit de contrôle du régulateur de pression de l'échappement moteur	Circuit de contrôle du régulateur de pression de l'échappement moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
651	5	322	Injecteur du cylindre n° 1 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 1 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
651	7	1139	Injecteur du cylindre n° 1 du moteur	Injecteur du cylindre n° 1 du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
652	5	331	Injecteur du cylindre n° 2 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 2 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
652	7	1141	Injecteur du cylindre n° 2 du moteur	Injecteur du cylindre n° 2 du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
653	5	324	Injecteur du cylindre n° 3 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 3 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
653	7	1142	Injecteur du cylindre n° 3 du moteur	Injecteur du cylindre n° 3 du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
654	5	332	Injecteur du cylindre n° 4 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 4 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
654	7	1143	Injecteur du cylindre n° 4 du moteur	Injecteur du cylindre n° 4 du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
655	5	323	Injecteur du cylindre n° 5 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 5 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
655	7	1144	Injecteur du cylindre n° 5 du moteur	Injecteur du cylindre n° 5 du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
656	5	325	Injecteur du cylindre n° 6 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 6 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
656	7	1145	Injecteur du cylindre n° 6 du moteur	Injecteur du cylindre n° 6 du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
657	5	1548	Injecteur du cylindre n° 7 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 7 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
658	5	1549	Injecteur du cylindre n° 8 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 8 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
659	5	1622	Injecteur du cylindre n° 9 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 9 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
660	5	1551	Injecteur du cylindre n° 10 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 10 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
661	5	1552	Injecteur du cylindre n° 11 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 11 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
662	5	1553	Injecteur du cylindre n° 12 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 12 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
663	5	1554	Injecteur du cylindre n° 13 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 13 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
664	5	1555	Injecteur du cylindre n° 14 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 14 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
665	5	1556	Injecteur du cylindre n° 15 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 15 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
666	5	1557	Injecteur du cylindre n° 16 du moteur	Solénoïde du servocommande de l'injecteur du cylindre n° 16 du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
677	3	584	Relais du démarreur du moteur	Circuit de commande du relais du démarreur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
677	4	585	Relais du démarreur du moteur	Circuit de commande du relais du démarreur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
697	3	2557	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1	Circuit de commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
697	4	2558	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1	Circuit de commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
701	14	4734	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 1	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 1 - Instructions spéciales
702	3	527	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 2	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 2 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
702	5	4724	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 2	Circuit 2 intermédiaire entrée/sortie - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
702	6	4725	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 2	Circuit 2 intermédiaire entrée/sortie - Intensité supérieure à la normale ou circuit mis à la terre
703	3	529	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 3	Circuit auxiliaire entrée/sortie n° 3 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
723	7	731	Régime moteur n° 2	Régime du moteur / Défaut d'alignement entre l'arbre à cames et les capteurs du vilebrequin - Défaut de réponse ou de réglage du système mécanique
723	2	778	Régime moteur n° 2	Position du capteur de vitesse de l'arbre à cames - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
723	2	2322	Régime moteur n° 2	Position du capteur de vitesse de l'arbre à cames - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
729	3	2555	Commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur	Circuit de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
729	4	2556	Commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur	Circuit de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
748	9	3641	Ralentisseur de sortie de transmission	Ralentisseur de sortie de transmission - Taux de mise à jour anormal
862	3	3733	Circuit de chauffage du reniflard à carter	Circuit de chauffage du filtre du reniflard à carter - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
862	4	3734	Circuit de chauffage du reniflard à carter	Circuit de chauffage du filtre du reniflard à carter - 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	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur distant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
974	4	134	Commande à distance de position de la pédale d'accélérateur	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur distant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
974	19	288	Commande à distance de position de la pédale d'accélérateur	SAE J1939 - Erreur du multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Réception de données du réseau en erreur
1072	3	2182	Circuit de sortie n° 1 du frein moteur (compression)	Circuit de sortie n° 1 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1072	4	2183	Circuit de sortie n° 1 du frein moteur (compression)	Circuit de sortie n° 1 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1073	4	2363	Circuit de sortie n° 2 du frein moteur (compression)	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
1073	3	2367	Circuit de sortie n° 2 du frein moteur (compression)	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
1075	3	2265	Pompe de lavage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur	Circuit de la pompe de lavage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
1075	4	2266	Pompe de levage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur	Circuit de la 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
1081	7	3494	Le moteur attend la lampe de préchauffage	Le moteur attend la lampe de préchauffage - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
1081	9	3555	Le moteur attend la lampe de préchauffage	Le moteur attend la lampe de préchauffage - Taux de mises à jour anormaux
1081	19	3556	Le moteur attend la lampe de préchauffage	Le moteur attend la lampe de préchauffage - Réception de données du réseau en erreur
1081	31	4252	Le moteur attend la lampe de préchauffage	Le moteur attend la lampe de préchauffage - Présence d'une condition de panne
1109	0	3931	Système d'arrêt de protection du moteur	Système d'arrêt de protection du moteur - Données valables mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
1112	4	2365	Circuit de sortie n° 3 du frein moteur (compression)	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
1112	3	2368	Circuit de sortie n° 3 du frein moteur (compression)	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
1127	7	3683	Pression de suralimentation turbocompresseur du moteur 1	Pression de suralimentation turbocompresseur du moteur 1 - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
1136	3	697	Température de l'unité de commande du moteur	Circuit du capteur de température de l'ECU 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	Circuit du capteur de température de l'ECU du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1136	2	699	Température de l'unité de commande du moteur	Température de l'ECU du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1172	3	691	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	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
1172	4	692	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Circuit du capteur de température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1172	2	693	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1172	9	3369	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Capteur de la température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Taux de mise à jour anormal
1172	19	3371	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Capteur de la température d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Réception de données du réseau en erreur
1176	18	629	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1176	3	741	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Circuit du capteur de pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1176	4	742	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Circuit du capteur de pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1176	2	743	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1176	1	3348	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
1176	9	3372	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Taux de mise à jour anormal

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
1176	19	3373	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Réception de données du réseau en erreur
1194	13	3298	Cryptage contre le vol SEED	Cryptage contre le vol SEED - Erroné
1195	2	269	Indicateur valable mot de passe antivol	Indicateur valable mot de passe antivol - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1209	3	2373	Pression n° 1 des gaz d'échappement du moteur	Circuit N° 1 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 n° 1 des gaz d'échappement du moteur	Circuit n° 1 du capteur de pression des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1209	2	2554	Pression n° 1 des gaz d'échappement du moteur	Pression n° 1 des gaz d'échappement- Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1209	16	2764	Pression n° 1 des gaz d'échappement du moteur	Pression 1 des gaz d'échappement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1213	9	3535	Témoin indicateur de dysfonctionnement	Témoin indicateur de dysfonctionnement - Taux de mise à jour anormal
1231	2	3329	Réseau J1939 n° 2	Réseau J1939 n° 2 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1235	2	3331	Réseau J1939 n° 3	Réseau J1939 n° 3 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1239	16	4726	Fuite 1 de carburant du moteur	Fuite de carburant du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1267	3	338	Circuit de commande du relai d'arrêt automatique du moteur	Circuit de commande du relai d'arrêt automatique du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1267	4	339	Circuit de commande du relai d'arrêt automatique du moteur	Circuit de commande du relai d'arrêt automatique du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1322	31	1718	Raté d'allumage du moteur pour plusieurs cylindres	Ratés d'allumage du moteur pour plusieurs cylindre - Présence d'une condition de panne
1323	31	1654	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 1	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 1 - Présence d'une condition de panne
1324	31	1655	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 2	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 2 - Présence d'une condition de panne
1325	31	1656	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 3	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 3 - Présence d'une condition de panne
1326	31	1657	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 4	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 4 - Présence d'une condition de panne
1327	31	1658	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 5	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 5 - Présence d'une condition de panne
1328	31	1659	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 6	Ratés d'allumage du moteur cylindre n° 6 - Présence d'une condition de panne
1347	4	271	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Circuit n° 1 du dispositif de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1347	3	272	Dispositif n° 2 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Circuit n° 1 du dispositif de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1347	7	281	Dispositif n° 3 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
1349	3	483	Mesure de pression du rail d'injection n° 2 du moteur	Circuit du capteur de mesure de pression du rail d'injection n° 2 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1349	4	484	Mesure de pression du rail d'injection n° 2 du moteur	Circuit du capteur de mesure de pression du rail d'injection n° 2 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension.

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
1377	2	497	Contacteur de synchronisation du moteur	Contacteur de synchronisation polyvalent - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1378	31	649	Huile moteur	Intervalle de vidange d'huile moteur - Présence d'une condition de panne
1383	31	611	Le moteur a été coupé chaud	Le moteur a été coupé chaud - Présence d'une condition de panne
1387	3	1539	Pression auxiliaire n° 1	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1387	4	1621	Pression auxiliaire n° 1	Circuit n° 1 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	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Instructions spécifiques
1388	3	297	Pression auxiliaire n° 2	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	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1563	2	1256	Écran/Contrôleur incompatible	Erreur d'entrée identification du module de contrôle - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1563	2	1257	Écran/Contrôleur incompatible	Erreur d'entrée identification du module de contrôle - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1569	31	3714	Réduction du couple de protection moteur	Réduction du couple de protection moteur - Présence d'une condition de panne
1590	2	784	Mode adaptable du régulateur de vitesse	Mode adaptable du régulateur de vitesse - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1623	9	3186	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Taux de mise à jour anormal
1623	19	3213	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Réception de données du réseau en erreur
1623	13	5248	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Défaut d'étalonnage
1632	14	2998	Fonction de limite de couple du moteur	Fonction de limite de couple du moteur - Instructions spécifiques
1632	31	5193	Fonction de limite de couple du moteur	Fonction de limite de couple du moteur - Présence d'une condition de panne
1639	0	4789	Vitesse du ventilateur	Vitesse du ventilateur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
1639	1	4791	Vitesse du ventilateur	Vitesse du ventilateur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
1668	2	4437	Réseau J1939 n° 4 - Données incorrectes	Réseau J1939 n° 4 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1675	31	3737	Mode démarreur du moteur	Protection contre l'emballement du moteur en mode démarreur - Présence d'une condition de panne
1761	4	1668	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur du niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1761	3	1669	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur du niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1761	1	1673	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
1761	2	1699	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
1761	17	3497	Post-traitement 1	Post-traitement 1 Diesel
1761	18	3498	Post-traitement 1	Post-traitement 1 Diesel
1761	5	4679	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
1761	13	4732	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Défaut d'étalonnage
1761	6	4738	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité supérieure à la normale ou circuit mis à la terre
1761	11	4739	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Cause principale inconnue
1761	10	4769	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de niveau du réservoir de fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
1800	16	2263	Température de la batterie n° 1	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	Température de la batterie - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1818	31	3374	Contrôle du dispositif de protection anti renversement du frein actif	Contrôle du dispositif de protection anti renversement du frein actif - Présence d'une condition de panne
2006	9	5133	Adresse source 6	Adresse source 6 - Taux de mise à jour anormal
2623	3	1239	Canal n° 2 de la pédale d'accélérateur n° 1	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	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
2629	15	2347	Température de sortie du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Température de sortie du compresseur du turbocompresseur (Calculée) - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
2630	3	2571	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire n° 1 du moteur	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	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
2630	2	3478	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire n° 1 du moteur	Température de sortie du liquide de refroidissement de l'échangeur du moteur- Données incorrectes, erronées ou irrégulières
2633	7	3616	Position du porte injecteur du moteur VGT 1 (Turbocompresseur à géométrie variable)	Position du porte injecteur du moteur VGT - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
2634	3	1776	Relais électrique	Circuit de commande du relais électrique - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
2634	4	1777	Relais électrique	Circuit de commande du relais du démarreur - 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	Température d'admission de la turbine du turbocompresseur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
2789	16	2451	Température d'admission calculée de la turbine du turbocompresseur n° 1 du moteur	Température d'admission de la turbine du turbocompresseur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
2791	9	1893	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit de contrôle de la soupape EGR - Taux de mise à jour anormal

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
2791	13	1896	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Unité de contrôle de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Défaut d'étalonnage
2791	15	1961	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Température trop élevée du circuit de contrôle de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
2791	5	2349	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	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	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Intensité supérieure à la normale ou circuit mis à la terre
2791	7	2357	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
2797	13	2765	Groupe d'injection n° 1 du moteur	Codes barres du bloc d'injection du moteur - Défaut d'étalonnage
2884	9	3735	Interrupteur limiteur de régime auxiliaire	Interrupteur limiteur de régime auxiliaire - Taux de mise à jour anormal
2978	9	3838	Pertes parasites estimées du moteur - Pourcentage de couple	Pertes parasites estimées du moteur - Pourcentage de couple - Taux de mise à jour anormal
3031	4	1677	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3031	3	1678	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3031	2	1679	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3031	9	4572	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
3031	5	4682	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3031	13	4731	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Défaut d'étalonnage
3031	6	4736	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité supérieure à la normale ou circuit mis à la terre
3031	11	4737	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Cause principale inconnue
3060	18	3243	Contrôle du système de liquide de refroidissement	Contrôle du système de liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3216	4	1885	Admission des NOx, post-traitement n° 1	Circuit du capteur d'admissions des NOx, post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3216	2	3228	Admission des NOx, post-traitement n° 1	Capteur d'admissions de NOx, post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3216	9	3232	Admission des NOx, post-traitement n° 1	Capteur d'admission de NOx, post-traitement n° 1 - Taux de mise à jour anormal
3216	13	3718	Admission des NOx, post-traitement n° 1	Admission de NOx post-traitement n° 1 - Défaut d'étalonnage
3216	10	3725	Admission des NOx, post-traitement n° 1	Capteur d'admission de NOx, post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
3216	16	3726	Admission des NOx, post-traitement n° 1	Admission de NOx post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3216	20	3748	Admission des NOx, post-traitement n° 1	Admission des NOx, post-traitement n° 1 - Données non rationnelles - Variantes trop élevées
3217	2	1861	Admission O2, post-traitement n° 1	Capteur d'admission oxygène, post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3218	2	3682	Statut d'alimentation du capteur de gaz à l'admission, post-traitement 1	Alimentation électrique du capteur de NOx à l'admission, post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3226	2	1694	Émissions de NOx, post-traitement n° 1	Capteur d'émissions de NOx, post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3226	4	1887	Émissions de NOx, post-traitement n° 1	Circuit du capteur d'émissions des NOx, post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3226	9	2771	Émissions de NOx, post-traitement n° 1	capteur d'émissions de NOx, post-traitement n° 1 - Taux de mise à jour anormal
3226	10	3545	Émissions de NOx, post-traitement n° 1	Capteur d'émissions de NOx, post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
3226	13	3717	Émissions de NOx, post-traitement n° 1	Capteur d'émission de NOx post-traitement n° 1 - Défaut d'étalonnage
3226	20	3749	Émissions de NOx, post-traitement n° 1	Capteur d'émission des NOx, post-traitement n° 1 - Données non rationnelles - Variantes trop élevées
3227	9	2683	Émissions O2, post-traitement n° 1	Circuit du capteur d'émission d'oxygène de post-traitement - Taux de mise à jour anormal
3228	2	3681	Statut d'alimentation électrique du capteur de gaz à la sortie, post-traitement 1	Alimentation électrique du capteur de NOx à la sortie, post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3242	16	3253	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Température d'admission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3242	15	3254	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Température d'admission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3242	0	3311	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Température d'admission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3242	4	3316	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	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	3	3317	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	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	2	3318	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3246	16	3255	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'échappement	Température d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3246	15	3256	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'échappement	Température d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3246	0	3312	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'échappement	Température d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3246	3	3319	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'échappement	Circuit du capteur de température des gaz, sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3246	4	3321	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'échappement	Circuit du capteur de température des gaz d'émission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
3246	2	3322	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'échappement	Température d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3249	17	2742	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	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° 2 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3251	3	1879	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Circuit du capteur de pression différentielle du filtre à particules diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale
3251	4	1881	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Circuit du capteur de pression différentielle du filtre à particules diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale
3251	2	1883	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Capteur de pression différentielle du filtre à particules diesel de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3251	16	1921	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Pression différentielle du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3251	0	1922	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Pression différentielle du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3251	15	2639	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Pression différentielle du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3255	9	4145	Admission des NOx, post-traitement n° 2	Capteur d'admission de NOx, post-traitement n° 2 - Taux de mise à jour anormal
3265	9	3988	Émissions de NOx, post-traitement n° 2	capteur d'émissions de NOx, post-traitement n° 2 - Taux de mise à jour anormal
3353	3	4953	État de l'alternateur 1	État de l'alternateur 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3353	4	4954	État de l'alternateur 1	État de l'alternateur 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3361	2	2976	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3361	3	3558	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3361	4	3559	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3362	31	1682	Lignes d'admission de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Lignes d'admission de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Présence d'une condition de panne
3363	3	1683	Préchauffage n° 1 du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3363	4	1684	Préchauffage n° 1 du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3363	18	1712	Préchauffage n° 1 du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3363	16	1713	Préchauffage n° 1 du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3363	7	3242	Préchauffage n° 1 du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage n° 1 du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3364	4	1685	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
3364	3	1686	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3364	13	1714	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir de post-traitement - Ne correspond pas à la qualité exigée
3364	11	1715	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Cause principale inconnue
3364	1	3866	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
3364	18	3867	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3364	9	3868	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Taux de variation anormal
3364	7	3876	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Capteur de qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3364	12	3877	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Dispositif ou composant défectueux
3364	2	3878	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3364	19	4241	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir de post-traitement - Réception de données du réseau en erreur
3364	10	4277	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Taux de variation anormal
3364	5	4741	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3364	6	4742	Qualité du fluide d'échappement diesel du réservoir n° 1 de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Intensité supérieure à la normale ou circuit mis à la terre
3364	15	4842	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
3480	2	1926	Pression du carburant post-traitement	Capteur de pression du carburant post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3480	3	1927	Pression du carburant post-traitement	Circuit du capteur de pression du carburant post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3480	4	1928	Pression du carburant post-traitement	Circuit du capteur de pression du carburant post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3480	17	2881	Pression du carburant post-traitement	Capteur de pression du carburant post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
3481	16	2778	Taux de carburant de post-traitement n° 1	Taux de carburant de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3482	3	1923	Servocommande d'autorisation de carburant post-traitement 1	Circuit de la vanne de fermeture du carburant post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3482	4	1924	Servocommande d'autorisation de carburant post-traitement 1	Circuit de la vanne de fermeture du carburant post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
3482	2	1925	Servocommande d'autorisation de carburant post-traitement 1	Vanne de fermeture du carburant post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3482	7	1963	Servocommande d'autorisation de carburant post-traitement 1	Vanne de fermeture du carburant post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3482	13	2741	Servocommande d'autorisation de carburant post-traitement 1	Vanne de fermeture du carburant post-traitement - Données erronées - Défaut d'étalonnage
3482	16	4568	Servocommande d'autorisation de carburant post-traitement 1	Vanne de fermeture du carburant post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3490	4	3223	Servocommande d'air de régénération post-traitement 1	Circuit de servocommande d'air de régénération post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3490	3	3224	Servocommande d'air de régénération post-traitement 1	Circuit de servocommande d'air de régénération post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3490	7	3225	Servocommande d'air de régénération post-traitement 1	Servocommande d'air de régénération post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3509	4	352	Tension d'alimentation du capteur n° 1	Circuit n° 1 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3509	3	386	Tension d'alimentation du capteur n° 1	Circuit n° 1 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3510	4	187	Tension d'alimentation du capteur n° 2	Circuit n° 2 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3510	3	227	Tension d'alimentation du capteur n° 2	Circuit n° 2 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3511	4	238	Tension d'alimentation du capteur n° 3	Circuit n° 3 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3511	3	239	Tension d'alimentation du capteur n° 3	Circuit n° 3 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3512	3	2185	Tension d'alimentation du capteur n° 4	Circuit n° 4 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3512	4	2186	Tension d'alimentation du capteur n° 4	Circuit n° 4 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3513	3	1695	Tension d'alimentation du capteur n° 5	Alimentation du capteur n° 5 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3513	4	1696	Tension d'alimentation du capteur n° 5	Alimentation du capteur n° 5 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3514	3	515	Tension d'alimentation du capteur n° 6	Circuit n° 6 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3514	4	516	Tension d'alimentation du capteur n° 6	Circuit n° 6 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3515	3	4233	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3515	4	4234	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3515	2	4242	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3515	10	4243	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
3515	5	4743	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3515	6	4744	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité supérieure à la normale ou circuit mis à la terre

