

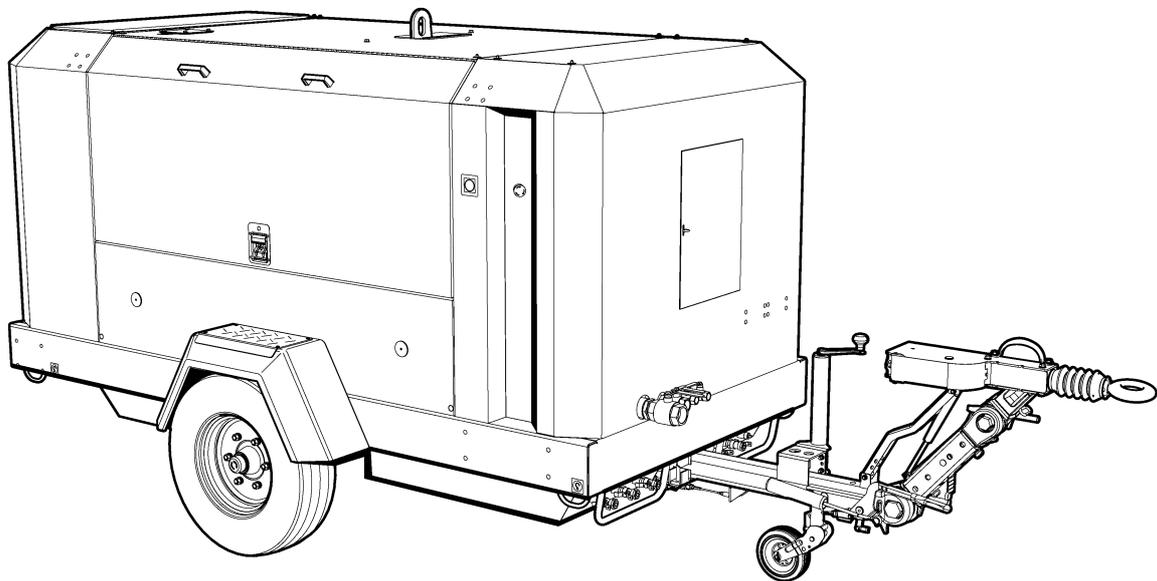


Portable Power

12/154

MANUEL D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

Traduction de l'instruction originale



Ce manuel contient des informations importantes concernant la sécurité; il doit être mis à la disposition du personnel qui utilise et entretient cette machine.

N° DE SÉRIE : 705500 -> 707000

Les modèles de machine représentés dans ce manuel peuvent être utilisés dans différentes régions du monde. Les machines vendues et expédiées dans les territoires de l'Union européenne doivent porter le logo CE et être conformes aux différentes directives. Dans de tels cas, la spécification de conception de cette machine est certifiée conforme aux directives EC. Toute modification de pièce est absolument interdite et entraînerait l'invalidation de la certification et du symbole CE. Vous trouverez ci-après une déclaration de cette conformité :



1) EC Declaration of Conformity

2) Original declaration

3) We:

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

4) Represented in EC by:

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

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

6) Machine description: Portable Screw Compressor

7) Machine Model: 7/20; 7/26E; 7/31E; 7/41; 7/51; 7/71; 12/56; 7/72; 7/120; 9/110; 10/105; 14/85; 7/125-9/115;
7/125-10/110; 14/90; 7/170; 10/125; 14/115; 12/154; 9/275; 9/305; 12/250; 17/240; 21/220

8) Commercial name: 7/20; 7/26E; 7/31E; 7/41; 7/51; 7/71; 12/56; 7/72; 7/120; 9/110; 10/105; 14/85; 7/125-9/115;
7/125-10/110; 14/90; 7/170; 10/125; 14/115; 12/154; 9/275; 9/305; 12/250; 17/240; 21/220

9) VIN / Serial number:

UNS

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

- 11) 2006/42/EC The Machinery Directive
- 12) 2004/108/EC The Electromagnetic Compatibility Directive
- 13) 2000/14/EC The Noise Emission Directive
- 14) 97/23/EC The Pressure Equipment Directive
- 15) 2009/105/EC The Simple Pressure Vessels Directive
- 16) 97/68/EC The emission of engines for no-road mobile machinery
- 31) 2006/95/EC The Low Voltage Equipment Directive
- 17) and their amendments

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

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

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

21) Machine		23) Measured sound power level	24) Guaranteed sound power level	21) Machine		23) Measured sound power level	24) Guaranteed sound power level
22) Type	kW			22) Type	kW		
7/20	17,5	96L _{WA}	97L _{WA}	7/125-9/115; 7/125-10/110; 14/90	97	98L _{WA}	99L _{WA}
7/26E	21,3	97L _{WA}	98L _{WA}				
7/31E	25,9	97L _{WA}	98L _{WA}				
7/41	35	98L _{WA}	98L _{WA}	7/170; 10/125; 14/115	126,5	98L _{WA}	99L _{WA}
7/51	50,2	98L _{WA}	98L _{WA}				
7/71; 12/56	59,2	97L _{WA}	99L _{WA}	12/154	168	98L _{WA}	99L _{WA}
7/72	52,5	96L _{WA}	98L _{WA}	9/275	227	99L _{WA}	100L _{WA}
7/120; 9/110; 10/105; 14/85	93	98L _{WA}	99L _{WA}	9/305; 12/250; 17/240; 21/220	254	99L _{WA}	100L _{WA}

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

26)

We declare that this product has been assessed according to the Pressure Equipment Directive 97/23/EC and, in accordance with the terms of this Directive, has been excluded from the scope of this Directive. It may carry "CE" marking in compliance with other applicable EC directives.

Jan Moravec

27) Engineering Manager

28) Issued at Dobris, Czech Republic

29)

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

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

fr - traduction de la déclaration de conformité de la CE

- 1) **Déclaration de conformité de la CEE**
- 2) Déclaration originale
- 3) **Nous soussignés :**
- 4) **Représentés dans la CE par :**
- 5) **déclarons par la présente, solidairement responsables que le ou les produits**
- 6) Description de la machine : Compresseur à vis portable
- 7) Type de la machine :
- 8) Désignation commerciale :
- 9) VIN / Numéro de série :
- 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) 87/404/EEC Récipients chaudronnés simples sous pression
- 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



Portable Power

<p>1 TABLE DES MATIÈRES</p> <p>2 AVANT-PROPOS</p> <p>3 SYMBOLES ISO</p> <p>7 SÉCURITÉ</p> <p>10 INFORMATIONS GÉNÉRALES Dimensions Données</p> <p>15 INSTRUCTIONS D'UTILISATION Mise en service Avant de démarrer Commandes et jauges Codes moteur Installation du dispositif de retenue du flexible d'air Démarrer la machine Arrêter la machine Arrêt d'urgence Redémarrage après une arrêt d'urgence Surveillance en cours d'utilisation Dispositif de post-traitement Utilisation du dispositif de post-traitement Tableau de régénération Mise hors service Bac de rétention Recommandations en cas de remisage à long terme Remisage à court terme Assemblage du compresseur</p> <p>66 ENTRETIEN Tableaux d'entretien Emplacement de purge Entretien régulier Conduite d'évacuation Système d'arrêt de protection Filtre à huile du compresseur Élément du séparateur d'huile du compresseur Ventilation Système de carburant Entretien du filtre à carburant Filtre séparateur eau/carburant Tuyauterie du refroidisseur d'air de charge Flexibles Système électrique Batterie Système sous pression Pneus/pression des pneus Train de roulement/roues Freins Réglage du dispositif de frein à inertie Nouveau réglage du dispositif de frein à inertie Réglage de la hauteur du train de roulement Lubrification - Informations générales Couples de serrage Lubrification du compresseur</p> <p>88 SYSTÈMES DE LA MACHINE Système électrique Système de canalisation et d'instrumentation</p>	<p>100 OUTILS DE SERVICE</p> <p>101 DÉPANNAGE</p> <p>103 OPTIONS</p> <p>109 COMMANDE DE PIÈCES DÉTACHÉES</p> <p>ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES #### Contactez la société pour obtenir un numéro de série ->#### Jusqu'au numéro de série ####-> À partir du numéro de série * Non illustré † Option AR Selon le besoin HA Machine fonctionnant à température ambiante élevée T.R.H.F. Train de roulement à hauteur fixe T.R.H.V. Train de roulement à hauteur variable</p> <p>bg Bulgare cs Tchèque da Danois de Allemand el Grec en Anglais es Espagnol et Estonien fi Finnois fr Français hu Hongrois it Italien lt Lituanien lv Letton mt Maltais nl Néerlandais no Norvégien pl Polonais pt Portugais ro Roumain ru Russe sk Slovaque sl Slovène sv Suédois zh Chinois</p>
---	--

2 AVANT-PROPOS

Le contenu de ce manuel est considéré comme appartenant à la société, il est confidentiel et ne doit pas être reproduit sans l'autorisation préalable écrite de la société.

Aucun élément de ce document ne représente une promesse, une garantie ou une représentation, expresse ou implicite, concernant les produits qu'il décrit. Pour toutes les garanties ou autres conditions générales de vente des produits, il est toujours fait exclusivement application des conditions générales de vente standard de ce type de produits, disponibles sur demande.

Ce manuel contient des instructions et des données techniques qui couvrent toutes les opérations courantes et les tâches d'entretien régulier à effectuer par le personnel d'exploitation et de maintenance. Les révisions générales sortent du cadre de ce manuel et doivent être effectuées par un service d'entretien agréé par la société.

Les spécifications de conception de cette machine ont été 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) Cette machine peut être utilisée aux États-Unis/Canada si elle est configurée avec des composants ayant reçu la certification adéquate. (Lorsque la certification ASME est valide).

Tous les composants, accessoires, tuyauteries 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 ;
- tarés clairement à une pression au moins égale à la pression opérationnelle maximale autorisée de l'équipement ;
- compatibles avec le liquide de refroidissement et le lubrifiant du compresseur ;
- accompagnés d'instructions de sécurité pour l'installation, l'exploitation et l'entretien.

Les détails sur les équipements homologués sont disponibles auprès des services d'entretien de la société.

L'utilisation de pièces de rechange, de lubrifiants ou de fluides autres que ceux qui sont précisés dans la liste de pièces approuvées par la société présente des risques vis-à-vis desquels cette dernière n'a aucun contrôle. En conséquence, la société décline toute responsabilité vis-à-vis des équipements sur lesquels des pièces non-approuvées sont utilisées.

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 ainsi que des exemples d'utilisation non approuvée. 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 :

- Compression d'air ambiant normal ne contenant aucun gaz, aucune vapeur ou particules supplémentaires connus ou décelables.
- Utilisation dans la plage de température ambiante spécifiée à la section *INFORMATIONS GÉNÉRALES* de ce manuel.

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

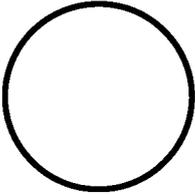
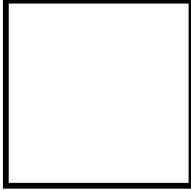
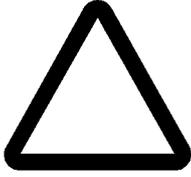
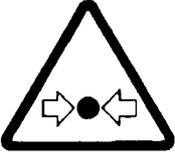
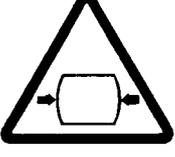
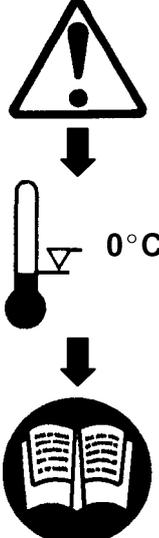
- a est interdite,**
- b) peut compromettre la sécurité des utilisateurs et de toute autre personne, et**
- c) peut compromettre toute réclamation à l'encontre de la société.**

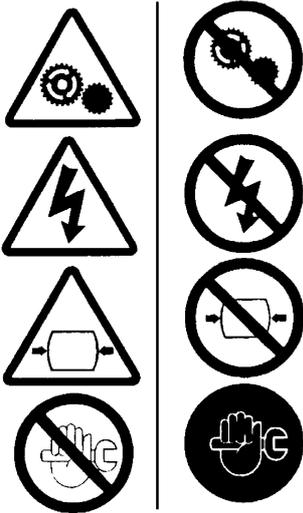
TABLEAU 1
Utilisation de la machine afin de produire de l'air comprimé pour : a) une consommation humaine directe, b) une consommation humaine indirecte, sans filtration adéquate ni contrôle de pureté.
Utilisation de la machine en-dehors de la plage de températures ambiantes spécifiées à la section <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 fluides non approuvés.
Utilisation de la machine alors que des éléments de sécurité ou de contrôle sont manquants ou désactivés.

La société n'accepte aucune responsabilité en cas d'erreur dans la traduction de ce Manuel, à partir de la version originale anglaise.

© COPYRIGHT 2014
DOOSAN COMPANY

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE ET SIGNIFICATION DES SYMBOLES ISO

		
Interdiction/Obligation	Informations/instructions	Avertissement
 AVERTISSEMENT : risque de choc électrique	 AVERTISSEMENT : composant ou système sous pression	 AVERTISSEMENT : surface chaude
 AVERTISSEMENT : contrôle de la pression	 AVERTISSEMENT : risque de corrosion	 AVERTISSEMENT : écoulement d'air/de gaz ou évacuation d'air
 AVERTISSEMENT : récipient sous pression	 AVERTISSEMENT : gaz d'échappement chaud et dangereux	 AVERTISSEMENT : liquide inflammable
 AVERTISSEMENT : maintenez une pression de gonflage correcte des pneus (Consultez la section INFORMATIONS GÉNÉRALES de ce manuel).	 AVERTISSEMENT : avant d'accrocher la barre d'attelage ou de procéder au remorquage, consultez le manuel d'utilisation et d'entretien.	 AVERTISSEMENT : si la température de fonctionnement est inférieure à 0 °C (32 °F), consultez le manuel d'utilisation et d'entretien.



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 d'utilisation et d'entretien de cette machine ainsi que son support de rangement.



Ne pas empiler.



N'utilisez pas la machine sans les protections.



Ne pas monter sur les vannes de service ou autres pièces du système sous pression.



Ne pas utiliser avec les portes ou les capots ouverts.



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



Ne dépassez pas la vitesse limite de la remorque.



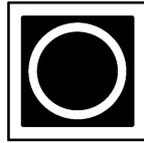
Maintenez à l'écart des flammes.



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



Utilisez le chariot élévateur à fourches uniquement de ce côté.



Arrêt d'urgence



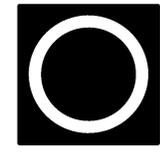
Point d'arrimage



Point de levage



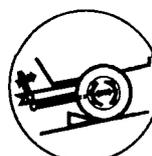
Marche (alimentation électrique)



Arrêt (alimentation électrique)



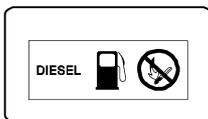
Lisez le manuel d'utilisation et d'entretien de cette machine avant d'intervenir.



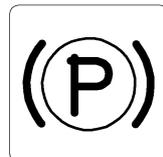
Lorsque la machine est stationnée, utilisez la béquille, le frein de stationnement et les cales de roues.



Remplissage d'huile du compresseur



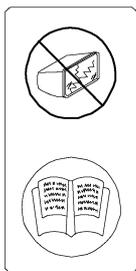
Carburant diesel
Maintenez à l'écart des flammes.



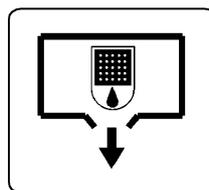
Frein de stationnement



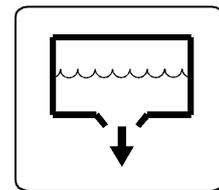
Désigne un entretien difficile.
Fonctionnement en milieu humide.



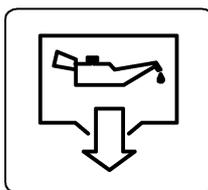
Remplacez toute protection fissurée.



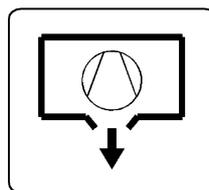
Purge du réservoir du séparateur



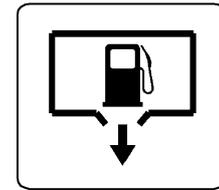
Purge du liquide de refroidissement du moteur



Purge de l'huile moteur



Purge du liquide de refroidissement du compresseur



Purge du réservoir de carburant



État de marche du filtre antipollution du moteur.



La température du dispositif antipollution du moteur peut être élevée.



Désactivez la régénération active du filtre antipollution du moteur.



Dispositif de démarrage et d'arrêt.



Mesure obligatoire :
serre-tête antibruit obligatoire.



Point d'arrimage (Attacher)



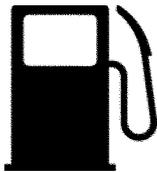
Interdiction : Ne pas démarrer.



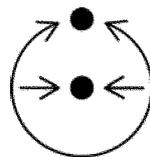
AVERTISSEMENT : en cours d'entretien.



Huile moteur.



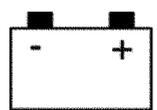
Niveau de carburant.



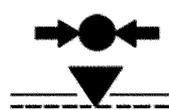
Contrôle de pression



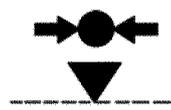
dysfonctionnement.



État de chargement de la batterie.



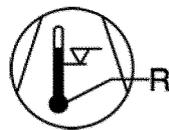
Pression basse.



Pression élevée.



Dysfonctionnement du moteur.



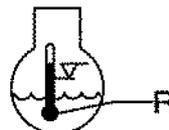
Température du compresseur élevée.



Dysfonctionnement du compresseur.



Pression d'huile moteur faible.



Température du moteur élevée.

AVERTISSEMENTS

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 son environnement.

REMARQUES

Les remarques donnent des informations complémentaires.

Informations générales

N'utilisez jamais l'unité sans avoir préalablement consulté toutes les consignes de sécurité et lu le manuel d'utilisation et d'entretien fourni 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 utilisation.

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

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

Assurez-vous que de la glace ou de la neige n'entrave pas les entrées d'air de refroidissement.

Utiliser des protections auditives lorsque l'unité fonctionne.

Veillez à ce que tous les capots de protections soient en place et qu'ils soient fermés pendant l'utilisation, ainsi que les portes.

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 lavage 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 d'échappement de cette machine peut contenir de l'oxyde de carbone ou autres contaminants qui peuvent causer des blessures graves ou la mort. Ne respirez pas cet air.

Cette machine fait beaucoup de bruit quand les portes sont ouvertes ou les soupapes d'ordonnement sont ventilées. Une exposition prolongée aux bruits peut causer une perte auditive. Toujours porter une protection auditive lorsque les portes sont ouvertes ou les soupapes d'ordonnement sont ventilées.

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

Ne pas utiliser de produits pétroliers (solvants ou carburants) sous pression car ils peuvent pénétrer dans la peau et causer des maladies graves. Pendant le nettoyage de l'unité à l'air comprimé, protéger les yeux contre les débris.

La pale tournante du ventilateur peut causer de sérieuses blessures. Ne pas faire fonctionner sans grille de protection.

La machine ne doit pas être utilisée pour le transport ou le stockage de substances explosives, inflammables ou autrement dangereuses.

Faire attention de ne pas toucher les surfaces chaudes (tuyauterie et collecteur d'échappement du moteur, tuyauterie d'arrivée et d'échappement d'air, etc.).

L'éther est un gaz extrêmement volatile et très inflammable. À utiliser avec modération lorsqu'il est spécifié pour l'aide au démarrage. **NE PAS UTILISER D'ÉTHER SI LA MACHINE EST ÉQUIPÉE D'AIDES AU DÉMARRAGE TELLES QUE DES ÉLÉMENTS CHAUFFANTS OU DES BOUGIES POUR NE PAS ENDOMMAGER LE MOTEUR.**

Ne jamais faire marcher la machine avec les capots, les couvercles ou les écrans de protection enlevés. Tenir les mains, les cheveux, les vêtements, les outils, embouts de soufflette etc. loin des parties mobiles de la machine.

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 commun 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 d'une machine à l'autre.

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 provoquer des blessures graves ou la mort. Libérer la pression avant d'enlever les bouchons de remplissage, les raccords ou couvercles.

L'air sous pression peut être piégé dans la tuyauterie d'alimentation et peut causer de sérieuses blessures ou la mort. Toujours soigneusement purger les lignes d'alimentation d'air ou les soupapes avant d'effectuer toute opération de maintenance.

L'air évacué contient de l'huile de lubrification en très faible quantité, il faut donc s'assurer 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.

Lors de l'utilisation d'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 régulièrement, exempts de tout défaut et remplacés selon les instructions du manuel.

Évitez tout contact physique avec l'air comprimé.

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

Quand la machine est arrêtée et à moins que la vanne d'alimentation d'air soit fermée, l'air peut retourner dans le circuit de compression à partir des circuits ou des dispositifs situés à l'aval. Pour empêcher l'écoulement dans le sens inverse dans le cas d'un arrêt inattendu de la machine quand la vanne d'alimentation d'air est ouverte, placer un clapet anti-retour au niveau de cette vanne.

Les tuyaux d'air déconnectés fouettent et peuvent causer de sérieuses blessures ou causer la mort. Toujours utiliser un système de sécurité de restriction d'écoulement à chaque tuyau, à la source d'alimentation ou aux lignes secondaires conformément aux réglementations OSHA - 29CFR / 1926.302(b)

Ne jamais laisser l'unité arrêtée avec de la pression dans le système réservoir-séparateur.

Matériaux

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

- poussière de garnitures de frein
- gaz d'échappement

ÉVITEZ TOUTE INHALATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Batterie

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

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

Ne retirez jamais le bouchon du radiateur quand le moteur est CHAUD Laissez le radiateur refroidir avant d'enlever le bouchon.

Transport

Lors du transport ou du chargement des machines assurez-vous que les points de levage et d'ancrage spécifiés sont utilisés ou que les chaînes sont dans les limites recommandées.

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 suffisantes 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.

S'assurer que le poids de la remorque ne dépasse pas le poids brut maximum de la machine (en limitant la charge des équipements), limité par la capacité des équipements de roulement.

REMARQUE :

le poids brut (sur la plaque-constructeur) ne concerne uniquement que la machine de base et le carburant, à l'exclusion de toutes les options installées, les outils et autres équipements.

Avant de remorquer la machine, vérifiez que :

- les pneus et le crochet de remorquage sont opérationnels,
- le capot est correctement fermé,
- tous les équipements auxiliaires sont stockés de manière sécurisée.
- les freins et les feux de circulation fonctionnent correctement et répondent à la réglementation de la circulation routière en vigueur,
- le câble de sécurité/les chaînes de retenue sont raccordés au véhicule remorqueur.

La machine doit être remorquée à l'horizontal (l'angle maximum autorisé de la barre d'accouplement se situe entre 0° et +5° par rapport à l'horizontal) afin de garantir une bonne traction ainsi que le bon fonctionnement du freinage et de l'éclairage. Il suffit pour ce faire de sélectionner et d'ajuster correctement la boule de remorquage du véhicule et, en présence d'éléments de roulement à hauteur variable, d'ajuster correctement la barre d'accouplement.

La machine ne doit pas être remorquée sur des routes publiques si elle est équipée de l'option de dévidoir automobile.

Pour garantir l'efficacité de freinage maximum, la section avant (oieillon de remorquage) doit toujours être de niveau.

Lors du réglage de la hauteur (variable) des éléments de roulement :

- Assurez-vous que la section avant (oieillon de remorquage) est de niveau.
- Lors du levage de l'oieillon de remorquage, ajustez l'articulation arrière d'abord, puis l'articulation avant.
- Lors de l'abaissement de l'oieillon de remorquage, ajustez l'articulation avant d'abord, puis l'articulation arrière.
- Après le réglage, serrer complètement chaque joint à la main et assujettir ensuite à la broche suivante. Remettre en place la broche.
- Utilisez toujours le frein de stationnement lorsque la machine est stationnée, voire des cales de roues, si nécessaire.
- S'assurer que les roues, les pneus et les attaches de la barre de remorquage sont dans de bonnes conditions de fonctionnement et que la barre de remorquage est parfaitement attachée avant de remorquer.

Chaînes de sécurité/connexions et réglages

La réglementation légale concernant l'utilisation conjointe d'un câble de protection en cas de rupture de l'accouplement et de chaînes de sécurité n'est pas encore définie par l'article 71/320/EEC ou les réglementations britanniques. Par conséquent, nous proposons les instructions et conseils suivants :

Lorsque seuls les freins sont installés :

- Assurez-vous que le câble de protection en cas de rupture de l'accouplement est accouplé correctement sur le levier de frein et sur une pièce robuste du véhicule remorqueur.
- Assurez-vous que la longueur utilisable du câble est aussi courte que possible, tout en le laissant suffisamment lâche pour que la remorque puisse pivoter sur son articulation sans serrer le frein.

Lorsque les freins et des chaînes de sécurité sont installés :

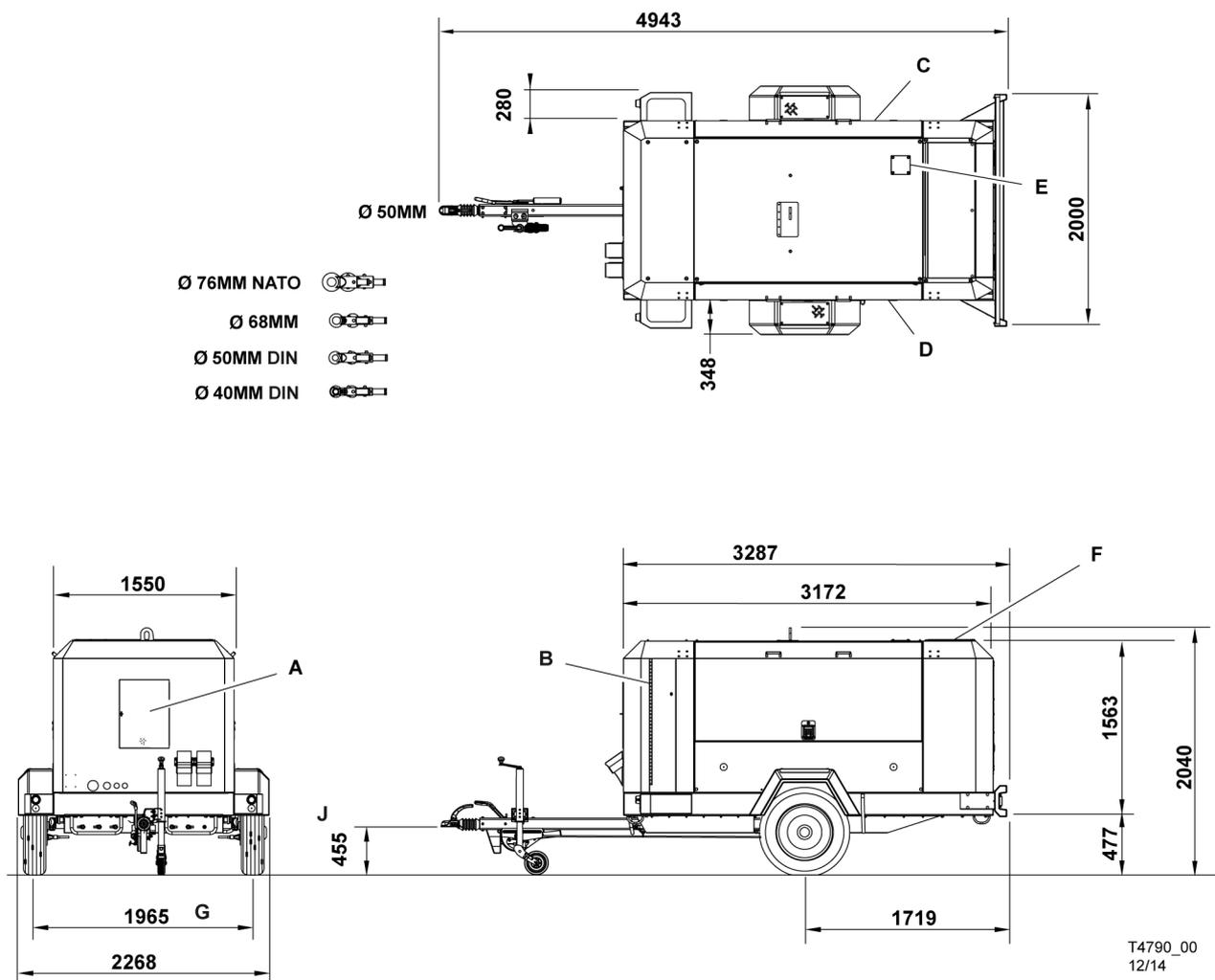
- Faites une boucle autour du crochet de remorquage du véhicule avec les chaînes, ou tout autre point offrant une résistance similaire.
- Assurez-vous que la longueur utilisable des chaînes est aussi courte que possible, tout en les laissant suffisamment lâches pour que la remorque puisse pivoter sur son articulation normalement et que le câble puisse fonctionner correctement.