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
3515	11	4745	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Cause principale inconnue
3521	31	4235	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Présence d'une condition de panne
3521	11	4768	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Cause principale inconnue
3555	17	1943	Densité de l'air ambiant	Densité de l'air ambiant - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3556	2	1932	Module de dosage d'hydrocarbure post-traitement	Module de dosage post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3556	7	1964	Module de dosage d'hydrocarbure post-traitement	Circuit du module de dosage post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3556	5	1977	Module de dosage d'hydrocarbure post-traitement	Circuit du module de dosage post-traitement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3556	18	3167	Module de dosage d'hydrocarbure post-traitement	Module de dosage post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3597	12	351	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Alimentation de l'injecteur - Dispositif ou composant défectueux
3597	2	1117	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Perte d'alimentation avec contact enclenché - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3597	18	1938	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	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
3597	3	1939	Tension n° 1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	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 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
3610	3	3133	Pression d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1	Circuit du capteur de pression d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3610	4	3134	Pression d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1	Circuit du capteur de pression d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3610	2	3135	Pression d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1	Pression d'émission du filtre à particule diesel post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3667	3	3139	Statut de l'obturateur d'air du moteur	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	Circuit de l'obturateur d'air du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3667	7	4484	Obturateur d'air du moteur	Obturateur d'air du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3667	2	5221	Statut de l'obturateur d'air du moteur	Statut de l'obturateur d'air du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3695	2	4213	Contacteur de verrouillage de la régénération du post-traitement	Contacteur de verrouillage de la régénération du post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3703	31	2777	Particules diesel	Piège à particules actif
3713	31	3753	Verrouillage de régénération du filtre à particule diesel actif à cause de l'arrêt du système	Verrouillage de régénération du filtre à particule diesel actif à cause de l'arrêt du système - Présence d'une condition de panne
3750	31	3396	Les conditions du filtre à particules 1 diesel ne sont pas réunies pour une régénération active	Les conditions du filtre à particules 1 diesel ne sont pas réunies pour une régénération active - Présence d'une condition de panne
3826	18	4573	Consommation moyenne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Consommation moyenne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
3936	15	1981	Système du filtre à particules diesel de post-traitement	Système du filtre à particules diesel de post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau
3936	7	3245	Système du filtre à particules diesel de post-traitement 1	Système du filtre à particules diesel de post-traitement 1 - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3936	14	4584	Système du filtre à particules diesel de post-traitement	Système du filtre à particules diesel de post-traitement - Instructions spéciales
4094	31	3543	Les valeurs de NOx dépassent les limites à cause d'une qualité insuffisante de fluide d'échappement diesel	Les valeurs de NOx dépassent les limites à cause de la qualité insuffisante de réactif - Présence d'une condition de panne
4096	31	3547	Les valeurs de NOx dépassent les limites à cause d'un réservoir de fluide d'échappement diesel vide	Réservoir de fluide d'échappement diesel de post-traitement vide - Présence d'une condition de panne
4097	3	2732	Servocommande de purge du carburant post-traitement 1	Circuit de la vanne de purge du carburant post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4097	4	2733	Servocommande de purge du carburant post-traitement 1	Circuit de la vanne de purge du carburant post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4097	7	2878	Servocommande de purge du carburant post-traitement 1	Vanne de purge du carburant post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
4182	4	3695	Réglage du circuit du potentiomètre par fréquence de sortie du générateur	Réglage du circuit du potentiomètre par fréquence de sortie du générateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4183	4	3696	Réglage du statisme - circuit du potentiomètre	Réglage du statisme - circuit du potentiomètre - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4184	4	3694	Réglage du gain - circuit du potentiomètre	Réglage du gain - circuit du potentiomètre - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4185	31	1427	Commande du relai d'arrêt en cas de régime moteur trop élevé	Le diagnostic de commande du relai d'arrêt en cas de régime moteur trop élevé a détecté une erreur - Présence d'une condition de panne
4186	31	1428	Commande du relai d'arrêt en cas de basse pression d'huile	Le diagnostic de commande du relai d'arrêt en cas de basse pression d'huile a détecté une erreur - Présence d'une condition de panne
4187	31	1429	Commande du relai d'arrêt en cas de température élevée du moteur	Le diagnostic de commande du relai d'arrêt en cas de température élevée du moteur a détecté une erreur - Présence d'une condition de panne
4188	31	1431	Commande du relai de l'indicateur pour avertir à l'avance en cas basse pression d'huile	Le diagnostic de commande du relai d'avertissement en cas de basse pression d'huile a détecté une erreur - Présence d'une condition de panne
4223	31	1432	Commande du relai d'avertissement à l'avance en cas de température élevée du moteur	Le diagnostic de commande du relai d'avertissement en cas de température élevée du moteur a détecté une erreur - Présence d'une condition de panne
4331	18	4658	Quantité de dosage réelle du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Quantité dosage réelle du réactif RCS post-traitement Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4334	3	3571	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4334	4	3572	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4334	18	3574	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
4334	16	3575	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
4334	2	3596	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4337	3	4174	Capteur de température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4337	4	4175	Capteur de température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Capteur de température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4337	2	4244	Température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4337	10	4249	Température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
4339	31	4586	État du contrôle - compte rendu RCS post-traitement 1	État du contrôle - compte rendu RCS post-traitement 1 - Présence d'une condition de panne
4340	3	3237	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4340	4	3238	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4340	5	3258	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
4342	3	3239	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4342	4	3241	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4342	5	3261	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
4344	3	3422	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 3 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4344	4	3423	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 3 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4344	5	3425	État du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Circuit de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 3 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
4360	3	3142	Température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4360	4	3143	Température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4360	2	3144	Température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Capteur de température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4360	15	3164	Température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Température d'admission du RCS de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
4360	0	3229	Température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Température d'admission du catalyseur RCS de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
4360	16	3231	Température des gaz d'admission du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Température d'admission du RCS de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
4360	16	5247	Température d'admission RCS post-traitement 1	Température d'admission du RCS de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4363	3	3146	Température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4363	4	3147	Température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4363	2	3148	Température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Capteur de température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4363	0	3165	Température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Température de sortie du catalyseur RCS de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
4363	16	3235	Température des gaz d'échappement du catalyseur RCS de post-traitement n° 1	Température d'émission du RCS de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4364	18	3582	Efficacité de conversion de la RCS de post-traitement n° 1	Efficacité de conversion du catalyseur RCS de post-traitement n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4376	3	3577	Soupape de retour du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Soupape de retour du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4376	4	3578	Soupape de retour du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Soupape de retour du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4376	7	4157	Soupape de retour du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Soupape de retour du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
4490	9	3367	Humidité spécifique	Capteur d'humidité spécifique – Taux de mise à jour anormal.
4490	19	3368	Humidité spécifique	Capteur d'humidité spécifique - Réception de données du réseau en erreur.
4765	16	3251	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	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
4765	4	3313	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	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	3	3314	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	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	2	3315	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Température des gaz d'admission - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4765	13	3325	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données erronées - Défaut d'étalonnage
4766	3	4533	Circuit du capteur de température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4766	4	4534	Circuit du capteur de température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Circuit du capteur de température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4766	2	5386	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
4766	0	5387	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
4766	16	5388	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4766	15	5389	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Température des gaz d'échappement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
4792	7	3751	Système du catalyseur RCS de post-traitement	Système du catalyseur RCS de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
4792	14	4585	Système du catalyseur RCS de post-traitement n°1	Système du catalyseur RCS de post-traitement n°1 - Instructions spéciales
4793	31	3158	Chauffage du catalyseur à oxydation diesel post-traitement	Chauffage catalyseur à oxydation diesel post-traitement absent - Présence d'une condition de panne
4794	31	3151	Système du catalyseur RCS de post-traitement n°1	Système du catalyseur RCS de post-traitement n° 1, manquant - Présence d'une condition de panne
4795	31	1993	Filtre à particules diesel de post-traitement n°1 - Pièce manquante	Filtre à particules diesel post-traitement 1 absent - Présence d'une condition de panne
4796	31	1664	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Pièce manquante	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Pièce manquante - Présence d'une condition de panne
4809	3	3152	Température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel post-traitement	Circuit du capteur de température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale
4809	4	3153	Température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel post-traitement	Circuit du capteur de température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale
4809	2	3154	Température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel post-traitement	Température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4809	13	3166	Température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel post-traitement	Données erronées du capteur de température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données erronées - Défaut d'étalonnage
4809	16	3247	Température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel post-traitement	Température d'admission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
4810	3	3155	Température d'émission - chauffage du catalyseur d'oxydation diesel post-traitement	Circuit du capteur de température d'émission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale
4810	4	3156	Température d'émission - chauffage du catalyseur d'oxydation diesel post-traitement	Circuit du capteur de température d'émission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale
4810	2	3157	Température d'émission - chauffage du catalyseur d'oxydation diesel post-traitement	Température d'émission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4810	0	3162	Température d'émission - chauffage du catalyseur d'oxydation diesel post-traitement	Température d'émission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
4810	16	3169	Température d'émission - chauffage du catalyseur d'oxydation diesel post-traitement	Température d'émission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
4810	15	3249	Température d'émission - chauffage du catalyseur d'oxydation diesel post-traitement	Température d'émission - chauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
5018	11	2637	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Face obstruée - Origine du problème inconnue
5018	14	5617		Système du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Instructions spéciales

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
5019	3	3136	Pression d'émission du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit du capteur de pression de sortie de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5019	4	3137	Pression d'émission du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Circuit du capteur de pression de sortie de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5019	2	3138	Pression d'émission du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Pression d'émission de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5024	10	3649	Coefficient de préchauffage du capteur d'admission de NOx, post-traitement n° 1	Préchauffage du capteur d'admission de NOx, post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
5031	10	3583	Coefficient de préchauffage du capteur d'émissions de NOx, post-traitement n° 1	Préchauffage du capteur d'émissions de NOx, post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
5097	3	4293	Données du voyant actif du frein du moteur	Données du voyant actif du frein du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5097	4	4294	Données du voyant actif du frein du moteur	Données du voyant actif du frein du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5125	3	3419	Tension d'alimentation du capteur n° 7	Circuit n° 7 d'alimentation du capteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5125	4	3421	Tension d'alimentation du capteur n° 7	Circuit n° 7 d'alimentation du capteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5245	31	4863	Mesure active de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement	Mesure active de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement - Présence d'une condition de panne
5246	0	3712	Importance de la contribution de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement	Contribution de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau grave
5298	18	1691	Efficacité de conversion du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Efficacité de conversion du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
5319	31	3376	Régénération incomplète - filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Régénération incomplète - filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Présence d'une condition de panne
5357	31	4713	Erreur de quantité, injection du carburant moteur sur plusieurs cylindres	Erreur de quantité, injection du carburant moteur sur plusieurs cylindres - Présence d'une condition de panne
5380	11	4936	Soupape 1 du carburant du moteur	Soupape 1 du carburant du moteur - Origine du problème inconnue
5380	13	4937	Soupape 1 du carburant du moteur	Soupape 1 du carburant du moteur - Défaut d'étalonnage
5394	5	3567	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
5394	7	3568	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
5394	2	3755	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5395	16	3337	Quantité de carburant pour le ralenti du moteur	Quantité de carburant pour le ralenti du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
5395	18	3338	Quantité de carburant pour le ralenti du moteur	Quantité de carburant pour le ralenti du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
5396	31	3377	Flexible de ventilation du bas moteur débranché	Flexible de ventilation du bas moteur débranché - Présence d'une condition de panne
5397	31	3375	Régénération trop fréquente du filtre à particules diesel de post-traitement 1	Régénération trop fréquente du filtre à particules diesel de post-traitement 1 - Présence d'une condition de panne

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
5484	3	3633	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 2 du moteur	Circuit de commande de l'embrayage de ventilateur n° 2 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5484	4	3634	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 2 du moteur	Circuit de commande de l'embrayage de ventilateur n° 2 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5491	3	3562	Relai du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Relai de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5491	4	3563	Relai du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Relai de préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5491	7	3713	Relai du préchauffage de la ligne du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Relai de préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
5571	7	3727	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant	Rampe commune à haute pression Clapet de sécurité de la pression de carburant - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
5571	0	3741	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
5571	3	4262	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant	Clapet de surpression de la rampe commune de haute pression de carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5571	4	4263	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant	Clapet de surpression de la rampe commune de haute pression de carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5571	11	4265	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant	Clapet de surpression de la rampe commune de haute pression de carburant - Origine du problème inconnue
5571	31	4867	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant	Clapet de surpression de la rampe commune de haute pression de carburant - Présence d'une condition de panne
5571	15	5585	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant	Rampe commune à haute pression, clapet de sécurité de la pression de carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
5585	18	4691	Pression de démarrage du rail d'injection n° 1 du moteur	Pression de démarrage du rail d'injection n° 1 du moteur - Niveau modérément grave
5603	9	3843	Commande du régulateur de vitesse désactivée	Commande du régulateur de vitesse désactivée - Taux de mises à jour anormaux
5603	31	3845	Commande du régulateur de vitesse désactivée	Commande du régulateur de vitesse désactivée - Présence d'une condition de panne
5605	31	3844	Commande du régulateur de vitesse en mode pause	Commande du régulateur de vitesse en mode pause - Présence d'une condition de panne
5625	2	5274	Position du régulateur contre-pression à l'échappement du moteur	Position du régulateur contre-pression à l'échappement du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5625	3	5275	Circuit du capteur de position du régulateur contre-pression à l'échappement du moteur	Circuit du capteur de position du régulateur contre-pression à l'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5625	4	5276	Circuit du capteur de position du régulateur contre-pression à l'échappement du moteur	Circuit du capteur de position du régulateur contre-pression à l'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5626	13	5277	Régulateur contre-pression à l'échappement du moteur	Régulateur contre-pression à l'échappement du moteur - Défaut d'étalonnage
5741	3	4143	Capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1	Capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5741	4	4144	Capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1	Capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5741	2	4451	Émissions de suies, post-traitement 1	Émissions de suie, post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
5742	3	4161	Module du capteur de température du filtre à particules diesel, post-traitement	Module du capteur de température du filtre à particule diesel, post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5742	4	4162	Module du capteur de température du filtre à particules diesel, post-traitement	Module du capteur de température du filtre à particule diesel, post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5742	16	4163	Module du capteur de température du filtre à particules diesel, post-traitement	Module du capteur de température du filtre à particule diesel, post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
5742	11	4259	Module du capteur de température du filtre à particules diesel, post-traitement	Module du capteur de température du filtre à particules diesel, post-traitement - Origine du problème inconnue
5743	9	4152	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement - Taux de variation anormal
5743	12	4159	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement - Dispositif ou composant défectueux
5743	3	4164	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5743	4	4165	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5743	16	4166	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
5743	11	4261	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective, post-traitement - Origine du problème inconnue
5745	3	4168	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5745	4	4169	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5745	18	4171	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
5746	3	4155	Relai de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Relai de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5746	4	4156	Relai de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Relai de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5747	3	4153	Préchauffage du capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1	Préchauffage du capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5747	4	4154	Préchauffage du capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1	Préchauffage du capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5747	10	4449	Préchauffage du capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1	Préchauffage du capteur d'émissions de suie, post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
5793	9	4284	État souhaité d'approvisionnement en carburant du moteur	État souhaité d'approvisionnement en carburant du moteur - Taux de mise à jour anormal
5797	12	4253	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Mauvais dispositif intelligent
5742	9	4151	Module du capteur de température du filtre à particules diesel, post-traitement	Module du capteur de température du filtre à particule diesel, post-traitement - Taux de variation anormal

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
5742	12	4158	Module du capteur de température du filtre à particules diesel, post-traitement	Module du capteur de température du filtre à particule diesel, post-traitement - Dispositif ou composant défectueux
5797	3	4254	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5797	4	4255	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5797	16	4256	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
5797	11	4258	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du préchauffage du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Origine du problème inconnue
5798	2	4245	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5798	10	4251	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Taux de variation anormal
5838	31	4485	Mauvais fonctionnement de la soupape EGR	Mauvais fonctionnement de la soupape EGR - Présence d'une condition de panne
5839	31	4486	Consommation anormale de fluide d'échappement diesel	Consommation anormale de fluide d'échappement diesel - Présence d'une condition de panne
5840	31	4487	Mauvais fonctionnement du dosage du fluide d'échappement diesel	Mauvais fonctionnement du dosage du fluide d'échappement diesel - Présence d'une condition de panne
5841	31	4488	Mauvaise qualité du fluide d'échappement diesel	Mauvaise qualité du fluide d'échappement diesel - Présence d'une condition de panne
5842	31	4489	Mauvais fonctionnement du système de contrôle RCS	Mauvais fonctionnement du système de contrôle RCS - Présence d'une condition de panne
6301	3	4688	Circuit du capteur 2 de présence d'eau dans le carburant	Circuit du capteur 2 de présence d'eau dans le carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
6301	4	4689	Circuit du capteur 2 de présence d'eau dans le carburant	Circuit du capteur 2 de présence d'eau dans le carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
6653	16	4841	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 du démarrage à froid	Mesure de pression du rail d'injection n° 1 du démarrage à froid - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
6655	3	4951	Voyant d'alimentation de l'unité de contrôle du moteur	Maintien du voyant d'alimentation de l'unité de contrôle du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
6655	4	4952	Voyant d'alimentation de l'unité de contrôle du moteur	Maintien du voyant d'alimentation de l'unité de contrôle du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
6713	13	4956	Servocommande du turbocompresseur à géométrie variable	Logiciel de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Défaut d'étalonnage
6713	31	4957	Servocommande du turbocompresseur à géométrie variable	Logiciel de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Présence d'une condition de panne
6713	9	5177	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Taux de mise à jour anormal
6802	31	5278		Système de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 gelé - Présence d'une condition de panne

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
6881	9	5653	Contacteur de contournement des mesures incitatives - Opérateur RCS	Contacteur de contournement des mesures incitatives - Opérateur RCS - Taux de variation anormal
6881	13	5654	Contacteur de contournement des mesures incitatives - Opérateur RCS	Contacteur de contournement des mesures incitatives - Opérateur RCS - Défaut d'étalonnage
6882	9	5391	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Taux de variation anormal
6882	12	5392	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Dispositif ou composant défectueux
6882	3	5393	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
6882	4	5394	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
6882	11	5395	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Origine du problème inconnue
6882	16	5396	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
6918	31	5632	Épuration du système RCS verrouillée à cause du contacteur de verrouillage	Épuration du système RCS verrouillée à cause du contacteur de verrouillage - Présence d'une condition de panne
6928	31	5631	Épuration du système RCS verrouillée à cause de l'arrêt du système	Épuration du système RCS verrouillée à cause de l'arrêt du système - Présence d'une condition de panne
520199	3	193	Régulateur de vitesse	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	Régulateur de vitesse	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	Soupape de dépression du bas moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
520332	3	2755	Régulateur de vitesse	Circuit du signal du régulateur de vitesse 2 (résistant) - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520332	4	2756	Régulateur de vitesse	Circuit du signal du régulateur de vitesse 2 (résistant) - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520435	12	3222	Module des bougies de préchauffage	Module des bougies de préchauffage - Dispositif ou composant défectueux
520595	3	4286	Capteur de pression du système de ventilation à carter fermé	Capteur de pression du système de ventilation à carter fermé - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520595	4	4287	Capteur de pression du système de ventilation à carter fermé	Capteur de pression du système de ventilation à carter fermé - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520595	2	4288	Pression du système de ventilation à carter fermé	Pression du système de ventilation à carter fermé - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
520668	31	4452	Fonctionnement en boucle fermée du capteur d'émission de NOx post-traitement n° 1	Fonctionnement en boucle fermée du capteur d'émission de NOx post-traitement n° 1 - Présence d'une condition de panne
520716	3	4752	Préchauffage soupape de fermeture du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage soupape de fermeture du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520716	4	4753	Préchauffage soupape de fermeture du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1	Préchauffage soupape de fermeture du fluide d'échappement diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520784	3	5183	Circuit du capteur de position de pas des pales du ventilateur	Circuit du capteur de position de pas des pales du ventilateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

CODES DE DIAGNOSTIC MOTEUR - SUITE				
J1939 SPN	J1939 FMI	Code Cummins	Description J1939 SPN	Description Cummins
520784	4	5184	Circuit du capteur de position de pas des pales du ventilateur	Circuit du capteur de position de pas des pales du ventilateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520784	5	5185	Pas des pales du ventilateur	Pas des pales du ventilateur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
520791	2	5215	Sélection de la courbe de suralimentation du moteur	Sélection de la courbe de suralimentation du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
520808	31	5291	Contacteur d'arrêt d'urgence du moteur activé	Contacteur d'arrêt d'urgence du moteur activé - Présence d'une condition de panne
520809	31	5292	Délai trop long depuis le dernier essai d'entretien de l'obturateur d'air du moteur	Délai trop long depuis le dernier essai d'entretien de l'obturateur d'air du moteur - Présence d'une condition de panne
524286	31	5617	Système du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Système du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Instruction spéciale
524286	31	9491		Pour utilisation ultérieure - Présence d'une condition de panne
524286	31	9999		Pour utilisation ultérieure - Présence d'une condition de panne

## INSTALLATION DU FLEXIBLE DE RETENUE DE L'AIR

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

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

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

- Coupures, craquelures ou nœuds.
- Rouille ou corrosion des pinces.
- Connexions endommagées.
- Déformations.
- Composants ou raccords inappropriés ou incompatibles.
- 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 DE LA MACHINE

**ATTENTION** : Ne pas utiliser d'éther ou tout autre fluide de démarrage. Les fluides de démarrage peuvent entraîner une explosion, un incendie et des dommages de moteur grave. Le moteur est équipé d'une aide au démarrage électrique.

**AVIS** : 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.

**AVIS** : 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 commencer se change en Heures totales de service du moteur sur le MidPort, appuyez et relâchez le bouton vert de démarrage  .
3. Le moteur tournera jusqu'à ce qu'il démarre ou que le temps limite de démarrage du moteur soit atteint. Le premier voyant vert de démarrage s'illuminera.
4. Si le moteur ne démarre pas, appuyez sur le bouton principal d'alimentation  pour couper l'alimentation électrique du moteur. Répétez les étapes 1 à 3.
5. Lorsque le moteur démarre, les deux premiers voyants verts de démarrage s'illumineront
6. Attendez que la température du moteur atteigne 65°C (150°F).  
Appuyez sur le bouton d'air.  Le troisième voyant vert de démarrage s'illuminera.
7. Le compresseur démarre en mode basse pression et le voyant basse pression s'allume sur le bouton de basse pression.
8. Pour passer en mode haute pression, appuyez sur le bouton High Pressure. Les trois voyants du bouton s'allument.

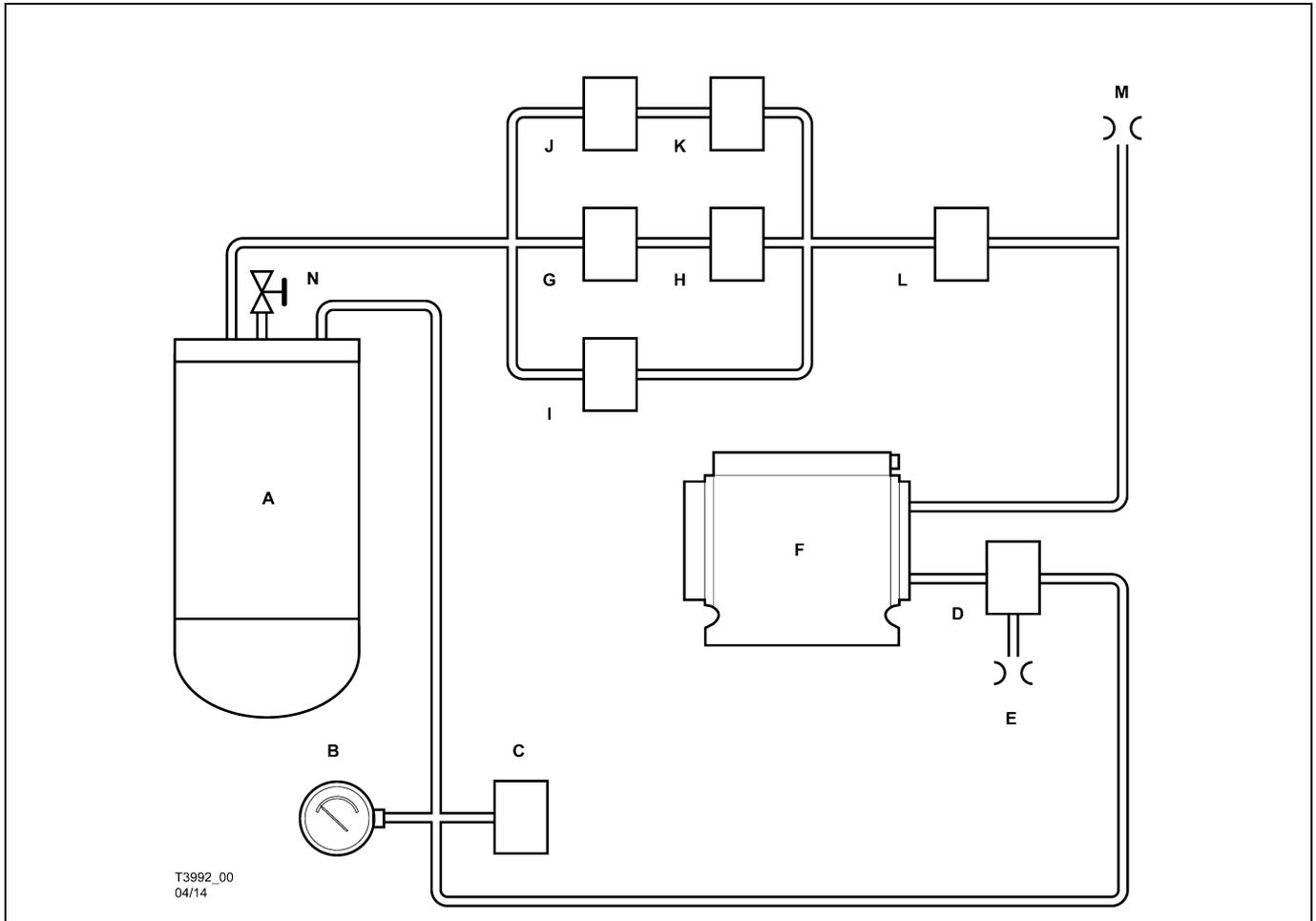
**ATTENTION** : pour garantir la bonne circulation de l'huile vers le bloc-vis, la pression d'évacuation ne doit jamais chuter en deçà de 3,4 bars.

## UTILISATION NORMALE

L'opérateur peut consulter et surveiller les paramètres d'utilisation de la machine à l'aide du système MidPort 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 MidPort.

## MODE DE FONCTIONNEMENT À DEUX PRESSIONS (pour modèles 7/124 - 10/104 et 10/124 - 14/114 uniquement)



## Touche

- A. Réservoir du séparateur
- B. Manomètre du panneau de commande
- C. Capteur de pression de refoulement
- D. Soupape de purge automatique
- E. Orifice
- F. Soupape de marche à vide
- G. Électrovanne de démarrage/fonctionnement
- H. Transducteur de pression de régulation
- I. Régulateur de pression - Mode basse pression
- J. Régulateur de pression - Mode haute pression (pour les modèles à double mode uniquement)
- K. Mode électrovanne (pour les modèles à double mode uniquement)
- L. Électrovanne de pression captive
- M. Orifice
- N. Soupape de purge manuelle

Les modèles à double mode (7/124 - 10/104 et 10/124 - 14/114) peuvent fonctionner sous deux modes de pression :

1. Le mode basse pression est activé en appuyant sur le bouton Low



Pressure. Dans ce mode, le compresseur se régule en fonction de la demande d'air, entre 0 et 12 m<sup>3</sup>/min à la pression de consigne de 6,9 bars pour le 7/124 - 10/104 ou entre 0 et 12,7 m<sup>3</sup>/min à la pression de consigne de 10,3 bars pour le 10/124 - 14/114. La pression de consigne de ce mode peut être modifiée (voir Instructions d'ajustement du réglage de la pression) de 5,5 à 6,9 bars pour le 7/124-10/104 ou de 5,5 à 10,3 bars pour le 10/124-14/114.

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



Pressure. Dans le mode haute pression, le compresseur se régule en fonction de la demande d'air, entre 0 et 10,6 m<sup>3</sup>/min à la pression de consigne de 10,3 bars pour le 7/124 - 10/104 ou entre 0 et 11,3 m<sup>3</sup>/min à la pression de consigne de 13,8 bars pour le 10/124 - 14/114. La pression de consigne de ce mode peut être modifiée (voir Instructions d'ajustement du réglage de la pression) de 5,5 à 10,3 bars pour le 7/124-10/104 ou de 5,5 à 13,8 bars pour le 10/124-14/114.

Le mode de fonctionnement du compresseur peut être passé du mode basse pression au mode haute pression à tout moment lorsque le bouton Start-Run est activé. La vitesse du moteur sera plus basse si le Mode Haute Pression est configuré.

## 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 tourner au ralenti pendant 3 minutes pour le refroidir.

3. Appuyez sur le bouton rouge d'arrêt. 

4. Appuyez sur le bouton d'alimentation principal  lorsque que l'utilisation du compresseur est terminée.

**Remarque :** Jusqu'à l'appui sur le bouton d'alimentation principal, les valeurs des manomètres sont affichées et le MidPort reste actif, vous pouvez donc naviguer dans les menus en utilisant les boutons UP, DOWN et ENTER.

5. S'il n'y a aucun appui sur le bouton d'alimentation principal dans les 3 minutes (si la température ambiante est supérieure à 7 °C (45 °F) ou 15 minutes si la température ambiante est inférieure ou égale à 7 °C (45 °F), ou si le clavier n'est pas utilisé, le compresseur s'éteint automatiquement.

**ATTENTION :** Le non-respect de la durée de refroidissement du turbocompresseur avant l'arrêt est susceptible d'entraîner des dommages aux 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.

**REMARQUE :** Ne pas utiliser le commutateur de déconnexion de la batterie pour un arrêt normal. Attendre 1 minute après l'arrêt du moteur avant de mettre le commutateur de déconnexion de la batterie sur la position OFF.

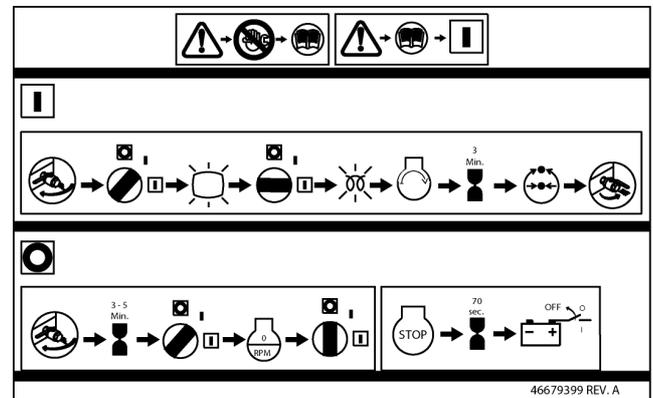
**ATTENTION :** Utilisez l'arrêt d'urgence, le cas échéant, uniquement en cas d'urgence. Ne pas l'utiliser pour les arrêts normaux. L'arrêt d'urgence doit être réinitialisé avant de pouvoir redémarrer l'équipement.

**REMARQUE :** Dès l'arrêt du moteur, la vanne de purge automatique relâche la pression du réservoir du séparateur. En cas de dysfonctionnement de la vanne de purge, évacuez la pression du système à l'aide de la vanne de purge manuelle.

**ATTENTION :** Ne laissez jamais le compresseur s'arrêter alors que le réservoir de séparation ou la tuyauterie sont encore sous pression. Par précaution, ouvrez la vanne de service.

Si la batterie doit être débranchée, attendez au moins 70 secondes après l'arrêt du moteur.

**ATTENTION :** L'alimentation de la batterie non commutée doit être disponible pour l'ECM pendant au moins 70 secondes après avoir mis le commutateur sur OFF. Le non-respect de cette précaution causerait des dommages à la pompe du FED.



## BASE DE PROTECTION

### Description

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

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

Les points de vidange de l'eau et de l'huile moteur du compresseur sont situés au niveau du coin avant de la machine. L'admission d'air arrière est couverte afin d'éviter l'entrée d'eau de pluie. S'assurer qu'il n'y a pas d'obstacle au mouvement du couvercle.

### Evacuation des liquides contaminés

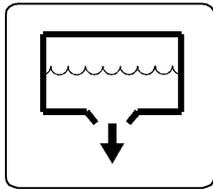
Le liquide contaminé doit être enlevé seulement par un personnel autorisé. Les liquides capturés peuvent être évacués de la protection en découplant le tuyau flexible fixé à l'arrière / sur le côté. Le tuyau doit être attaché à nouveau après l'évacuation.

### Evacuation des liquides de la machine

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

Lorsque le nettoyage du réservoir de carburant est nécessaire, le réservoir doit être enlevé du compresseur.

Les liquides capturés peuvent être évacués de la protection en découplant le tuyau flexible fixé à l'arrière / sur le côté. Le tuyau doit être attaché à nouveau après l'évacuation.



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

## DISPOSITIFS DE POST-TRAITEMENT

L'architecture de post-traitement pour le moteur QSB6.7 T4F utilisée par ce compresseur est basée sur trois sous-systèmes clé :

1. Catalyseur à oxydation diesel (COD)
2. Réduction catalytique sélective (RCS)
3. Système du dosage du fluide d'échappement diesel (FED)

### Catalyseur à oxydation diesel (COD)

Les catalyseurs performants et modernes comprennent un substrat monolithique à structure en nid d'abeille recouvert d'un catalyseur à base d'un métal du groupe du platine, dans un conditionnement en acier inoxydable. La structure en nid d'abeille avec de nombreux petits canaux en parallèle présente une zone de contact hautement catalytique pour les gaz d'échappement. Lorsque les gaz entrent en contact avec le catalyseur, plusieurs polluants sont convertis en substances inoffensives : du dioxyde de carbone et de l'eau.

Le catalyseur à oxydation diesel est conçu pour oxyder le monoxyde de carbone, la phase gazeuse d'hydrocarbure et les matières de la fraction organique soluble des particules diesel en CO<sub>2</sub> et H<sub>2</sub>O.

### Réduction catalytique sélective (RCS)

L'objectif du système RCS est de réduire les niveaux de NOx (oxydes d'azote rejetés par les moteurs) qui sont nocifs pour la santé et l'environnement. La technologie RCS est une technologie de post-traitement qui traite les gaz d'échappement en aval du moteur. De petites quantités de fluide d'échappement diesel (FED) sont injectées dans le circuit d'échappement, en amont du catalyseur, où elles se vaporisent et se décomposent pour former de l'ammoniaque et du dioxyde de carbone. L'ammoniaque (NH<sub>3</sub>) est le produit recherché qui en conjonction avec le catalyseur RCS convertit les NOx en azote inoffensif (N<sub>2</sub>) et d'eau (H<sub>2</sub>O).

### Fluide d'échappement diesel (FED)

Le FED est un réactif nécessaire à la fonctionnalité du système RCS. C'est une solution d'urée aqueuse mélangée avec soin, formée de 32,5 % d'urée de grande pureté et 67,5 % d'eau déionisée.

Une solution à 32,5 % de FED commencera à cristalliser et à geler à 12°F (-11°C). À 32,5 %, l'urée et l'eau gèleront au même taux, pour faire en sorte que, lorsqu'elles fondent, le fluide ne soit pas dilué ou trop concentré. Le gèle et la fonte du FED n'entraîneront aucune dégradation du produit.

Pendant le fonctionnement du moteur par temps froid, le liquide de refroidissement sera utilisé pour chauffer et faire fondre le FED, un délai est intégré au logiciel du moteur pour assurer le fonctionnement du moteur même avec un FED gelé pendant le préchauffage.

## UTILISATION DU DISPOSITIF DE POST-TRAITEMENT

### Voyants particuliers des appareils de post-traitement diesel

#### 1. Voyant HEST

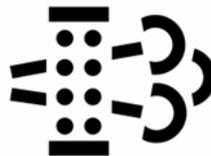
Température élevée du système d'échappement



- Cette lampe s'allume lorsque le moteur se trouve dans une phase de régénération active.
- La régénération active du filtre à particules diesel peut provoquer une augmentation anormale des températures d'échappement.
- Assurez-vous de ne pas diriger la sortie du pot d'échappement vers une surface ou un matériau susceptible de présenter une dangerosité.

#### 2. Voyant DPF

Régénération demandée



- Cette lampe s'allume lorsque l'état du filtre à particule diesel requiert une régénération active.
- Assurez-vous que le contacteur de régénération est placé sur la position « normale ».
- Vous pouvez continuer à utiliser le compresseur.

**3. Voyant du fluide d'échappement diesel (FED)**

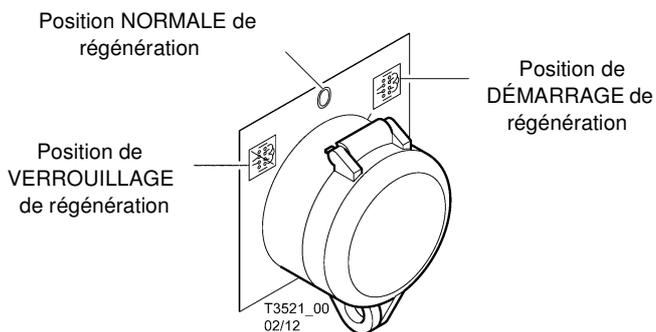
- Le voyant du fluide d'échappement diesel alerte l'opérateur que le FED est bas et DEVRAIT être réapprovisionné.
- Lorsque le niveau du FED est en dessous de 10 %, la LED du FED s'allume (LED de la jauge), l'opérateur doit alors ajouter du fluide d'échappement diesel.
- Lorsque le niveau du FED est en dessous de 5 %, la LED du FED commence à clignoter, la puissance du moteur baisse de 25 % et l'unité se coupe à cause de la charge du moteur.
- Lorsque le niveau du FED arrive à 0 %, la LED du FED continue à clignoter et le moteur s'arrête.

**4. Blocage de la régénération**



- Voyant lorsque le DPF (filtre à particules diesel) ne peut pas commencer une régénération active. Le fonctionnement prolongé avec cet interrupteur en position désactivée bouchera le filtre à particules diesel et il devra être déposé et nettoyé.
- Cette position est réservée à une utilisation du compresseur dans des environnements dangereux (industrie pétrochimique, chimique, autres secteurs).

**Contacteur de régénération**



Le contacteur de régénération commande la régénération du filtre à particules diesel. Lorsque ce contacteur est placé sur la position NORMALE (0), le module de commande du moteur régénère le filtre à particules diesel en cas d'accumulation excessive de suie dans le système.

Lorsque ce contacteur est placé sur la position de DÉMARRAGE (droite), le module de commande du moteur reçoit une demande de régénération manuelle du filtre à particules diesel. Cette régénération manuelle se produit uniquement lorsque la machine se trouve dans un état d'inactivité et que les niveaux de suie du filtre à particules diesel sont assez élevés.

**REMARQUE :** le contacteur revient automatiquement de la position de DÉMARRAGE à la position NORMALE.

Lorsque ce contacteur est placé sur la position de VERROUILLAGE (gauche), le module de commande du moteur bloque la régénération (automatique ou manuelle, équipement inactif) du filtre à particules diesel.

**Utilisation normale - Régénération passive :**



La régénération passive se produit durant la majeure partie du temps d'utilisation de l'équipement. Elle vise à retirer les particules de suie du filtre à particules diesel. Les températures d'échappement restent normales, aucune lampe ne s'allume. Cette opération n'a aucune incidence sur les performances ou le fonctionnement de l'équipement.

La régénération active est prédéfinie (dans le module de commande du moteur) pour se déclencher **toutes les 96 heures d'utilisation du moteur** et retirer les accumulations de particules de suie. Lorsqu'une régénération active est en cours, la **lampe HEST** s'allume.

**Utilisation normale - Régénération active :**



**La lampe HEST s'allume** (activation liée à la température).

Ici, une régénération active est en cours et des températures d'échappement élevées sont généralement constatées pendant environ **15 minutes**. La lampe HEST s'allume en fonction du niveau de température défini par le fabricant.

**Aucune intervention ou action du personnel n'est ici requise.**

L'équipement fonctionne normalement. Vous constatez peut-être une légère hausse du bruit du moteur, provoquée par une modification du son produit par le turbocompresseur. La température de surface du filtre à particules diesel augmente.

**Utilisation normale - Régénération manuelle requise :**

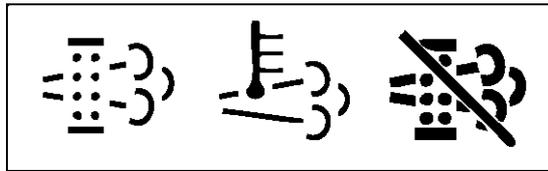


**La lampe DPF indique à l'opérateur qu'il est nécessaire de procéder à une régénération active manuelle du filtre, afin de retirer l'accumulation des particules de suie.**

La régénération active est activée, mais les conditions du cycle de travail bloquent le processus de régénération (températures basses d'échappement). Ce phénomène est très rare.

Dès que possible (par exemple, lors du changement d'équipes), stationnez l'équipement et effectuez une régénération manuelle lorsque les conditions de sécurité le permettent.

**Utilisation normale - Blocage de régénération :**



La position de VERROUILLAGE de régénération peut être sélectionnée uniquement si l'équipement est utilisé dans un environnement pouvant être considérée comme dangereuse en cas d'éventuelle régénération active initiée par le module de commande du moteur (élévation des températures d'échappement).

TABLEAU DE RÉGÉNÉRATION

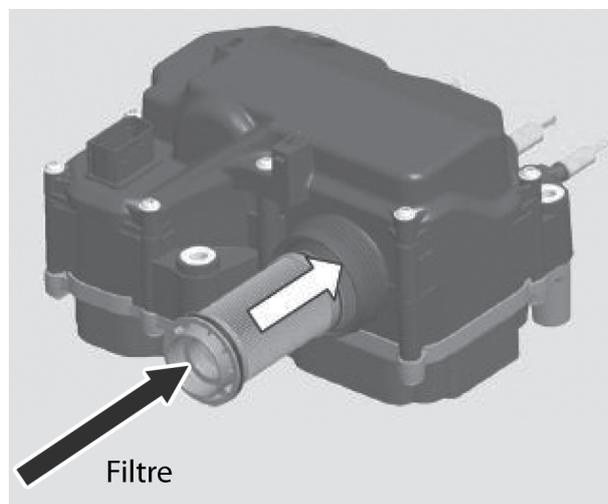
1. Régénération passive Continue	2. Régénération active mobile Automatique	3. Régénération active fixe Manuel
La régénération passive se produit durant la majeure partie du temps d'utilisation de l'équipement.	<p>1. <b>Programmation</b> : la régénération active mobile est prédéfinie pour se déclencher <b>toutes les 96 heures</b>, durant l'utilisation de l'équipement. Ici, le processus complet de régénération prend <b>15 minutes</b>.</p> <p>2. <b>Cycle de service</b> : la régénération active peut être plus fréquente si, en dépit de la régénération passive, la valeur de charge des particules de suie approche 50 % dans le filtre. Ici, le processus complet de régénération prend <b>30 à 45 minutes</b>.</p>	<p>Une régénération active fixe (équipement stationné) est <b>activée manuellement par l'opérateur</b>, en sélectionnant la position de démarrage du contacteur de régénération. Ici, le processus complet de régénération prend <b>30 à 45 minutes</b>.</p> <p>Cette opération est requise si la valeur de charge des particules de suie atteint 50 % dans le filtre (indication de la lampe DPF).</p> <p>La régénération manuelle est requise lorsque la position de verrouillage est sélectionnée (blocage de la fonction de régénération active) ou lorsque le système ne parvient pas à obtenir la température ou le débit d'échappement approprié(e) (blocage du cycle de service de la régénération active).</p>
Retrait continu des particules de suie du filtre à particules diesel lorsque la température excède 220 °C.	Retrait de l'accumulation des particules de suie du filtre, en augmentant la température d'échappement au-delà de 500 °C (carburant à injection tardive).	Retrait de l'accumulation des particules de suie du filtre, en augmentant la température d'échappement au-delà de 500 °C (carburant à injection tardive).
Les valeurs des températures de surface et d'échappement du filtre à particules diesel sont normales.  Aucune lampe ne s'allume.	Les valeurs des températures de surface et d'échappement du filtre à particules diesel <b>sont supérieures à la normale</b> , en raison de la régénération.  La lampe <b>HEST</b> peut s'allumer.	Les valeurs des températures de surface et d'échappement du filtre à particules diesel <b>sont supérieures à la normale</b> .  La lampe <b>HEST</b> peut s'allumer.  Entreposez l'équipement <b>dans un endroit sûr</b> .

**AVERTISSEMENT** : Le recours permanent à la position de verrouillage du contacteur de régénération provoque une accumulation de suie dans le filtre à particules diesel et des messages d'avertissement s'affichent sur l'écran MidPort. Si vous ne remplacez pas le contacteur sur la position normale, le moteur finit par subir un détarage ou par s'arrêter. L'utilisation de l'équipement dans cette configuration est également susceptible de provoquer un endommagement du filtre à particules diesel. Le cas échéant, vous êtes contraint(e) de remplacer la pièce ; le nettoyage n'est pas suffisant.

#### Notes importantes :

Le catalyseur à oxydation diesel est un dispositif qui ne nécessite pas d'entretien et dans des conditions normales, il demeure opérationnel pendant toute la durée de vie du moteur.

Le filtre situé dans la pompe de dosage Bosch du système du FED doit être entretenu à intervalles réguliers (voir le calendrier d'entretien).



Utiliser un autre fluide que le FED recommandé contaminerait et rendrait le système inopérant, forçant le moteur à s'arrêter.

Si ce type de contamination se produit, le réservoir doit être retiré et nettoyé avant de le remplir avec le FED approprié.

Le FED doit être utilisé seulement dans des réceptacles propres ou dans des pompes avec filtres.

Ne jamais utiliser d'additif pour modifier les propriétés du fluide FED.

## MISE HORS SERVICE

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

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

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

### Bloc-vis de 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 tuyaux d'échappement et les conduites d'admission d'air du moteur et du compresseur.
- Détendez les courroies, ventilateurs, blocs vis, etc.
- Bloquez les essieux afin de soulever les pneus du sol et de les soulager de tout poids.
- Déconnectez les câbles des batteries.
- Vidangez le système de carburant.

## REMISAGE À COURT TERME

**Suivez les consignes ci-dessous si la machine est 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.

## MONTAGE DU COMPRESSEUR

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

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.

Si votre machine est utilisée pour des applications plus contraignantes incluant, mais sans s'y limiter, le sablage, le forage de carrière, forage de puits, l'exploration pétrolière et gazière, raccourcissez les intervalles d'entretien et installez un système de filtration d'air très résistant afin de garantir la durée de vie des composants.

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

Si vous avez besoin d'assistance afin de déterminer les effets que peuvent avoir vos applications sur la performance du compresseur, nous vous suggérons de contacter votre concessionnaire Doosan.

# ENTRETIEN

	Chaque jour	Hebdomadaire	Mensuel	6 mois ou 500 h	1 an ou 1000 h	2000 h	4500 h	5000 h
Niveau d'huile du compresseur	C							
Niveau d'huile moteur	C							
Niveau de liquide de refroidissement	C							
Jauges/Lampes	C							
Témoins d'entretien du filtre à air	C							
Orifice d'éjection de poussière du filtre à air	C							
Tuyau d'évacuation du post-traitement	C							
Réservoir de carburant	C/Remplir							
Séparateur eau / carburant	D							
Fuites de fluides	C							
Bouchon de remplissage du radiateur	C							
Niveau de fluide d'échappement diesel (FED)	C/Remplir							
Prédépoussiéreur du filtre à air		C						
Courroies de l'alternateur et du ventilateur		C						
Électrolyte et connexions de la batterie		C						
Pression des pneus & Surface		C						
Boulons de roue			C					
Flexibles (huile, air, admission, etc.)			C					
Système d'arrêt automatique			C					
Système de filtre à air			C					
Refroidisseurs et chauffage			C					
Visserie & Protections			C					
Éléments principaux du filtre à air					R/WI			
Éléments secondaires du filtre à air						R/WI		
Élément du séparateur eau/carburant				R				
Filtre à carburant final				R				
Filtre à huile moteur				R				
Huile moteur				R				
Filtre du reniflard du moteur						R		
Filtre du conditionneur de liquide de refroidissement				R				
Jeu de culbuteurs du moteur								C/A
Filtre de l'unité FED de post-traitement							R	
Filtre à huile du compresseur				R				
Huile du compresseur					R			
Élément du séparateur d'huile						R		
Liquide de refroidissement				C		R		

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

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

C = Contrôle et réparation si nécessaire

T = Tester

D = Vidange

R = Remplacement

R/WI = Remplacement/Indication préalable

CBT = Contrôle avant remorquage

C/R = Contrôle et remplacement si nécessaire

G/C = Graissage et contrôle

C/A = Contrôle et ajustement (si nécessaire)

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

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

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

	Chaque jour	Hebdomadaire	Mensuel	6 mois ou 500 h	1 an ou 1000 h	2000 h	4500 h	5000 h
Roues (roulements, joints, etc.)				C				
Réglages du contacteur d'arrêt					T			
Orifice du dégraisseur et éléments associés					C			
Feux (freinage, marche et clignotants)	CBT							
Boulons de l'anneau d'attelage	CBT							
Freins	C			C				
Tringlerie de freinage	C							
Arrêt d'urgence	T							
Fixations	C							
Tringlerie & boulons du train de roulement			G/C					
Soupape de sécurité				C				
Soupape de pression minimale				C				
Système de pression					C			
Manomètre					C			
Régulateur de pression					C			
Extérieur du réservoir du séparateur					C			
Lubrifiant (remplissage)	C							
Soupape d'arrêt d'admission d'air du moteur					C			
Amortisseur de vibrations						C/R		

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

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

C = Contrôle et réparation si nécessaire

T = Tester

D = Vidange

R = Remplacement

R/WI = Remplacement/Indication préalable

CBT = Contrôle avant remorquage

C/R = Contrôle et remplacement si nécessaire

G/C = Graissage et contrôle

C/A = Contrôle et ajustement (si nécessaire)

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

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

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

<b>ENTRETIEN</b>							
	Initial 500 miles / 850 km	Chaque jour	Hebdomadaire	Mensuel	3 mois (500 h)	6 mois (1000 h)	12 mois (2000 h)
*Tringlerie de freinage	C				C		
*Freins	C				C		
*Feux (freinage, marche et clignotants)		CBT					
*Boulons de l'anneau d'attelage		CBT					
*État et pression des pneus			C				
*Boulons de roue				C			
*Tringlerie du train de roulement				G/C			
*Boulons du train de roulement (1)					C		
*Roues (roulements, joints, etc.)						C	G/C

	2 ans	4 ans	6 ans
Clapet de sécurité	C		
Flexibles		R	
Collecteur intérieur du séparateur			C

\*Ne pas tenir compte si non approprié pour ce compresseur spécifique (1) ou 3 000 miles / 5 000 km, à la première échéance

C = Contrôle et réparation si nécessaire

T = Tester

D = Vidange

R = Remplacement

R/WI = Remplacement/Indication préalable

CBT = Contrôle avant remorquage

C/R = Contrôle et remplacement si nécessaire

G/C = Graissage et contrôle

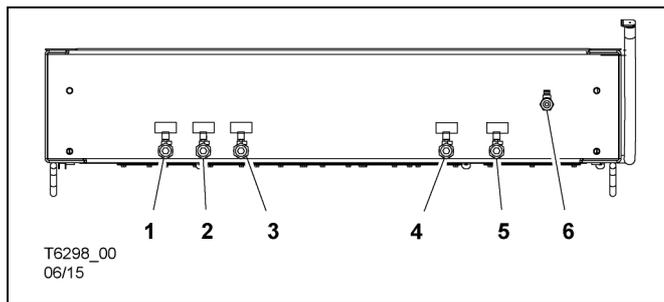
C/A = Contrôle et ajustement (si nécessaire)

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

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

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

## EMPLACEMENT DES PURGES



1. Purge du réservoir du séparateur
2. Orifice de vidange de refroidisseur d'huile.
3. Vidange du carter d'huile moteur
4. Orifice de vidange du liquide de refroidissement (radiateur).
5. Purge du réservoir de carburant.
6. Orifice de vidange de réservoir FED.

Avant de vidanger les fluides, veillez à évacuer la pression du système et assurez-vous que le compresseur est arrêté. Vérifiez et fermez toutes les vannes de vidange, retirez le bouchon de vidange. Placez un récipient vide sous l'orifice de vidange puis ouvrez le robinet. 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 personnels appropriés.

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

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

- Toute la pression d'air est complètement évacuée et isolée du système. Si vous utilisez la soupape de purge à cette fin, attendez la fin du processus avant de la refermer.

**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, VEILLENZ 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 capots sont fermés.
- Les matériaux dangereux ont été neutralisés et éliminés.

## SYSTÈME D'ARRÊT DE PROTECTION

Consultez le tableau des codes d'affichage de diagnostic MidPoint 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 recommandés d'entretien.

#### Retrait

**AVERTISSEMENT : ne retirez pas le(s) filtre(s) avant de vous être assuré que la machine est arrêtée et que la pression d'air contenue dans le système a été complètement évacuée.** (Consultez le paragraphe **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.

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

#### Remontage

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

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

### ÉLÉMENT DU SÉPARATEUR D'HUILE DU COMPRESSEUR

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

#### Retrait

**AVERTISSEMENT : ne retirez pas le(s) filtre(s) avant de vous être assuré que la machine est arrêtée et que la pression d'air contenue dans le système a été complètement évacuée.** (Consultez le paragraphe **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 enlevez le couvercle. 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.