Lorsque seuls les chaînes sont installées :

- Faites une boucle autour du crochet de remorquage du véhicule avec les chaînes, ou tout autre point offrant une résistance similaire.
- Assurez-vous que la longueur utilisable du câble est suffisante pour que la remorque puisse pivoter sur son articulation, et que le câble est suffisamment court pour éviter que la barre d'accouplement ne touche le sol en cas de séparation accidentelle du véhicule remorqueur de la remorque.

10 INFORMATIONS GÉNÉRALES

12/154 Train de roulement à hauteur fixe



A. Trappe d'accès au panneau de commande

B. Entrée d'air du module

C. Éléments accessibles :

Séparateur et orifice de remplissage

Filtre à huile du compresseur

Filtres à carburant

Jauge d'huile

Orifice de remplissage d'huile moteur

Orifice de remplissage du réservoir de liquide de refroidissement

D. Éléments accessibles :

Orifice de remplissage du carburant

Filtre à huile moteur

Filtre à carburant

Filtres à air du moteur et du compresseur

E. Éléments accessibles :

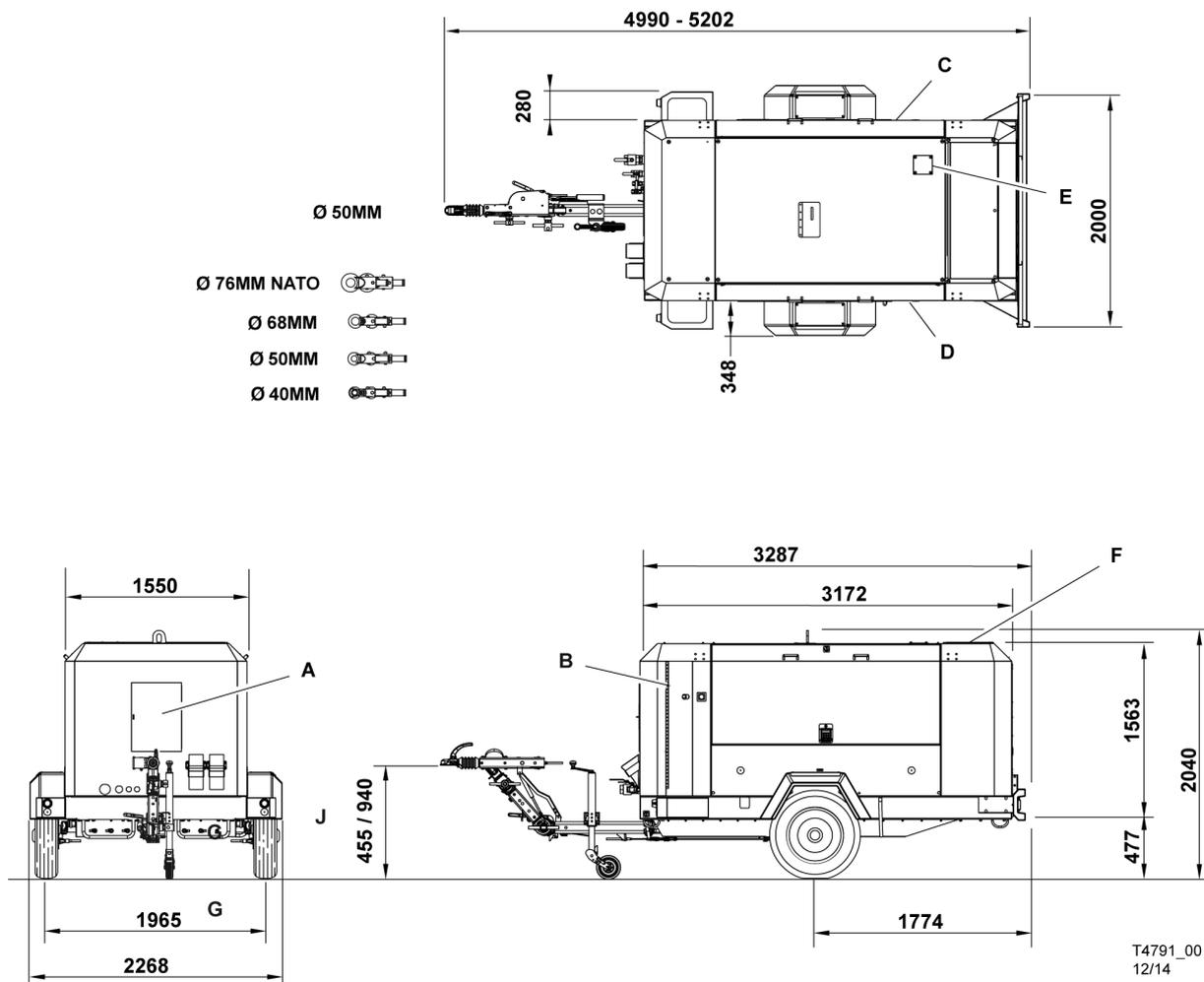
Orifice de remplissage du radiateur

F. Sortie d'air du module

G. Largeur de voie

H. Barre d'attache à hauteur fixe

12/154 Train de roulement à hauteur variable

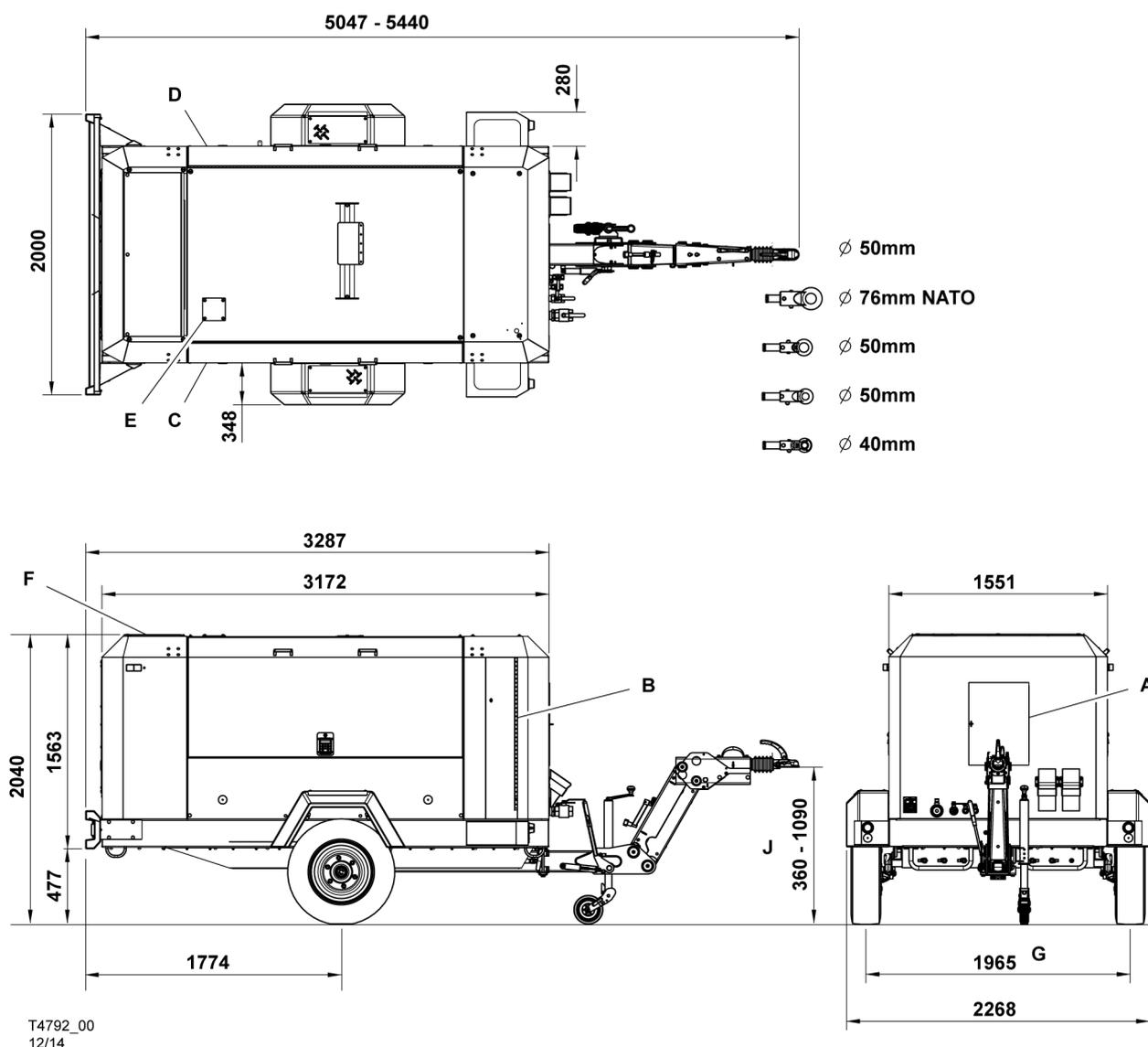


- A. Trappe d'accès au panneau de commande
- B. Entrée d'air du module
- C. Éléments accessibles :
Séparateur et orifice de remplissage
Filtre à huile du compresseur
Filtres à carburant
Jauge d'huile
Orifice de remplissage d'huile moteur
Orifice de remplissage du réservoir de liquide de refroidissement

- D. Éléments accessibles :
Orifice de remplissage du carburant
Filtre à huile moteur
Filtre à carburant
Filtres à air du moteur et du compresseur
- E. Éléments accessibles :
Orifice de remplissage du radiateur
- F. Sortie d'air du module
- G. Largeur de voie
- J. Barre d'attelage à hauteur variable
438 mm minimum / 968 mm maximum

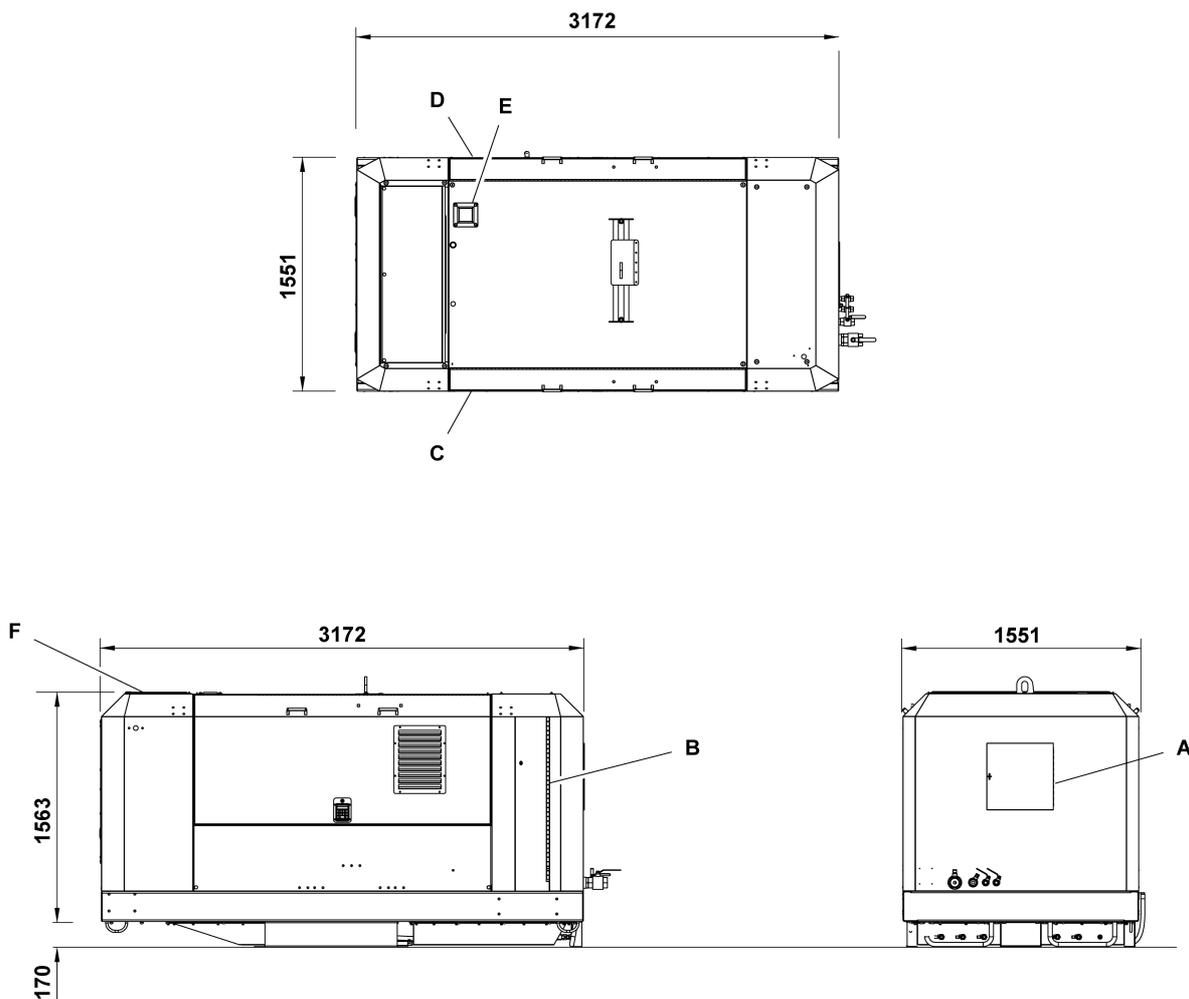
12 INFORMATIONS GÉNÉRALES

12/154 Train de roulement à hauteur variable KHD



- | | |
|---|---|
| <p>A. Trappe d'accès au panneau de commande</p> <p>B. Entrée d'air du module</p> <p>C. Éléments accessibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Séparateur et orifice de remplissage Filtre à huile du compresseur Filtres à carburant Jauge d'huile Orifice de remplissage d'huile moteur Orifice de remplissage du réservoir de liquide de refroidissement | <p>D. Éléments accessibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Orifice de remplissage du carburant Filtre à huile moteur Filtre à carburant Filtres à air du moteur et du compresseur <p>E. Éléments accessibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Orifice de remplissage du radiateur <p>F. Sortie d'air du module</p> <p>G. Largeur de voie</p> <p>J. Barre d'attelage à hauteur variable
320 mm minimum / 1090 mm maximum</p> |
|---|---|

12/154 Machine LRG (Less Running Gear - moins le train de roulement)



T4793_00
12/14

- | | |
|---|--|
| <p>A. Trappe d'accès au panneau de commande</p> <p>B. Entrée d'air du module</p> <p>C. Éléments accessibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Séparateur et orifice de remplissage Filtre à huile du compresseur Filtres à carburant Jauge d'huile Orifice de remplissage d'huile moteur Orifice de remplissage du réservoir de liquide de refroidissement | <p>D. Éléments accessibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Orifice de remplissage du carburant Filtre à huile moteur Filtre à carburant Filtres à air du moteur et du compresseur <p>E. Éléments accessibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Orifice de remplissage du radiateur <p>F. Sortie d'air du module</p> |
|---|--|

14 INFORMATIONS GÉNÉRALES

COMPRESSEUR		
Débit d'air libre	m ³ /min/ cfm	14,9/ 526
Pression d'évacuation en fonctionnement normal	bar/ psi	12/ 174
Pression maximale autorisée	bar/ psi	12,7/ 184
Réglage du clapet de sécurité	bar/ psi	15/ 218
Rapport de pression maximal (absolu)		13:1
Température ambiante de fonctionnement (Régions CE).	°C/ °F	-10 à +46/ 14 à 115
Température maximale d'évacuation	°C/ °F	120/ 248
Système de refroidissement	Injection d'huile	
Contenance d'huile	Litre/ gallon	56/ 14,8
Température maximale du système d'huile	°C/ °F	120/ 248
Pression maximale du système d'huile	bar/ psi	12,7/ 184

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

Se référer à la page de données sur la lubrification à la SECTION MAINTENANCE de ce manuel.

MOTEUR

Type/modèle.	Cummins
Nombre de cylindres	6
Contenance d'huile.	14 litres (3,7 US GAL)
Vitesse à plein régime.	2000 tr/min-1 (RPM)
Vitesse au régime ralenti.	1500 tr/min-1 (RPM)
Système électrique.	24V négatif à la masse
Puissance disponible à 2000 tr/mn-1	168 kW (225 HP)
Contenance carburant	310 litres (82 US GAL)
Spécifications de l'huile	Consulter l'article du moteur
Remplissage d'huile total	38 litres (10 US GAL)

INFORMATIONS SUR LE BRUIT AÉRIEN (régions CE)

- Niveau de pression acoustique des émissions pondérées A

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

- Niveau de puissance acoustique des émissions pondérées 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 avec freins

Poids à vide.	2950 kg (6503 Lbs)
Poids Maximum.	3500 kg (7716 Lbs)
Force de remorquage horizontale maximale.	3100 kg (6834 Lbs)
Charge d'accouplement verticale maximale (poids sur l'avant).	150 kgf (331 Lbs)

TRAIN DE ROULEMENT À HAUTEUR VARIABLE Version avec freins

Poids à vide.	3020 kg (6657 Lbs)
Poids Maximum.	3500 kg (7716 Lbs)
Force de remorquage horizontale maximale.	3100 kg (6834 Lbs)
Charge d'accouplement verticale maximale (poids sur l'avant).	150 kgf (331 Lbs)

TRAIN DE ROULEMENT À HAUTEUR VARIABLE KHD Version avec freins

Poids à vide.	3020 kg (6657 Lbs)
Poids Maximum.	3500 kg (7716 Lbs)
Force de remorquage horizontale maximale.	3100 kg (6835 Lbs)
Charge d'accouplement verticale maximale (poids sur l'avant).	150 kgf (331 Lbs)

- Poids à vide signifie le poids du véhicule comprenant le carburant et les liquides, doté des équipements standard.

- Le poids net avec les équipements en option peut être différent.

ROUES ET PNEUS

Nombre de roues	2
Dimensions.	215/75R17,5
Pression.	6,0 bar (87 psi)

Vous pouvez obtenir davantage d'informations en vous adressant au Services client.

MISE EN SERVICE

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

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

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

Barre de traction du train de roulement (Zone européenne) - Les machines sont expédiées dans certains endroits sans la barre de traction. Pour fixer cette barre à l'essieu, il faut quatre boulons et écrous et deux boulons pour la fixer à l'avant de la machine avec la pièce d'appui et la pièce d'écartement.

Soutenir l'avant de la machine, mettre des cales aux roues pour arrêter la machine de bouger et attacher la barre de traction. Voir la table des valeurs de couple de serrage au paragraphe **ENTRETIEN** de ce manuel pour obtenir le couple correct.

ATTENTION : Cette procédure est une procédure de sécurité essentielle. Vérifier de nouveau le couple de serrage après avoir terminé le montage de la barre de traction.

Monter la béquille et l'accouplement. Enlever la béquille et mettre la machine à niveau.

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.

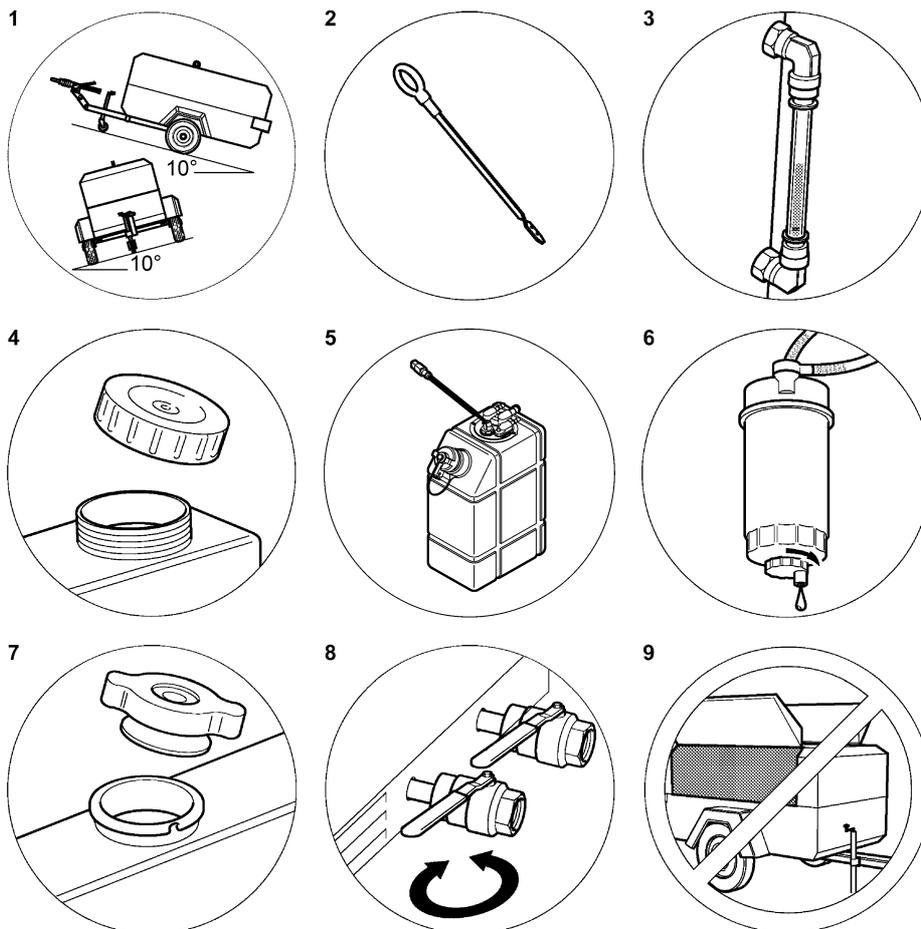
Veillez à ce que la machine repose sur une surface stable et sécurisée. Éliminez tout risque de mouvement à l'aide de moyens appropriés, notamment pour éviter toute contrainte sur des tuyaux d'évacuation rigides.

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 commun 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 d'une machine à l'autre.

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.



T4788_00
12/14

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 10 degrés par rapport à l'horizontale (utilisation de niveau). Ici, le moteur est le facteur limitant ; il ne s'agit aucunement du compresseur.

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

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*.
3. Vérifiez le niveau d'huile du compresseur à l'aide du regard du réservoir du séparateur.
4. Vérifiez le niveau de carburant diesel. Dans l'idéal, réapprovisionnez le véhicule à la fin de chaque journée de travail. Vous évitez ainsi la formation de condensation dans le réservoir.
5. Vérifier le niveau du fluide d'échappement diesel (FED) et en ajouter si nécessaire. Utiliser du FED certifié par l'API respectant la norme ISO22241. La pompe FED contient un filtre qui doit être remplacé régulièrement. (Voir le *Calendrier d'entretien*.)

ATTENTION : lors du remplissage du réservoir en carburant :

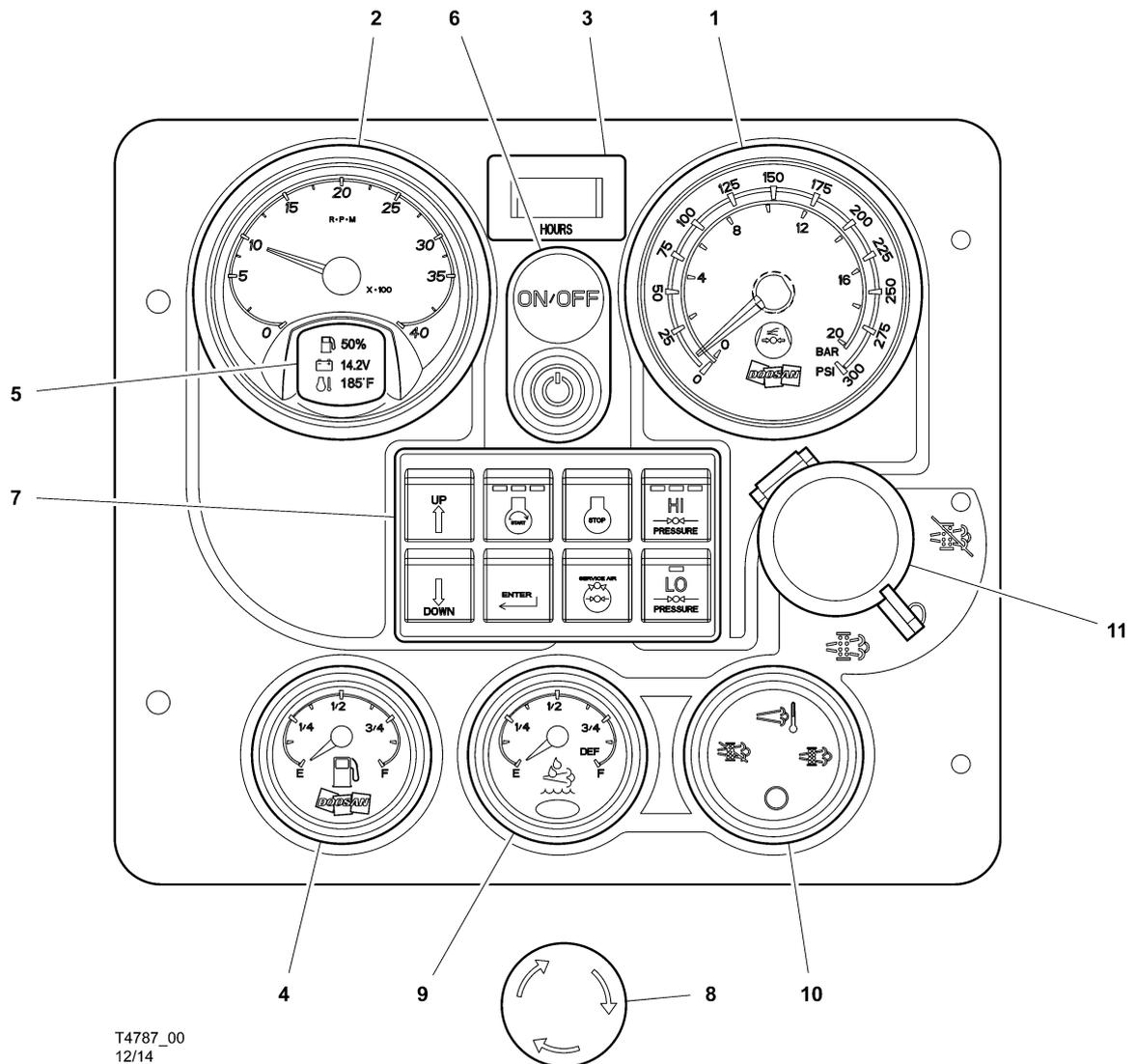
- Coupez le moteur.
- Ne fumez pas.
- Éteignez les flammes nues.
- Évitez tout contact entre le carburant et les surfaces chaudes.
- Portez des vêtements personnels de protection.

6. Purgez le filtre séparateur eau/carburant de toute eau, en vous assurant de bien récupérer tout le carburant qui s'échappe.
7. Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement du radiateur (machine à niveau).
8. Ouvrez le(s) robinet(s) de service afin d'évacuer la pression du système. Refermer le(s) robinet(s) lorsqu'il n'y a plus de pression.

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

10. Vérifiez si le bouton d'arrêt d'urgence n'est pas poussé. Tirez sur le bouton pour le libérer, si nécessaire.
11. 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 (32°F) 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).



T4787_00
12/14

COMMANDES ET INDICATEURS

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

1. **Manomètre de pression d'air** : indique la pression (BAR/PSI) dans le réservoir du séparateur
2. **Compte-tours du moteur** : indique la vitesse du moteur (tr/mm).
3. **Horamètre** : indique le nombre d'heures de fonctionnement de la machine.
4. **Jauge de niveau de carburant** : indique le niveau de carburant du réservoir.
5. **Écran Midport** : Indique les paramètres de fonctionnement du moteur et du compresseur y compris les codes de défaillance.
6. **Bouton d'alimentation principal** : utiliser pour démarrer et arrêter le système de commandes du compresseur ainsi que le panneau d'indicateurs.
7. **Clavier** : utiliser pour démarrer, arrêter et faire fonctionner le compresseur.
8. **Bouton d'arrêt d'urgence** : utilisé pour arrêter la machine en cas d'urgence.
9. **Indicateur de niveau du fluide du réservoir FED**
10. **Témoins d'avertissement du système de post-traitement**
11. **Interrupteur de régénération d'après traitement**

18 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

DÉFAILLANCE ET ALERTE

En cas de DÉFAILLANCE, l'affichage montrera le Numéro de paramètre suspect (NPS), l'identifiant du mode de défaillance (IMD), l'occurrence (OC) et la description de la panne du moteur ou le Code CPR et la description de la défaillance du compresseur. Une défaillance du moteur s'affichera seulement lorsque le moteur est arrêté. La défaillance doit être reconnue par l'utilisateur en pressant la touche ENTER. La défaillance ne disparaît pas d'elle-même à l'affichage. Après 60 secondes, si la défaillance est encore active, l'affichage apparaîtra à nouveau sur l'écran et y restera jusqu'à ce qu'elle soit confirmée par l'utilisateur. Cela se reproduira tant que la défaillance est active. **Voir la Figure 1.**

Affichage en cas de défaillance du moteur :

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

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

OC = occurrence = durée pendant laquelle la défaillance a lieu.

Affichage en cas de défaillance du compresseur :

Code CPR = nombre à un ou deux chiffres identifiant le composant ou le système défaillant.

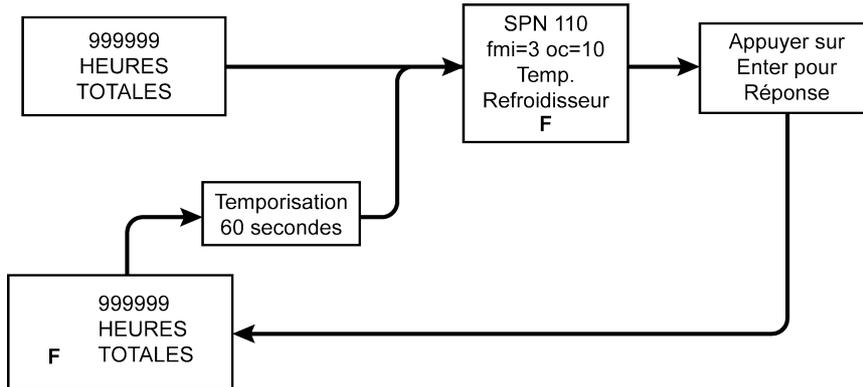


Figure 1

Si la machine en est munie, une ALERTE avec un numéro s'affichera dans une fenêtre sur l'écran, l'utilisateur devra appuyer sur le bouton UP (vers le haut) ou DOWN (vers le bas) pour faire défiler l'alerte, ou sur ENTER pour confirmer qu'il en a bien pris connaissance. S'il y a plusieurs alertes, appuyer sur DOWN pour les faire défiler. Toutes les défaillances et alertes seront affichées jusqu'à l'arrêt du moteur, puis les défaillances les plus graves s'afficheront en tant que Défaut. Appuyer sur la touche ENTER après l'affichage de l'alerte signifie une reconnaissance du message et l'unité d'affichage retourne à l'écran par défaut du compteur horaire du moteur. **Voir la Figure 2**

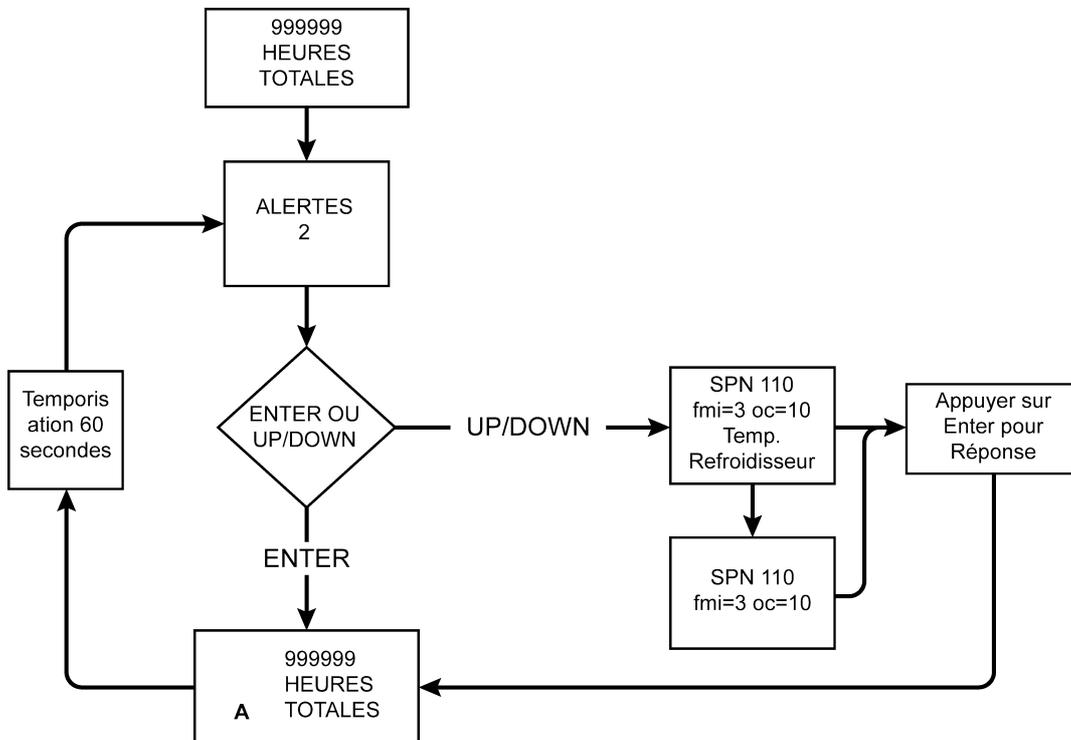


Figure 2

INTERVALLE D'ENTRETIEN

L'entretien apparaîtra sur l'écran jusqu'à ce que les heures d'entretien diminuent à 5 heures. L'utilisateur devra appuyer sur le bouton UP ou DOWN pour faire défiler les codes d'entretien ou sur ENTER pour confirmer qu'un dépannage a eu lieu. Appuyer sur la touche ENTER après l'affichage du code d'entretien signifie une reconnaissance du message et l'unité d'affichage retourne à l'écran par défaut. Si l'entretien qui doit avoir lieu se situe entre 5 et 0 heures ou est sur 0 heure, l'affichage SERVICE DUE ENTRETIEN À FAIRE) apparaîtra chaque heure. Pour désactiver cela, l'utilisateur peut réinitialiser les heures et diminuer la valeur jusqu'à la positionner sur OFF. **Voir la Figure 3.**

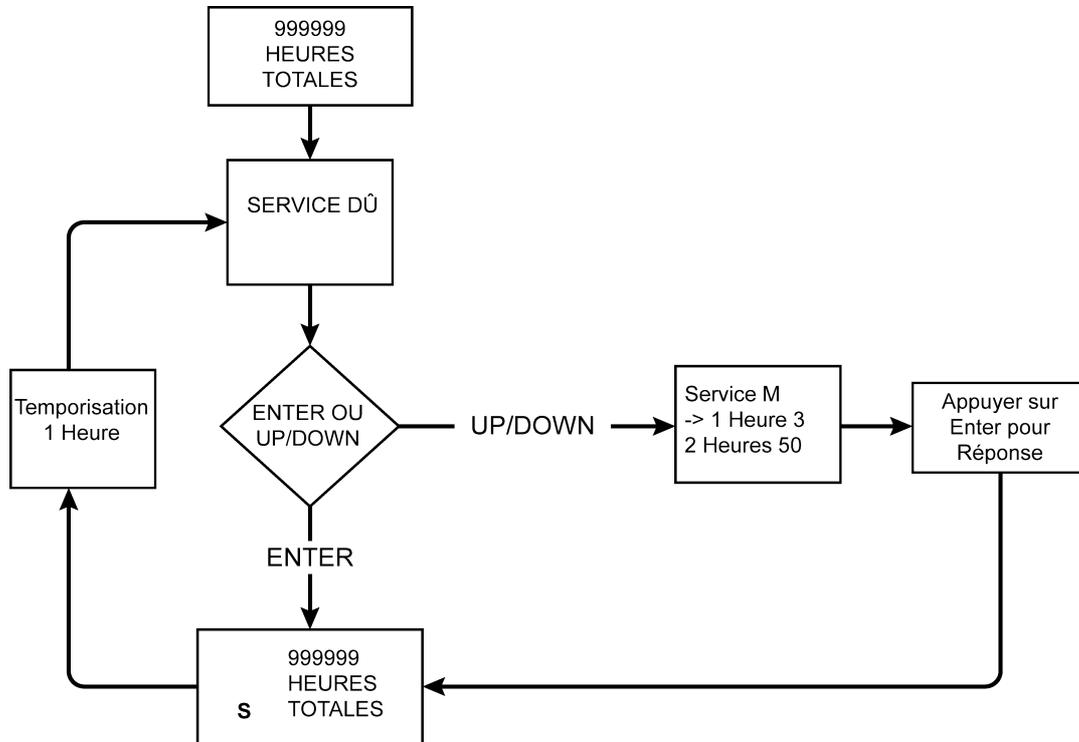


Figure 3

L'intervalle concernant l'entretien peut être changé en appuyant sur la touche ENTER pendant que l'écran par défaut affiche le heures de fonctionnement du moteur. Utiliser les touches UP ou DOWN pour surligner l'intervalle désiré, puis appuyer sur ENTER pour le sélectionner. Utiliser les touches UP ou DOWN pour augmenter ou diminuer le nombre d'heures. Les heures diminueront au fur et à mesure du fonctionnement du moteur. Utiliser la touche DOWN pour surligner l'élément du menu de l'écran principal et ENTER pour retourner à l'écran par défaut du compteur horaire du moteur. **Voir la Figure 4.**

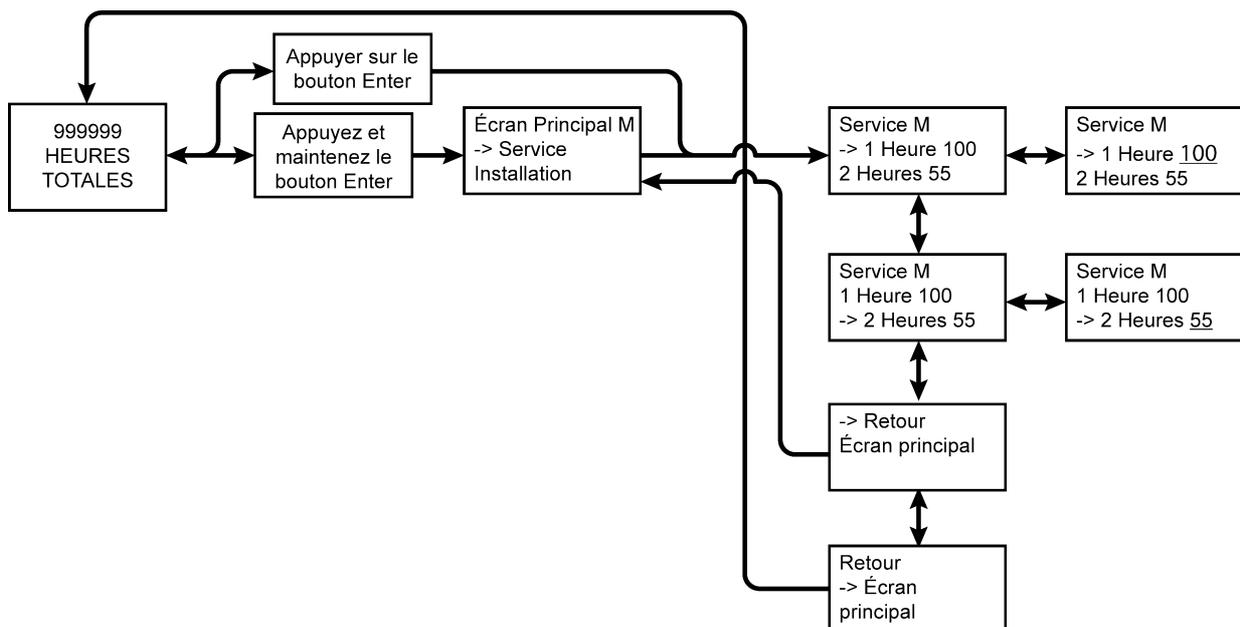


Figure 4

20 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

LANGUES ET UNITÉS

L'écran MidPort est configuré pour s'afficher en langue anglaise, espagnole ou française ainsi que le système métrique ou le système anglais. La langue et les unités peuvent être changées en accédant au Menu setup (paramètres). Pour accéder au Menu setup, appuyer et maintenir la touche ENTER pendant que l'écran par défaut du compteur horaire du moteur est affiché, jusqu'à l'apparition du Menu principal. Dérouler jusqu'à l'option Setup (Paramètres) en utilisant la touche DOWN, puis appuyer sur ENTER. Utiliser les touches UP ou DOWN pour surligner l'unité choisie, puis appuyer sur ENTER pour la sélectionner. Pour retourner sur l'écran par défaut du compteur horaire du moteur, utiliser la touche DOWN pour surligner l'élément du menu de l'écran principal, puis appuyer sur ENTER. **Voir la Figure 5.**

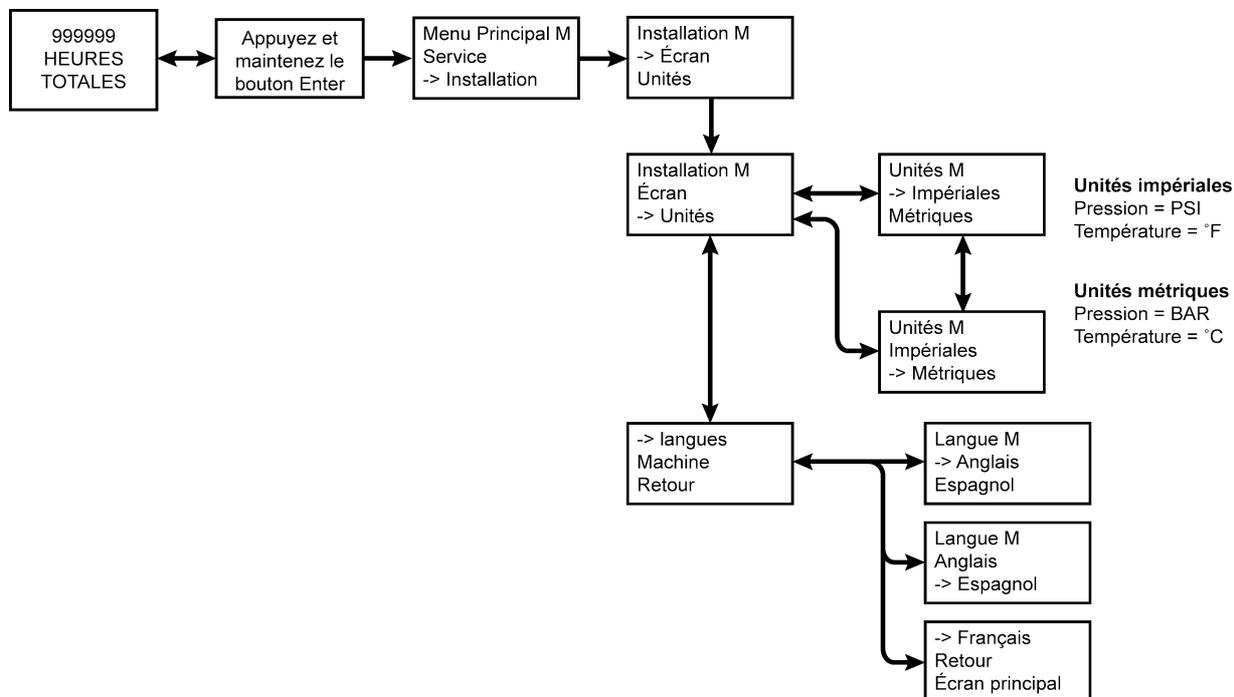


Figure 5

ECRANS QUICKVIEW (PARAMÈTRES DU COMPRESSEUR ET DU MOTEUR)

Les écrans QuickView permettent de voir plus facilement 18 paramètres fréquemment utilisés en appuyant sur les touches UP et DOWN. Appuyer sur les touches UP et DOWN donne un accès en boucle aux écrans QuickView (c.-à-d., lorsque vous avez atteint le dernier écran, appuyer sur DOWN affichera le premier écran et vice versa).

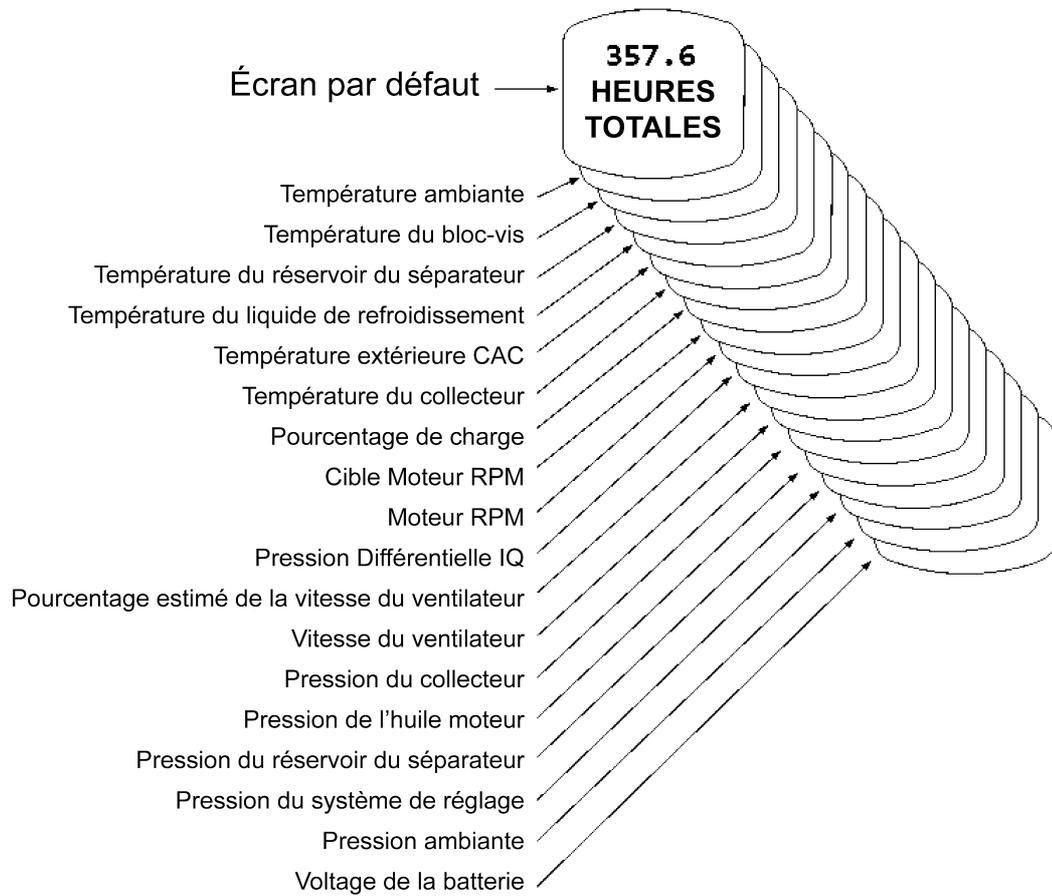


Figure 6

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

Remarque 2 : L'unité disparaît après 3 minutes d'inactivité et retourne à l'écran par défaut du compteur horaire du moteur.

Remarque 3 : Appuyer sur la touche Enter alors que vous êtes sur un écran QuickView vous renvoie à l'écran par défaut du compteur horaire du moteur.

22 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

RÉGLAGE DE L'AFFICHAGE

Les fonctions du menu affichage donnent à l'utilisateur la possibilité de configurer l'écran. Ces options de configuration comprennent l'intensité, le contraste et le mode d'affichage. Pour accéder au menu affichage :

1. Appuyer et maintenir la touche ENTER pendant que l'écran par défaut du compteur horaire du moteur est affiché, jusqu'à l'apparition du menu principal.
2. Dérouler jusqu'à l'option Setup (Paramètres) en utilisant la touche DOWN, puis appuyer sur ENTER.
3. Dérouler jusqu'à l'option Affichage en utilisant la touche DOWN, puis appuyer sur ENTER.
4. Utiliser les touches DOWN et UP pour surligner et ENTER pour sélectionner le paramètre de l'affichage désiré. **Voir la Figure 7.**
5. Pour retourner sur l'écran par défaut du compteur horaire du moteur, utiliser la touche DOWN pour surligner l'élément du menu de l'écran principal, puis appuyer sur ENTER **Remarque** : L'élément de menu Écran principal renvoie l'utilisateur à l'écran par défaut du compteur horaire du moteur.

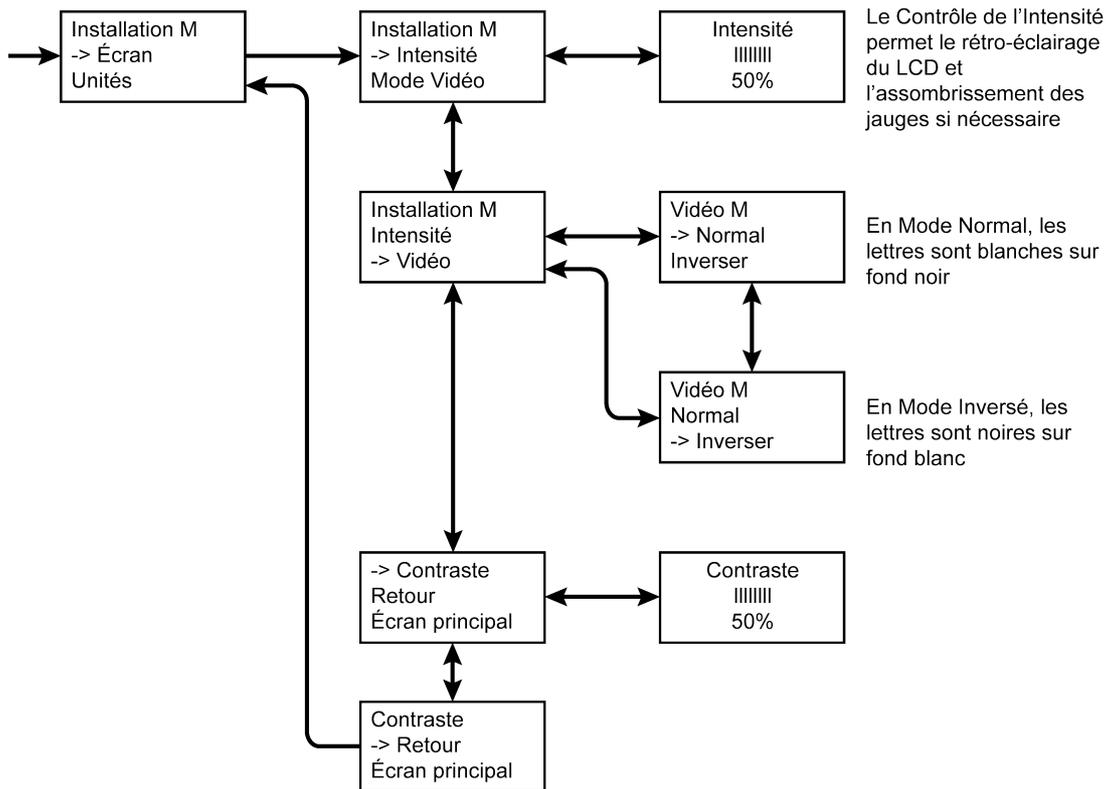


Figure 7

ARRET AUTOMATIQUE

Le système de commandes du compresseur possède une fonction d'économie d'énergie pour éviter de décharger les batteries lorsque le moteur du compresseur ne fonctionne pas. Si le panneau de commandes est sur ON et que le moteur n'a pas fonctionné pendant 3 minutes, au-dessus de 7°C (45°F) ou 15 minutes en-dessous de 7°C (45°F), le système de contrôle s'arrêtera automatiquement. L'alimentation peut être restaurée en appuyant sur le bouton principal d'alimentation (ON/OFF)

Dans le cas d'une défaillance, cette fonction n'est pas activée et l'alimentation demeurera jusqu'à ce que la défaillance ait été reconnue ou que le système de contrôle soit arrêté manuellement.

ATTENDRE AVANT DE DÉMARRER

Lorsque l'on appuie sur le bouton principal d'alimentation (ON/OFF), l'affichage s'initialise et le message Attendre avant de démarrer s'affiche. Pendant l'affichage de ce message, le moteur est pré-chauffé si nécessaire. Il est préférable de démarrer le moteur immédiatement après que le message « Attendre avant de démarrer » disparaisse et qu'apparaisse le nombre total des heures de fonctionnement du moteur.