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

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

### REFROIDISSEUR D'HUILE DU COMPRESSEUR ET 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 inflammable) sur la structure extérieure de ces éléments. Cette opération retire les accumulations d'huile, de graisse et de saletés déposées sur la structure extérieure du refroidisseur. Ainsi, la zone complète de refroidissement expulse la chaleur émise par les fluides (huile, eau) de lubrification dans le flux d'air d'évacuation.

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

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

### ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

Le filtre à air doit être inspecté régulièrement (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

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

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

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.

**ATTENTION : 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 dommage.

## 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.

**ATTENTION :** 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.

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

## TURBINE DU VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT

Contrôlez régulièrement le boulon de montage du ventilateur (situé dans le moyeu du ventilateur) 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 nécessite pas d'entretien périodique.

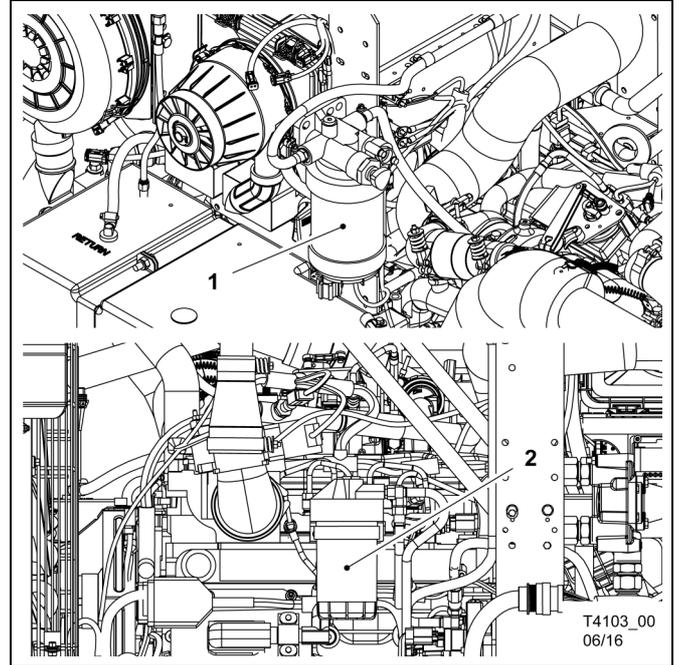
L'usure et la tension des courroies de ventilateur doivent être contrôlées régulièrement.

## CIRCUIT DE CARBURANT

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

## ENTRETIEN DU FILTRE À CARBURANT

Ce compresseur est équipé de deux 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 (10 microns)
2. Filtre séparateur eau/carburant (final, 3 microns)

### Filtre séparateur eau/carburant

Placé sur le support du module FED, ce filtre est capable de séparer l'eau du carburant et de filtrer les contaminants solides de 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 plus de détails sur l'entretien, reportez-vous au manuel du moteur.

**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 doit être régulièrement contrôlé, afin de garantir l'efficacité optimale du moteur.

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

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

## CIRCUIT ÉLECTRIQUE

**AVERTISSEMENT : débranchez toujours 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 lorsque nécessaire.

Contrôlez l'action mécanique des composants.

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

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

## BATTERIE

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

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

**ATTENTION : 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 DE 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).

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

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

## HUILE DE LUBRIFICATION DU MOTEUR

L'huile moteur et les éléments du filtre à huile doivent être remplacés selon les intervalles recommandés par le fabricant du moteur. Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur. Le moteur Tier 4 dont est équipé ce compresseur contient de l'huile moteur pour sa lubrification, cette huile assure le bon fonctionnement du système de post-traitement et prolonge la durée de vie du moteur. L'utilisation de l'huile moteur Doosan Tier 4 Premium est recommandée. Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur pour plus de détails sur les caractéristiques 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

L'huile moteur et les éléments du filtre à huile doivent être remplacés selon les intervalles recommandés par le fabricant du moteur. Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur.

Le moteur Tier 4 dont est équipé ce compresseur contient de l'huile moteur pour sa lubrification, cette huile assure le bon fonctionnement du système de post-traitement et prolonge la durée de vie du moteur. L'utilisation de l'huile moteur Doosan Tier 4 Premium est recommandée. Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur pour plus de détails sur les caractéristiques de l'huile moteur.

## HUILE DE LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR

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

**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).**

## 70 ENTRETIEN

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.

Remplacez 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.

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

### MÉCANISME DE ROULEMENT DU TRAIN DE ROUES

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 ne doivent être utilisés que sous l'essieu.

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

### FREINS

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

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

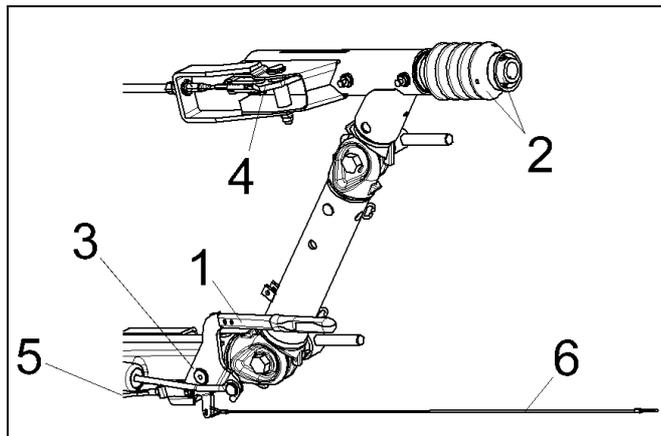
### REGLAGE DU SYSTEME DE FREIN PAR INERTIE (TRAIN DE ROULEMENT KNOTT)

#### 1. Préparation

Augmentez la puissance de la machine

Débrayez le levier de frein à main [1].

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



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

#### Exigences :

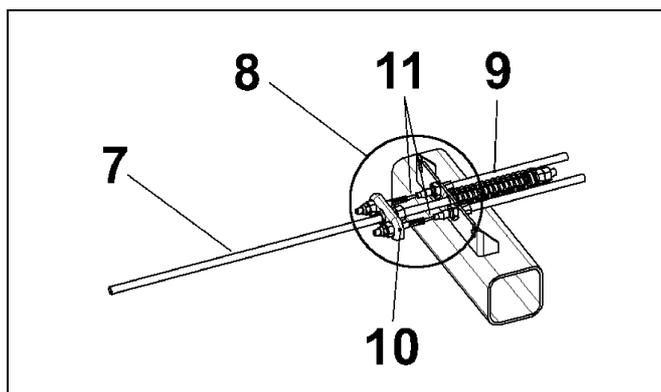
Au cours de la procédure de réglage, commencez toujours par les freins de roue.

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

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

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

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

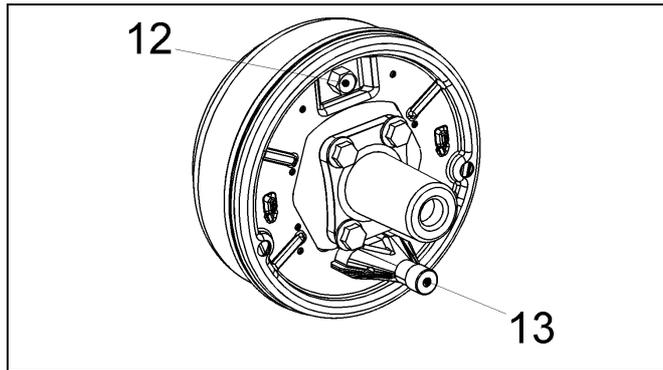


7. Tringlerie de freinage
8. Montage d'égalisation
9. Ressort de compression
10. Plaque de l'égaliseur
11. Câble

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

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

**2. Réglage de la mâchoire de frein**



12. Vis de réglage	
13. Entrée de câble	
Cote sur plat de la vis de réglage [12]	
<b>La taille de frein</b>	<b>Largeur de clé</b>
160x35 / 200x50	SW 17
250x40	SW 19
300x60	SW 22

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

Desserrez la vis de réglage [12] antihoraire (env. 1/2 tour) jusqu'à ce que la roue puisse être déplacée librement.

Les légers bruits de glissement qui ne nuisent pas à la libre circulation de la roue sont autorisés.

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

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

**3. Ajustement de montage du compensateur**

Modèle de hauteur variable

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

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

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

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

Tous les modèles

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

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

**4. Réglage de la tringlerie de freinage**

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

**Réajustement**

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

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

Contrôlez le jeu dans la tringlerie de freinage [7]

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

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

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

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

**Vérification finale**

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

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

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

**Essai de fonctionnement**

Si nécessaire, effectuez 2-3 tests de freinage.

**Test de freinage**

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

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

**NOUVEAU RÉGLAGE DU SYSTEME DE FREIN PAR INERTIE (TRAIN DE ROULEMENT KNOTT)**

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

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

**Important**

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

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

**Nouveau réglage**

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

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

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

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

**Vérification finale**

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

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

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

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

## RÉGLAGE EN HAUTEUR DU TRAIN DE ROUES (KNOTT, KHD)

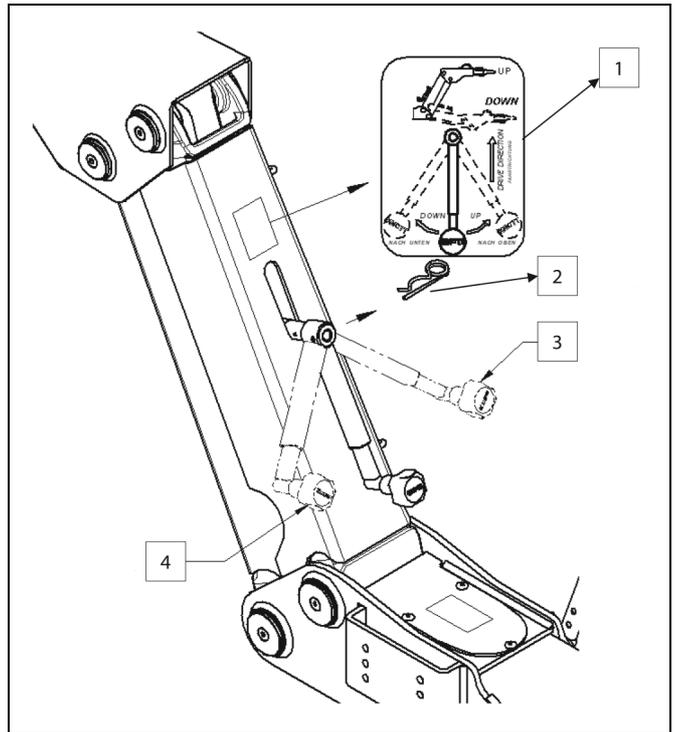
### Faire fonctionner le mécanisme de réglage de la hauteur

Pour régler correctement la hauteur, enlevez en premier la goupille béta. Tournez la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre baissera la tête d'attelage, la tourner dans le sens inverse la montera. La direction du réglage est visible sur l'étiquette d'avertissement. Après avoir obtenu la position désirée, l'attelage doit être sécurisée en remettant la goupille béta.

#### AVERTISSEMENT :

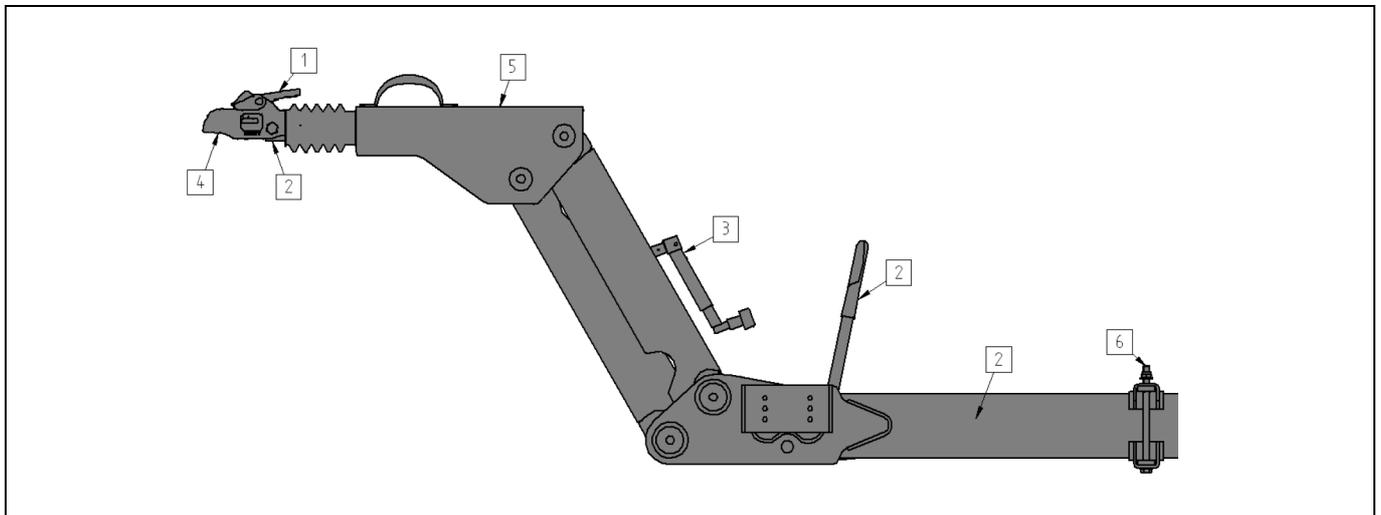
Lors du réglage de la hauteur, le timon NE DOIT PAS ÊTRE relié au véhicule tracteur !

Après avoir relié l'attelage au véhicule tracteur, **IL EST INTERDIT de tourner la manivelle**. Le levage de la remorque en tournant la manivelle **EST STRICTEMENT INTERDIT !**



1. Étiquette d'avertissement
2. Goupille béta
3. Réglage vers le haut
4. Réglage vers le bas

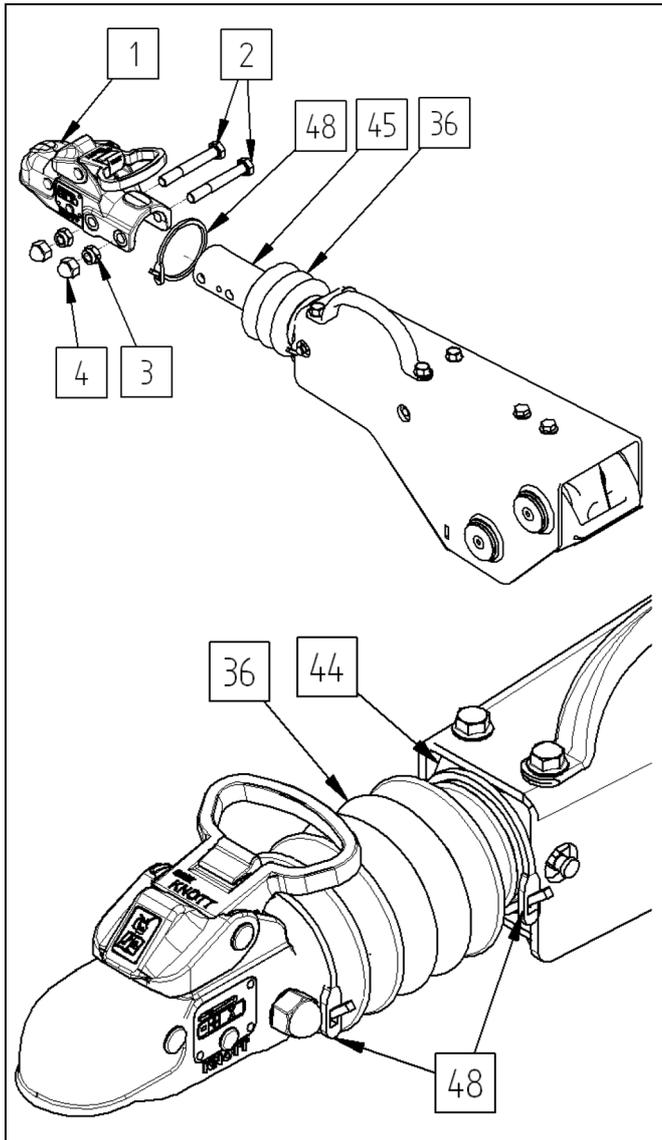
### Entretien : Lubrification et entretien



	Intervalles d'entretien Lubrifier conformément à la réglementation SK70003	Avant le premier déplacement	Après la première utilisation en charge	Après 500 km	Tous les 2000 - 3000 km
1	Contrôle du fonctionnement de la tête d'attelage ou de l'anneau de remorquage	•			•
2	Contrôle de la mobilité du tube de traction, du levier du frein à main et des différentes barres	•		•	•
3	Mobilité et facilité d'utilisation du mécanisme de réglage de la hauteur	•			•
4	Lubrification de la tête d'attelage	•			•
5	Lubrification du support du tube de traction - dans le logement de l'attache à inertie				•
6	Resserrer les boulons du dispositif de serrage		•		

### Remplacement de la tête d'attelage ou de l'anneau de remorquage

Cette opération doit être faite **SEULEMENT** par le personnel d'entretien qualifié.



### Démontage

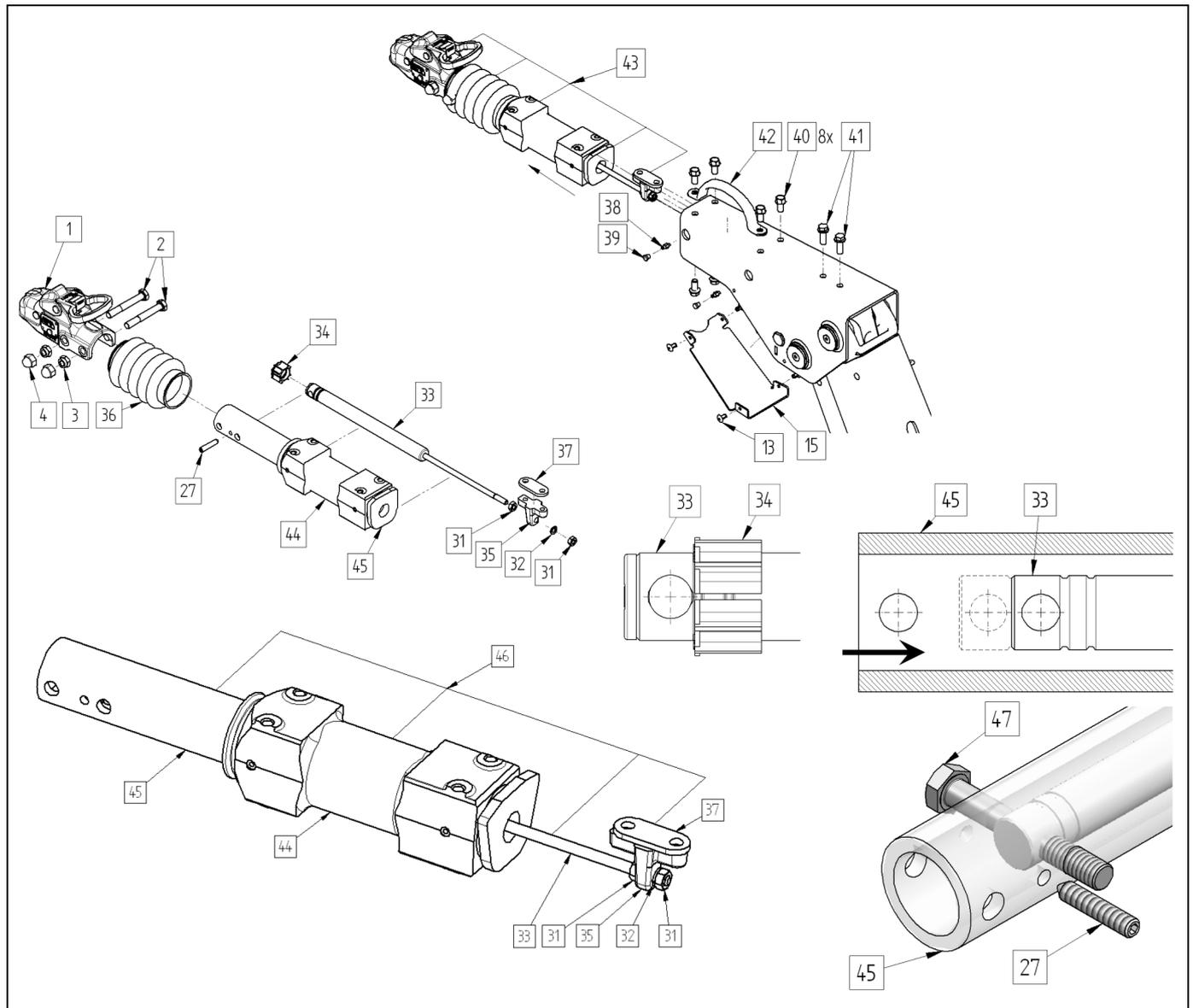
Pour déposer la tête d'attelage (1), enlevez l'attache du câble (48). Retirez le soufflet (36) de la tête d'attelage (1) et enlevez les cache-écrous (4). Dévissez les écrous de fixation (3) et déposez les boulons (2). La tête d'attelage (1) peut être enlevée. Si le soufflet (36) est endommagé, il doit être remplacé.

### Montage

Avant de remonter l'ensemble, les pièces nouvelles et celles qui ont été déposées doivent être lubrifiées conformément à la **réglementation SK70003**. Fixer l'axe de la tête d'attelage (1) dans le tube de traction (45) et ajuster jusqu'à ce que les trous se superposent. Insérer les deux boulons (2). Vissez de nouveaux écrous de fixation (3) et les serrer avec une clé dynamométrique (boulon M12 à  $77 \pm 5\text{Nm}$ , boulon M14 à  $125 \pm 5\text{Nm}$ ). Remplacez les cache-écrous (4). Faites glisser le soufflet (36) sur la tête d'attelage (1). Le boulon arrière (2) doit être couvert par le soufflet (36). Sécurisez le soufflet (36) avec une nouvelle attache de câble (48).

## Remplacement de l'amortisseur

Cette opération doit être faite **SEULEMENT** par le personnel d'entretien qualifié.



### Démontage

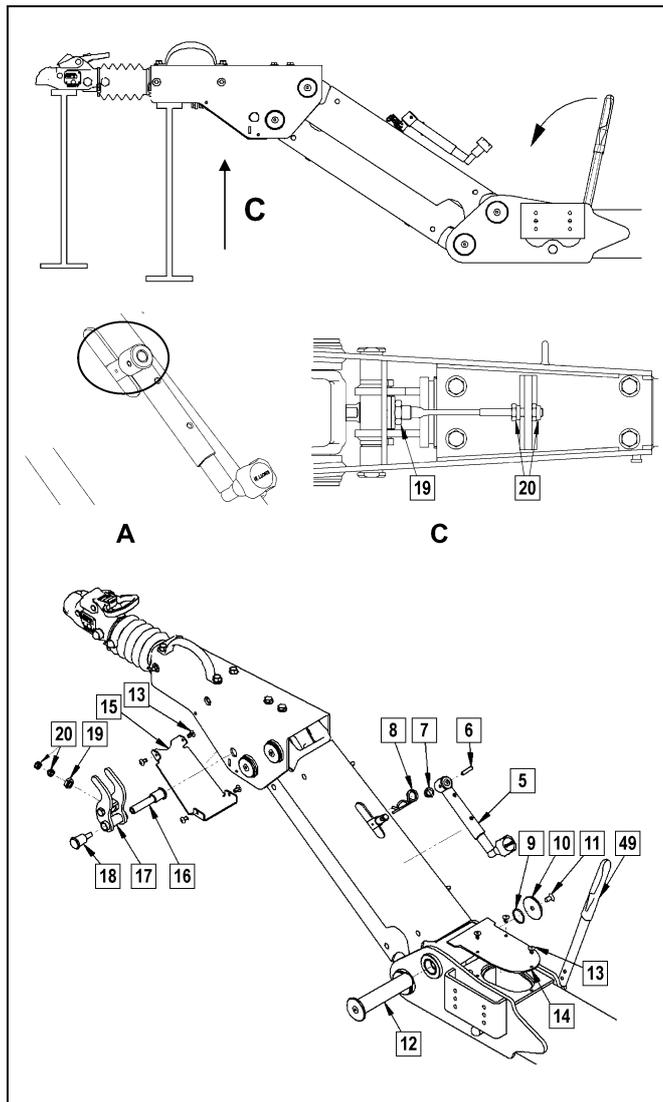
Sortez les rivets aveugles (13), déposez la plaque de protection (15), graissez les capuchons du graisseur (39) et les embouts (38) eux-mêmes. Dévissez tous les boulons (40) et (41) et déposez l'ensemble (43). Déposez la tête d'attelage (1), le soufflet (36) et la goupille (27) du tube de traction (45). Dévissez le boulon hexagonal (31) de l'amortisseur (33) et tirez ce dernier (33) vers l'avant. Séparez le tube central (34) (s'il est présent) de l'amortisseur (33) et remplacez ce dernier (33).