ÉTAT	ALERTE			ARRÊT SÉCURITÉ			
	CODE	SEUIL	VOYANT CLIGNOTANT	CODE	SEUIL	DÉLAI (s)	MACHINE
Régime moteur bas				1	Ralenti -400 tr/mm	30 s	Tous
Régime moteur élevé				2	Plein régime +100 tr/mm	30 s	Tous
Échec du démarrage (protection du démarreur)				3	Note 1	0	Tous
Niveau de carburant bas	12		Tous	4		3 s	Tous
Alerte du moteur active	9		Tous				
Le moteur n'atteint pas la bonne vitesse	10		Tous				
Trop de tentative de démarrage (AutoStart)				11	3	0	Tous
Arrêt du moteur, raison inconnue				29		0	Tous
Température élevée de décharge du bloc-vis				30	251 °F	3 s	Tous
Capteur de température de décharge du bloc-vis défaillant				32		10 s	Tous
Capteur de pression du réservoir du séparateur défaillant				33	< 5V, >4,5 V		Note 3
Pression trop élevée pour démarrer	34	20 PSI	Tous				
Clapet de sécurité ouvert				36		2 s	Note 4
Filtres d'admission d'air obstrués	38		Tous				
L'alternateur ne charge pas	39	Note 5	Tous				
Capteur de niveau de carburant défaillant	42	<.5V, >4,5V	Note 4				
Restriction de filtre IQ	44	10 PSI	Option IQ	52	15 PSI	3 s	Option IQ
Température élevée du réservoir du séparateur				50	251 °F	3 s	Tous
ID de la machine non valable				51		0	Tous
Capteur de température du réservoir du séparateur défaillant				53		10 s	Tous
Capteur de pression du système de régulation défaillant				54	<.5V, >4,5V	Note 2	Tous
Arrêt d'urgence activé				55		3 s	Tous
Capteur de température ambiante défaillant	58		Tous				
Augmentation de la pression des filtres IQ	61	Perte de charge <-1PSI	Opt IQ				
Capteur de pression primaire IQ défaillant	63	<.5V, >4,5V	Opt IQ				
Capteur de pression secondaire IQ défaillant	64	<.5V, >4,5V	Opt IQ				
Capteur de pression télécommande autodémarrage	68	<.5V, >4,5V	Opt AS				
Communication du module de commande du moteur (ECM) défaillante				71		3 s	Tous
Défaillance de communication du module démarrage automatique/arrêt	73	Si l'alerte est sélectionnée	Opt AS	73	Si la défaillance est sélectionnée	0	Opt AS
Défaillance système TITAN Communication				76		0	Tous
Défaut de communication du clavier CAN				77		10 s	Excepté Kubota 185

REMARQUE

- 15 secondes au-dessus de 50°F, 30 secondes en-dessous de 32°F.
- 13 secondes d'une tension excessive si double pression électronique, sinon 3 secondes.
- 12/154, 14/90, 7/175, 7/125, WW600.
- Tous excepté Kubota 185, Doosan P185, P250, C185.
- 30 secondes après LowV (tension basse) sans excéder ResetV

(Réinitialiser).

Systèmes 12V

LowV =	11,5V
	13,3V
ResetV =	12 V
	14V

Systèmes 24V

23,5V	Marche (on)
25,3V	(fonctionne)
24V	Marche (on)
26V	(fonctionne)

Codes moteur : Modèle de moteur Cummins QSB6.7

CODES DE DIAGNOSTIC DU MOTEUR					
J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
27	2	1228	Position de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Données incorrectes, erronées ou irrégulières
27	4	2272	Position de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de position de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
81	16	2754	Pression d'admission du filtre à particules diesel du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du filtre d'admission à particules du moteur diesel - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
84	2	241	Vitesse du véhicule au niveau des roues	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Vitesse du véhicule au niveau des roues - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
84	9	3526	Vitesse du véhicule au niveau des roues	Taux de mise à jour anormal	Vitesse du véhicule au niveau des roue - Taux de mise à jour anormal
84	10	242	Vitesse du véhicule au niveau des roues	Taux de variation anormal	Circuit du capteur de vitesse du véhicule au niveau des roues - Altération détectée - Taux de variation anormal
84	19	3525	Vitesse du véhicule au niveau des roues	Réception de données du réseau en erreur	Vitesse du véhicule au niveau des roues - Réception de données du réseau en erreur
91	0	148	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Capteur 1 de position du levier ou de la pédale d'accélérateur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
91	1	147	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Capteur de fréquence du circuit de position 1 du levier ou de la pédale d'accélérateur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
91	2	1242	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteurs n° 1 de position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
91	3	131	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
91	4	132	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
91	9	3326	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Taux de mise à jour anormal	SAE J1939 - Multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Taux de mise à jour anormal
91	19	1515	Position n° 1 de la pédale d'accélérateur	Réception de données du réseau en erreur	SAE J1939 - Erreur du multiplexage du système du capteur de la pédale d'accélérateur ou du levier - Réception de données du réseau en erreur
93	2	528	Couple net du frein moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Interrupteur de validation du couple auxiliaire alternatif - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
94	0	4615	Pression d'alimentation du carburant du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Pression d'alimentation du carburant du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
94	3	546	Pression d'alimentation du carburant du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression d'alimentation du carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
94	4	547	Pression d'alimentation du carburant du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression d'alimentation du carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
94	15	2261	Pression d'alimentation du carburant du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Pression d'alimentation pompe à carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
94	17	2262	Pression d'alimentation du carburant du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Pression d'alimentation pompe à carburant - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
94	18	2215	Pression d'alimentation du carburant du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression d'alimentation pompe à carburant - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
95	16	2372	Pression différentielle du filtre à carburant du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression différentielle du filtre à carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
97	3	428	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de l'indicateur de présence d'eau dans le carburant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
97	4	429	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de l'indicateur de présence d'eau dans le carburant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
97	15	418	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Indicateur de présence d'eau dans le carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
97	16	1852	Indicateur de présence d'eau dans le carburant	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Indicateur de présence d'eau dans le carburant - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
98	0	688	Niveau d'huile moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Niveau d'huile mote - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
98	1	253	Niveau d'huile moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Niveau d'huile mote - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
98	17	471	Niveau d'huile moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Niveau d'huile moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
100	1	415	Pression d'huile moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Pression de la canalisation d'huile du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
100	2	435	Pression d'huile moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression de la canalisation d'huile du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
100	3	135	Pression d'huile moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur 1 de pression de la canalisation d'huile du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
100	4	141	Pression d'huile moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur 1 de pression de la canalisation d'huile du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
100	18	143	Pression d'huile moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression de la canalisation d'huile du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
101	0	556	Pression du carter du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Pression du carter - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
101	2	1942	Pression du carter du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression du carter du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
101	3	1843	Pression du carter du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de pression du carter - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
101	4	1844	Pression du carter du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de pression du carter - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
101	15	1974	Pression du carter du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Pression du carter du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
101	16	555	Pression du carter du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du carter du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
102	2	2973	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression du collecteur d'admission n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
102	3	122	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression du collecteur d'admission 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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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	10	3361	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Taux de variation anormal	Pression du collecteur d'admission n° 1 - Taux de variation anormal
102	16	124	Pression du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	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	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
103	2	686	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Vitesse du turbocompresseur n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
103	15	2288	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
103	16	595	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
103	18	687	Vitesse du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse du turbocompresseur n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
104	18	3917	Pression d'huile de lubrification du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression d'huile de lubrification du turbocompresseur du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
105	0	155	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	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	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
105	3	153	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température du collecteur d'admission n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
105	4	154	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température du collecteur d'admission n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
105	15	2964	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
105	16	488	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
105	18	3385	Température du collecteur d'admission n° 1 du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du collecteur d'admission n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
107	15	5576	Pression différentielle du filtre à air 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Pression différentielle du filtre à air du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
107	16	3341	Pression différentielle du filtre à air 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression différentielle du filtre à air du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
108	2	295	Pression barométrique	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression barométrique - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
108	3	221	Pression barométrique	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression barométrique - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
108	4	222	Pression barométrique	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression barométrique - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
109	3	231	Pression du liquide de refroidissement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	0	151	Température du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température du liquide de refroidissement du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
110	2	334	Température du liquide de refroidissement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température du liquide de refroidissement du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
110	3	144	Température du liquide de refroidissement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur 1 de température du liquide de refroidissement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
110	4	145	Température du liquide de refroidissement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur 1 de température du liquide de refroidissement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
110	14	1847	Température du liquide de refroidissement du moteur	Instructions spécifiques	Température du liquide de refroidissement du moteur - Instructions spécifiques
110	15	2963	Température du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température du liquide de refroidissement de moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
110	16	146	Température du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du liquide de refroidissement de moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	18	2789	Température du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
110	31	2646	Température du liquide de refroidissement du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Température du liquide de refroidissement du moteur - Présence d'une condition de panne
110	31	2659	Température du liquide de refroidissement du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Température du liquide de refroidissement du moteur - Présence d'une condition de panne
111	1	235	Niveau du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	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 du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Niveau du liquide de refroidissement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
111	3	195	Niveau du liquide de refroidissement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur 1 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 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur 1 du niveau du liquide de refroidissement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
111	9	3613	Multiplexage SAE J1939 - Erreur de temporisation PGN (n° de groupe de paramètres)	Taux de mise à jour anormal	Multiplexage SAE J1939 – Erreur de temporisation PGN - Taux de mise à jour anormal
111	17	2448	Niveau du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
111	17	5167	Niveau du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
111	18	197	Niveau du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
111	18	3366	Niveau du liquide de refroidissement du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Niveau du liquide de refroidissement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
111	19	3614	Multiplexage SAE J1939 - Erreur de temporisation PGN (n° de groupe de paramètres)	Réception de données du réseau en erreur	Capteur du niveau du liquide de refroidissement - Réception de données du réseau en erreur
157	1	2249	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
157	2	554	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
157	3	451	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
157	4	452	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
157	7	755	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
157	15	4727	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
157	16	553	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
157	18	559	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur - 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	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	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	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Tension de la batterie n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
168	18	441	Circuit n° 1 d'entrée du potentiel de la batterie/de l'alimentation	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Tension de la batterie n° 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
171	2	2398	Température de l'air ambiant	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de l'air ambiant - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
171	3	249	Température de l'air ambiant	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur n° 1 de la température de l'air ambiant - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
171	4	256	Température de l'air ambiant	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur n° 1 de la température de l'air ambiant - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
171	9	3531	Température de l'air ambiant	Taux de mise à jour anormal	Température de l'air ambiant - Taux de mise à jour anormal
171	19	3532	Température de l'air ambiant	Réception de données du réseau en erreur	Température de l'air ambiant - Réception de données du réseau en erreur
174	0	266	Température du carburant du moteur 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température du carburant du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
174	2	535	Température du carburant du moteur 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température du carburant du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
174	3	263	Température du carburant du moteur 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur 1 de température du carburant du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
174	4	265	Température du carburant du moteur 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur 1 de température du carburant du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
174	16	261	Température du carburant du moteur 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du carburant de moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
175	0	214	Température de l'huile du moteur 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température de l'huile du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
175	2	425	Température de l'huile du moteur 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de l'huile du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
175	3	212	Température de l'huile du moteur 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur 1 de température de l'huile du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
175	4	213	Température de l'huile du moteur 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur 1 de température de l'huile du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
175	16	421	Température de l'huile du moteur 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température d'huile du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
188	16	3715	Vitesse du moteur au ralenti, point 1 (configuration du moteur)	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	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)	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse du moteur au ralenti - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
190	0	234	Régime moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Régime/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
190	2	689	Régime moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Régime/position du vilebrequin du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
190	2	2321	Régime moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Régime/position du vilebrequin du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
190	16	1992	Régime moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
190	16	2468	Régime moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse/position du vilebrequin du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
191	9	3328	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Taux de mise à jour anormal	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Taux de mise à jour anormal
191	16	349	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
191	18	489	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
191	19	3418	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission	Réception de données du réseau en erreur	Vitesse de l'arbre de sortie de transmission - Réception de données du réseau en erreur
237	2	4722	Numéro d'identification du véhicule	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Numéro d'identification du véhicule - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
237	13	4517	Numéro d'identification du véhicule	Défaut d'étalonnage	Numéro d'identification du véhicule - Défaut d'étalonnage
237	31	4721	Numéro d'identification du véhicule	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Numéro d'identification du véhicule - Présence d'une condition de panne
251	2	319	Horloge en temps réel	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Horloge en temps réel - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
411	2	1866	Pression différentielle du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression différentielle du circuit 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	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression différentielle du circuit 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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression différentielle du circuit de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
412	2	1867	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	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	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température du circuit de recirculation des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
412	4	2376	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température du circuit de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
412	15	2961	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	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
412	16	2962	Température du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température du circuit de recirculation des gaz d'échappement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
441	3	293	Température auxiliaire n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
441	4	294	Température auxiliaire n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
441	14	292	Température auxiliaire n° 1	Instructions spécifiques	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Instructions spécifiques
442	3	3765	Température auxiliaire n° 2	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de température auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
442	4	3766	Température auxiliaire n° 2	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de 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	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Position de la pédale de frein - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
558	2	431	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit de validation du ralenti de la pédale/du levier d'accélérateur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
558	9	3528	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Taux de mise à jour anormal	Circuit de validation du ralenti de la pédale/du levier d'accélérateur - Taux de mise à jour anormal
558	13	432	Contacteur de ralenti de la pédale d'accélérateur n° 1	Défaut d'étalonnage	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	Réception de données du réseau en erreur	Contacteur de validation du ralenti de la pédale ou du levier d'accélérateur - Réception de données du réseau en erreur
563	9	3488	Freinage antiblocage actif (ABS)	Taux de mise à jour anormal	Freinage antiblocage actif (ABS) - Taux de mise à jour anormal
563	31	4215	Freinage antiblocage actif (ABS)	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Freinage antiblocage actif (ABS) - Présence d'une condition de panne
596	2	3841	Interrupteur de régulation de vitesse	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Interrupteur de régulation de vitesse - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
596	7	3839	Interrupteur de régulation de vitesse	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Interrupteur de régulation de vitesse - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
596	13	3842	Interrupteur de régulation de vitesse	Défaut d'étalonnage	Interrupteur de régulation de vitesse - Défaut d'étalonnage
597	3	769	Contacteur du frein	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du contacteur du frein - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
597	4	771	Contacteur du frein	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du contacteur du frein - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
599	2	2721	Interrupteur de régulation de vitesse	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Interrupteur de régulation de vitesse - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
611	2	523	Code n° 1 de diagnostic du système	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Contacteur de validation de la vitesse intermédiaire (PTO) auxiliaire - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
612	2	115	Code n° 2 de diagnostic du système	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Vitesse magnétique du moteur/Position perdue pour les deux signals - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
625	9	291	Proprietary Datalink	Taux de mise à jour anormal	Proprietary Datalink Error (OEM/Vehicle Datalink) - Abnormal update rate
626	3	2738	Dispositif 1 de démarrage du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de dispositif 1 de démarrage (Injection d'éther) - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
626	4	2738	Dispositif 1 de démarrage du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de dispositif 1 de démarrage (Injection d'éther) - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
626	18	487	Dispositif 1 de démarrage du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Recharge vide du dispositif 1 de démarrage (Injection d'éther) - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
629	12	111	Contrôleur n° 1	Dispositif ou composant défectueux	Défaillance interne critique du module de commande du moteur - Dispositif ou composant défectueux
629	12	343	Contrôleur n° 1	Dispositif ou composant défectueux	Défaillance matérielle interne du mécanisme de signalisation du module de commande du moteur - Dispositif ou composant défectueux
629	31	2661	Contrôleur n° 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Au moins une panne inconnue très grave - Présence d'une condition de panne
629	31	2662	Contrôleur n° 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Au moins une panne inconnue modérément grave - Présence d'une condition de panne
630	12	3697	Mémoire d'étalonnage du module de commande du moteur	Dispositif ou composant défectueux	Mémoire d'étalonnage du module de commande du moteur - Dispositif ou composant défectueux
633	31	2311	Commande de servocommande n° 1 de carburant du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Circuit de la soupape de régulation de l'injection électronique de carburant - Présence d'une condition de panne
639	2	426	J1939 Réseau n° 1, réseau du véhicule principal (auparavant SAE J1939 Data Link)	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Réseau J1939 n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
639	9	285	J1939 Réseau n° 1, réseau du véhicule principal (auparavant SAE J1939 Data Link)	Taux de mise à jour anormal	Multiplexage SAE J1939 – Erreur de temporisation PGN - Taux de mise à jour anormal
639	9	427	J1939 Réseau n° 1, réseau du véhicule principal (auparavant SAE J1939 Data Link)	Taux de mise à jour anormal	SAE J1939 Datalink - Taux de mise à jour anormal
639	13	286	J1939 Réseau n° 1, réseau du véhicule principal (auparavant SAE J1939 Data Link)	Défaut d'étalonnage	Multiplexage SAE J1939 - Erreur de configuration - Défaut d'étalonnage
640	14	599	Circuit d'entrée de la protection externe du moteur	Instructions spécifiques	Arrêt de la sortie double commandé par l'auxiliaire - Instructions spécifiques
641	7	2387	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Circuit de commande (moteur) de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
641	9	2636	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Taux de mise à jour anormal	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Taux de mise à jour anormal
641	11	2198	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Origine du problème inconnue	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Origine du problème inconnue

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
641	12	2634	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Dispositif ou composant défectueux	Unité de contrôle de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Dispositif ou composant défectueux
641	13	1898	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Défaut d'étalonnage	Unité de contrôle de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Défaut d'étalonnage
641	13	2449	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Défaut d'étalonnage	Unité de contrôle de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Défaut d'étalonnage
641	15	1962	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Surchauffe (calculée) de la commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie/à débit variable - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
641	31	2635	Servocommande n° 1 du turbocompresseur à géométrie variable du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Présence d'une condition de panne
644	2	237	Circuit d'entrée de la commande externe de vitesse du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Circuit d'entrée de la commande externe de vitesse (synchronisation polyvalente) - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
647	3	2377	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de commande du ventilateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
647	4	245	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de commande du ventilateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
649	3	5271	Circuit de contrôle du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de contrôle du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
649	4	5272	Circuit de contrôle du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de contrôle du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
649	5	5273	Circuit de contrôle du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit de contrôle du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
651	5	322	Vérin d'injection n° 1 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 1 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
651	7	1139	Vérin d'injection n° 1 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Cylindre n° 1 de solénoïde d'injecteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
652	5	331	Vérin d'injection n° 2 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 2 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
652	7	1141	Vérin d'injection n° 2 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Cylindre n° 2 de solénoïde d'injecteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
653	5	324	Vérin d'injection n° 3 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 3 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
653	7	1142	Vérin d'injection n° 3 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Cylindre n° 3 de solénoïde d'injecteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
654	5	332	Vérin d'injection n° 4 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 4 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
654	7	1143	Vérin d'injection n° 4 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Cylindre n° 4 de solénoïde d'injecteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
655	5	323	Vérin d'injection n° 5 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 5 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
655	7	1144	Vérin d'injection n° 5 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Cylindre n° 5 de solénoïde d'injecteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
656	5	325	Vérin d'injection n° 6 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 6 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
656	7	1145	Vérin d'injection n° 6 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Cylindre n° 6 de solénoïde d'injecteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
657	5	1548	Vérin d'injection n° 7 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 7 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
658	5	1549	Vérin d'injection n° 8 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 8 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
659	5	1622	Vérin d'injection n° 9 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 9 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
660	5	1551	Vérin d'injection n° 10 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 10 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
661	5	1552	Vérin d'injection n° 11 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 11 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
662	5	1553	Vérin d'injection n° 12 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 12 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
663	5	1554	Vérin d'injection n° 13 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 13 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
664	5	1555	Vérin d'injection n° 14 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 14 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
665	5	1556	Vérin d'injection n° 15 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 15 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
666	5	1557	Vérin d'injection n° 16 du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit n° 16 de cylindre de solénoïde d'injecteur - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
677	3	584	Relais du démarreur du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de commande du relais du démarreur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
677	4	585	Relais du démarreur du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de commande du relais du démarreur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
697	3	2557	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
697	4	2558	Commande auxiliaire modulée en largeur d'impulsion n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit 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 d'entrée/de sortie n° 1	Instructions spécifiques	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 1 - Instructions spécifiques
702	3	527	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
702	5	4724	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
702	6	4725	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 2 - Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse
703	3	529	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 3	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit auxiliaire d'entrée/de sortie n° 3 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
723	2	778	Régime moteur n° 2	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Régime/posisiton de l'arbre à cames du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
723	2	2322	Régime moteur n° 2	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Régime/posisiton de l'arbre à cames du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
723	7	731	Régime moteur n° 2	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Régime/posisiton de l'arbre à cames du moteur et désalignement du vilebrequin - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
729	3	2555	Commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
729	4	2556	Commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la commande de préchauffage d'admission d'air n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
748	9	3641	Ralentisseur de l'arbre de sortie de transmission	Taux de mise à jour anormal	Ralentisseur de l'arbre de sortie de transmission - Taux de mise à jour anormal
862	3	3733	Circuit de chauffage du reniflard du carter	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de chauffage du reniflard du carter - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
862	4	3734	Circuit de chauffage du reniflard du carter	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de chauffage du filtre du reniflard du 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	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Commande à distance du circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
974	4	134	Commande à distance de position de la pédale d'accélérateur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Commande à distance du circuit du capteur n° 1 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
974	19	288	Commande à distance de position de la pédale d'accélérateur	Réception de données du réseau en erreur	SAE J1939 - Erreur du multiplexage 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)	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	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)	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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	3	2367	Circuit de sortie n° 2 du frein moteur (compression)	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de sortie n° 2 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1073	4	2363	Circuit de sortie n° 2 du frein moteur (compression)	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de sortie n° 2 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1075	3	2265	Pompe de levage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Pompe de levage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
1075	4	2266	Pompe de levage électrique pour l'alimentation en carburant du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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	Lampe de préchauffage du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Lampe de préchauffage du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
1081	9	3555	Lampe de préchauffage du moteur	Taux de mise à jour anormal	Lampe de préchauffage du moteur - Taux de mise à jour anormal
1081	19	3556	Lampe de préchauffage du moteur	Réception de données du réseau en erreur	Lampe de préchauffage du moteur - Réception de données du réseau en erreur
1081	31	4252	Lampe de préchauffage du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Lampe de préchauffage du moteur - Présence d'une condition de panne
1109	0	3931	Arrêt du système de sécurité du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Arrêt du système de sécurité du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
1112	3	2368	Circuit de sortie n°3 du frein moteur (compression)	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de sortie n°3 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1112	4	2365	Circuit de sortie n°3 du frein moteur (compression)	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de sortie n°3 de la commande de servocommande du frein moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1127	7	3683	Pression de suralimentation turbocompresseur 1 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Pression de suralimentation turbocompresseur 1 du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
1136	2	699	Température de l'unité de commande du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de l'unité de contrôle du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1136	3	697	Température de l'unité de commande du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température de l'unité de commande du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1136	4	698	Température de l'unité de commande du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température de l'unité de commande du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1172	2	693	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1172	3	691	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1172	4	692	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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 basse tension
1172	9	3369	Température d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 du moteur	Taux de mise à jour anormal	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	Réception de données du réseau en erreur	Capteur de la température d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 - Réception de données du réseau en erreur
1176	1	3348	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n°1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
1176	2	743	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1176	3	741	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de 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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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	9	3372	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Taux de mise à jour anormal	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Taux de mise à jour anormal
1176	18	629	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1176	19	3373	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Réception de données du réseau en erreur	Pression d'admission du compresseur du turbocompresseur n° 1 - Réception de données du réseau en erreur
1194	13	3298	Indicateur courant du nombre de départ de l'encodage anti-vol	Défaut d'étalonnage	Nombre de départ de l'encodage anti-vol - Défaut d'étalonnage
1195	2	269	Indicateur valable de mot de passe anti-vol	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Indicateur valable de mot de passe anti-vol - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1209	2	2554	Pression 1 des gaz d'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression 1 des gaz d'échappement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1209	3	2373	Pression 1 des gaz d'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur 1 de pression des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1209	4	2374	Pression 1 des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur 1 de pression des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1209	16	2764	Pression 1 des gaz d'échappement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression 1 des gaz d'échappement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1213	9	3535	Témoins indicateur de dysfonctionnement	Taux de mise à jour anormal	Témoins indicateur de dysfonctionnement - Taux de mise à jour anormal
1231	2	3329	Réseau J1939 n° 2	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Réseau J1939 n° 2 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1235	2	3331	Réseau J1939 n° 3	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Réseau J1939 n° 3 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1239	16	4726	Fuite de carburant du moteur 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Fuite de carburant du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1347	3	272	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de commande du relais de l'arrêt des accessoires du véhicule - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1267	3	338	Circuit de commande du relais de l'arrêt des accessoires du véhicule	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de commande du relais de l'arrêt des accessoires du véhicule - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1322	31	1718	Ratés du moteur pour plusieurs cylindres	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Ratés du moteur pour plusieurs cylindres - Condition de panne