### Montage

**Avant de remonter l'ensemble, toutes les pièces nouvelles et celles qui ont été déposées doivent être lubrifiées conformément à la réglementation SK70003.** Montez le tube central (34) (s'il est présent) dans l'amortisseur (33). Poussez l'amortisseur (33) dans le tube de traction (45) de l'avant et boulonnez l'ensemble avec le support de l'amortisseur (35). Vissez le boulon hexagonal (31) au couple de serrage  $30 \pm 5 \text{ Nm}$ . Poussez l'unité (46) dans le logement, placez le disque (37) (s'il y en a un) entre le logement et le support de l'amortisseur (35) et vissez les boulons (40), (41). En même temps, montez la poignée (42). Vissez les boulons au couple de serrage  $80 \pm 5 \text{ Nm}$ . En utilisant une pince à vis, l'amortisseur (33) doit être enfoncé de manière à ce que la position du trou de l'amortisseur (33) coïncide avec la position du trou arrière du tube de poussée (45). Sécurisez le positionnement en utilisant le boulon (47) et vissez (enfoncez) la goupille dans le tube de poussée (45). Montez le soufflet (36) sur la tête d'attelage (1) sur le tube de traction (45). Fixez le soufflet (36) sur la tête d'attelage (1) et le palier guide (44) en utilisant des attaches de câble (48). Remplacez les embouts de graissage (38), les capuchons des embouts (39) et la plaque de protection (15) de la tête à inertie.

**Remplacement du câble**

Cette opération doit être faite **SEULEMENT** par le personnel d'entretien qualifié.



**Démontage**

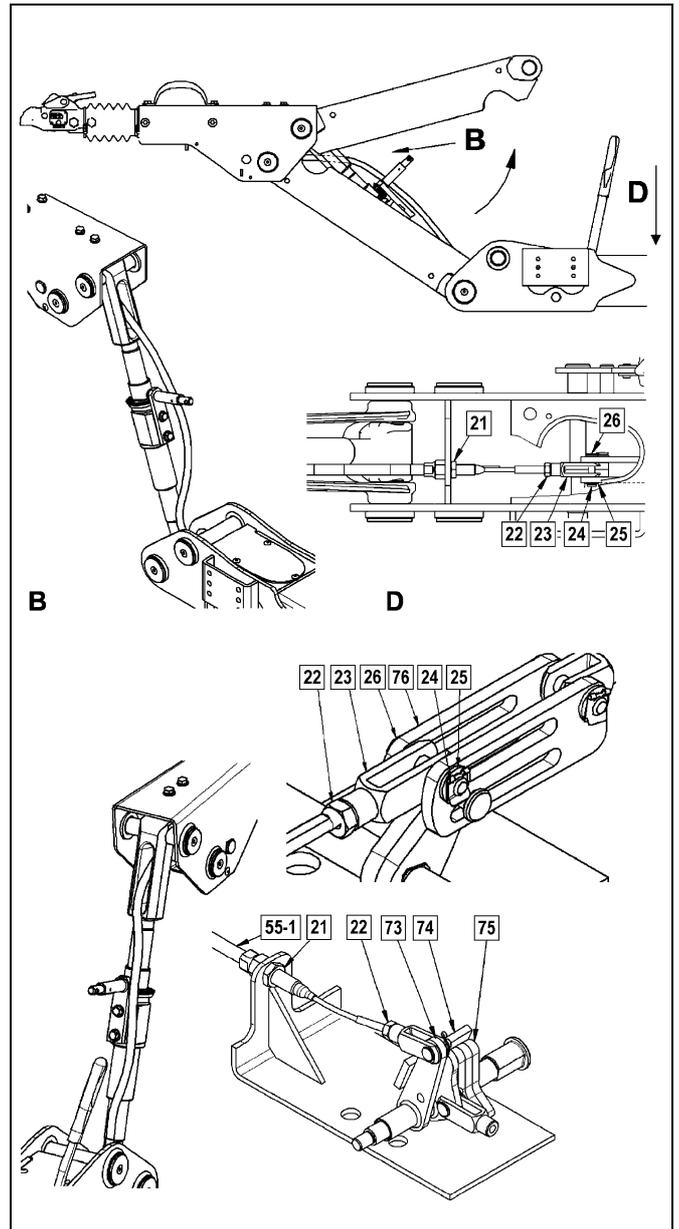
Enlevez la goupille béta (8). Tournez la manivelle (5) jusqu'à la mi-hauteur de la fente (Voir la Vue A). Déplacez le frein à main (49) vers l'avant. Sortez les rivets aveugles (13), et les plaques de protection (15) et (14). Dévissez l'écrou (20) du câble (Voir la Vue C), puis enlevez le câble du support. Déposez l'écrou hexagonal (19) et les goupilles (16) et (18). Enlevez le câble du levier de transmission (17). Enlevez la goupille (6) à l'aide d'un marteau et enlevez la manivelle (5). Retirez l'adaptateur (7). Dévissez le boulon (11) et déposez le disque (10) avec le joint (9).

**Empêchez la tête à inertie de tomber – risque de blessures !!!**  
Enlevez la goupille (12) à l'aide d'un marteau et la barre en bronze. Levez la partie supérieure du milieu et **empêchez-la de tomber – risque de blessures !!!**

Déposez le clip-SL (24) et le disque (25), puis retirer la goupille (26). Dévisser la goupille (23) et les écrous hexagonaux (22) et (21). Sortez le câble et remplacez-le.

**Montage**

**Avant de remonter l'ensemble, les pièces nouvelles et celles qui ont été déposées doivent être lubrifiées conformément à la réglementation SK70003.** Poussez le nouveau câble à travers le support du câble dans le timon, revissez l'écrou hexagonal (21) au couple de serrage  $30 \pm 2\text{Nm}$ .

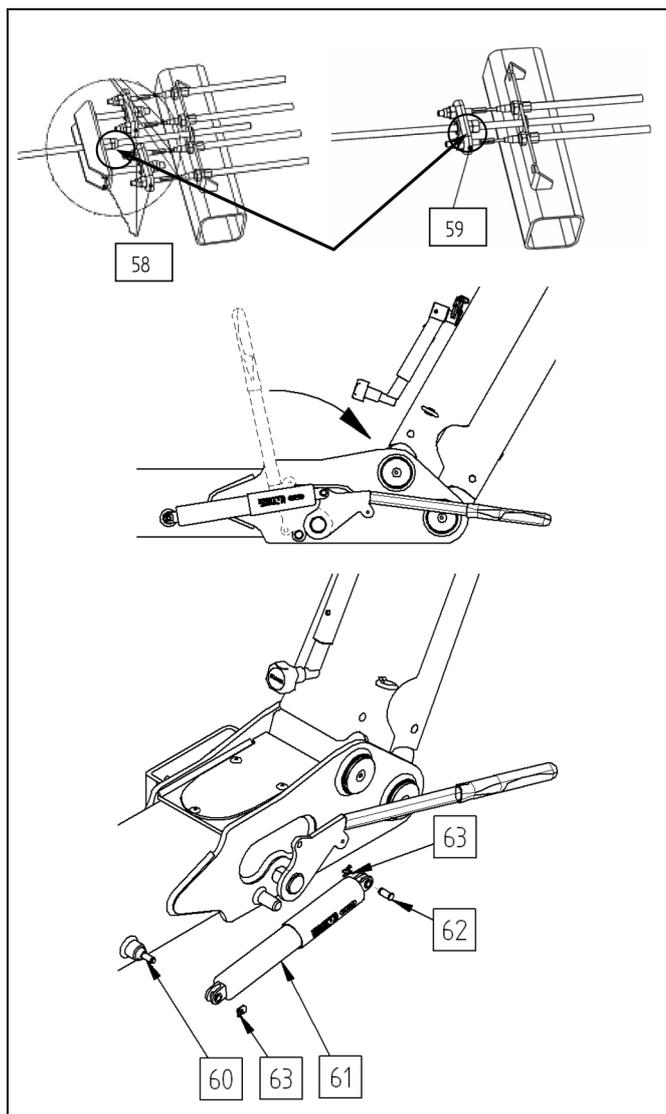


Revissez l'écrou hexagonal (22) et la chape (23) sur le câble et réglez-le **conformément à la réglementation SK70008**. Mettez la goupille (26) dans le levier d'équilibre (76) et la chape (23) et la bloquer avec le disque (25) et le clip-SL (24). Insérer le câble dans la fente dans la partie supérieure de la chape (Voir la vue B) et le monter sur le levier de transmission (17) Monter le levier de transmission (17) dans la tête à inertie et insérez les goupilles (16) et (18). Étalez une colle à filetage haute résistance sur la goupille (18) et serrez au couple de serrage de  $30 \pm 2\text{Nm}$ .

Vissez les écrous hexagonaux (19) et (20) et réglez-les **conformément à la réglementation SK70008**. Remontez la partie supérieure du milieu. En donnant de légers coups avec un marteau, remettez la goupille (12) dans la barre de traction et la partie supérieure du milieu. Arrêtez la goupille (12) avec le joint (9), le disque (10) et le boulon (11). Étalez une colle à filetage haute résistance sur le boulon (11) et serrez au couple de serrage de  $20 \pm 2\text{Nm}$ . Mettez le levier de frein à main en position non serrée (non-freinage) et vérifiez le réglage du système de frein KHD **conformément à la réglementation SK70008** une fois encore. Réglez à nouveau si nécessaire. Mettez les plaques de protection (15) et (14) et fixez-les avec des rivets aveugles (13). Remettez l'adaptateur (7) et la manivelle (5). Fixez la manivelle (5) avec la goupille (6). Mettez l'attelage dans sa position la plus haute et réglez le système de frein complet (KHD + essieux).

## Remplacement de la tête d'attelage ou de la tringle de frein

Cette opération doit être faite **SEULEMENT** par le personnel d'entretien qualifié.



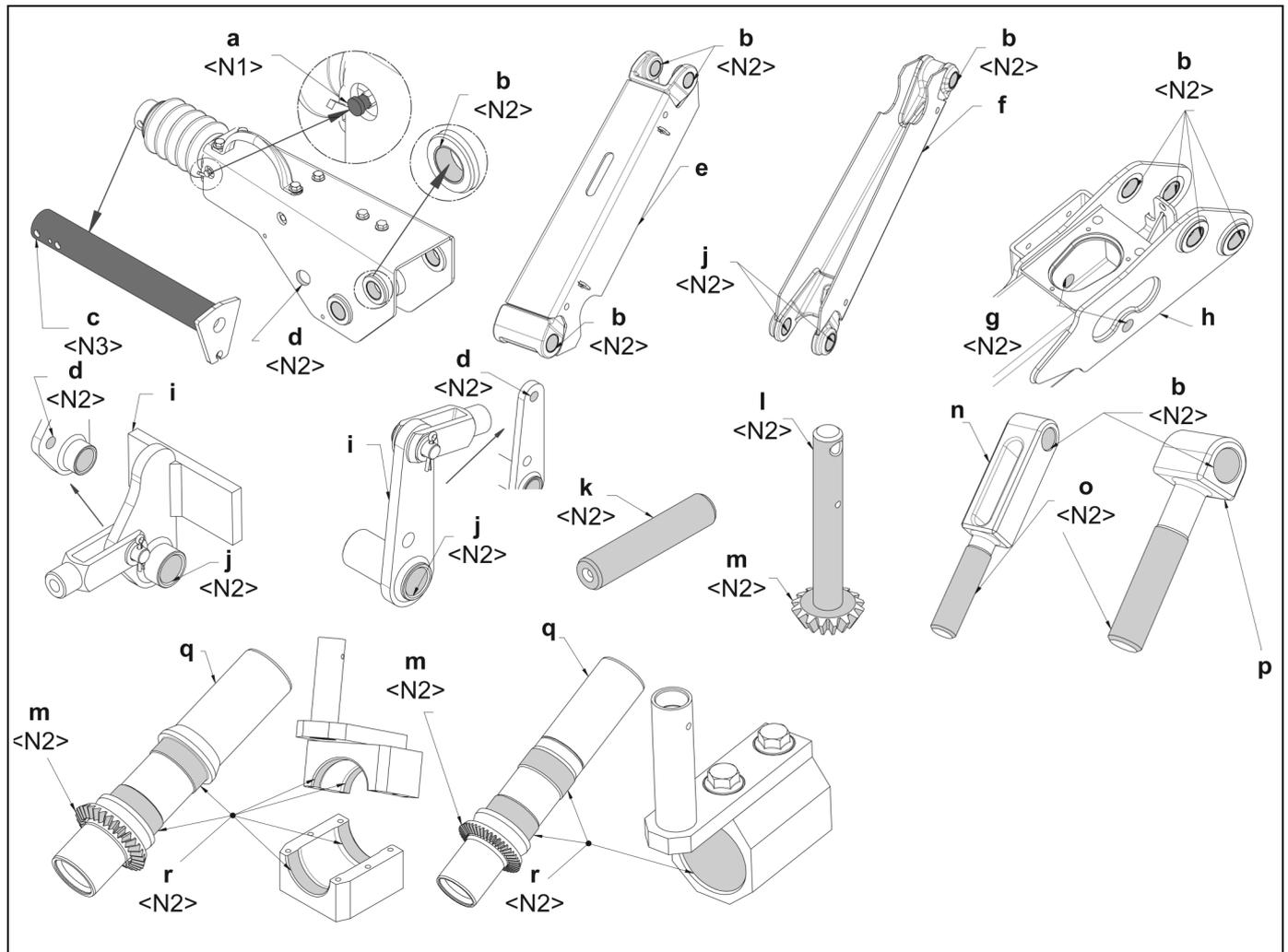
## Démontage

Desserrer le palonnier (58, tandem) ou (59, essieu unique) pour que le levier de frein à main puisse être baissé. Enlevez le clips-SL (63) et sortez la goupille (62). Remplacez les tringles endommagées.

## Montage

Montez la nouvelle tringle de frein sur le support de tringles (60) et la fixer avec le clip-SL (63). Montez la tringle (61) sur le levier de frein, insérez la goupille (62) et fixez-la avec le clip-SL (63). Réglez le système de frein complet conformément à la réglementation générale KNOTT.

Points de lubrification



	Pièces à lubrifier
a	Bouchon graisseur
b	Bague
c	Tige de piston
d	Trou
e	Partie centrale supérieure
f	Partie centrale inférieure
g	Trous pour frein à main
h	Chape d'attelage
i	Levier de conversion de l'attelage
j	Tube
k	Goupille
l	Boulon de réglage, soudé
m	Engrenage
n	Chape supérieure
o	Filetage

p	Chape inférieure
q	Écrou de réglage, soudé
r	Aire
s	Goupille du frein à main
t	Joint d'étanchéité
u	Aire de contact
v	Vis
w	Fente de guidage

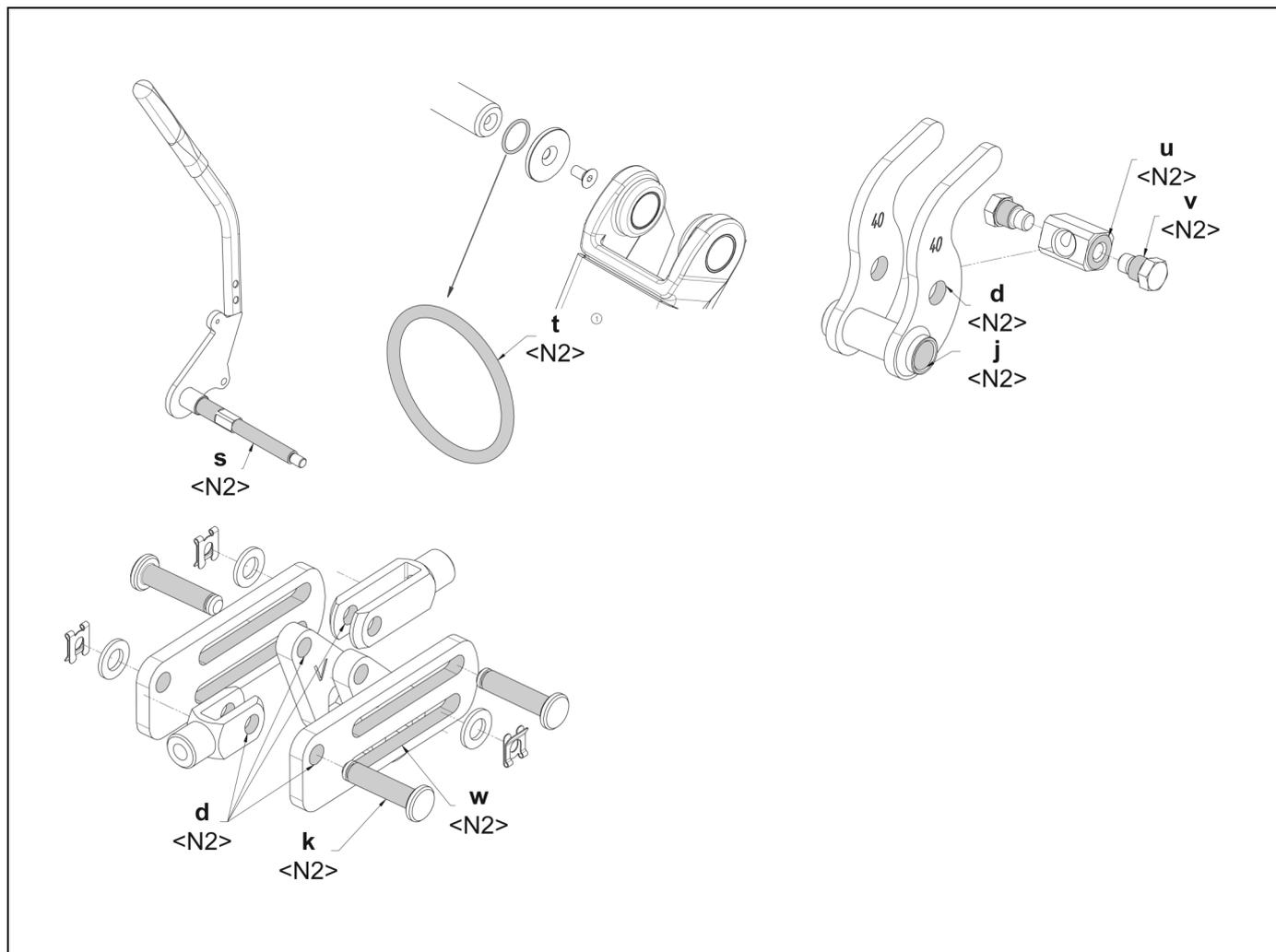
Lubrifiants

<N1> Lubrifiez avec 5 g de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou un lubrifiant NLGI 2 de qualité équivalente.

<N2> En utilisant une brosse, un chiffon ou une éponge en plastique, appliquez une couche uniforme de lubrifiant OPTIMOL OLISTAMOLY 2 ou une graisse haute performance équivalente MoS2.

<N3> En utilisant une brosse, appliquez une couche uniforme de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou un lubrifiant NLGI 2 de qualité équivalente.

## Points de lubrification (suite)



	Pièces à lubrifier
a	Bouchon graisseur
b	Bague
c	Tige de piston
d	Trou
e	Partie centrale supérieure
f	Partie centrale inférieure
g	Trous pour frein à main
h	Chape d'attelage
i	Levier de conversion de l'attelage
j	Tube
k	Goupille
l	Boulon de réglage, soudé
m	Engrenage
n	Chape supérieure
o	Filetage

p	Chape inférieure
q	Écrou de réglage, soudé
r	Aire
s	Goupille du frein à main
t	Joint d'étanchéité
u	Aire de contact
v	Vis
w	Fente de guidage

### Lubrifiants

<N1> Lubrifiez avec 5 g de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou un lubrifiant NLGI 2 de qualité équivalente.

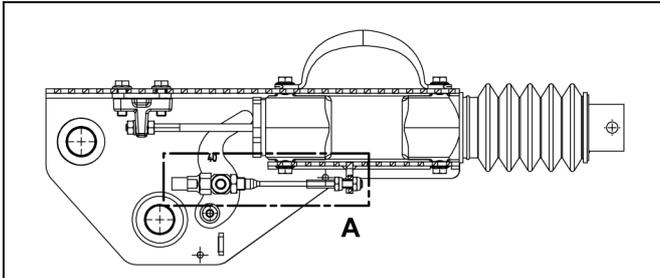
<N2> En utilisant une brosse, un chiffon ou une éponge en plastique, appliquez une couche uniforme de lubrifiant OPTIMOL OLISTAMOLY 2 ou une graisse haute performance équivalente MoS2.

<N3> En utilisant une brosse, appliquez une couche uniforme de lubrifiant SPHEEROL EPL2 ou un lubrifiant NLGI 2 de qualité équivalente.

Réglage du câble de frein pour timon KHD – SK70008

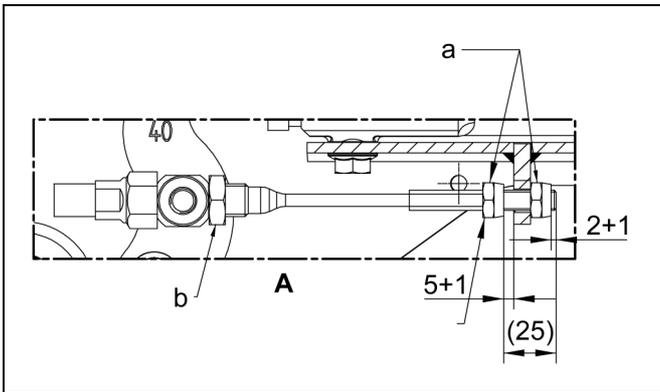
Instructions

1. Régler le timon en position haute (60°).



Coupe transversale de l'attelage montrant la position du détail A

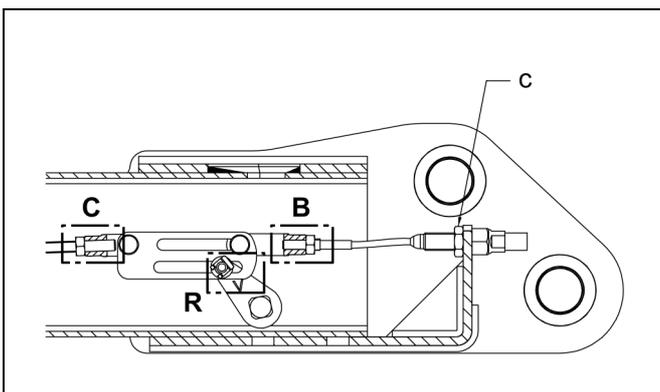
2. Régler le système de frein conformément au détail A



Détail A

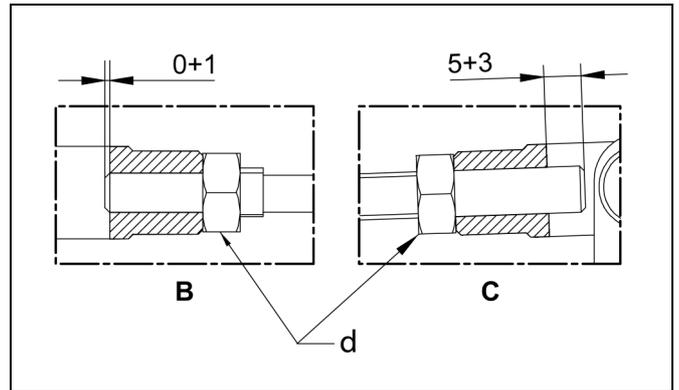
- a. Écrou de fixation M10-8 DIN980  
**ATTENTION : NE BLOQUEZ PAS les écrous de fixation M10-8 DIN980!**
- b. Écrou à tête hexagonale M16x1,5 DIN936  
Couple de serrage 30Nm ± 2Nm

3. Régler le système de frein conformément au détail B et C.



Coupe transversale montrant la position des détails B, C et R

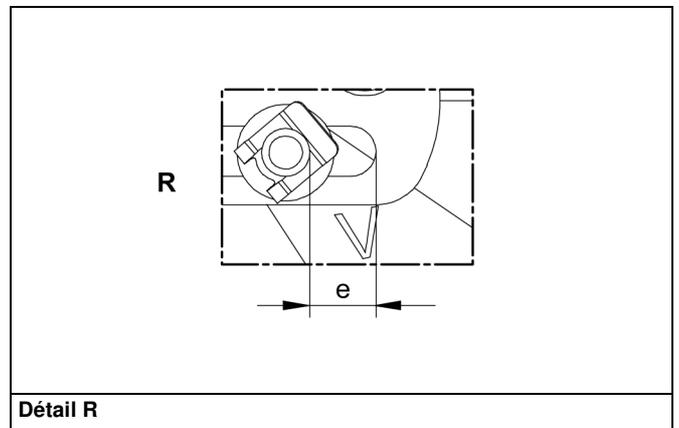
- c. Écrou à tête hexagonale M16x1,5 DIN936  
Couple de serrage 30Nm ± 2Nm



Détails B et C

- d. Écrou de fixation M10-8 DIN980  
**ATTENTION : NE BLOQUEZ PAS les écrous de fixation M10-8 DIN980!**

4. Vérifiez l'écartement dans le détail R.

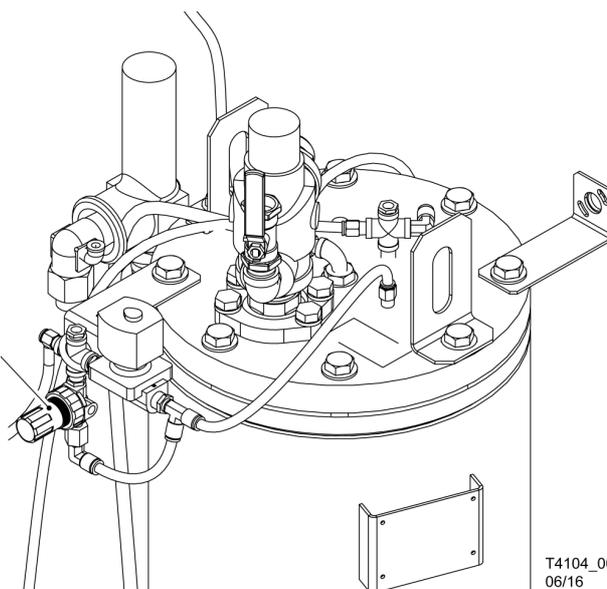


Détail R

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

## Instructions de réglage du régulateur de pression (pour modèle à pression unique 14/84 uniquement)

RÉGULATEUR DE PRESSION



### Avant le démarrage

1. Sur le régulateur de pression, tirez sur le bouchon en plastique pour le déverrouiller et tournez dans le sens antihoraire pour relâcher la tension. Continuez pour tourner le bouchon dans le sens horaire de façon à effectuer un tour complet.
2. Fermez les robinets de service.