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
1323	31	1654	Ratés du moteur cylindre 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Ratés du moteur cylindre 1 - Condition de panne
1324	31	1655	Ratés du moteur cylindre 2	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Ratés du moteur cylindre 2 - Condition de panne
1325	31	1656	Ratés du moteur cylindre 3	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Ratés du moteur cylindre 3 - Condition de panne
1326	31	1657	Ratés du moteur cylindre 4	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Ratés du moteur cylindre 4 - Condition de panne
1327	31	1658	Ratés du moteur cylindre 5	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Ratés du moteur cylindre 5 - Condition de panne
1328	31	1659	Ratés du moteur cylindre 6	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Ratés du moteur cylindre 6 - Condition de panne
1347	3	272	Dispositif n° 2 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1347	4	271	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1347	7	281	Dispositif n° 1 de mise sous pression de la pompe à carburant du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	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	Pression du rail de mesure n° 2 de l'injecteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression du rail de mesure n° 2 de l'injecteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1349	4	484	Pression du rail de mesure n° 2 de l'injecteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression du rail de mesure n° 2 de l'injecteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1377	2	497	Contacteur de synchronisation du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Contacteur de synchronisation polyvalent - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1378	31	649	Intervalle de vidange d'huile moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Intervalle de vidange d'huile moteur - Condition de panne
1383	31	611	Moteur coupé chaud	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Moteur coupé chaud - Condition de panne
1387	3	1539	Pression auxiliaire n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1387	4	1621	Pression auxiliaire n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 1 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1388	3	297	Pression auxiliaire n° 2	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1388	4	298	Pression auxiliaire n° 2	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1388	14	296	Pression auxiliaire n° 2	Instructions spécifiques	Circuit n° 2 d'entrée du capteur de pression auxiliaire - Instructions spécifiques
1563	2	1256	Appareil de contrôle/écran incompatible	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Erreur de l'état d'entrée de l'identification du module de contrôle - Données incorrectes, erronées ou irrégulière
1563	2	1257	Appareil de contrôle/écran incompatible	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Erreur de l'état d'entrée de l'identification du module de contrôle - Données incorrectes, erronées ou irrégulière
1569	31	3714	Diminution du couple de protection moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Diminution du couple de protection moteur - Condition de panne
1590	2	784	Mode régulation de vitesse adaptative	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Mode régulation de vitesse adaptative - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
1623	9	3186	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Taux de mise à jour anormal	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Taux de mise à jour anormal
1623	13	5248	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Défaut d'étalonnage	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Défaut d'étalonnage
1623	19	3213	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe	Réception de données du réseau en erreur	Vitesse de l'arbre de sortie du contrôlographe - Réception de données du réseau en erreur
1632	14	2998	Fonction de limite de couple du moteur	Instructions spécifiques	Fonction de limite de couple du moteur - Instructions spécifiques
1632	31	5193	Fonction de limite de couple du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Fonction de limite de couple du moteur - Condition de panne
1639	0	4789	Vitesse du ventilateur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Vitesse du ventilateur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
1639	1	4791	Vitesse du ventilateur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	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	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Réseau J1939 n° 4 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1675	31	3737	Mode démarreur du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Protection contre l'emballlement du moteur en mode démarreur - Présence d'une condition de panne
1761	1	1673	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 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 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
1761	3	1669	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
1761	4	1668	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
1761	5	4679	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
1761	6	4738	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Circuit du capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
1761	10	4769	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Taux de variation anormal
1761	11	4739	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Origine du problème inconnue	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Origine du problème inconnue
1761	13	4732	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Défaut d'étalonnage	Capteur de niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Défaut d'étalonnage
1761	17	3497	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
1761	18	3498	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Niveau du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
1800	16	2263	Température de la batterie n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température de la batterie - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1800	18	2264	Température de la batterie n° 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température de la batterie - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
1818	31	3374	Contrôle de frein actif du dispositif anti-renversement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Contrôle de frein actif du dispositif anti-renversement - Condition de panne
2006	9	5133	Adresse source 6	Taux de mise à jour anormal	Adresse source 6 - Taux de mise à jour anormal
2623	3	1239	Canal n° 2 de la pédale d'accélérateur n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur n° 2 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
2623	4	1241	Canal n° 2 de la pédale d'accélérateur n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur n° 2 de la position de la pédale ou du levier d'accélérateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
2629	15	2347	Température de sortie du compresseur du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température de sortie du compresseur du turbocompresseur (Calculée) - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
2630	2	3478	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire n° 1 du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
2630	3	2571	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire n° 1 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
2630	4	2572	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire n° 1 du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Température de sortie du refroidisseur intermédiaire du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
2633	7	3616	Position des tuyères de turbocompresseur à géométrie variable 1 du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Position des tuyères de turbocompresseur à géométrie variable du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
2634	3	1776	Relais électrique	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de commande du relais électrique - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
2789	15	2346	Température d'admission calculée de la turbine du turbocompresseur n° 1 du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	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	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température d'admission de la turbine du turbocompresseur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
2791	5	2349	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
2791	6	2353	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse
2791	7	2357	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
2791	9	1893	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Taux de mise à jour anormal	Circuit de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Taux de mise à jour anormal
2791	13	1896	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Défaut d'étalonnage	Unité de contrôle de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Défaut d'étalonnage
2791	15	1961	Commande de la soupape n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température de commande de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
2797	13	2765	Groupe d'injection n° 1 du moteur	Défaut d'étalonnage	Codes barres du bloc d'injection du moteur - Défaut d'étalonnage
2884	9	3735	Interrupteur du régulateur auxiliaire du moteur	Taux de mise à jour anormal	Interrupteur du régulateur auxiliaire du moteur - Taux de mise à jour anormal
2978	9	3838	Pertes parasites estimées du moteur - Pourcentage de couple	Taux de mise à jour anormal	Pertes parasites estimées du moteur - Pourcentage de couple - Taux de mise à jour anormal
3031	2	1679	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3031	3	1678	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3031	4	1677	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3031	5	4682	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3031	6	4736	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Circuit du capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité supérieure à la normale ou circuit ouvert à la masse
3031	9	4572	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Taux de mise à jour anormal	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Taux de mise à jour anormal
3031	11	4737	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Origine du problème inconnue	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Origine du problème inconnue
3031	13	4731	Température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Défaut d'étalonnage	Capteur de température du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Défaut d'étalonnage
3060	18	3243	Dispositif de surveillance du système de refroidissement du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Dispositif de surveillance du système de refroidissement du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3216	2	3228	NOx d'admission de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur du NOx d'admission de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3216	4	1885	NOx d'admission de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur du NOx d'admission de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3216	9	3232	NOx d'admission de post-traitement 1	Taux de mise à jour anormal	Capteur du NOx d'admission de post-traitement 1 - Taux de mise à jour anormal
3216	10	3725	NOx d'admission de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Capteur du NOx d'admission de post-traitement 1 - Taux de variation anormal
3216	13	3718	NOx d'admission de post-traitement 1	Défaut d'étalonnage	NOx d'admission de post-traitement 1 - Défaut d'étalonnage

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3216	16	3726	NOx d'admission de post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	NOx d'admission de post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3216	20	3748	NOx d'admission de post-traitement 1	Données pas rationnelles - Variante élevée	Capteur de NOx d'admission de post-traitement 1 - Données pas rationnelles - Variante élevée
3217	2	1861	O2 d'admission de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur d'oxygène à l'admission de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3218	2	3682	État de l'énergie du capteur du gaz d'admission de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Alimentation en énergie du capteur du NOx d'admission de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3226	2	1694	NOx de sortie de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur du NOx de sortie de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3226	4	1887	NOx de sortie de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur NOx de sortie de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3226	9	2771	NOx de sortie de post-traitement 1	Taux de mise à jour anormal	Capteur du NOx de sortie de post-traitement 1 - Taux de mise à jour anormal
3226	10	3545	NOx de sortie de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Capteur du NOx de sortie de post-traitement 1 - Taux de variation anormal
3226	13	3717	NOx de sortie de post-traitement 1	Défaut d'étalonnage	Capteur du NOx de sortie de post-traitement 1 - Défaut d'étalonnage
3226	20	3749	NOx de sortie de post-traitement 1	Données pas rationnelles - Variante élevée	Capteur NOx d'admission de post-traitement 1 - Données pas rationnelles - Variante élevée
3227	9	2683	O2 de sortie de post-traitement 1	Taux de mise à jour anormal	Circuit de capteur d'oxygène à l'admission du post-traitement - Taux de mise à jour anormal
3228	2	3681	État de l'énergie du capteur du gaz de sortie de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Alimentation en énergie du capteur du NOx de sortie de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3242	0	3311	Température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3242	2	3318	Température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3242	3	3317	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	Circuit du capteur de température d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3242	4	3316	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	Circuit du capteur de température d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3242	15	3254	Température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3242	16	3253	Température des gaz d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température d'admission du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3246	0	3312	Température des gaz d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température de sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3246	2	3322	Température des gaz d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3246	3	3319	Température des gaz d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température de 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	Température des gaz d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température de sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3246	15	3256	Température des gaz d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température de sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3246	16	3255	Température des gaz d'échappement du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température de sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3249	17	2742	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau peu grave
3249	18	2743	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement n° 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température n° 2 des gaz d'échappement de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3251	0	1922	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3251	2	1883	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de pression différentielle du filtre à particules de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3251	3	1879	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Circuit de capteur de pression différentielle - Tension supérieure à la normale
3251	4	1881	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Filtre à particules diesel de post-traitement - Circuit de capteur de pression différentielle - Tension inférieure à la normale
3251	15	2639	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3251	16	1921	Filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Pression différentielle	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Filtre à particules diesel de post-traitement - Pression différentielle - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
3255	9	4145	NOx d'admission de post-traitement 2	Taux de mise à jour anormal	Capteur du NOx d'admission de post-traitement 2 - Taux de mise à jour anormal
3265	9	3988	NOx d'admission de post-traitement 2	Taux de mise à jour anormal	NOx de sortie de post-traitement 2 - Taux de mise à jour anormal
3353	3	4953	État de l'alternateur 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	État de l'alternateur 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3361	2	2976	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3361	3	3558	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3361	4	3559	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3362	31	1682	Lignes d'entrée de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Lignes d'entrée de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Condition de panne
3363	3	1683	Préchauffage du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3363	4	1684	Préchauffage du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3363	7	3242	Préchauffage du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3363	16	1713	Préchauffage du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3363	18	1712	Préchauffage du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Préchauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3364	1	3866	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
3364	2	3878	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3364	3	1686	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3364	4	1685	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3364	5	4741	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du capteur de qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3364	6	4742	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Circuit du capteur de qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Intensité supérieure à la normale ou circuit à la masse
3364	7	3876	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Capteur de qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3364	9	3868	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Taux de mise à jour anormal	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Taux de mise à jour anormal
3364	10	4277	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Taux de variation anormal
3364	11	1715	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Origine du problème inconnue	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Origine du problème inconnue

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3364	12	3877	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Dispositif ou composant défectueux	Capteur de qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Dispositif ou composant défectueux
3364	13	1714	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Défaut d'étalonnage	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Défaut d'étalonnage
3364	15	4842	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
3364	18	3867	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le modérément grave
3364	19	4241	Qualité du réservoir 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Réception de données du réseau en erreur	Qualité du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Réception de données du réseau en erreur
3480	2	1926	Pression du carburant post-traitement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de pression du carburant post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3480	3	1927	Pression du carburant post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	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	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	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	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Taux de carburant de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3482	2	1925	Servocommande d'injection de carburant de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Vanne d'arrêt du carburant post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3482	3	1923	Servocommande d'injection de carburant de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la vanne d'arrêt du carburant post-traitement -- Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3482	4	1924	Servocommande d'injection de carburant de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la vanne d'arrêt du carburant post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3482	7	1963	Servocommande d'injection de carburant de post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Vanne d'arrêt du carburant post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3482	13	2741	Servocommande d'injection de carburant de post-traitement 1	Défaut d'étalonnage	Vanne d'arrêt inversée du carburant post-traitement - Défaut d'étalonnage
3482	16	4568	Servocommande d'injection de carburant de post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Vanne d'arrêt du carburant de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3490	3	3224	Servocommande d'air de purge post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de servocommande d'air de purge post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3490	4	3223	Servocommande d'air de purge post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de servocommande d'air de purge post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3490	7	3225	Servocommande d'air de purge post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Servocommande d'air de purge post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3509	3	386	Tension n° 1 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 1 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3509	4	352	Tension n° 1 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 1 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3510	3	227	Tension n° 2 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 2 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3510	4	187	Tension n° 2 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 2 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3511	3	239	Tension n° 3 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 3 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3511	4	238	Tension n° 3 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 3 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3512	3	2185	Tension n° 4 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 4 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3512	4	2186	Tension n° 4 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 4 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3513	3	1695	Tension n° 5 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Alimentation 5 des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3513	4	1696	Tension n° 5 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Alimentation 5 des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3514	3	515	Tension n° 6 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 6 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3514	4	516	Tension n° 6 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 6 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3515	2	4242	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3515	3	4233	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 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 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3515	5	4743	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du capteur de température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3515	6	4744	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité supérieure à la normale ou court-circuit à la masse	Circuit du capteur de température du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité supérieure à la normale ou circuit ouvert à la masse
3515	10	4243	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Taux de variation anormal
3515	11	4745	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Origine du problème inconnue	Température 2 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Origine du problème inconnue
3521	11	4768	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Origine du problème inconnue	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Origine du problème inconnue

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3521	31	4235	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Propriété du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Condition de panne
3555	17	1943	Densité de l'air ambiant	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Densité de l'air ambiant - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
3556	2	1932	Doseur d'hydrocarbure post-traitement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Doseur post-traitement- Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3556	5	1977	Doseur d'hydrocarbure post-traitement	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du doseur post-traitement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
3556	7	1964	Doseur d'hydrocarbure post-traitement	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Doseur post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3556	18	3167	Doseur d'hydrocarbure post-traitement	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Doseur post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3597	2	1117	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Perte d'alimentation avec contact enclenché - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3597	3	1939	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3597	4	1941	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3597	12	351	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Dispositif ou composant défectueux	Alimentation de l'injecteur - Dispositif ou composant défectueux
3597	18	1938	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Tension n°1 d'alimentation de sortie de l'unité de commande du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
3610	2	3135	Pression de sortie du filtre à particule diesel de post-traitement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression de sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n°1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3610	3	3133	Pression de sortie du filtre à particule diesel de post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression de sortie du filtre à particule diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3610	4	3134	Pression de sortie du filtre à particule diesel de post-traitement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression de sortie du filtre à particules diesel de post-traitement n°1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3667	2	31395221	Statut de l'obturateur d'air du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Statut de l'obturateur d'air du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
3667	3	3139	Statut de l'obturateur d'air du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de l'obturateur d'air du moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
3667	4	3141	Statut de l'obturateur d'air du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de l'obturateur d'air du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
3667	7	4484	Obturateur d'air du moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Obturateur d'air du moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
3695	2	4213	Filtre à particules diesel - Régénération active bloquée par la position de verrouillage du contacteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Filtre à particules diesel de post-traitement - Régénération active bloquée par la position de verrouillage du contacteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
3703	31	2777	Filtre à particules diesel - Régénération active bloquée par la position de verrouillage du contacteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Pièges à particules - Régénération active bloquée par la position de verrouillage du contacteur - Présence d'une condition de panne
3713	31	3753	Filtre à particules diesel - Régénération active bloquée à cause de l'arrêt du système	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Filtre à particules diesel - Régénération active bloquée à cause de l'arrêt du système - Condition de panne
3750	31	3396	Filtre 1 à particules diesel - Conditions non remplies pour une régénération active	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Filtre 1 à particules diesel - Conditions non remplies pour une régénération active - Condition de panne
3926	18	4573	Consommation moyenne du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Consommation moyenne du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
3936	7	3245	Système de filtre à particules diesel de post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Système de 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	Instructions spécifiques	Système du filtre à particules diesel de post-traitement - Instructions spécifiques
3936	15	1981	Système du filtre à particules diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Système de filtre à particules diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
4094	31	3543	Limites NOx dépassées à cause de la qualité insuffisante du fluide d'échappement diesel	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Limites NOx dépassées à cause de la qualité insuffisante du réactif - Condition de panne
4096	31	3547	Limites NOx dépassées à cause du réservoir de fluide d'échappement diesel vide	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Réservoir vide de fluide d'échappement diesel de post-traitement - Condition de panne
4097	3	2732	Servocommande de la purge de carburant post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de la soupape de vidange de carburant post-traitement -- Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4097	4	2733	Servocommande de la purge de carburant post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de la soupape de vidange de carburant post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4097	7	2878	Servocommande de la purge de carburant post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Soupape de vidange de carburant post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
4182	4	3695	Circuit du potentiomètre de réglage de la fréquence de sortie du générateur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du potentiomètre de réglage de la fréquence de sortie du générateur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4183	4	3696	Circuit du potentiomètre de réglage du statisme	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du potentiomètre de réglage du statisme - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4184	4	3694	Circuit du potentiomètre de réglage du gain	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du potentiomètre de réglage du gain - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4185	31	1427	Relais d'arrêt pour survitesse	Non disponible ou présence d'une condition de panne	L'unité de diagnostic du relais d'arrêt pour survitesse a détecté une erreur - Condition de panne
4186	31	1428	Relais d'arrêt de faible pression d'huile	Non disponible ou présence d'une condition de panne	L'unité de diagnostic du relais d'arrêt pour faible pression d'huile a détecté une erreur - Condition de panne
4187	31	1429	Relais d'arrêt de la température élevée du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	L'unité de diagnostic du relais d'arrêt pour la température élevée du moteur a détecté une erreur - Condition de panne
4188	31	1431	Relais d'indicateur de pression d'huile pré-faible	Non disponible ou présence d'une condition de panne	L'unité de diagnostic du relais d'avertissement pour pression d'huile pré-faible a détecté une erreur - Condition de panne

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
4223	31	1432	Relais d'avertissement de température pré-élevée du moteur	Non disponible ou présence d'une condition de panne	L'unité de diagnostic du relais d'avertissement de température pré-élevée du moteur a détecté une erreur - Condition de panne
4331	18	4658	Quantité dosée réelle du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Quantité de réactif dosé réel SCR post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4334	2	3596	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4334	3	3571	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Capteur de pression de fluide d'échappement diesel de post-traitement 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 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4334	16	3575	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
4334	18	3574	Pression absolue du doseur du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Capteur de pression du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
4337	2	4244	Température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4337	3	4174	Capteur de température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Capteur de température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4337	4	4175	Capteur de température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Capteur de température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4337	10	4249	Température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Température dosée du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Taux de variation anormal
4339	31	4586	Statut de contrôle du feedback du SCR de post-traitement 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Statut de contrôle du feedback du SCR de post-traitement 1 - Condition de panne
4340	3	3237	État du préchauffage 1 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du préchauffage 1 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4340	4	3238	État du préchauffage 1 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du préchauffage 1 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4340	5	3258	État du préchauffage 1 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du préchauffage 1 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
4342	3	3239	État du préchauffage 2 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 2	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du préchauffage 2 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4342	4	3241	État du préchauffage 2 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 2	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du préchauffage 2 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4342	5	3261	État du préchauffage 2 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 2	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du préchauffage 2 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
4344	3	3422	État du préchauffage 3 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du préchauffage 3 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4344	4	3423	État du préchauffage 3 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du préchauffage 3 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4344	5	3425	État du préchauffage 3 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	Circuit du préchauffage 3 de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement - Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert
4360	0	3229	Température des gaz d'admission du catalyseur SCR de post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température d'admission SCR de post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
4360	2	3144	Température des gaz d'admission du catalyseur SCR de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de température d'admission SCR de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4360	3	3142	Température des gaz d'admission du catalyseur SCR de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température d'admission SCR de post-traitement 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 SCR de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température d'admission SCR de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4360	15	3164	Température des gaz d'admission du catalyseur SCR de post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température d'admission SCR post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
4360	16	3231	Température des gaz d'admission du catalyseur SCR de post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température d'admission SCR post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4360	16	5247	Température d'admission SCR post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température d'admission SCR post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4363	0	3165	Température des gaz de sortie catalyseur SCR post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température de sortie SCR de post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
4363	2	3148	Température des gaz de sortie catalyseur SCR post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Capteur de température de sortie SCR de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4363	3	3146	Température des gaz de sortie catalyseur SCR post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température de sortie SCR de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4363	4	3147	Température des gaz de sortie catalyseur SCR post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température de sortie SCR de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4363	16	3235	Température des gaz de sortie catalyseur SCR post-traitement 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température de sortie SCR post-traitement 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4364	18	3582	Rendement de conversion SCR de post-traitement 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Rendement de conversion du catalyseur SCR de post-traitement - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4376	3	3577	Soupape de recirculation du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Soupape de recirculation du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
4376	4	3578	Soupape de recirculation du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Soupape de recirculation 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 recirculation du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Soupape de recirculation du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
4490	9	3367	Humidité spécifique	Taux de mise à jour anormal	Capteur d'humidité spécifique - Taux de mise à jour anormal
4490	90	3368	Humidité spécifique	Réception de données du réseau en erreur	Capteur d'humidité spécifique - Réception de données du réseau en erreur
4765	2	3315	Température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4765	3	3314	Température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
4765	4	3313	Température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
4765	13	3325	Température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Défaut d'étalonnage	Température des gaz d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données erronées - Défaut d'étalonnage
4765	16	3251	Température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température d'admission du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
4766	0	5387	Température des gaz à la sortie du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température des gaz à la sortie 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	2	5386	Température des gaz à la sortie du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température des gaz à la sortie du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4766	3	4533	Circuit du capteur de température 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	Circuit du capteur de température 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
4766	3	4534	Circuit du capteur de température 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	Circuit du capteur de température 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
4766	15	5389	Température des gaz à la sortie du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température des gaz à la sortie du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
4766	16	5388	Température des gaz à la sortie du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température des gaz à la sortie du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
4792	7	3751	Système catalyseur SCR de post-traitement	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Système catalyseur SCR de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
4792	14	4585	Système catalyseur SCR de post-traitement 1	Instructions spécifiques	Système catalyseur SCR de post-traitement 1 - Instructions spécifiques

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
4793	31	3158	Réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement manquant - Présence d'une condition de panne
4794	31	3151	Système catalyseur SCR de post-traitement 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Système catalyseur SCR de post-traitement 1 manquant - Condition de panne
4795	31	1993	Filtre à particules diesel de post-traitement n°1 manquant	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Filtre à particules diesel post-traitement manquant - Condition de panne
4796	31	1664	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement n° 1 manquant	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement manquant - Condition de panne
4809	2	3154	Température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4809	3	3152	Température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale
4809	4	3153	Température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale
4809	13	3166	Température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Défaut d'étalonnage	Capteur de température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données erronées - Défaut d'étalonnage
4809	16	3247	Température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température d'admission de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
4810	0	3162	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
4810	2	3157	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
4810	3	3155	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale
4810	4	3156	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale
4810	15	3249	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
4810	16	3169	Température de sortie de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Température de sortie de réchauffement 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	Origine du problème inconnue	Catalyseur à oxydation diesel de post-traitement 1 - Face obstruée - Origine du problème inconnue
5019	2	3138	Pression de sortie du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression de sortie du circuit de recirculation des gaz d'échappement du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5019	3	3136	Pression de sortie du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de pression de sortie du circuit de recirculation des gaz d'échappement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
5019	4	3137	Pression de sortie du circuit n° 1 de recirculation des gaz d'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de pression de sortie du circuit de recirculation des gaz d'échappement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5024	10	3649	Coefficient de préchauffage du capteur NOx des gaz d'admission de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Préchauffage du capteur NOx des gaz d'admission de post-traitement 1 - Taux de variation anormal
5031	10	3583	Coefficient de préchauffage du capteur NOx des gaz à la sortie de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Préchauffage du capteur NOx de sortie de post-traitement 1 - Taux de variation anormal
5097	3	4293	Données du voyant actif du frein moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Voyant actif du frein moteur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5097	4	4294	Données du voyant actif du frein moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Voyant actif du frein moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5125	3	3419	Tension n° 7 d'alimentation des capteurs	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit n° 7 d'alimentation des capteurs - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5125	4	3421	Tension n° 7 d'alimentation des capteurs	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit n° 7 d'alimentation des capteurs - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5245	31	4863	Contribution active de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Contribution active de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement - Condition de panne
5246	0	3712	Importance de la contribution de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Contribution de l'opérateur de réduction catalytique sélective de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave
5298	18	1691	Rendement 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	Rendement 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 du filtre à particules diesel de post-traitement n° 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Régénération incomplète du filtre à particules diesel de post-traitement - Condition de panne
5357	31	4713	Erreur de quantité d'injection de carburant du moteur dans plusieurs cylindres	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Erreur de quantité d'injection de carburant du moteur dans plusieurs cylindres - Condition de panne
5380	11	4936	Injection 1 du carburant du moteur	Origine du problème inconnue	Injection 1 du carburant du moteur - Origine du problème inconnue
5380	13	4937	Injection 1 du carburant du moteur	Défaut d'étalonnage	Injection 1 du carburant du moteur - Défaut d'étalonnage
5394	2	3755	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5394	5	3567	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	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	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Soupape de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
5395	16	3337	Quantité de carburant au régime de ralenti du moteur	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Quantité de carburant au régime de ralenti du moteur - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
5395	18	3338	Quantité de carburant au régime de ralenti du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Quantité de carburant au régime de ralenti du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
5396	31	3377	Flexible de ventilation du bas moteur débranché	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Flexible de ventilation du bas moteur débranché - Présence d'une condition de panne
5397	31	3375	Régénération trop fréquente du filtre à particules diesel de post-traitement 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Régénération trop fréquente du filtre à particules diesel de post-traitement - Condition de panne
5484	3	3633	Commande du dispositif de sortie de l'embrayage de ventilateur n° 2 du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit de commande de l'embrayage de ventilateur n° 2 du moteur - 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	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit de commande de l'embrayage de ventilateur n° 2 du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5491	3	3562	Relais du préchauffage de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Relais du préchauffage de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5491	4	3563	Relais du préchauffage de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Relais du préchauffage de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5491	7	3713	Relais du préchauffage de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Relais du préchauffage de la conduite de fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
5571	0	3741	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le plus grave	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
5571	3	4262	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5571	4	4263	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5571	7	3727	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
5571	11	4265	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression	Origine du problème inconnue	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression - Origine du problème inconnue
5571	15	5585	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau le moins grave
5571	31	4867	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Clapet de sécurité de la pression de carburant de la rampe commune à haute pression - Condition de panne
5585	18	4691	Pression au démarrage du rail de mesure n° 1 de l'injecteur du moteur	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression au démarrage du rail de mesure n° 1 de l'injecteur du moteur - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
5603	9	3843	Commande de désactivation du régulateur de vitesse	Taux de mise à jour anormal	Commande de désactivation du régulateur de vitesse - Taux de mise à jour anormal
5603	31	3845	Commande de désactivation du régulateur de vitesse	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Commande de désactivation du régulateur de vitesse - Condition de panne
5605	31	3844	Commande de pause du régulateur de vitesse	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Commande de pause du régulateur de vitesse - Condition de panne

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
5625	2	5274	Position du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Position du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5625	3	5275	Circuit du capteur de position du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de position du régulateur de contre-pression de 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 de contre-pression de l'échappement du moteur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de position du régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5626	13	5277	Régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur	Défaut d'étalonnage	Régulateur de contre-pression de l'échappement du moteur - Défaut d'étalonnage
5741	2	4451	Détecteur de suie sortie post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Détecteur de suie sortie post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
5741	3	4143	Détecteur de suie sortie post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Détecteur de suie sortie post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5741	4	4144	Détecteur de suie sortie post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Détecteur de suie sortie post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5742	3	4161	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de 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 de post-traitement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5742	9	4151	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement	Taux de mise à jour anormal	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement - Taux de mise à jour anormal
5742	11	4259	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement	Origine du problème inconnue	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement - Origine du problème inconnue
5742	12	4158	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement	Dispositif ou composant défectueux	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement - Dispositif ou composant défectueux
5742	16	4163	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Module du capteur de température du filtre à particules diesel de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
5743	3	4164	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de 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 de post-traitement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5743	9	4152	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement	Taux de mise à jour anormal	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement - Taux de mise à jour anormal
5743	11	4261	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement	Origine du problème inconnue	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement - Origine du problème inconnue
5743	12	4159	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement	Dispositif ou composant défectueux	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement - Dispositif ou composant défectueux

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
5743	16	4166	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Module du capteur de température de réduction catalytique sélective de post-traitement - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal
5745	3	4168	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 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 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 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 1	Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données valides mais inférieures à la plage de fonctionnement normal
5746	3	4155	Relais du préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Relais du préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5746	4	4156	Relais du préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Relais du préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5747	3	4153	Préchauffage du détecteur de suie sortie post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Préchauffage du détecteur de suie sortie post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
5747	4	4154	Préchauffage du détecteur de suie sortie post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Préchauffage du détecteur de suie sortie post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5747	10	4449	Préchauffage du détecteur de suie sortie post-traitement 1	Taux de variation anormal	Préchauffage du détecteur de suie sortie post-traitement 1 - Taux de variation anormal
5793	9	4284	État du ravitaillement du moteur désiré	Taux de mise à jour anormal	État du ravitaillement du moteur désiré - Taux de mise à jour anormal
5797	3	4254	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Module du capteur de température de réchauffement 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 de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
5797	11	4258	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Origine du problème inconnue	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Origine du problème inconnue
5797	12	4253	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Dispositif ou composant défectueux	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Dispositif ou composant défectueux
5797	16	4256	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Module du capteur de température de réchauffement du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Niveau modérément grave
5798	2	4245	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Données incorrectes, erronées ou irrégulières