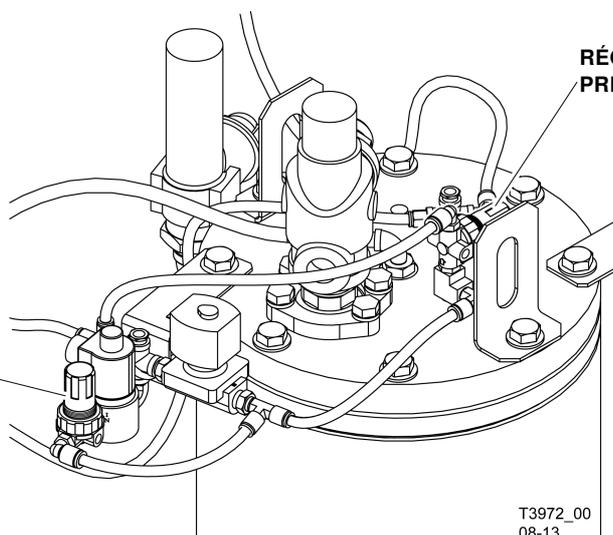
### Après avoir démarré l'unité,

3. tirez le bouton d'injection d'air sur le panneau de commandes. L'unité doit accélérer puis se décharger (et redescendre jusqu'au RALENTI). Une fois l'unité déchargée, tournez le bouchon de réglage sur le Régulateur de basse pression (A) dans le sens horaire jusqu'à ce que le manomètre indique 15,5-15,8 bar. Rabaissez le bouchon en plastique pour bloquer.

## Instructions de réglage du régulateur de pression (pour modèles à double pression 7/124 - 10/104 et 10/124 - 14/114 uniquement)

RÉGULATEUR DE BASSE PRESSION

RÉGULATEUR DE HAUTE PRESSION



### Avant le démarrage

1. Sur le régulateur de basse pression, tirez sur le bouchon en plastique pour le déverrouiller et tournez dans le sens antihoraire pour relâcher la tension. Continuez pour tourner le bouchon dans le sens horaire de façon à effectuer un tour complet.
2. Si le réglage de la haute pression doit être ajusté, répétez l'étape 2 au niveau du régulateur de haute pression.
3. Fermez les robinets de service.

### Après avoir démarré l'unité,

4. tirez le bouton d'injection d'air sur le panneau de commandes. L'unité doit accélérer puis se décharger (et redescendre jusqu'au RALENTI). Une fois que l'équipement a réduit la puissance, tournez le bouchon de réglage du régulateur de basse pression dans le sens horaire jusqu'à ce que le manomètre de pression de refoulement indique 8,6 à 9 bars pour le 7/124 - 10/104 ou 12,1 à 12,4 bars pour le 10/124 - 14/114. Appuyez sur le bouchon en plastique pour le verrouiller.
5. Pour ajuster le réglage de la haute pression, répétez l'étape 5 au niveau du régulateur de haute pression, en veillant à régler la pression au régime de ralenti à 12,1 à 12,4 bars pour le 7/124 - 10/104 ou 15,5-15,8 bars pour le 10/124 - 14/114 en mode haute pression.

**Remarque :** Le régulateur de haute pression doit être réglé à une pression supérieure à celle du régulateur de basse pression.

COUPLES DE SERRAGE

TABLEAU 1 MESURES IMPÉRIALES				
DIAMÈTRE DU FILETAGE ET PAS DES VIS ET ÉCROUS	COUPLE DE SERRAGE NOMINAL			
	8AE J249 CLASSE 5 (MARQUAGE DE LA TÊTE)		8AE J249 CLASSE 8 (MARQUAGE DE LA TÊTE)	
	(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

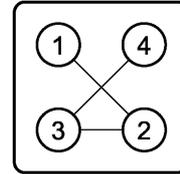


SCHÉMA DE VISSAGE CARRÉ TYPIQUE

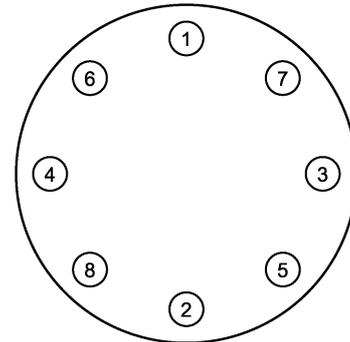


SCHÉMA DE VISSAGE CIRCULAIRE TYPIQUE

TABLEAU 2 MESURES MÉTRIQUES						
DIAMÈTRE DU FILETAGE ET PAS DES VIS ET ÉCROUS	COUPLE DE SERRAGE NOMINAL					
	PROPRIÉTÉ CLASSE 8.8 (MARQUAGE DE LA TÊTE)		PROPRIÉTÉ CLASSE 10.9 (MARQUAGE DE LA TÊTE)		PROPRIÉTÉ CLASSE 12.9 (MARQUAGE DE LA TÊTE)	
						
						
	(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

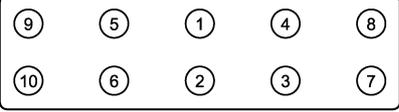


SCHÉMA DE VISSAGE RECTANGULAIRE TYPIQUE

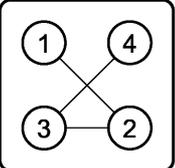


SCHÉMA DE VISSAGE CARRÉ TYPIQUE

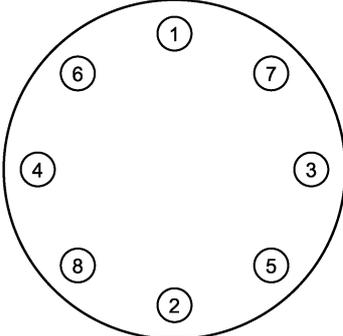


SCHÉMA DE VISSAGE CIRCULAIRE TYPIQUE

TABLEAU 3 COUPLE DE SERRAGE DES ROUES			
Tableau de couple de serrage des roues - pouces		Tableau de couple de serrage des roues - métrique	
Écrous de roue de 1/2"	Couple (ft-lb)		Couple (Nm) / Couple (ft-lb)
Roue 13"	80-90		
Roue 15"	105-115	Vis 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 9/16" - Roues démontables			
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 nécessaires 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 d'huiles de types différents et évitez de mélanger des huiles de marques différentes. Changez le type ou la marque de l'huile uniquement après les vidanges complètes de la machine.

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

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

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

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

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

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

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

## LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR

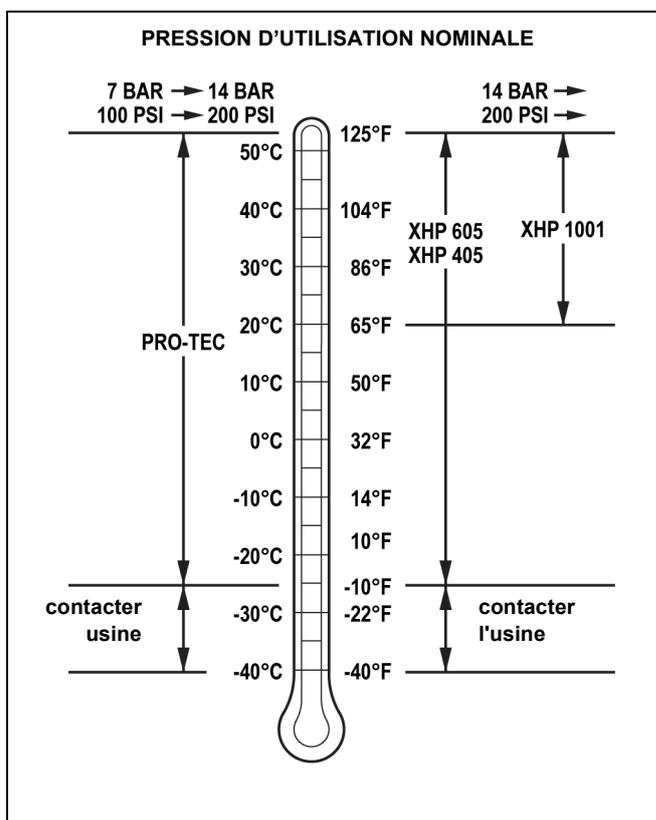
### Tableau des liquides utilisables avec le compresseur mobile

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

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

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

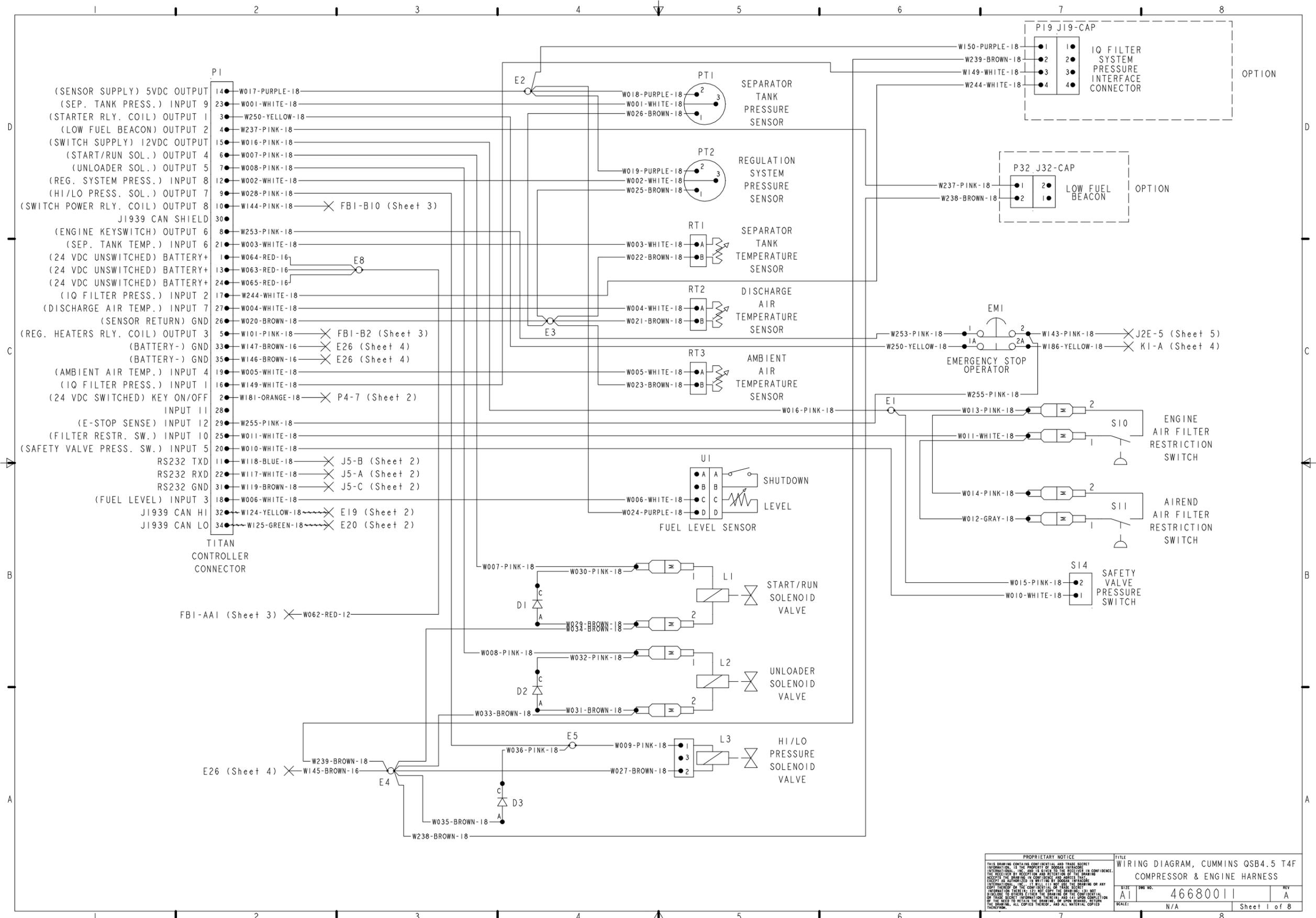
Pression de service	Température ambiante	Caractéristiques de l'huile du compresseur
7 bar à 14 bar (100 psi à 200 psi)	-23° C à 52° C (-10° F à 125° F)	Préféré : <b>PRO-TEC</b> Autre : Grade de viscosité ISO 46 avec inhibiteurs de rouille et d'oxydation, produit spécial compresseur à air.
14 bar et +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



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

Liquides recommandés par Doosan		
Huile moteur PRO-TEC	46652105 (20.0 Litres)	46652106 (208.0 Litres)
Huile moteur Stage 3B et 4	46551222 (20.0 Litres)	46551223 (208.0 Litres)
Huile pour compresseur PRO-TEC	89292973 (20.0 Litres)	89292981 (208.0 Litres)
Huile pour compresseur XHP 605	22252076 (19.0 Litres)	22252050 (208.2 Litres)
Huile pour compresseur XHP 1001	-	35300516 (208.2 Litres)
Huile pour compresseur XHP 405	22252126 (19.0 Litres)	22252100 (208.2 Litres)

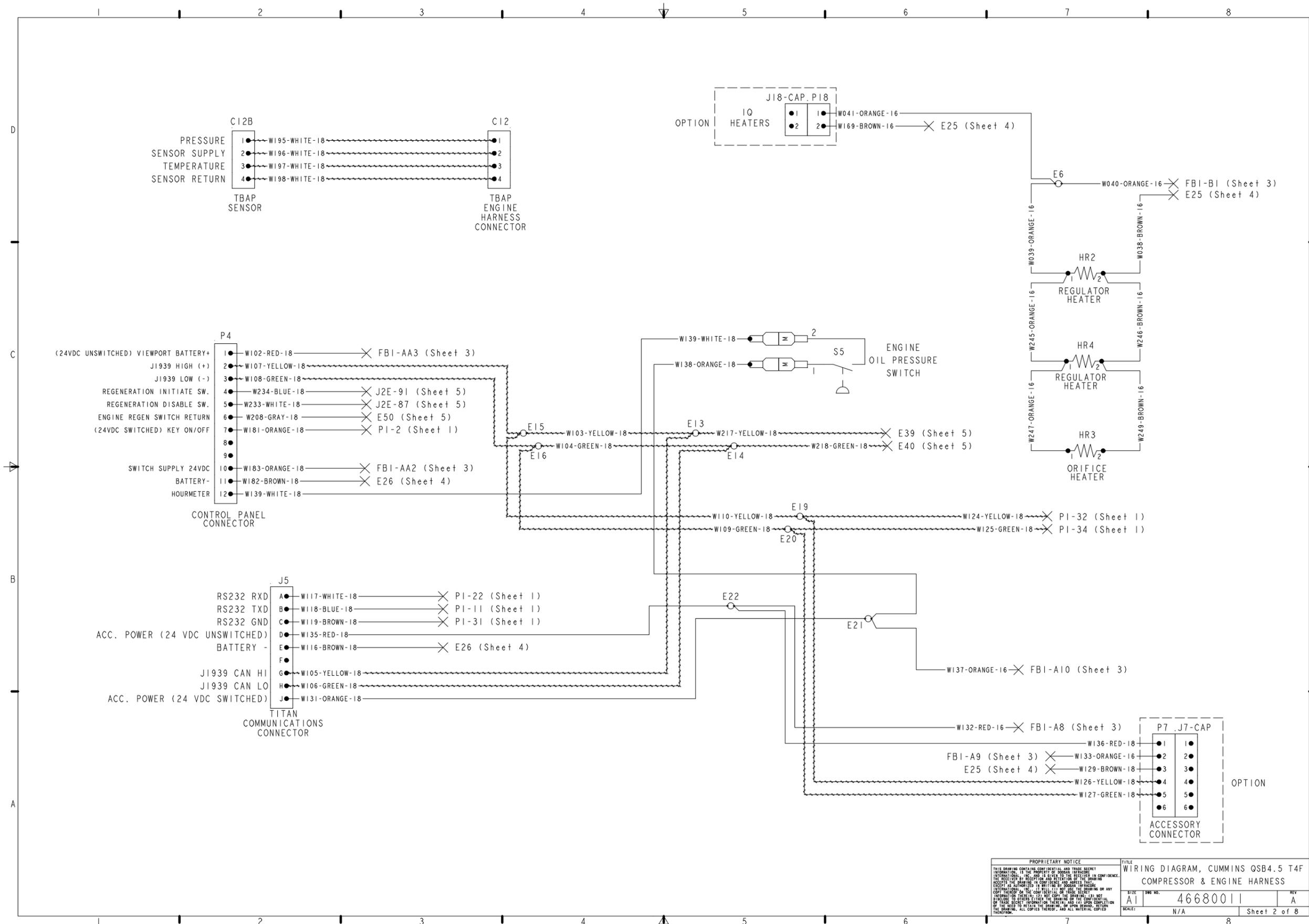
**Remarque : Les moteurs Stage 3B et 4 sont tenus d'utiliser l'huile moteur CJ-4/ACEA E9 uniquement, le non-respect de cette obligation est susceptible d'entraîner des dommages au moteur. Veuillez lire le manuel du moteur pour plus de détails.**



<p>PROPRIETARY NOTICE</p> <p>THIS DRAWING CONTAINS CONFIDENTIAL AND TRADE SECRET INFORMATION, IS THE PROPERTY OF CUMMINS INCORPORATED, AND IS LOANED TO THE RECIPIENT IN CONFIDENCE. THE RECIPIENT SHALL NOT DISCLOSE OR REPRODUCE THIS DRAWING OR ANY INFORMATION THEREON TO ANY OTHER PERSON OR ENTITY WITHOUT THE WRITTEN AUTHORIZATION OF CUMMINS INCORPORATED. ANY UNAUTHORIZED DISCLOSURE OR REPRODUCTION OF THIS DRAWING OR ANY INFORMATION THEREON SHALL BE SUBJECT TO LEGAL ACTION. THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF CUMMINS INCORPORATED AND IS LOANED TO THE RECIPIENT IN CONFIDENCE. THE RECIPIENT SHALL NOT DISCLOSE OR REPRODUCE THIS DRAWING OR ANY INFORMATION THEREON TO ANY OTHER PERSON OR ENTITY WITHOUT THE WRITTEN AUTHORIZATION OF CUMMINS INCORPORATED. ANY UNAUTHORIZED DISCLOSURE OR REPRODUCTION OF THIS DRAWING OR ANY INFORMATION THEREON SHALL BE SUBJECT TO LEGAL ACTION.</p>		<p>TITLE</p> <p>WIRING DIAGRAM, CUMMINS QSB4.5 T4F COMPRESSOR &amp; ENGINE HARNESS</p>	
<p>DATE</p> <p>AI</p>	<p>REV</p> <p>46680011</p>	<p>SCALE</p> <p>N/A</p>	<p>SHEET</p> <p>1 of 8</p>

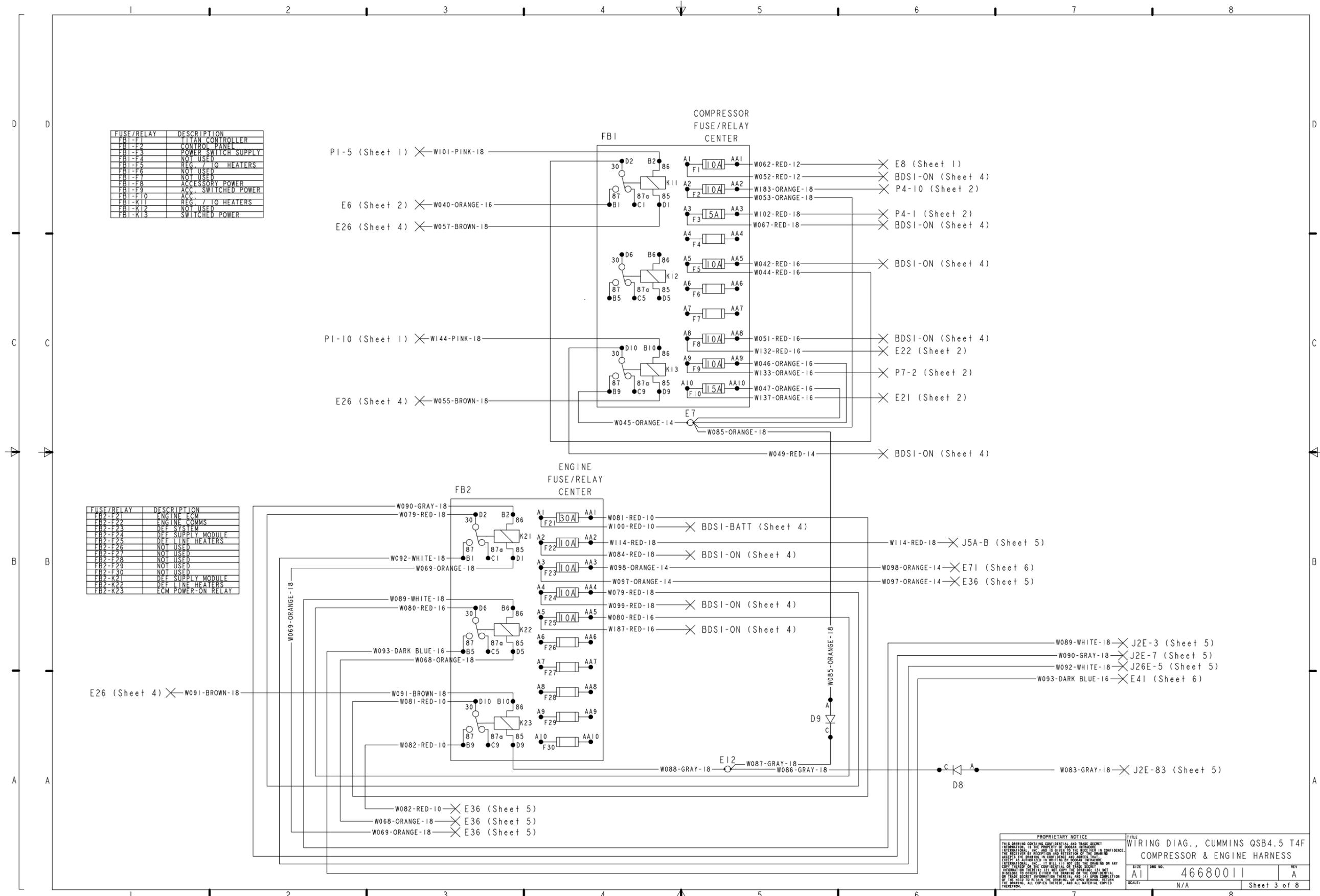
UNLESS OTHERWISE SPECIFIED PRINTED DOCUMENT IS UNCONTROLLED

Schéma du faisceau de câblage du compresseur et du moteur 46680011 Rév.A (feuille 1 sur 8)



UNLESS OTHERWISE SPECIFIED PRINTED DOCUMENT IS UNCONTROLLED

Schéma du faisceau de câblage du compresseur et du moteur 46680011 Rév.A (feuille 2 sur 8)



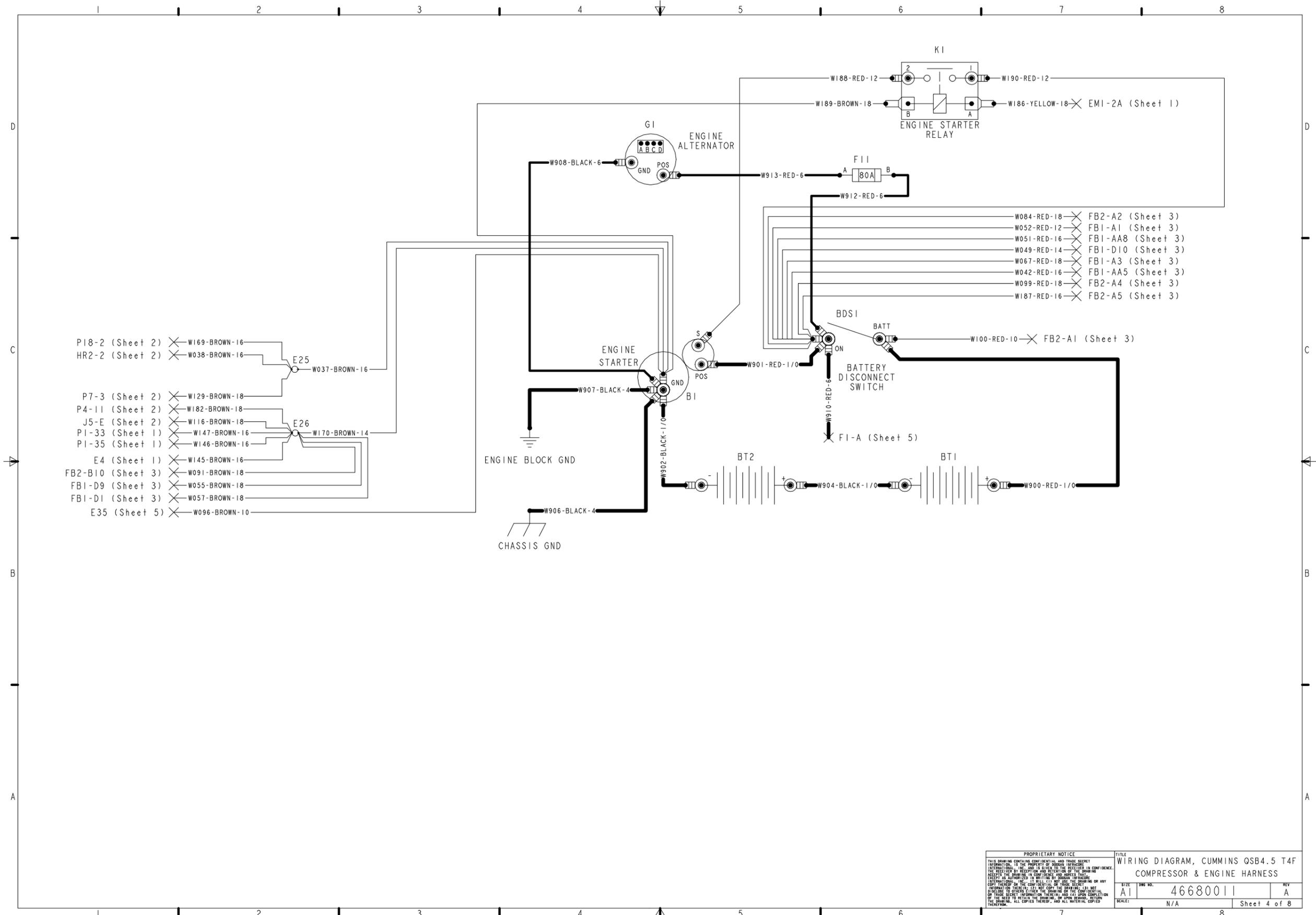
FUSE/RELAY	DESCRIPTION
FB1-F1	TITAN CONTROLLER
FB1-F2	CONTROL PANEL
FB1-F3	POWER SWITCH SUPPLY
FB1-F4	NOT USED
FB1-F5	REG. / TO HEATERS
FB1-F6	NOT USED
FB1-F7	NOT USED
FB1-F8	ACCESSORY POWER
FB1-F9	ACC. SWITCHED POWER
FB1-F10	ACC. SWITCHED POWER
FB1-K11	REG. / TO HEATERS
FB1-K12	NOT USED
FB1-K13	SWITCHED POWER

FUSE/RELAY	DESCRIPTION
FB2-F21	ENGINE TCM
FB2-F22	ENGINE TCM
FB2-F23	DEF. SYSTEM
FB2-F24	DEF. SUPPLY MODULE
FB2-F25	DEF. LINE HEATERS
FB2-F26	NOT USED
FB2-F27	NOT USED
FB2-F28	NOT USED
FB2-F29	NOT USED
FB2-F30	NOT USED
FB2-K21	DEF. SUPPLY MODULE
FB2-K22	DEF. LINE HEATERS
FB2-K23	ECM POWER-ON RELAY

<p>PROPRIETARY NOTICE                  THIS DRAWING CONTAINS CONFIDENTIAL AND TRADE SECRET INFORMATION. IT IS THE PROPERTY OF BOGDAN INTERTECH. THE RECEIVER BY RECEPTION AND RETENTION OF THIS DRAWING ACCEPTS THE DRAWING IN CONFIDENCE AND AGREES TO MAINTAIN IT AS AUTHORIZED TO BE WRITTEN BY BOGDAN INTERTECH. INFORMATION THEREIN IS NOT TO BE DISCLOSED OR ANY COPY THEREOF TO THE COMPETITOR OF TRADE SECRET INFORMATION THEREIN. (2) NOT COPY THE DRAWING. (3) NOT DISCLOSE TO OTHERS. (4) THE DRAWING IS THE PROPERTY OF TRADE SECRET INFORMATION THEREIN. (5) UPON COMPLETION OF THE DRAWING, ALL COPIES THEREOF, AND ALL MATERIAL COPIED THEREFROM.</p>		<p>TITLE                  WIRING DIAG., CUMMINS QSB4.5 T4F                  COMPRESSOR &amp; ENGINE HARNESS</p>
<p>DATE                  A1</p>	<p>DWG NO.                  46680011</p>	<p>REV                  A</p>
<p>SCALE                  N/A</p>	<p>Sheet 3 of 8</p>	

Schéma du faisceau de câblage du compresseur et du moteur 46680011 Rév.A (feuille 3 sur 8)

UNLESS OTHERWISE SPECIFIED PRINTED DOCUMENT IS UNCONTROLLED

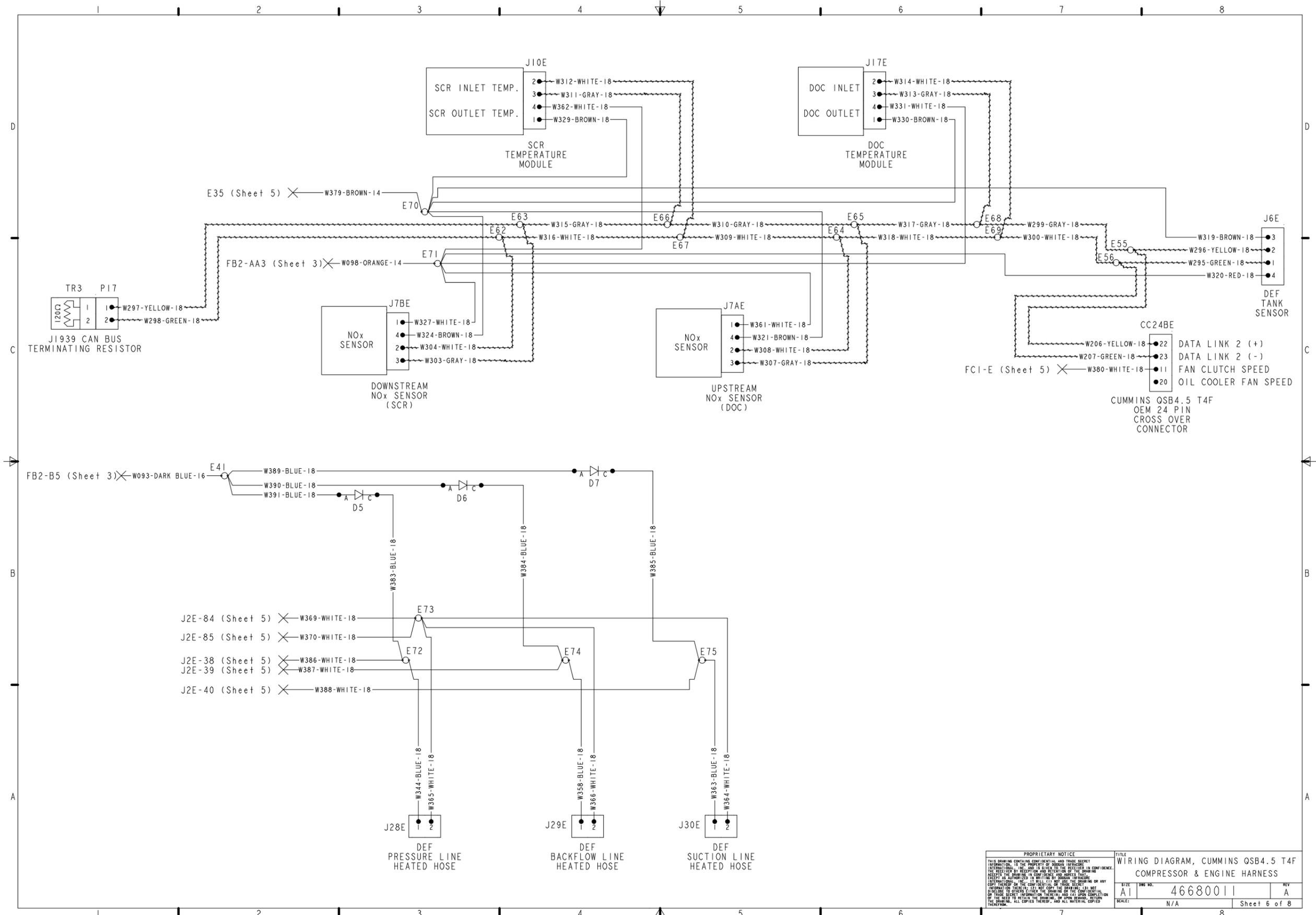


UNLESS OTHERWISE SPECIFIED PRINTED DOCUMENT IS UNCONTROLLED

Schéma du faisceau de câblage du compresseur et du moteur 46680011 Rév.A (feuille 4 sur 8)

<small>PROPRIETARY NOTICE</small> THIS DRAWING CONTAINS CONFIDENTIAL AND TRADE SECRET INFORMATION, IS THE PROPERTY OF BOSSAL, INC. AND IS TO BE KEPT IN CONFIDENCE. THE RECEIVER BY RECEPTION AND DETENTION OF THIS DRAWING ACCEPTS THE OBLIGATION TO KEEP THIS INFORMATION IN CONFIDENCE AND AGREEES TO NOT REPRODUCE OR ANY INFORMATION THEREIN, TO NOT COPY, REPRODUCE, OR ANY INFORMATION THEREIN, TO NOT COPY, REPRODUCE, OR ANY INFORMATION THEREIN, AND TO NOT DISCLOSE TO OTHERS. THE DRAWING IS TO BE KEPT IN CONFIDENCE AND TO BE DESTROYED UPON COMPLETION OF THE PROJECT. ALL COPIES THEREOF, AND ALL MATERIAL COPIED THEREFROM, ARE TO BE DESTROYED UPON COMPLETION OF THE PROJECT.		<small>TITLE</small> WIRING DIAGRAM, CUMMINS QSB4.5 T4F COMPRESSOR & ENGINE HARNESS
<small>REV</small> A1	<small>DATE</small> 46680011	<small>REV</small> A
<small>SCALE</small> N/A	<small>SHEET</small> Sheet 4 of 8	

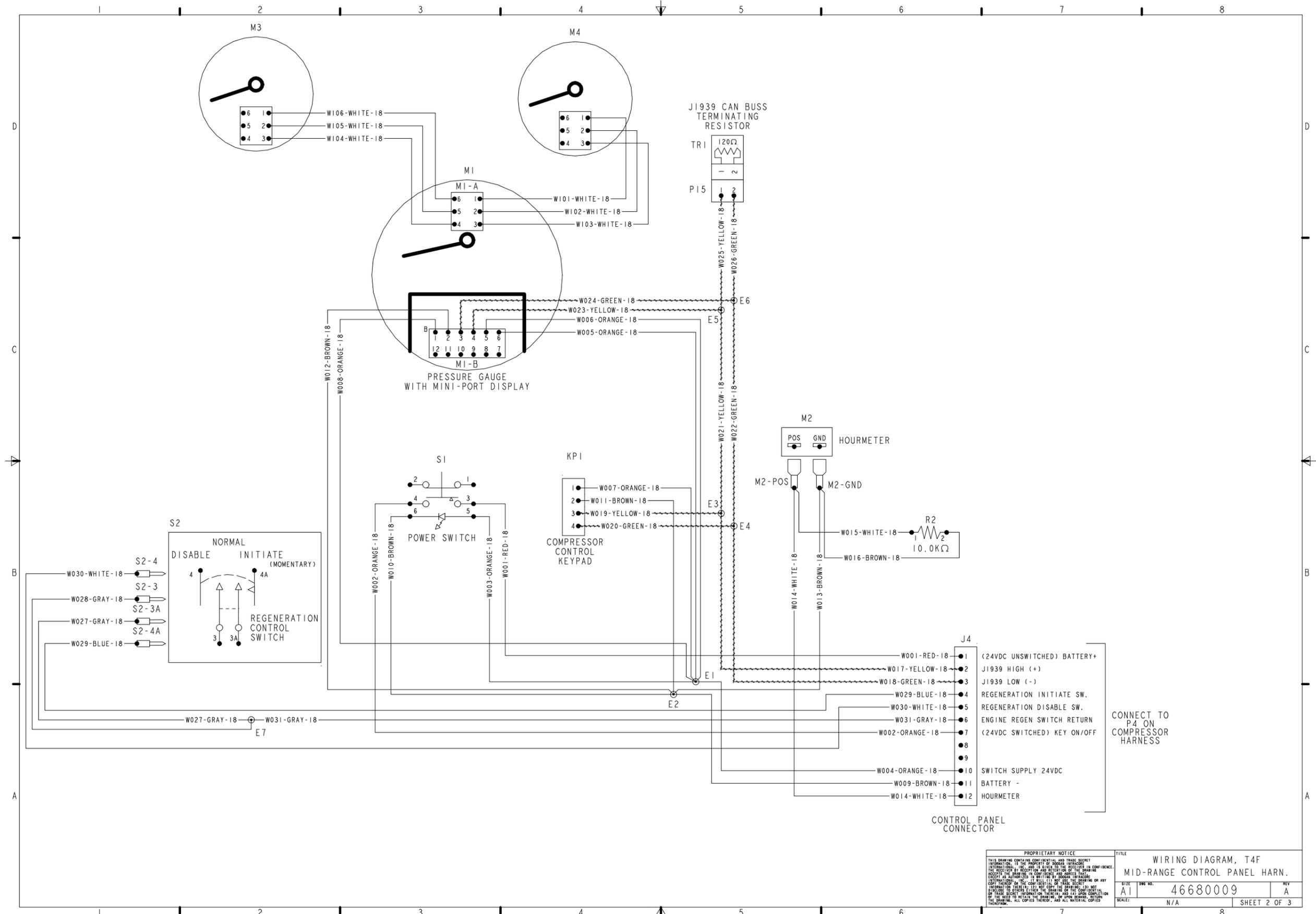




<small>PROPRIETARY NOTICE</small> THIS DRAWING CONTAINS CONFIDENTIAL AND TRADE SECRET INFORMATION, IS THE PROPERTY OF MANULIFE, AND IS NOT TO BE REPRODUCED, COPIED, OR DISCLOSED TO ANY OTHER PERSON OR ENTITY WITHOUT THE EXPRESS WRITTEN PERMISSION OF MANULIFE. ANY UNAUTHORIZED USE, REPRODUCTION, OR DISCLOSURE OF THIS INFORMATION IS STRICTLY PROHIBITED. ALL RIGHTS ARE RESERVED.		<small>TITLE</small> <b>WIRING DIAGRAM, CUMMINS QSB4.5 T4F COMPRESSOR &amp; ENGINE HARNESS</b>
<small>REV</small> A1	<small>DATE</small> 46680011	<small>REV</small> A
<small>SCALE</small> N/A	<small>SHEET</small> Sheet 6 of 8	

UNLESS OTHERWISE SPECIFIED PRINTED DOCUMENT IS UNCONTROLLED

Schéma du faisceau de câblage du compresseur et du moteur 46680011 Rév.A (feuille 6 sur 8)



<small>PROPRIETARY NOTICE</small> THIS DRAWING CONTAINS CONFIDENTIAL AND TRADE SECRET INFORMATION, IS THE PROPERTY OF BOEING, AND IS NOT TO BE REPRODUCED, COPIED, OR DISCLOSED TO ANY OTHER PERSON OR ENTITY WITHOUT THE WRITTEN AUTHORIZATION OF BOEING. THE RECEIPT BY RECEPTION AND DETENTION OF THIS DRAWING ACCEPTS THE OBLIGATION OF CONFIDENCE AND AGREES TO THE EXCEPT AS AUTHORIZED BY WRITING BY BOEING. INFORMATION ON THIS DRAWING IS TO BE KEPT SECRET AND NOT TO BE DISCLOSED TO ANY OTHER PERSON OR ENTITY WITHOUT THE WRITTEN AUTHORIZATION OF BOEING. THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF BOEING AND IS NOT TO BE REPRODUCED, COPIED, OR DISCLOSED TO ANY OTHER PERSON OR ENTITY WITHOUT THE WRITTEN AUTHORIZATION OF BOEING. ALL COPIES OF THIS DRAWING, INCLUDING REVISIONS, SHALL BE CONTROLLED BY BOEING. THE USER SHALL BE RESPONSIBLE FOR RETURNING THIS DRAWING TO BOEING UPON COMPLETION OF THE DRAWING. ALL COPIES OF THIS DRAWING, INCLUDING REVISIONS, SHALL BE CONTROLLED BY BOEING. THE USER SHALL BE RESPONSIBLE FOR RETURNING THIS DRAWING TO BOEING UPON COMPLETION OF THE DRAWING. ALL COPIES OF THIS DRAWING, INCLUDING REVISIONS, SHALL BE CONTROLLED BY BOEING. THE USER SHALL BE RESPONSIBLE FOR RETURNING THIS DRAWING TO BOEING UPON COMPLETION OF THE DRAWING.		<small>TITLE</small> WIRING DIAGRAM, T4F MID-RANGE CONTROL PANEL HARNESS.
<small>SIZE</small> A1	<small>DATE</small> 46680009	<small>REV</small> A
<small>SCALE</small> N/A	<small>SHEET</small> 2 OF 3	

UNLESS OTHERWISE SPECIFIED PRINTED DOCUMENT IS UNCONTROLLED

Schéma du faisceau de câblage du panneau de commande 46680009 Rév.A (feuille 2 sur 3)



**Portable Power**

ERREUR	CAUSE	SOLUTION
<b>1. Le compresseur s'est arrêté de façon inopinée</b>	<i>Panne de carburant</i>	Refaire le plein.
	<i>Température de l'huile du compresseur trop élevée.</i>	Voir Défaut 6.
	<i>Température du liquide de refroidissement du moteur trop élevée.</i>	Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Si le niveau est faible, ajouter du liquide de refroidissement. Voir Défaut 3.
	<i>Pression d'huile moteur trop faible.</i>	Voir Défaut 4.
	<i>Courroies lâches ou cassées.</i>	Resserer ou remplacer les courroies.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifier les fils au niveau des commutateurs et des connecteurs à la recherche de connexions desserrées. Corriger le problème. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Défaut - niveau de carburant faible.</i>	Si le niveau de carburant dans le réservoir est suffisant, vérifier la sonde de niveau de carburant. Remplacer si défectueuse. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Sonde défectueuse.</i>	Identifier et vérifier la sonde. Remplacez-les si nécessaire. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Dysfonctionnement de relais</i>	Identifier et vérifier le relais. Remplacez-les si nécessaire. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Fusible grillé.</i>	Identifier et remplacer le fusible. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir la section Dépannage dans le manuel du moteur.
	<i>Dysfonctionnement de la vis à pression.</i>	Voir Défaut 6.
<b>2. Le compresseur ne démarre pas ou ne fonctionne pas.</b>	<i>Coupe-batterie hors service</i>	Vérifier la position et le fonctionnement de l'interrupteur. Vérifier la position et le fonctionnement de l'interrupteur.
	<i>Arrêt d'urgence activé.</i>	Vérifier la position et le fonctionnement de l'interrupteur d'arrêt d'urgence.
	<i>Tension de la batterie faible.</i>	Vérifier l'état de la batterie, la recharger si nécessaire. Vérifier le niveau d'électrolyte, compléter si nécessaire. Vérifier les connexions des câbles, nettoyer et serrer au besoin.
	<i>Fusible grillé.</i>	Identifier et remplacer le fusible. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Dysfonctionnement de l'interrupteur d'alimentation principal.</i>	Vérifier l'interrupteur. Remplacez-les si nécessaire. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Filtre à carburant encrassé.</i>	Vérifier les filtres à carburant, remplacer si nécessaire. Voir le manuel du moteur.
	<i>Panne de carburant</i>	Refaire le plein.
	<i>Température de l'huile du compresseur trop élevée.</i>	Voir Défaut 6.
	<i>Température du liquide de refroidissement du moteur trop élevée.</i>	Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Si le niveau est faible, ajouter du liquide de refroidissement. Voir Défaut 3.
	<i>Pression d'huile moteur trop faible.</i>	Voir Défaut 4.
	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifier les fils au niveau des commutateurs et des connecteurs à la recherche de connexions desserrées. Corriger le problème. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Sonde défectueuse.</i>	Identifier et vérifier la sonde. Remplacez-les si nécessaire. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Dysfonctionnement de relais</i>	Identifier et vérifier le relais. Remplacez-les si nécessaire. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir la section Dépannage dans le manuel du moteur.
<i>Dysfonctionnement de la vis à pression.</i>	Voir Défaut 6.	

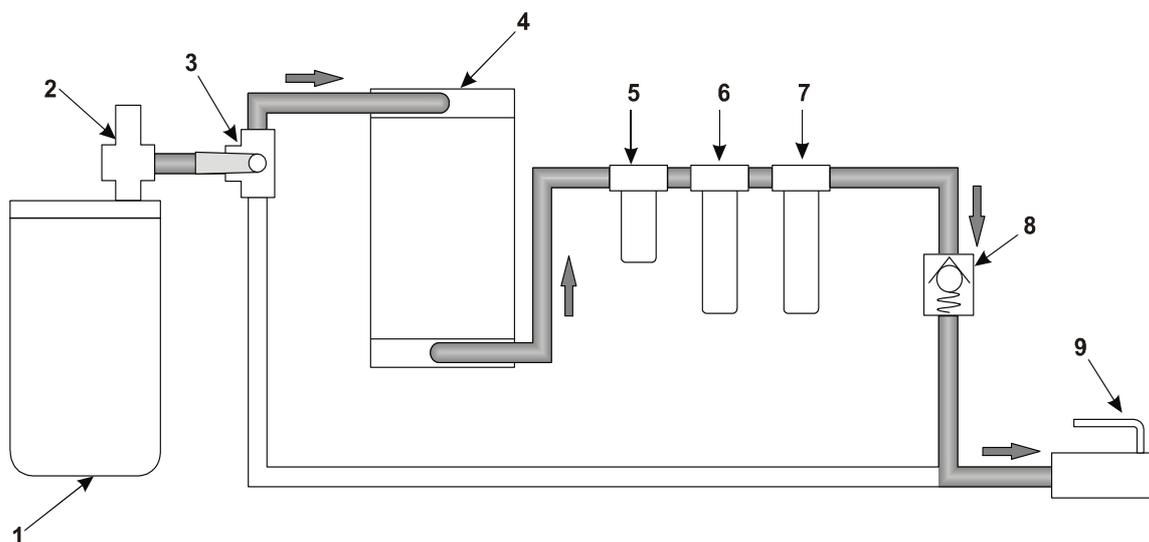
PANNE	CAUSE	SOLUTION
<b>3. Température du liquide de refroidissement élevée</b>	<i>Niveau du liquide de refroidissement bas.</i>	Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Si le niveau est faible, ajouter du liquide de refroidissement.
	<i>Courroies lâches ou cassées.</i>	Resserer ou remplacer les courroies.
	<i>Température ambiante au-dessus de la plage nominale.</i>	Placer la machine dans un environnement plus frais.
	<i>Utilisation dans un environnement sale.</i>	Déplacer le compresseur vers un environnement plus propre.
	<i>Refroidisseur(s) sale(s).</i>	Nettoyez l'extérieur du/des refroidisseur(s).
	<i>L'inclinaison du compresseur dépasse la limite de fonctionnement.</i>	Repositionner ou déplacer le compresseur.
	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduire la pression à la pression nominale de fonctionnement.
	<i>Recirculation de l'air de refroidissement.</i>	Fermer les panneaux du capot. Fermer et verrouiller les panneaux d'accès. Vérifier l'état ou la présence des éléments insonorisants.
<b>4. Pression d'huile moteur faible.</b>	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifier les fils au niveau des commutateurs et des connecteurs à la recherche de connexions desserrées. Corriger le problème. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Niveau d'huile moteur insuffisant.</i>	Vérifier le niveau d'huile. Si le niveau d'huile est faible, ajouter de l'huile.
	<i>L'inclinaison du compresseur dépasse la limite de fonctionnement.</i>	Repositionner ou déplacer le compresseur.
	<i>Mauvaise huile moteur.</i>	Vidanger l'huile moteur Consulter les exigences de caractéristiques de l'huile moteur
	<i>Filtre à huile moteur encrassé.</i>	Remplacer le filtre à huile moteur.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir la section Dépannage dans le manuel du moteur.
<b>5. Tension du circuit électrique basse.</b>	<i>Connexions desserrées.</i>	Vérifier les fils au niveau des commutateurs et des connecteurs à la recherche de connexions desserrées. Corriger le problème. Voir le Manuel d'entretien de l'électronique.
	<i>Courroies lâches ou cassées.</i>	Resserer ou remplacer les courroies.
	<i>Tension de la batterie faible.</i>	Vérifier l'état de la batterie, la recharger si nécessaire. Vérifier le niveau d'électrolyte, compléter si nécessaire. Vérifier les connexions des câbles, nettoyer et serrer au besoin.
	<i>Dysfonctionnement de l'alternateur.</i>	Réparer ou remplacer l'alternateur.