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
5798	10	4251	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Taux de variation anormal	Température de préchauffage de l'unité de dosage du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Taux de variation anormal
5838	31	4485	Mauvais fonctionnement de la soupape de recirculation des gaz d'échappement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Mauvais fonctionnement de la soupape de recirculation des gaz d'échappement - Condition de panne
5839	31	4486	Mauvais fonctionnement de la consommation du fluide d'échappement diesel	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Mauvais fonctionnement de la consommation du fluide d'échappement diesel - Condition de panne
5840	31	4487	Mauvais fonctionnement du dosage du fluide d'échappement diesel	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Mauvais fonctionnement du dosage du fluide d'échappement diesel - Condition de panne
5841	31	4488	Mauvais fonctionnement de la qualité du fluide d'échappement diesel	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Mauvais fonctionnement de la qualité du fluide d'échappement diesel - Condition de panne
5842	31	4489	Mauvais fonctionnement du système de contrôle de la réduction catalytique sélective	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Mauvais fonctionnement du système de contrôle de la réduction catalytique sélective - Condition de panne
6301	3	4688	Circuit du capteur de l'indicateur 2 de présence d'eau dans le carburant	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de l'indicateur 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 de l'indicateur 2 de présence d'eau dans le carburant	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de l'indicateur 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	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur démarrage à froid	Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave	Pression du rail de mesure n° 1 de l'injecteur démarrage à froid - Données valides mais supérieures à la plage de fonctionnement normal - Niveau modérément grave
6655	3	4951	Voyant d'alimentation électrique de l'ECU	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Entretien le voyant d'alimentation électrique de l'ECU - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
6655	4	4952	Voyant d'alimentation électrique de l'ECU	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Entretien le voyant d'alimentation électrique de l'ECU - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
6713	9	5177	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable	Taux de mise à jour anormal	Circuit de commande de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Taux de mise à jour anormal
6713	13	4956	Servocommande du turbocompresseur à géométrie variable	Défaut d'étalonnage	Logiciel de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Défaut d'étalonnage
6713	31	4957	Servocommande du turbocompresseur à géométrie variable	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Logiciel de la servocommande du turbocompresseur à géométrie variable - Condition de panne
6881	9	5653	Contacteur de contournement de l'opérateur de réduction catalytique sélective	Taux de mise à jour anormal	Contacteur de contournement de l'opérateur de réduction catalytique sélective - Taux de mise à jour anormal
6881	13	5654	Contacteur de contournement de l'opérateur de réduction catalytique sélective	Défaut d'étalonnage	Contacteur de contournement de l'opérateur de réduction catalytique sélective - Défaut d'étalonnage
520199	3	193	Régulateur de vitesse automatique	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du signal du régulateur de vitesse automatique (résistant) - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520199	4	194	Régulateur de vitesse automatique	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du signal du régulateur de vitesse automatique (résistant) - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520286	4	5394	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	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

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
520286	11	5395	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Origine du problème inconnue	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Origine du problème inconnue
520320	7	2699	Soupape de dépression du bas moteur	Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique	Soupape de dépression du bas moteur - Absence de réponse ou défaut de réglage du système mécanique
520332	3	2755	Régulateur de vitesse automatique	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du signal du régulateur de vitesse automatique n° 2 (résistant) - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520332	4	2756	Régulateur de vitesse automatique	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du signal du régulateur de vitesse automatique n° 2 (résistant) - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520435	12	3222	Module des bougies de préchauffage	Dispositif ou composant défectueux	Module des bougies de préchauffage - Dispositif ou composant défectueux
520595	2	4288	Pression du système de ventilation du bas moteur fermé	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Pression du système de ventilation du bas moteur fermé - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
520595	3	4286	Pression du système de ventilation du bas moteur fermé	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Capteur de pression du système de ventilation du bas moteur fermé - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520595	4	4287	Pression du système de ventilation du bas moteur fermé	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Capteur de pression du système de ventilation du bas moteur fermé - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520668	31	4452	Fonctionnement en boucle fermée du capteur NOx de sortie de post-traitement 1	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Fonctionnement en boucle fermée du capteur NOx de sortie de post-traitement 1 - Condition de panne
520716	3	4452	Préchauffage de la soupape de dosage 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Préchauffage de la soupape de dosage 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520716	4	4453	Préchauffage de la soupape de dosage 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Préchauffage de la soupape de dosage 1 du fluide d'échappement diesel de post-traitement 1 - Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension
520784	3	5183	Circuit du capteur de position du pas des pales du ventilateur	Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension	Circuit du capteur de position du pas des pales du ventilateur - Tension supérieure à la normale ou court-circuit de la source en haute tension
520784	4	5184	Circuit du capteur de position du pas des pales du ventilateur	Tension inférieure à la normale ou court-circuit de la source en basse tension	Circuit du capteur de position du 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	Intensité inférieure à la normale ou circuit ouvert	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	Données incorrectes, erronées ou irrégulières	Sélection de la courbe de suralimentation du moteur - Données incorrectes, erronées ou irrégulières
520808	31	5291	Interrupteur d'arrêt d'urgence du moteur activé	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Interrupteur d'arrêt d'urgence du moteur activé - Condition de panne
520809	31	5292	Période excessive depuis le dernier essai d'arrêt d'air du moteur après maintenance	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Période excessive depuis le dernier essai d'arrêt d'air du moteur après maintenance - Condition de panne
520826	3	5393	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	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
520826	9	5391	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Taux de mise à jour anormal	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Taux de mise à jour anormal

J1939 SPN	J1939 FMI	CODE CUMMINS	DESCRIPTION J1939 SPN	DESCRIPTION J1939 FMI	DESCRIPTION CUMMINS
520826	12	5392	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Dispositif ou composant défectueux	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement - Dispositif ou composant défectueux
520826	16	5396	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	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
520826	31	5617	Module du capteur de température du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement	Non disponible ou présence d'une condition de panne	Système du catalyseur à oxydation diesel de post-traitement 1 - Instructions spécifiques
524286	31	9491		Non disponible ou présence d'une condition de panne	Pour utilisation ultérieure - Présence d'une condition de panne
524286	31	9999		Non disponible ou présence d'une condition de panne	Pour utilisation ultérieure - Présence d'une condition de panne

INSTALLATION DU DISPOSITIF DE RETENUE DU FLEXIBLE D'AIR

En toutes circonstances, il est nécessaire de prévenir tout risque de balancement des flexibles. Lors d'une rupture de connexion, des systèmes de sécurité (comme des dispositifs de retenue ; par exemple, des colliers de sécurité) protègent votre installation contre tout problème de ce type. Les colliers de retenue (en acier inoxydable, acier galvanisé ou en chaîne) sont suffisamment résistants pour résister à la force de contrainte appliquée par le flexible et la pression fournie. Pour garantir l'efficacité de l'installation, fixez les colliers de retenue au moyen de points de fixation appropriés et de chaînes.

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

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

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

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

DÉMARRAGE

ATTENTION : N'utilisez jamais d'éther ou tout autre liquide de démarrage. Les liquides de démarrage peuvent provoquer une explosion, un incendie ou endommager sévèrement le moteur. Le moteur est équipé d'un dispositif de préchauffage électrique pour aider au démarrage.

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. Ce contacteur est situé sur le côté du réservoir de carburant.

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

1. Appuyer sur le bouton d'alimentation principal .
2. Lorsque le message Attendez avant de démarrer sur le MidPort se change en Heures totales du moteur, appuyer et relâcher le bouton vert de démarrage .
3. Le moteur se met à tourner jusqu'à ce qu'il démarre ou que la limite de démarrage soit atteinte. Le premier voyant vert du bouton de démarrage s'allumera.
4. Si le moteur principal  démarre pas, appuyer sur le bouton de démarrage pour mettre le moteur hors tension. Répéter les étapes 1 à 3.

5. Lorsque le moteur démarre, les deux premiers voyants du bouton principal s'allumeront. Attendez que le moteur atteigne une température de 40°C (104°F). Appuyer sur le bouton d'injection d'air. Le troisième voyant du bouton de démarrage s'allume .

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.

La transmission du volume d'air au point de pression de charge est effectuée au moyen de deux méthodes complémentaires :

1. Le compresseur est chargé (soupape d'admission complètement ouverte ou vanne modulatrice partiellement ouverte) ou déchargé (soupape d'admission complètement fermée).
2. Le moteur passe du ralenti au régime de pleine charge, tandis que le compresseur est chargé en fonction du débit volumétrique requis.

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

1. Fermez le(s) robinet(s) de service.
2. **Faire tourner le compresseur au ralenti pendant 3 à 5 minutes environ pour qu'il refroidisse.**
3. Placez le contacteur principal sur la position de marche (deuxième position). Le moteur s'arrête. Le système MidPort reste actif. Cela vous permet de consulter les paramètres d'utilisation et les éventuels codes de diagnostic.
4. Placez le contacteur principal sur la position d'extinction (première position). L'écran MidPort et le système de commande du compresseur s'éteignent.

REMARQUE : dès l'arrêt du moteur, la soupape de purge évacue la pression du système (sauf celle située dans la zone de la conduite/du collecteur d'évacuation). Cette zone est dépressurisée grâce à l'ouverture de la soupape d'évacuation. Cette action élimine tout débit d'air du système.

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

AVERTISSEMENT : lorsque vous libérez la pression du système à l'aide du ou des robinet(s) de service, une petite quantité reste emprisonnée. Aucun entretien ne doit alors être entrepris. Cette pression peut être lentement libérée par l'ouverture progressive de la soupape de purge manuelle.

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

ARRÊT D'URGENCE

Si la machine doit être arrêtée en urgence, **APPUYEZ SUR LA COMMANDE D'ARRÊT D'URGENCE SITUÉE À L'AVANT DE LA MACHINE ET ASSUREZ-VOUS QU'ELLE S'ENFONCE CORRECTEMENT.**

Si la machine n'est pas équipée d'un contacteur d'arrêt d'urgence, faites tourner le contacteur de démarrage en position d'arrêt (0).

REDÉMARRAGE APRÈS UN ARRÊT D'URGENCE

Désengagez la commande d'arrêt d'urgence de la position enclenchée (enfoncée).

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

Si la machine a été arrêtée pour des raisons de sécurité, assurez-vous de son bon fonctionnement avant de procéder à un nouveau démarrage.

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

SURVEILLANCE EN COURS D'UTILISATION

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

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

ATTENTION : Pour garantir la bonne circulation de l'huile vers le compresseur dans des conditions de basses températures, la pression d'évacuation ne doit jamais tomber en deçà de 3,5 bars.

DISPOSITIFS DE POST-TRAITEMENT

L'architecture de post-traitement utilisée pour le moteur QSB6.7 T4F dans ce compresseur est basée sur trois systèmes principaux.

1. Catalyseur à oxydation diesel (DOC)
2. Réduction catalytique sélective (SCR)
3. Système de dosage du fluide d'échappement diesel (DEF)

Catalyseur à oxydation diesel (DOC)

Les convertisseurs catalytiques modernes sont constitués d'une structure en nid d'abeilles comprenant un catalyseur à base d'un métal du groupe du platine, conditionné dans un contenant en acier inoxydable. La structure en nid d'abeilles avec ses nombreux petits canaux parallèles présente une surface de contact catalytique élevée pour les gaz d'échappement. Lorsque les gaz d'échappement chauds entrent en contact avec le catalyseur, plusieurs polluants sont transformés en substances inoffensives : dioxyde de carbone et eau.

Le catalyseur à oxydation diesel est conçu pour oxyder le monoxyde de carbone, les hydrocarbures en phase gazeuse et la fraction organique soluble des particules diesel en CO₂ et H₂O.

Réduction catalytique sélective (SCR)

L'objectif de la réduction catalytique sélective est de réduire les niveaux de NOx (oxydes d'azote émis par les moteurs) qui sont nocifs pour notre santé et l'environnement. La réduction catalytique sélective est une technologie de post-traitement qui traite les gaz d'échappement en aval du moteur. De petites quantités de fluide d'échappement diesel (DEF) sont injectées en amont dans le circuit d'échappement du catalyseur, où elles se vaporisent et décomposent les substances en ammoniac et dioxyde de carbone. L'ammoniac (NH₃) est le produit souhaité qui, en liaison avec le catalyseur SCR, convertit le NOx en mélange inoffensif d'azote (N₂) et d'eau (H₂O).

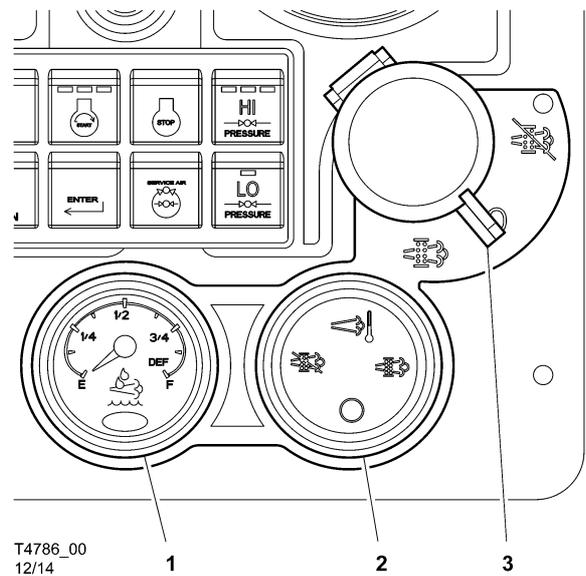
Fluide d'échappement diesel (DEF)

Le DEF est un réactif nécessaire au fonctionnement du système de réduction catalytique sélective. C'est une substance mélangée d'une solution d'urée aqueuse à 32,5 % d'urée d'une grande pureté et 67,5 % d'eau désionisée.

Une solution de DEF à 32,5 % commencera à se cristalliser et à geler à -11 °C (12 °F). À 32,5 % l'urée et l'eau gèleront aux mêmes taux, pour que, lorsque les deux décongèlent, le fluide ne se dilue pas ou ne restent pas excessivement concentré. Le gel et la décongélation du DEF ne dégradent pas le produit.

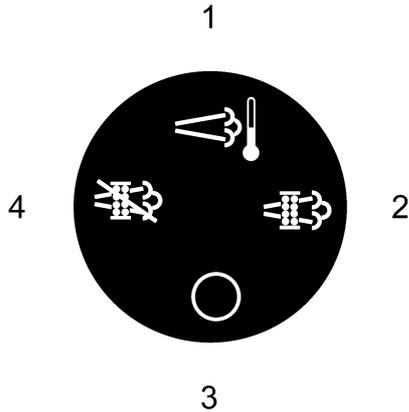
Lorsque le moteur fonctionne par temps froid, le système de refroidissement du moteur sera utilisé pour réchauffer et décongeler le DEF.

UTILISATION DES DISPOSITIFS DE POST-TRAITEMENT



1. Indicateur de niveau du fluide du réservoir DEF
2. Témoins d'avertissement du système de post-traitement
3. Interrupteur de régénération d'après traitement

Voyants du système de post-traitement



T4785_00
12/14

État du système DEF

1. Température d'échappement élevée
2. Régénération en cours
3. Avertissement concernant le niveau de fluide d'échappement diesel
4. Blocage de la régénération

Feux spécifiques du dispositif de post-traitement de diesel

1. Lampe 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 du filtre à particules diesel

Régénération nécessaire



- Cette lampe s'allume lorsque l'état du filtre à particules 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 (DEF)

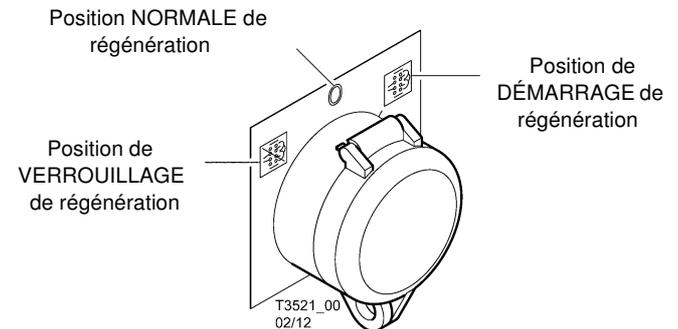
- Le voyant du fluide d'échappement diesel avertit l'opérateur que le niveau est bas et qu'il DEVRAIT être rempli.
- Lorsque le niveau du DEF est en-dessous de 10 %, le voyant s'allume (LED sur la jauge DEF), l'opérateur doit ajouter immédiatement du fluide d'échappement diesel.
- Lorsque le niveau du DEF est en-dessous de 5 %, la LED du DEF commence à clignoter, le moteur perd 25 % de puissance et l'unité s'arrêtera probablement dû à une surcharge du moteur.
- Lorsque le niveau du DEF est à 0 %, la LED DEF clignote continuellement et le moteur s'arrête.

4. Blocage de la régénération



- Cette lampe s'allume lorsque le filtre à particules diesel ne peut pas commencer une régénération active. Un fonctionnement prolongé avec ce voyant allumé provoquera l'obturation du filtre à particules diesel et ce dernier devra être enlevé 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 dangereux en cas d'éventuelle régénération active initiée par le module de commande du moteur (élévation des températures d'échappement).

TABLEAU DE RÉGÉNÉRATION

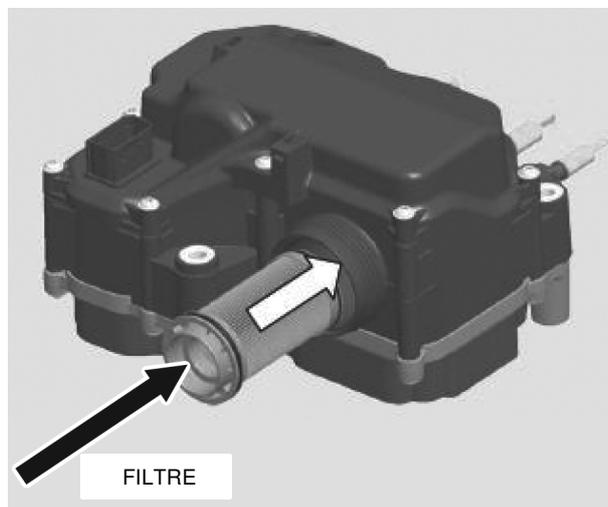
1. Régénération passive Continue	2. Régénération active mobile Automatique	3. Régénération active fixe Manuel
➔	➔	
La régénération passive se produit durant la majeure partie du temps d'utilisation de l'équipement.	<p>1. Programmation : la régénération active mobile est prédéfinie pour se déclencher toutes les 96 heures, durant l'utilisation de l'équipement. Ici, le processus complet de régénération prend 15 minutes.</p> <p>2. Cycle de service : 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 30 à 45 minutes.</p>	<p>Une régénération active fixe (équipement stationné) est activée manuellement par l'opérateur, en sélectionnant la position de démarrage du contacteur de régénération. Ici, le processus complet de régénération prend 30 à 45 minutes.</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 sont supérieures à la normale , en raison de la régénération. La lampe HEST peut s'allumer.	Les valeurs des températures de surface et d'échappement du filtre à particules diesel sont supérieures à la normale . La lampe HEST peut s'allumer. Entreposez l'équipement dans un endroit sûr .

AVERTISSEMENT : le recours permanent à la position de verrouillage du contacteur de régénération provoque une accumulation de suie dans le filtre à particules diesel. Le cas échéant, 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 détamage 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 être contraint(e) de remplacer la pièce ; le nettoyage n'est pas suffisant.

Notes importantes :

Le catalyseur à oxydation diesel (DOC) est un dispositif qui ne demande pas d'entretien et qui, dans des conditions normales, fonctionne aussi longtemps que le moteur.

Le filtre du système du fluide d'échappement diesel (DEF), situé dans la pompe de dosage Bosch doit être entretenu à intervalles réguliers (voir l'entretien programmé).



Utiliser un autre produit que le fluide DEF approprié le salira et rendra le système de dosage inutilisable provoquant l'arrêt du moteur.

Si cela devait se produire, le réservoir doit être enlevé et nettoyé avant de le remplir à nouveau avec le fluide DEF approprié.

Le fluide d'échappement diesel doit être placé dans un contenant propre ou un système de pompe filtrante avant d'être utilisé.

N'ajouter jamais d'additifs pour changer les propriétés du fluide d'échappement diesel.

MISE HORS SERVICE

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

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

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 retiendra tous les liquides normalement installés dans la machine, plus 70 % supplémentaires, lorsqu'elle fonctionne dans une marge de 3 degrés.

Des évacuations pour l'eau et l'huile de moteur et l'huile pour compresseur sont situées à l'angle frontal de la machine.

L'entrée d'air à l'arrière est couverte pour empêcher le captage 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, évacuer 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.

RECOMMANDATIONS POUR LE STOCKAGE A 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 pipes 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.
- Vidanger le circuit d'alimentation.

REMISAGE À COURT TERME

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

- être démarrées et utilisées 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.
- Retirer les batteries et connecter au chargeur d'entretien.

COMPRESSOR MOUNTING

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

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

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

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

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

Dans des conditions d'utilisation plus extrêmes, telles que, mais sans s'y limiter, le sablage, le forage dans des carrières, le forage de puits, les activités liées au pétrole et au gaz, des intervalles d'entretien plus fréquents sont nécessaires et/ou l'installation d'un système de filtration d'air pour gros travaux doit être prévu afin de prolonger la 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 pour déterminer l'effet que votre activité peut avoir sur les performances 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							
Vanne d'éjection de la poussière du filtre à air	C							
Tuyauterie d'échappement de 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 (DEF)	C/Remplir							
Prédépoussiéreur du filtre à air		C						
Courroies de l'alternateur et du ventilateur		C						
Électrolyte et connexions de la batterie		C						
Surface et pression des pneus		C						
Écrous de roue			C					
Flexibles (huile, air, admission, etc.)			C					
Système d'arrêt automatique			C					
Système de filtre à air			C					
Refroidisseurs et radiateurs			C					
Visserie, protections			C					
Éléments principaux du filtre à air					R/IP			
Éléments secondaires du filtre à air						R/IP		
Élément du séparateur eau/carburant				R				
Filtre à carburant final				R				
Filtre à huile moteur				R				
Huile moteur				R				
Filtre du reniflard du moteur						R		
Filtre du conditionneur de liquide de refroidissement				R				
Jeu de culbuteurs								C/A
Filtre du fluide d'échappement diesel 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		

C = Vérifier et agir si besoin.

T = Tester.

D = Vider

R = Remplacer.

R/IP = Remplacement/Indication préalable

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 et une 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 applicables 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 de l'éliminateur d'impuretés et autres dispositifs identiques					C			
Feux (freinage, marche, clignotant)	CAR							
Boulons de l'anneau d'attelage	CAR							
Freins	C			C				
Tringlerie de freinage	C							
Arrêt d'urgence	T							
Visserie	C							
Tringlerie et boulons du train de roulement			G/C					
Soupape de sécurité				C				
Soupape de pression minimale				C				
Système sous pression					C			
Manomètre					C			
Régulateur de pression					C			
Extérieur du réservoir du séparateur					C			
Lubrifiant (remplissage)	C							
Soupape d'arrêt d'admission d'air					C			
Amortisseur de vibrations						C/R		

C = Vérifier et agir si besoin.

T = Tester.

D = Vider

R = Remplacer.

R/IP = Remplacement/Indication préalable

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.

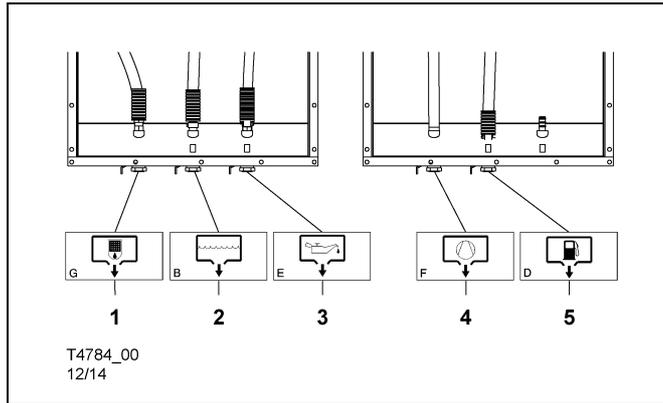
REMARQUE : les intervalles indiqués pour les fluides et les filtres sont applicables pour les éléments en parfait état uniquement. Des conditions de hautes températures ambiantes, de hautes concentrations de poussière et une humidité élevée ainsi que l'utilisation d'huiles et de carburants de qualité 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 applicables pour votre application.

ENTRETIEN							
	Initial 850 km/500 miles	Chaque jour	Hebdomada ire	Mensuel	3 mois 500 h	6 mois 1000 h	12 mois 2000 h
*Tringlerie de freinage	C				C		
*Freins	C				C		
*Feux (marche, freinage et clignotants)		CAR					
*Boulons de l'anneau d'attelage		CAR					
*Pression et état des pneus			C				
*Écrous de roue				C			
*Tringlerie du train de roulement				G			
*Boulons du train de roulement (1)					C		
*Roues (roulements, joints, etc.)						C	G

	2 ans	4 ans	6 ans
Clapet de sécurité	C		
Flexibles		R	
Intérieur du réservoir séparateur (2)			C

EMPLACEMENT DES PURGES



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

Avant de vidanger les fluides, veillez à évacuer la pression du système et assurez-vous que le compresseur est arrêté. Contrôlez puis fermez tous les robinets de vidange, enlevez le bouchon de la purge à l'aide de l'outil approprié. Placez un récipient vide sous la purge 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.

VERTISSEMENT : 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, VEILLEZ À :

- (a) DÉBRANCHER LES ÉQUIPEMENTS BRANCHÉS EN AVAL DANS LE SYSTÈME.
 - (b) OUVRIR LA SOUPE D'ÉVACUATION À L'AIR LIBRE.
- (SI NÉCESSAIRE, PORTEZ DES PROTECTIONS AUDITIVES).

- La machine ne peut pas démarrer accidentellement. Dans le cas contraire, accrochez des panneaux clairement visibles ou installez un dispositif d'antidémarrage adapté.
- L'ensemble des sources d'alimentation électriques (principales et batteries) sont isolées.

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

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

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

- Il serait impossible d'effectuer ce travail sur une machine à l'arrêt.
- Les travaux nécessitant le retrait ou la désactivation des dispositifs de sécurité ne pourraient pas être effectués si ces éléments étaient activés ou installés.
- L'ensemble des dangers de la zone d'opération sont connus (composants sous pression, composants traversés par le courant électrique, protections, panneaux et couvercles retirés, températures extrêmes, entrée et sortie d'air, pièces mobiles, pression de sortie du clapet de sécurité, etc.).
- L'ensemble des personnes impliquées dans le travail portent l'équipement de protection approprié.
- Les vêtements amples, les bijoux et cheveux longs sont protégés.
- Des panneaux clairement visibles, indiquant que des travaux d'entretien sont en cours, sont positionnés à proximité de la zone d'opération.

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

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

SYSTÈME D'ARRÊT DE PROTECTION

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

CONDUITE D'ÉVACUATION

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

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

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

FILTRE À HUILE DU COMPRESSEUR

Consultez le TABLEAU D'ENTRETIEN de cette section pour connaître les intervalles 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 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 évacuée. (Consultez le paragraphe **ARRÊT** de la section **INSTRUCTIONS D'UTILISATION** du présent Manuel).

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

Inspection

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

Remontage

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

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

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

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 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.