PANNE	CAUSE	SOLUTION
<b>6. Température élevée de l'huile du compresseur</b>	<i>Température ambiante au-dessus de la plage nominale.</i>	Placer la machine dans un environnement plus frais.
	<i>L'inclinaison du compresseur dépasse la limite de fonctionnement.</i>	Repositionner ou déplacer le compresseur.
	<i>Niveau d'huile du compresseur faible.</i>	Ajouter de l'huile. Rechercher et réparer toutes les fuites éventuelles.
	<i>Mauvaise huile de compresseur.</i>	Changer l'huile. Consulter les exigences de caractéristiques de l'huile du compresseur
	<i>Refroidisseur(s) sale(s).</i>	Nettoyez l'extérieur du/des refroidisseur(s).
	<i>Utilisation dans un environnement sale.</i>	Déplacer le compresseur vers un environnement plus propre.
	<i>Filtre(s) à huile compresseur encrassé(s).</i>	Remplacer le/les filtre(s) à huile compresseur et changer l'huile.
	<i>Courroies lâches ou cassées.</i>	Resserer ou remplacer les courroies.
	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduire la pression à la pression nominale de fonctionnement.
	<i>Recirculation de l'air de refroidissement.</i>	Fermer les panneaux du capot. Fermer et verrouiller les panneaux d'accès. Vérifier l'état ou la présence des éléments insonorisants.
	<i>Dysfonctionnement du thermostat d'huile compresseur.</i>	Remplacer l'élément du thermostat dans la vanne de dérivation classique, le cas échéant.
	<i>Courroies lâches ou cassées.</i>	Resserer ou remplacer les courroies.
	<i>Dysfonctionnement de la vanne de sécurité du refroidisseur d'huile.</i>	Remplacer la vanne.
	<i>Dysfonctionnement de la vanne de pression minimale.</i>	Réparer ou remplacer la vanne.
	<i>Conduites d'huile bouchées ou débit réduit.</i>	Nettoyer par rinçage, ou changer les conduites.
<i>Dysfonctionnement de la vis à pression.</i>	Voir Défauts 11, 12.	
<b>7. Régime moteur faible</b>	<i>Filtre à carburant encrassé.</i>	Vérifier les filtres à carburant, remplacer si nécessaire. Voir Surchauffe du moteur. Vidanger et nettoyer le réservoir à carburant. Refaire le plein.
	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduire la pression à la pression nominale de fonctionnement.
	<i>Élément(s) du filtre à air encrassé(s).</i>	Nettoyer ou remplacer le ou les éléments filtrants.
	<i>Mauvais élément(s) du filtre à air.</i>	Installer une élément de filtre à air adapté.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir la section Dépannage dans le manuel du moteur.
	<i>Dysfonctionnement de la vis à pression.</i>	Voir Défauts 11, 12.

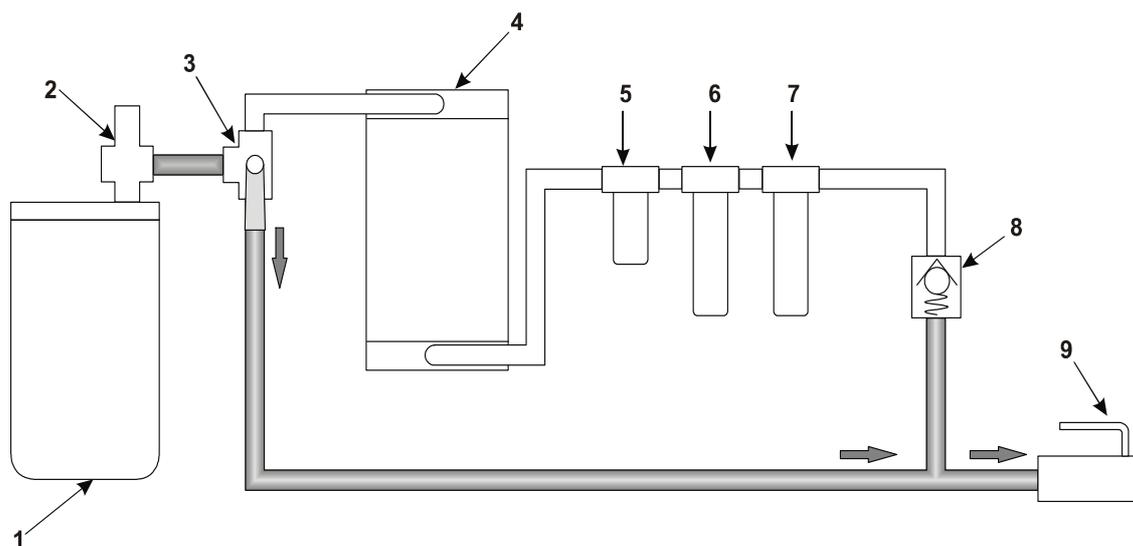
PANNE	CAUSE	SOLUTION
<b>8. Vibrations excessives</b>	<i>Caoutchouc isolateurs lâches ou endommagés.</i>	Serrer ou remplacer.
	<i>Ventilateur défectueux ou déséquilibré.</i>	Remplacer le ventilateur.
	<i>Accouplement d'entraînement de la vis à pression défectueux.</i>	Remplacer l'accouplement.
	<i>Dysfonctionnement du moteur.</i>	Voir la section Dépannage dans le manuel du moteur.
	<i>Dysfonctionnement de la vis à pression.</i>	Voir Défauts 7, 11, 12.
	<i>Régime de ralenti trop faible.</i>	Voir Défaut 7. Voir Surchauffe du moteur.
<b>9. Alimentation en air faible/débit faible</b>	<i>Élément(s) du filtre à air encrassé(s).</i>	Nettoyer ou remplacer le ou les éléments filtrants.
	<i>Mauvais réglage de la pression</i>	Ajuster le réglage de la pression selon les instructions de ce manuel.
	<i>Dysfonctionnement du réducteur/ vanne papillon de puissance d'admission.</i>	Inspecter la vanne. Ajuster le réglage de la pression selon les instructions de ce manuel.
	<i>Mauvais élément(s) du filtre à air.</i>	Installer une élément de filtre à air adapté.
	<i>Régime moteur faible.</i>	Voir Défaut 7. Voir le manuel du moteur.
	<i>Fuites d'air comprimé</i>	Repérer et réparer les fuites.
<b>10. Durée de vie du filtre à air courte</b>	<i>Utilisation dans un environnement sale.</i>	Déplacer le compresseur vers un environnement plus propre.
	<i>Mauvais élément(s) du filtre à air.</i>	Installer une élément de filtre à air adapté.
	<i>Mauvais nettoyage de l'élément du filtre à air.</i>	Remplacer les éléments du filtre à air.
	<i>Procédure d'arrêt incorrecte.</i>	Suivre la procédure figurant dans ce manuel.
<b>11. Le compresseur ne réduit pas la puissance.</b>	<i>Dysfonctionnement du réducteur/ vanne papillon de puissance d'admission.</i>	Inspecter la vanne. Ajuster le réglage de la pression selon les instructions de ce manuel.
	<i>Dysfonctionnement du régulateur de pression.</i>	Vérifier le régulateur de pression Vérifier les conduites du circuit de régulation à la recherche de fuites éventuelles.
	<i>Glace dans les conduites et/ou dans l'orifice du circuit de régulation.</i>	Chauffer les conduites ou l'orifice du circuit de régulation. Vérifier le fonctionnement des dispositifs de chauffage électriques CC, le cas échéant.
	<i>Fuite ou dysfonctionnement de l'électrovanne de mise en pression.</i>	Remplacer l'électrovanne.
	<i>Fuite de la purge fermée.</i>	Nettoyez et/ou remplacez.
<b>12. Vanne de sécurité ouverte.</b>	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Réduire la pression à la pression nominale de fonctionnement.
	<i>Dysfonctionnement du réducteur/ vanne papillon de puissance d'admission.</i>	Inspecter la vanne. Ajuster le réglage de la pression selon les instructions de ce manuel.
	<i>Vanne de sécurité défectueuse.</i>	Remplacer la vanne de sécurité.
	<i>Le compresseur ne réduit pas la puissance assez vite.</i>	Vérifier le régulateur de pression Vérifier les conduites du circuit de régulation à la recherche de fuites éventuelles.
	<i>Glace dans les conduites et/ou dans l'orifice du circuit de régulation.</i>	Chauffer les conduites ou l'orifice du circuit de régulation. Vérifier le fonctionnement des dispositifs de chauffage électriques CC, le cas échéant.
<b>13. Transfert excessif (huile compresseur dans l'air comprimé)</b>	<i>Conduite de sortie du séparateur obstruée.</i>	Vérifier la conduite de sortie, le tube descendant et l'orifice. Vanne de sécurité ouverte.
	<i>Élément du séparateur détérioré.</i>	Remplacer l'élément du séparateur.
	<i>Pression du réservoir du séparateur trop basse.</i>	Vérifiez la soupape de pression minimale. Réparez-le ou remplacez-le au besoin.

INSTRUCTIONS D'UTILISATION DU SYSTÈME IQ

Système IQ actif



Fonctionnement standard (Système IQ contourné)



CLÉ

1	Réservoir de séparation	6	Filtre IQ primaire
2	Soupape de pression minimale	7	Filtre IQ secondaire
3	Soupape de sélection à 3 voies	8	Soupape antiretour
4	Postrefroidisseur	9	Robinet 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 reste toujours au-dessus des températures de gel (généralement 7°C (45°F)) pendant des températures ambiante jusqu'à -23°C (-20°F). 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 avec 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 refroidisseur final est refroidi par le paquet de compresseur d'air entrant. L'air comprimé et le condensat (eau chargée d'une faible quantité d'huile de compresseur) quittent le refroidisseur final et se dirigent vers le séparateur d'humidité, où la majeure partie du condensat est éliminée. Les aérosols d'huile sont éliminés jusqu'à approximativement 0,01 ppm et toutes les particules jusqu'à 0,01 micron.

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 la restriction du système IQ ne soit pas excessive. La restriction 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

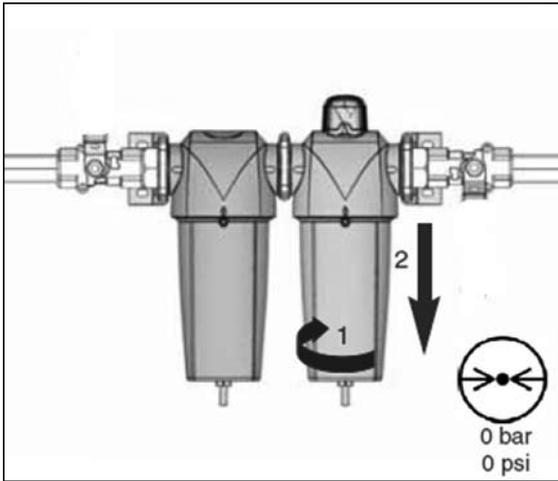


FIGURE 1

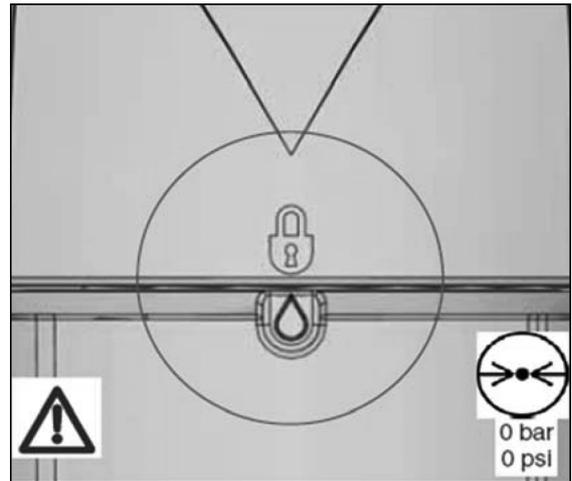


FIGURE 4

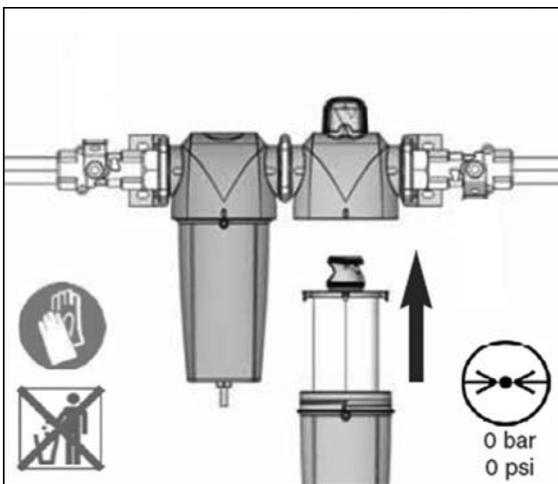


FIGURE 2

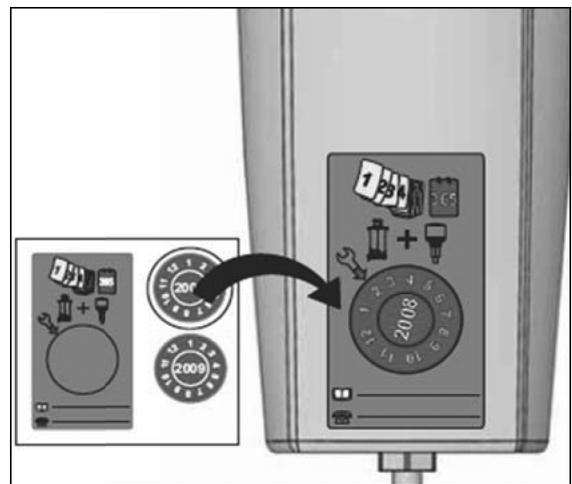


FIGURE 5

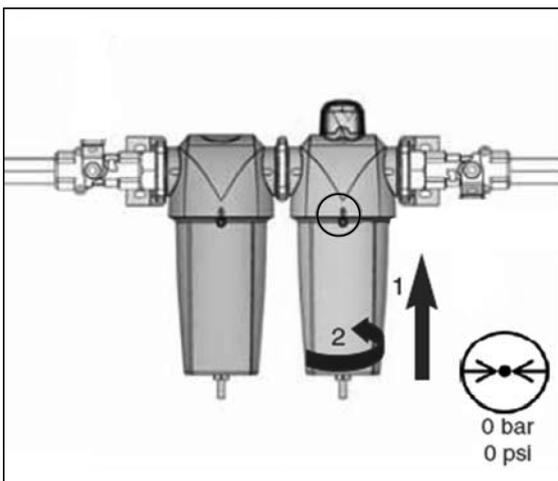


FIGURE 3

ENTRETIEN DU SÉPARATEUR D'EAU

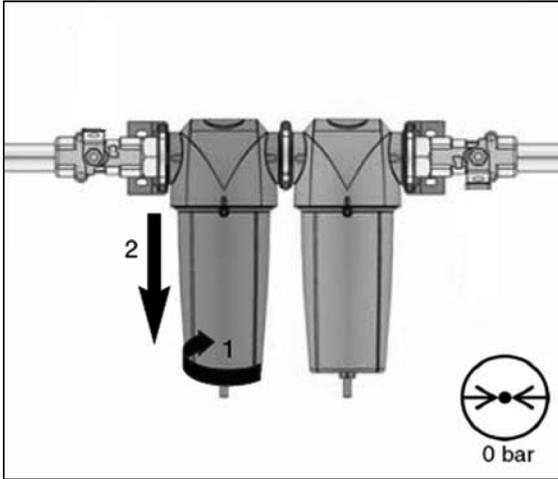


FIGURE 1

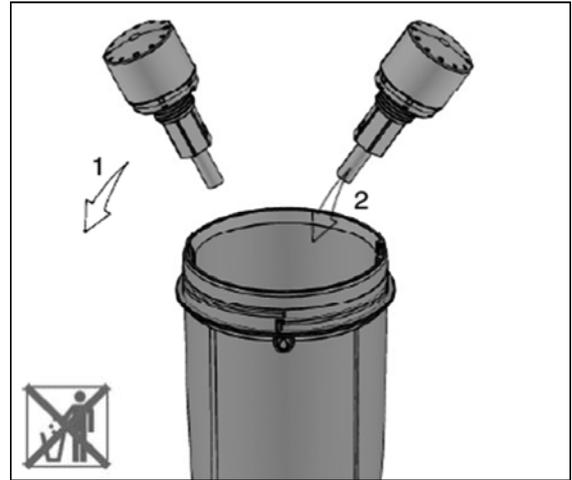


FIGURE 4

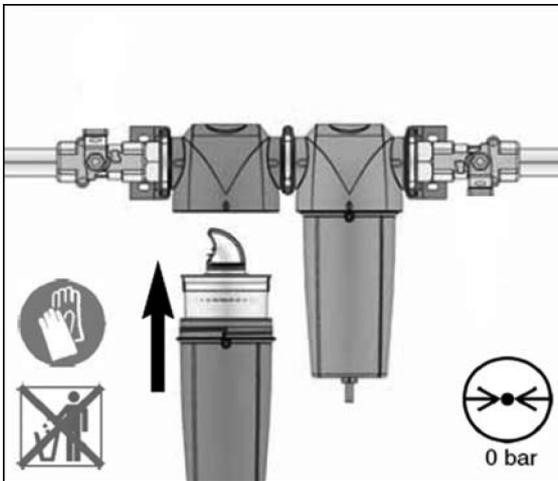


FIGURE 2

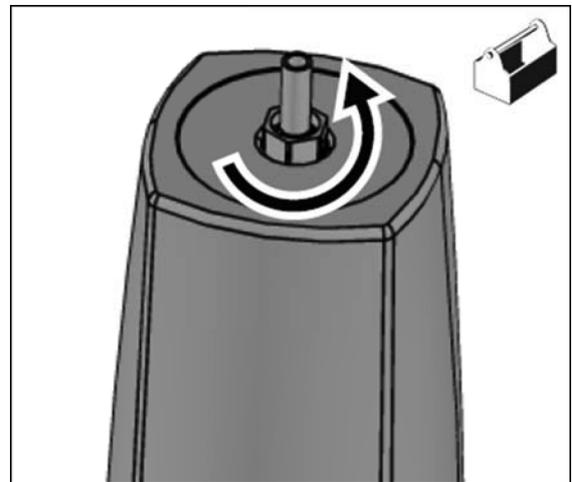


FIGURE 5

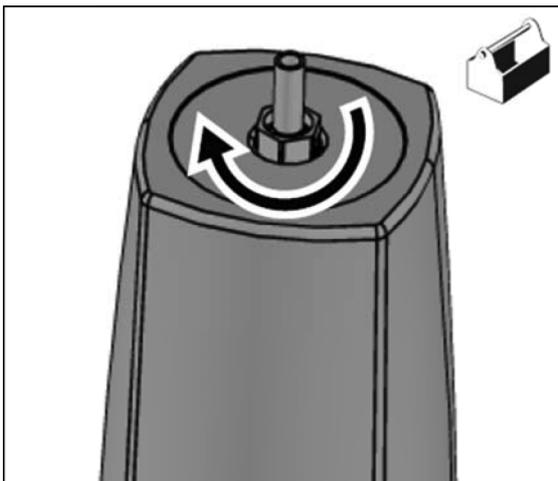


FIGURE 3

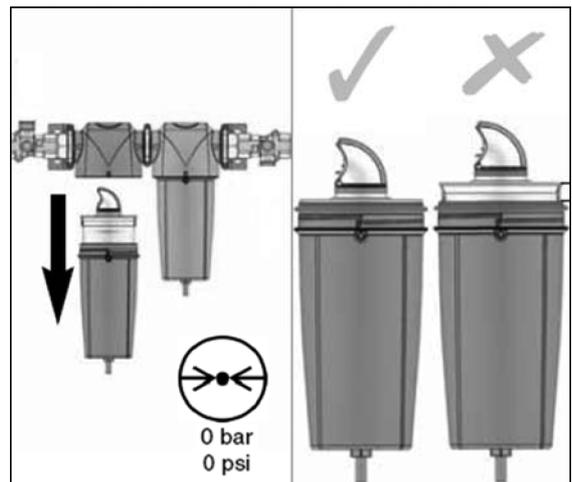


FIGURE 6

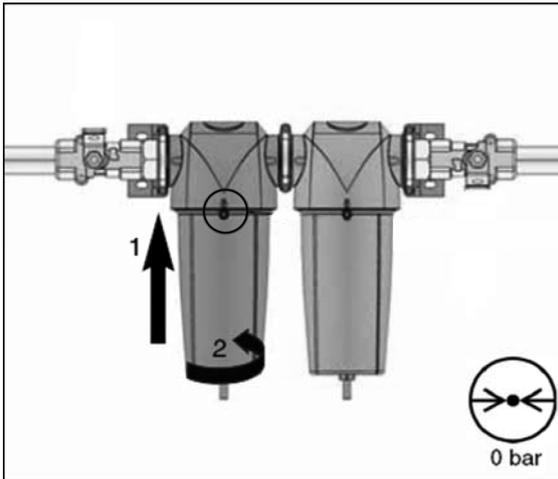


FIGURE 7

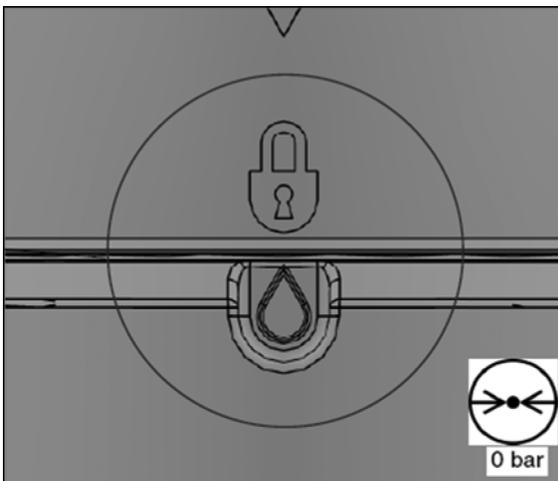


FIGURE 8

SÉCURITÉ

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

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

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

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

## GÉNÉRAL

---

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

### AVIS

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

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

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

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

## DESCRIPTION

---

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

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

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

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

## VISSERIE

---

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

## MARQUAGES ET ADHÉSIFS

---

### AVIS

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

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

## UTILISATION DE LA LISTE DES PIÈCES DÉTACHÉES

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

## COMMENT COMMANDER ?

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

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

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

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

## CONDITIONS DE COMMANDE DE PIÈCES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Limitation de responsabilité :

Le recours de l'acheteur défini ci-après est exclusif et la responsabilité totale de la Société quant à la commande, qu'elle soit basée sur un contrat, une garantie, une négligence, une indemnité, la responsabilité stricte ou autre, ne peut dépasser le prix d'achat de la pièce sur laquelle porte la responsabilité.

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

## PROGRAMME D'ÉCHANGE DE LA SORTIE DE VIS

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

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

## 104 COMMANDE DE PIÈCES DÉTACHÉES

---

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](mailto:service_emea@dii.doosan.com)

Pour plus d'informations sur les pièces, contactez : [parts\\_emea@dii.doosan.com](mailto: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 bien consultez notre site Internet et notre  
localisateur de revendeurs sur  
[www.doosanportablepower.com](http://www.doosanportablepower.com)**



**Portable Power**



**Portable Power**