ENTRAÎNEMENT DU VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT

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

Ce compresseur est équipé d'un ventilateur à vitesse variable avec embrayage qui ne nécessite pas d'entretien périodique.

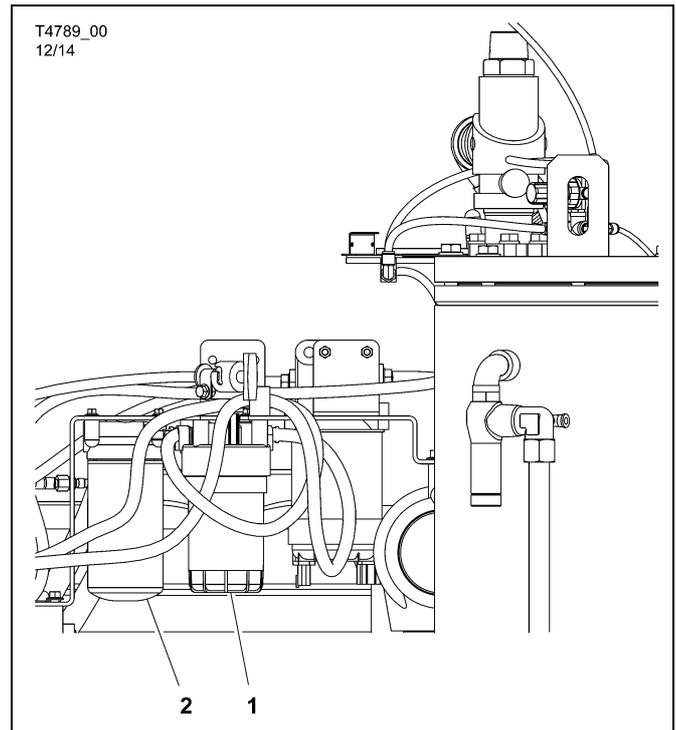
L'usure et la tension des courroies de ventilateur doivent être contrôlées régulièrement.

SYSTÈME DE CARBURANT

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

ENTRETIEN DU FILTRE À CARBURANT

Ce compresseur est équipé de 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 (principal, 30 microns)
2. Filtre séparateur eau/carburant (final, 3 microns)

Filtre séparateur eau/carburant (principal)

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

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

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

Filtre séparateur eau/carburant (final)

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

AVERTISSEMENT : les éléments des filtres principaux doivent être remplis avec un carburant de qualité appropriée, issu d'une source propre. Ne remplissez JAMAIS le filtre à carburant final avant son installation.

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

FILTRE SÉPARATEUR EAU/CARBURANT

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

TUYAUTERIE DU REFROIDISSEUR D'AIR DE CHARGE

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

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

FLEXIBLES

L'ensemble des composants du système d'admission d'air de refroidissement doivent être régulièrement contrôlés, ce pour garantir l'efficacité optimale du moteur.

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

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

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

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

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

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

Contrôlez l'action mécanique des composants.

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

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

BATTERIE

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

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

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 SOUS PRESSION

Les surfaces externes du système doivent être inspectées tous les 3 mois (du bloc-vis aux soupapes d'évacuation, y compris les flexibles, les tubes, les raccords de flexibles et le réservoir du séparateur), pour s'assurer qu'elles ne présentent aucun signe visible de dommages créés par un choc, la corrosion, l'abrasion, une éraflure, une obstruction et de l'usure excessive. Toute pièce suspecte doit être remplacée avant la remise en service de la machine.

PNEUS/PRESSION DES PNEUS

Pression des pneus : 600 kPa.

TRAIN DE ROULEMENT/ROUES

Contrôlez le couple de l'écrou de roue 30 kilomètres (20 miles) après le montage des roues. Consultez le tableau *COUPLES DE SERRAGE* ci-après dans cette section.

Les crics doivent être utilisés seulement en-dessous de l'axe.

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 réglez les commandes de freins à 850 km (500 miles), puis à 5.000 km (3000 miles) ou tous les trois mois (selon le facteur intervenant le premier), pour compenser l'élongation des câbles réglables. Vérifiez et réglez les freins de roues pour compenser l'usure.

ATTENTION : Vérifier le couple de serrage des écrous de roue 30 kilomètres (20 miles) après avoir remonté les roues et ensuite, (Consultez le tableau COUPLES DE SERRAGE ci-après dans cette section.

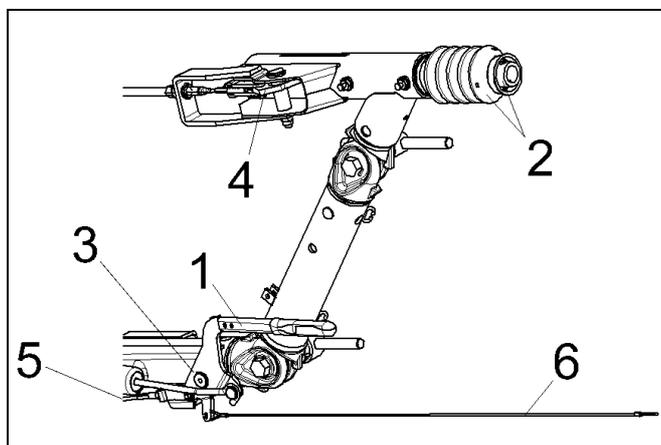
RÉGLAGE DU RÉGIME DU SYSTÈME DE FREINAGE (ORGANE DE ROULEMENT KNOTT)

1. Préparation

Soulever la machine au cric

Enlever le frein de stationnement [1].

Etendre entièrement la barre de traction [2] sur le système de freinage.



1. Levier du frein de stationnement
2. Barre de traction et joints à soufflet
3. Pivot du levier du frein de stationnement
4. Levier de transmission
5. Câble de frein
6. Câble de démarrage

Conditions requises :

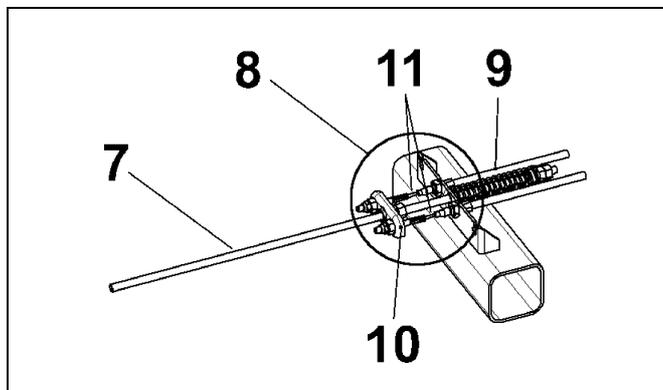
Procéder d'abord au réglage des freins des roues.

Toujours tourner la roue dans la direction de mouvement vers l'avant.

S'assurer qu'un écrou M 10 de sécurité est monté au pivot du frein de stationnement

Le mécanisme de commande du frein ne doit pas être pré-tendu - si nécessaire, desserrer la tringlerie [7] du frein sur le système de compensation du frein [8].

Vérifier le bon fonctionnement des mécanismes de commande du frein et des câbles [11].

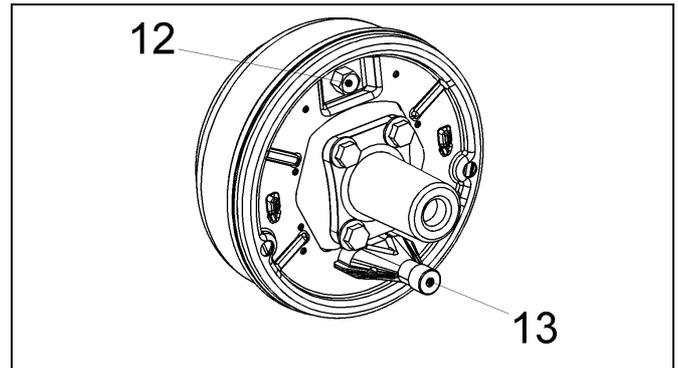


7. Tringlerie de freinage
8. Ensemble de compensation
9. Ressort de compression
10. Plaque de compensation
11. Câble

ATTENTION : Le ressort de compression [9] doit seulement être légèrement pré-tendu. Pendant le fonctionnement, il ne doit jamais toucher la boîte d'essieu.

Il ne faut jamais effectuer le réglage du frein à la liaison [7] de celui-ci.

2. Réglage du segment de frein



12. Ecrou de réglage

13. Entrée du câble

Largeur entre plats de l'écrou de réglage [12]

Taille du Frein	Clé
160 x 35 / 200 x 50	SW 17
250 x 40	SW 19
300 x 60	SW 22

Serrer l'écrou de réglage [12] dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la roue soit verrouillée.

Desserrer l'écrou de réglage [12] dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (1/2 tour environ) jusqu'à ce que la roue puisse être bougée librement.

Des bruits légers de dérapage qui n'empêchent pas le mouvement libre de la roue sont acceptables.

Cette procédure de réglage doit être effectuée telle qu'elle est décrite sur les deux roues à freins.

Une fois le réglage du frein effectué avec précision, la distance de manoeuvre est approximativement de 5 à 8 mm sur le câble [11].

3. Réglage de l'ensemble de compensation

Modèles à hauteur variable

Monter un écrou M10 de sécurité au pivot du frein de stationnement.

Déconnecter le câble [5] du frein de stationnement à une extrémité.

Effectuer le pré-réglage de la tringlerie [7] en longueur (un petit jeu est acceptable) et insérer de nouveau le câble [5]. Régler ce câble de manière à avoir un petit jeu.

Enlever l'écrou M10 de sécurité au pivot du frein.

Tous les modèles

Engager le levier [1] du frein et vérifier que la position de la plaque [10] du système de compensation est à un angle droit par rapport à la direction de traction. Corriger si nécessaire la position de la plaque [10] de l'égaliseur sur le câble [11].

Le ressort de compression [9] doit seulement être légèrement pré-tendu. Pendant le fonctionnement, il ne doit jamais toucher la boîte d'essieu.

4. Réglage de la tringlerie de frein

Régler la tringlerie de frein [7] en longueur sans pré tension et sans jeu dans le levier [4] de transmission.

Retouche de réglage

Engager le levier de frein [1] avec force plusieurs fois pour activer le frein.

Vérifier l'alignement de l'ensemble [8] de compensation. Cet alignement doit être à angle droit par rapport à la direction de traction.

Vérifier le jeu à la liaison [7] du frein.

Si nécessaire, effectuer de nouveau le réglage de la tringlerie du frein [7] sans jeu et sans pré-tension.

Il doit toujours y avoir un petit jeu au câble [5] (Hauteur variable seulement)

Vérifier la position du levier [1] du frein. La résistance doit commencer de 10 à 15 mm environ au-dessus de la position horizontale.

Vérifier que les roues bougent librement quand le frein de stationnement est enlevé.

Vérification finale

Vérifier les attaches du système de transmission (câbles, système de compensation du frein et tringlerie).

Vérifier le câble [5] de frein pour assurer un petit jeu et effectuer un réglage si nécessaire. (Hauteur variable seulement).

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

Essai de fonctionnement

Si nécessaire, essayez le frein 2 ou 3 fois.

Essai de freinage

Vérifier le jeu de la tringlerie [7] du frein et ajuster la longueur [7] si nécessaire jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu.

Utiliser le frein de stationnement en roulant la machine vers l'avant. Un déplacement supplémentaire du levier de frein de $\frac{2}{3}$ de la normale est acceptable.

RETOUCHE DE RÉGLAGE DU RÉGIME DU SYSTÈME DE FREINAGE (ORGANE DE ROULEMENT KNOTT)

Une retouche de réglage des freins compensera l'usure des garnitures. Suivre la procédure décrite au paragraphe 2: *Réglage du segment de frein*

Vérifier le jeu à la liaison [7] du frein et régler à nouveau si nécessaire.

Important

Vérifier les mécanismes de commande du frein et des câbles [11]. Les mécanismes de commande de frein ne doivent pas être pré-tendus.

Une opération excessive du levier de frein qui n'est pas causée par l'usure des garnitures, ne doit pas être corrigée par un réajustement (raccourcissement) de la tringlerie [7] du frein.

Retouche de réglage

Le levier [1] du frein de stationnement doit être engagé plusieurs fois avec force pour armer le système de freinage.

Vérifier l'alignement de l'ensemble [8] de compensation qui doit être à angle droit par rapport à la direction de traction.

Vérifier le jeu de la tringlerie [7] du frein de nouveau en s'assurant qu'elle est ajustée sans jeu et sans pré-tension.

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

Vérification finale

Vérifier les attaches du système de transmission (câbles, système de compensation du frein et tringlerie).

Utiliser le frein de stationnement en roulant la machine vers l'avant. Un déplacement supplémentaire du levier de frein de $\frac{2}{3}$ de la normale est acceptable.

Vérifier le câble [5] de frein pour assurer un petit jeu et effectuer un réglage si nécessaire. (Hauteur variable seulement).

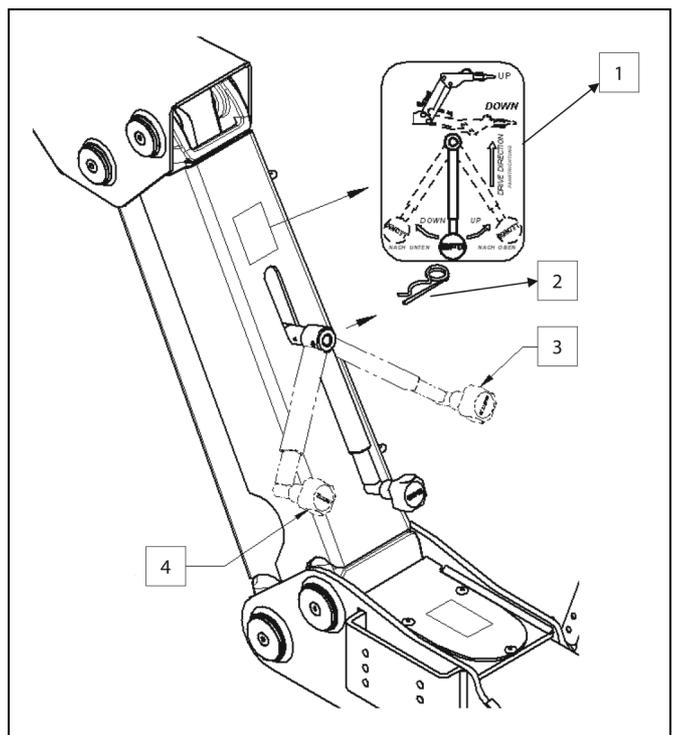
Vérifie la pré-tension légère du ressort de compression [9].

AJUSTEMENT DE HAUTEUR DES ORGANES DE ROULEMENT (KNOTT KHD)

Fonctionnement du mécanisme d'ajustement de la hauteur

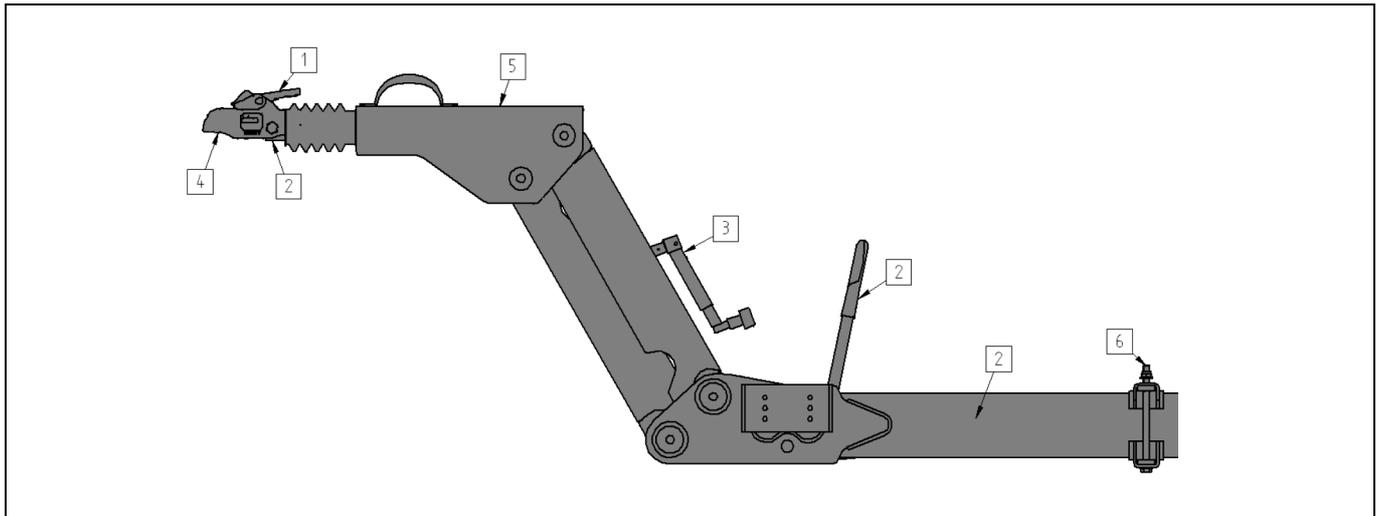
Pour ajuster l'accouplement à la hauteur correcte, le ressort de blocage doit d'abord être enlevé. Si la poignée est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, l'accouplement ira vers le bas. Si elle est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, l'accouplement ira vers le haut. Le sens de l'ajustement est visible sur l'étiquette d'avertissement. Après avoir atteint la position souhaitée, l'accouplement doit être sécurisé à nouveau avec le ressort de blocage.

AVERTISSEMENT:
 Pendant le réglage en hauteur, la barre d'attelage ne DOIT PAS être connectée au véhicule remorqué !
 Après avoir connecté l'accouplement au véhicule remorqué, tourner la poignée **EST INTERDIT !**
 Le levage de la remorque en tournant la poignée **EST STRICTEMENT INTERDIT !**



1. Étiquette d'avertissement
2. Ressort de blocage
3. Ajustement à la hausse
4. Ajustement à la baisse

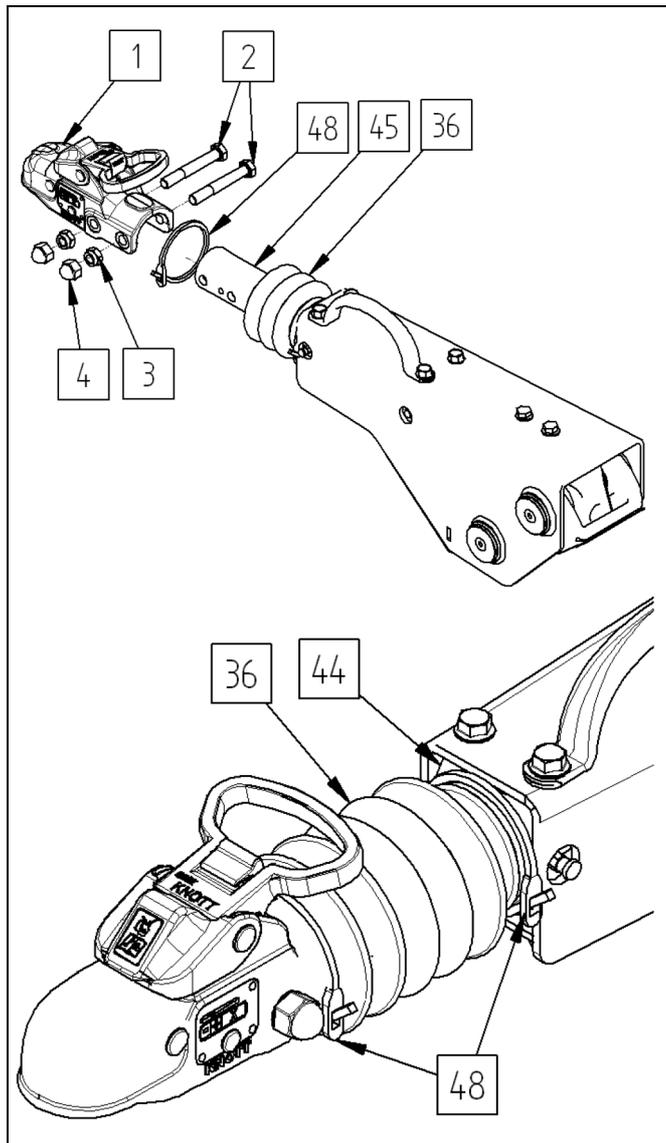
Entretien : lubrification et entretien



	Intervalle d'entretien Lubrifiez en conformité avec la réglementation SK70003	Avant le premier voyage	Après le premier voyage chargé	Après 500 km	Tous les 2000-3000 km
1	Vérification de fonctionnement de la tête d'accouplement ou de l'oeillet de remorquage	•			•
2	Vérification de la mobilité du tube de traction, du levier de frein à main et des tiges	•		•	•
3	Vérification de la mobilité et de la facilité de fonctionnement du mécanisme de réglage de la hauteur	•			•
4	Lubrification de la tête d'accouplement	•			•
5	Lubrification du support de tube de traction - sur le carter de l'accouplement de dépassement				•
6	Fixation du serrage des boulons de gabarits		•		

Remplacement de la tête d'accouplement ou de l'oeillet de remorquage

Doit être effectué **UNIQUEMENT** par du personnel d'entretien compétent.



Démontage

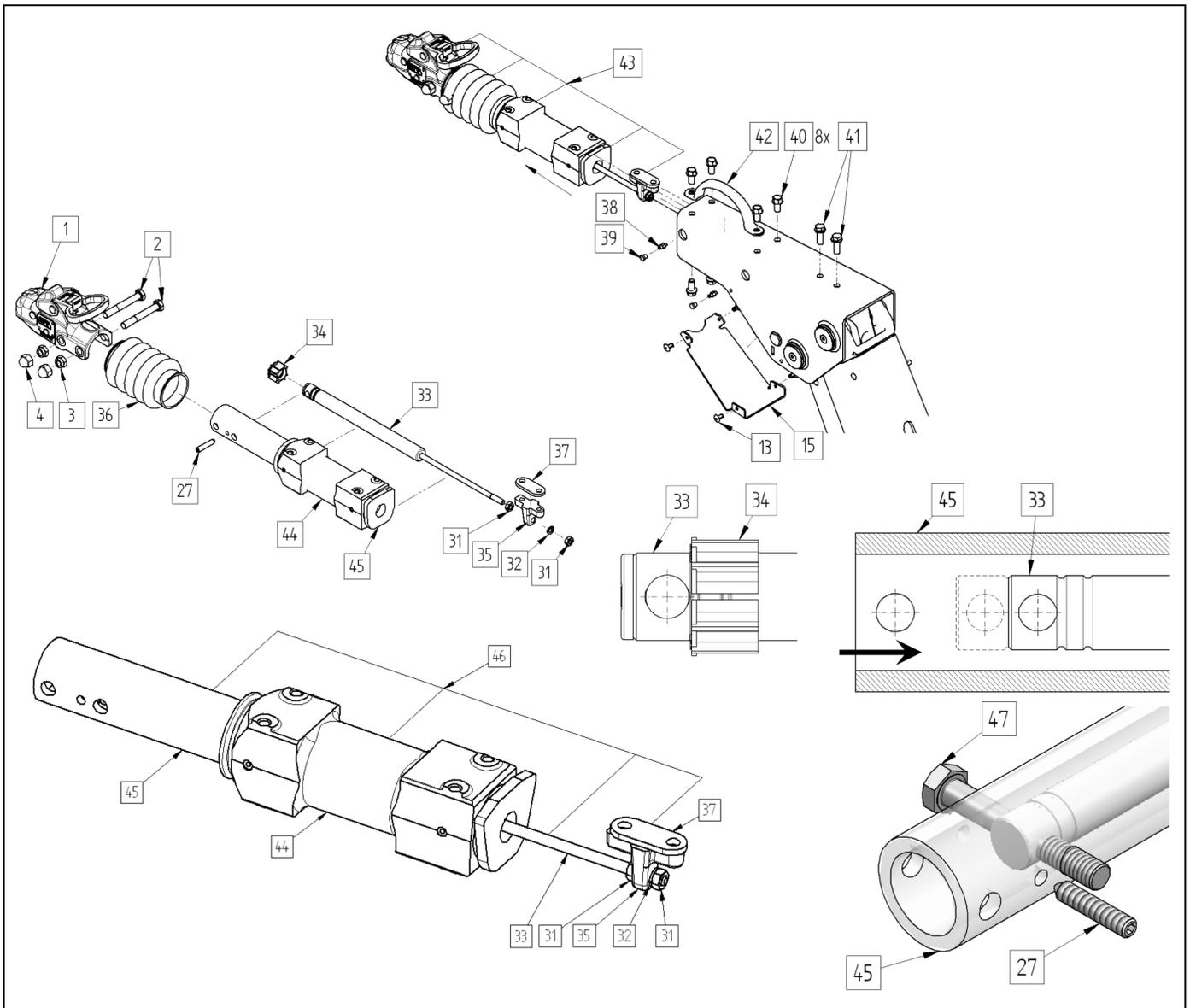
Pour retirer l'accouplement (1), l'attache du câble (48) doit être retirée. Retirez les soufflets (36) de la tête d'accouplement (1) puis retirez les capuchons de protection (4). Dévissez les écrous de fixation (3) puis retirez les boulons (2). La tête d'accouplement (1) peut désormais être retirée. Si les soufflets (36) sont endommagés, ils doivent être remplacés.

Montage

Avant le montage, toutes les pièces neuves et retirées doivent être lubrifiées en conformité avec la **réglementation SK70003**. Attachez l'arbre de la tête d'accouplement (1) sur le tube de traction (45) et réglez jusqu'au chevauchement des orifices. Insérez les deux boulons (2). Vissez dessus les nouveaux écrous de fixation (3) et les serrer avec une clé dynamométrique (boulon M12 à 77 ± 5 Nm, boulon M14 à 125 ± 5 Nm). Remettez les capuchons de protection en place (4). Glissez les soufflets (36) sur la tête d'accouplement (1). Le boulon arrière (2) doit être couvert par les soufflets (36). Attachez les soufflets (36) avec une nouvelle attache de câble (48).

Remplacement de l'amortisseur

Doit être effectué **UNIQUEMENT** par du personnel d'entretien compétent.



Démontage

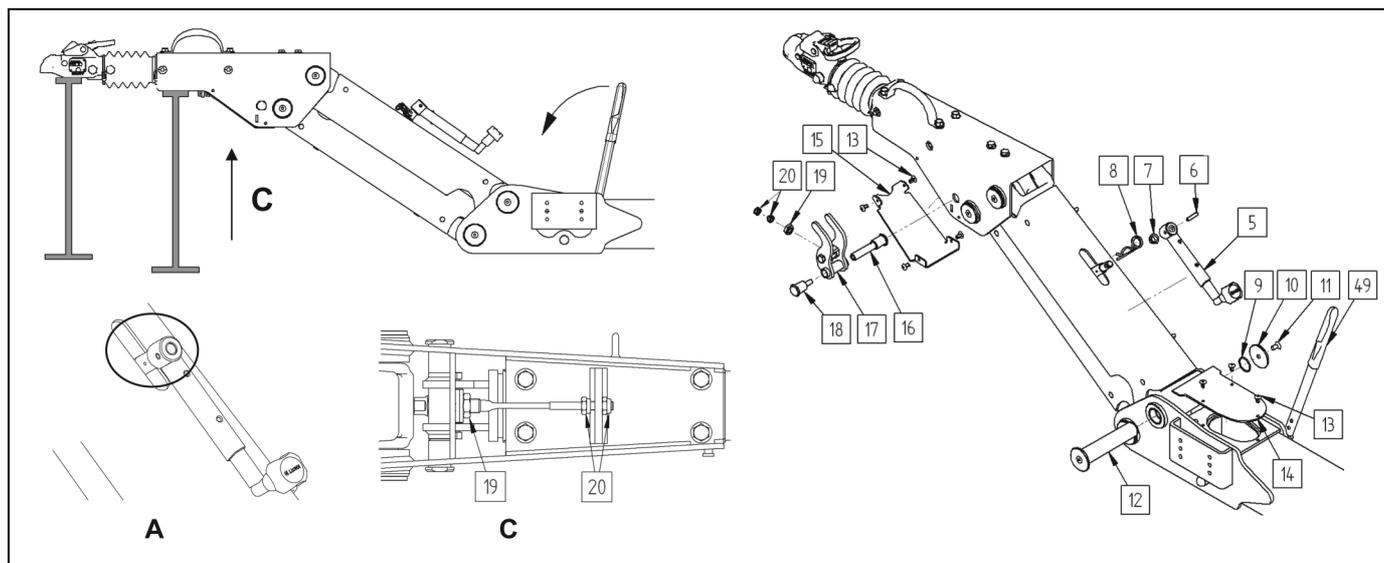
Sortez les rivets aveugles (13) à la perceuse, retirez le bouclier (15), graissez les capuchons des raccords (39) et les raccords (38) eux mêmes. Dévissez tous les boulons (41), également les boulons (40) puis les sortez de l'assemblage (43). Retirez la tête d'accouplement (1), les soufflets (36) et la goupille (27) du tube de traction (45). Dévissez l'écrou hexagonal (31) de l'amortisseur (33) et tirez celui-ci vers l'avant. Démontez le tube centreur (34) (si présent) de l'amortisseur (33) et remplacez ce dernier.

Montage

Avant le montage, toutes les pièces neuves et retirées doivent être lubrifiées en conformité avec la réglementation SK70003. Montez le tube centreur (34) (si présent) dans l'amortisseur (33). Poussez l'amortisseur (33) dans le tube de traction (45) à partir de l'avant et boulonnez ensemble avec le support d'amortisseur (35). Serrez l'écrou hexagonal (31) avec un couple de serrage de 30 ± 5 Nm. Poussez l'unité (46) à partir de l'avant dans le carter, mettez le disque (37) en place (si présent) entre le carter et le support d'amortisseur (35) puis fixez avec les boulons de blocage (40), (41). Au même moment, montez la poignée (42). Serrez les boulons de blocage avec un couple de serrage de $80 + 5$ Nm. A l'aide d'une pince-étau, l'amortisseur (33) doit être comprimé aussi loin que possible pour que la position de son orifice coïncide avec la position de l'orifice arrière du tube de traction (45). Serrez en utilisant le boulon (47) et vissez (branchez) la goupille (27) à travers le tube de traction (45). Montez les soufflets (36) et la tête d'accouplement (1) sur le tube de traction (45). Serrez les soufflets (36) sur la tête d'accouplement (1) et le palier guide (44) à l'aide des attaches de câble (48). Remettez les raccords de graissage (38), les capuchons de mamelon (39) et le bouclier (15) pour la tête de dépassement.

Remplacement du câble

Doit être effectué **UNIQUEMENT** par du personnel d'entretien compétent.



Démontage

Retirez le ressort de blocage (8). Tournez la poignée (5) jusqu'à la moitié de la rainure (voir la vue A). Déplacez le levier de frein à main (49) vers l'avant. Sortez les rivets aveugles (13) et les boucliers (15) et (14) à la perceuse. Dévissez l'écrou (20) du câble (voir sur la vue C) puis tirez celui-ci de son support. Retirez la vis hexagonale (19) et les goupilles (16) et (18). Tirez le câble en dehors du levier de transmission (17). Faire sortir la goupille (6) en utilisant un marteau et retirez la manivelle (5). Tirez sur l'adaptateur (7) et le sortir. Dévissez le boulon (11) et retirez le disque (10) avec la bague d'étanchéité (9).

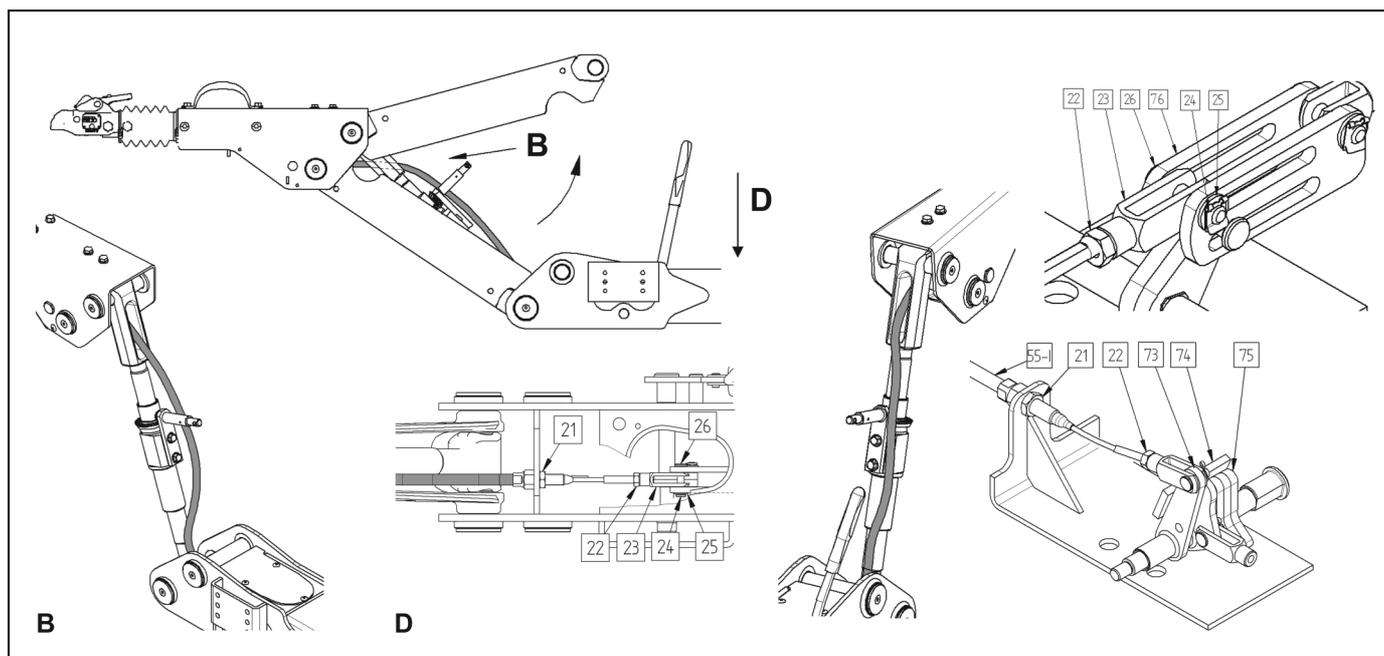
Fixez la tête de dépassement pour l'empêcher de tomber - risque de blessure !!! Sortir la goupille (12) avec un marteau et une barre en bronze. Levez la partie haute du milieu et **fixez la pour l'empêcher de tomber - risque de blessure !!!**

Retirez l'agrafe SL (24) et le disque (25) puis retirez la goupille (26). Dévissez la chape (23) et les écrous hexagonaux (22) et (21). Tirez le câble et le remplacer.

Montage

Avant le montage, toutes les pièces neuves et retirées doivent être lubrifiées en conformité avec la réglementation SK70003.

Passez le nouveau câble à travers ses supports dans la barre de traction, vissez l'écrou hexagonal (21) et le serrer avec un couple de 30 ± 2 Nm.



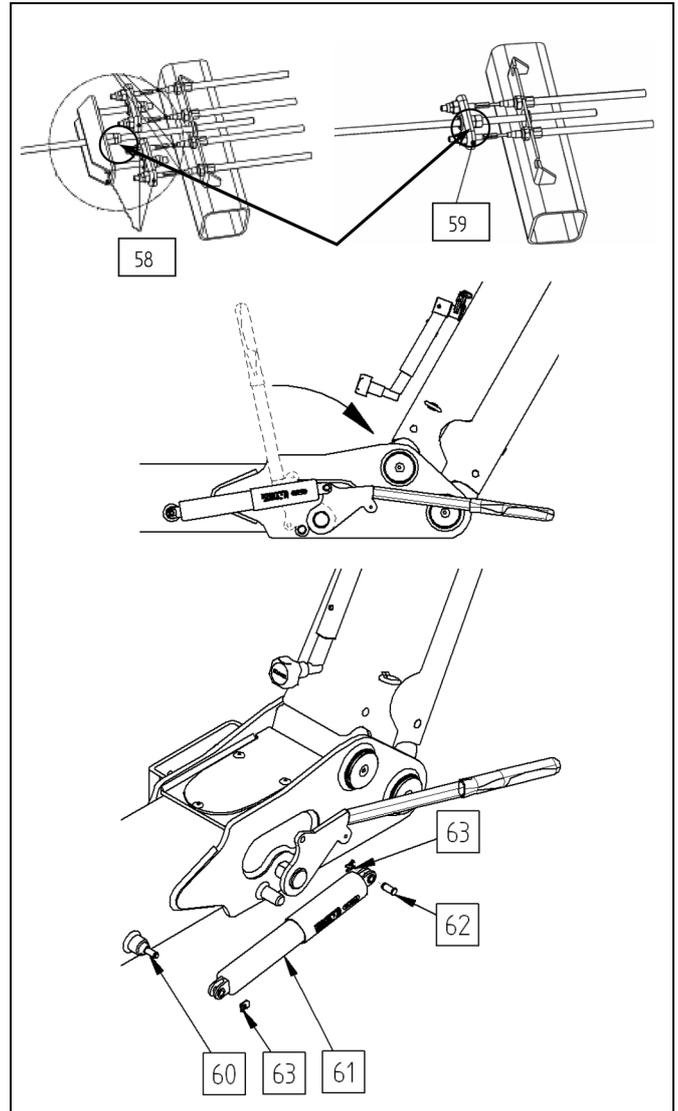
Vissez l'écrou hexagonal (22) et la chape (23) sur le câble et le régler **en conformité avec la réglementation SK70008**. Placez la goupille (26) à travers le levier d'équilibrage (76) et la chape (23) puis le bloquer avec le disque (25) et l'agrafe SL (24). Insérez le câble dans la rainure de la partie supérieure de la broche (voir sur la vue B) et le monter dans le levier de transmission (17). Montez le levier de transmission (17) dans la tête de déplacement et de fixer avec les

goupilles (16) et (18). Enduisez la goupille (18) de frein-filet liquide haute résistance et la serrer avec un couple de serrage de 30 ± 2 Nm.

Vissez les écrous hexagonaux (19) et (20) puis les régler en **conformité avec la réglementation SK70008**. Montez la partie haute du milieu. À l'aide d'un martelage doux, mettez la goupille (12) à travers la barre de traction et la partie haute du milieu. Fixez la goupille (12) avec la bague d'étanchéité (9), le disque (10) et le boulon (11). Enduisez le boulon (11) de frein-filet liquide haute résistance et le serrer avec un couple de serrage de 20 ± 2 Nm. Réglez le levier de frein à main en position de non-freinage et vérifiez le réglage du système de freinage KHD **en conformité avec la réglementation SK70008** une nouvelle fois. Effectuez des réglages supplémentaires si nécessaire. Mettez en place les boucliers (15) et (14) et les fixer avec les rivets aveugles (13). Branchez l'adaptateur (7) et la manivelle (5). Fixez la manivelle (5) avec la goupille (6). Mettez l'unité d'accouplement dans sa position la plus haute et réglez le système complet de freinage (KHD + essieux).

Remplacement de la tête d'accouplement ou de l'ensemble ressorts

Doit être effectué UNIQUEMENT par du personnel d'entretien compétent.



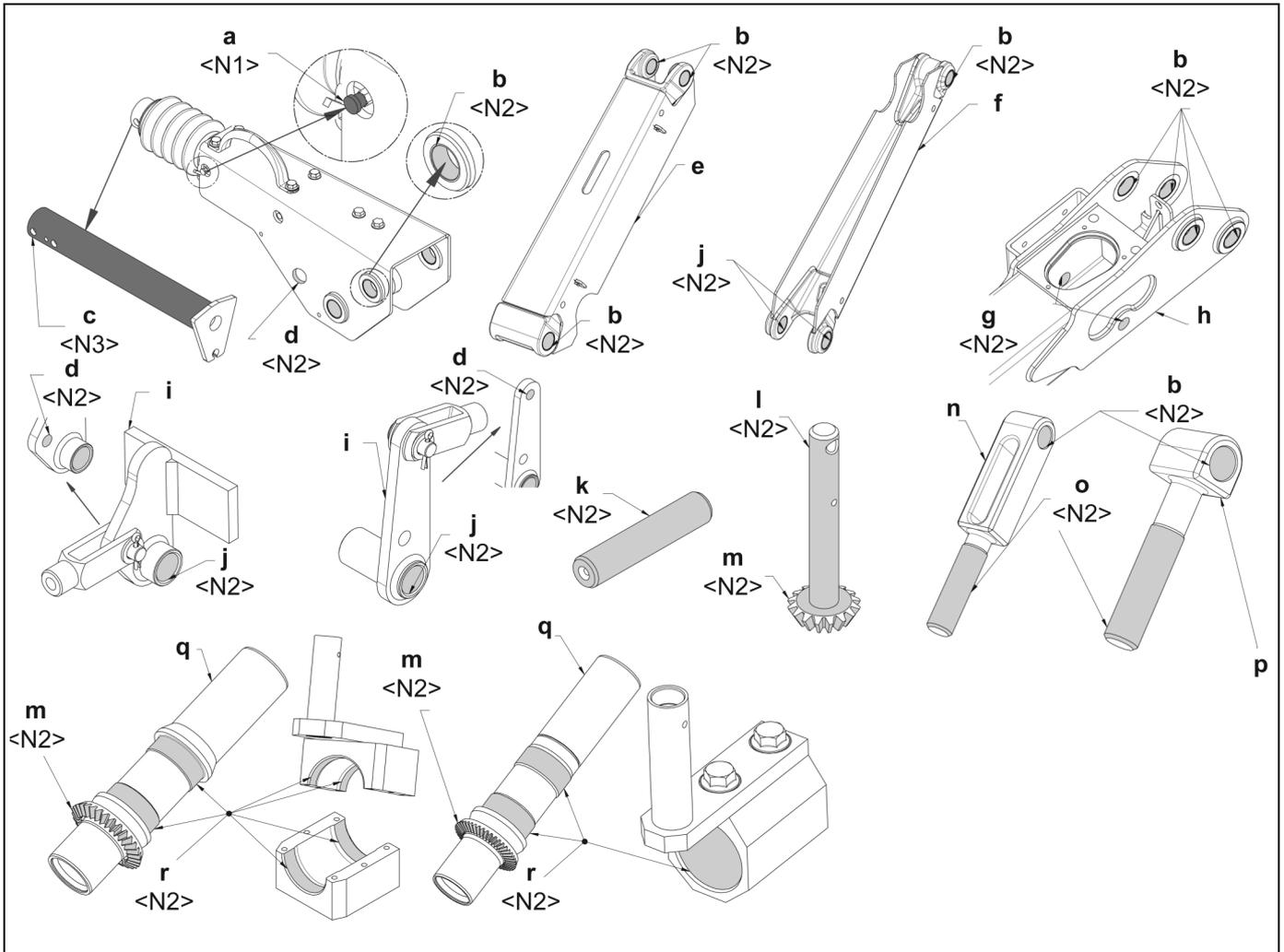
Démontage

Dévissez la barre d'équilibrage (58, tandem) ou (59, essieu simple) afin que le levier de frein à main puisse être déplacé vers le bas. Défaites les agrafes SL (63) et retirez la goupille (62). Remplacez l'ensemble des ressorts endommagés.

Montage

Montez le nouvel ensemble de ressorts sur son support (60) et le fixer avec l'agrafe SL (63). Montez l'ensemble ressorts (61) avec le levier de frein à main, insérez la goupille (62) et fixez avec l'agrafe SL (63). Réglez le système complet de freinage en conformité avec la réglementation générale KNOTT.

Points de lubrification



	Pièces à lubrifier
a	Raccord de graissage
b	Douille
c	Tige du piston
d	Orifice
e	Partie haute du milieu
f	Partie basse du milieu
g	Orifices pour le frein à main
h	Accouplement de la barre d'attelage
i	Accouplement du levier de conversion
j	Tube
k	Goupille
l	Boulon de réglage, soudé
m	Engrenage
n	Broche du haut
o	Filet

p	Broche du bas
q	Écrou de réglage, soudé
r	Zone
s	Goupille de frein à main
t	Bague d'étanchéité
u	Zone de contact
v	Vis
w	Rainure de guidage

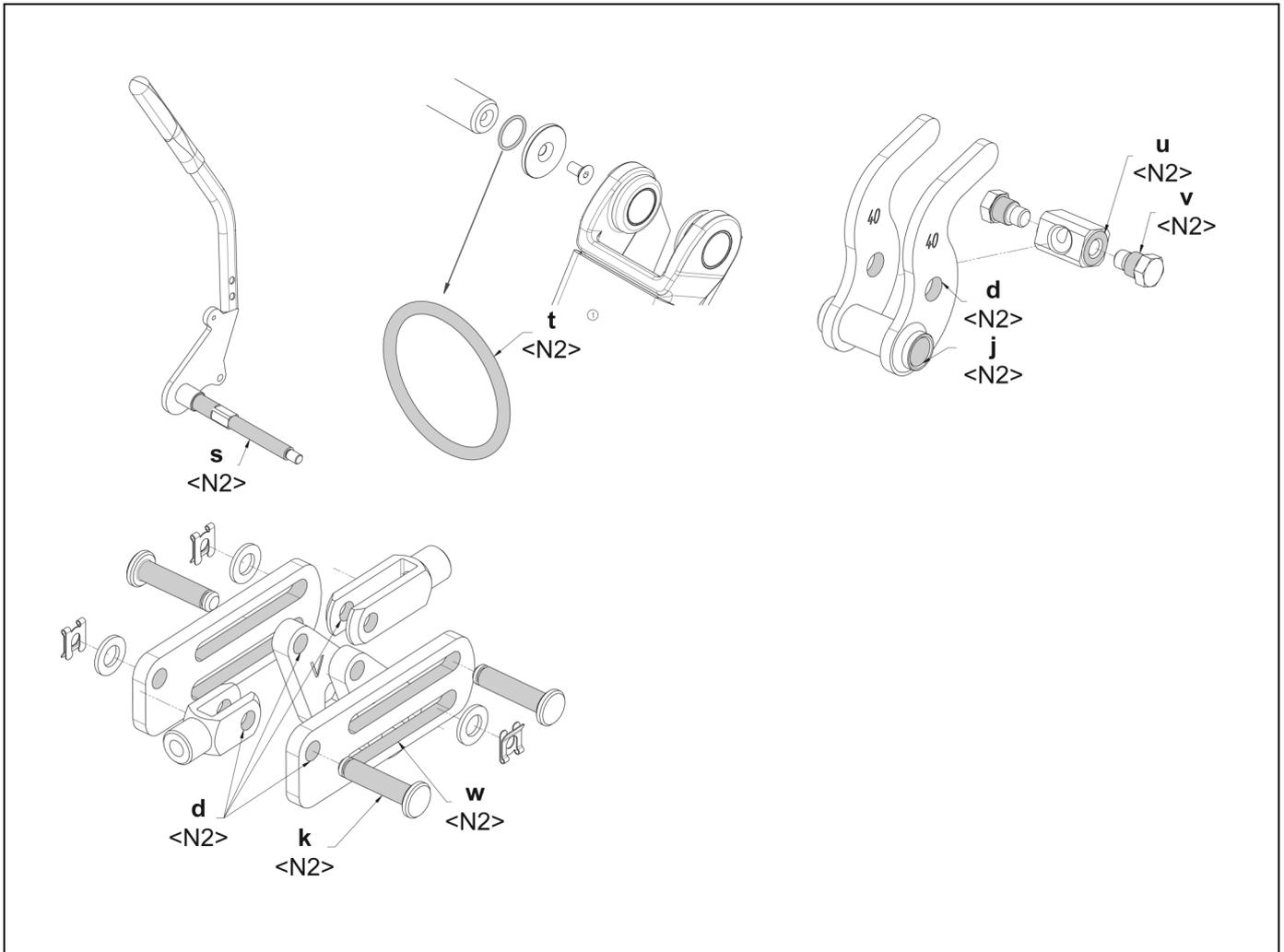
Lubrifiants

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

<N2> À l'aide d'un pinceau, d'un chiffon ou d'une éponge en plastique, appliquez une fine couche régulière de lubrifiant OPTIMOL OLISTAMOLY 2 ou une graisse haute performance équivalente à base de MoS2.

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

Points de lubrification (suite)



	Pièces à lubrifier
a	Raccord de graissage
b	Douille
c	Tige du piston
d	Orifice
e	Partie haute du milieu
f	Partie basse du milieu
g	Orifices pour le frein à main
h	Accouplement de la barre d'attelage
i	Accouplement du levier de conversion
j	Tube
k	Goupille
l	Boulon de réglage, soudé
m	Engrenage
n	Broche du haut
o	Filet

p	Broche du bas
q	Écrou de réglage, soudé
r	Zone
s	Goupille de frein à main
t	Bague d'étanchéité
u	Zone de contact
v	Vis
w	Rainure de guidage

Lubrifiants

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

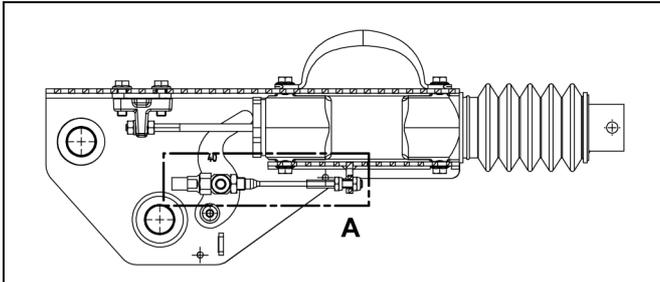
<N2> À l'aide d'un pinceau, d'un chiffon ou d'une éponge en plastique, appliquez une fine couche régulière de lubrifiant OPTIMOL OLISTAMOLY 2 ou une graisse haute performance équivalente à base de MoS2.

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

Réglage de câble de frein pour la barre de traction KHD - SK70008

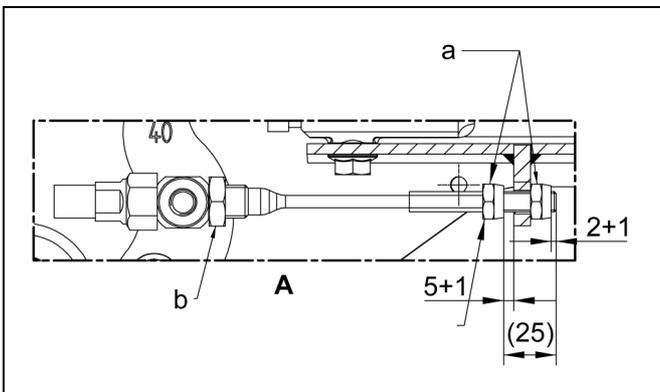
Instructions

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



Vue en coupe de l'accouplement indiquant la position du détail 'A'

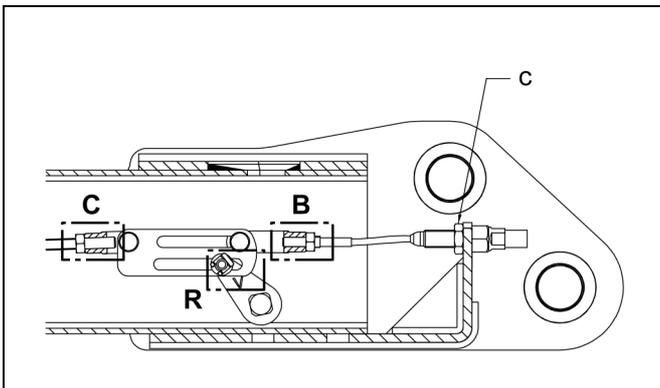
2. Réglez le système de freinage selon le détail 'A'.



Détail 'A'

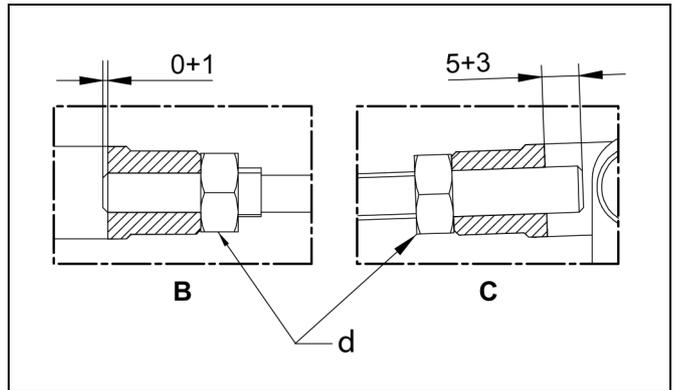
- a. Écrou de fixation M10-8 DIN 980
ATTENTION : NE PAS bloquer les écrous de fixation M10-8 DIN 980 !
- b. Écrou à tête hexagonale M16 x 1,5 DIN 936
Couple 30 Nm \pm 2 Nm

3. Réglez le système de freinage en conformité avec les détails 'B' et 'C'.



Vue en coupe indiquant les positions des détails 'B', 'C' et 'R'.

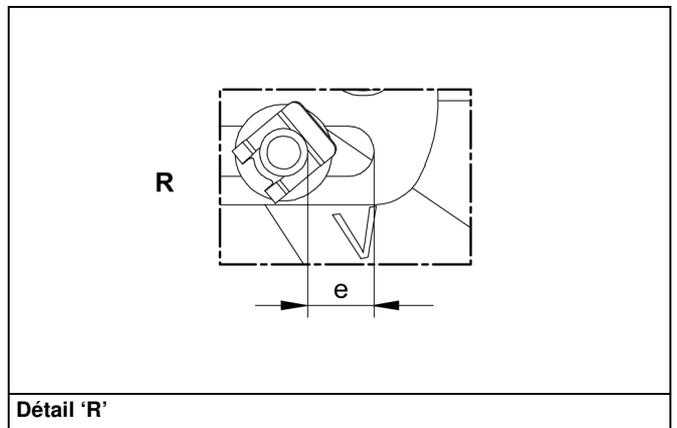
- c. Écrou à tête hexagonale M16 x 1,5 DIN 936
Couple 30 Nm \pm 2 Nm



Détails 'B' et 'C'

- d. Écrou de fixation M10-8 DIN 980
ATTENTION : NE PAS bloquer les écrous de fixation M10-8 DIN 980 !

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



Détail 'R'

5. Si l'écart de 'e' est inférieur à 10 mm sur le détail 'R', alors réglez l'écart du détail 'B' à 0+5 mm.
6. Si l'écart de 'e' est supérieur à 28 mm sur le détail 'R', alors réglez l'écart du détail 'B' à 0-5 mm.

LUBRIFICATION - INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

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

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

Renouvellement de l'huile

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

NOTE : 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.

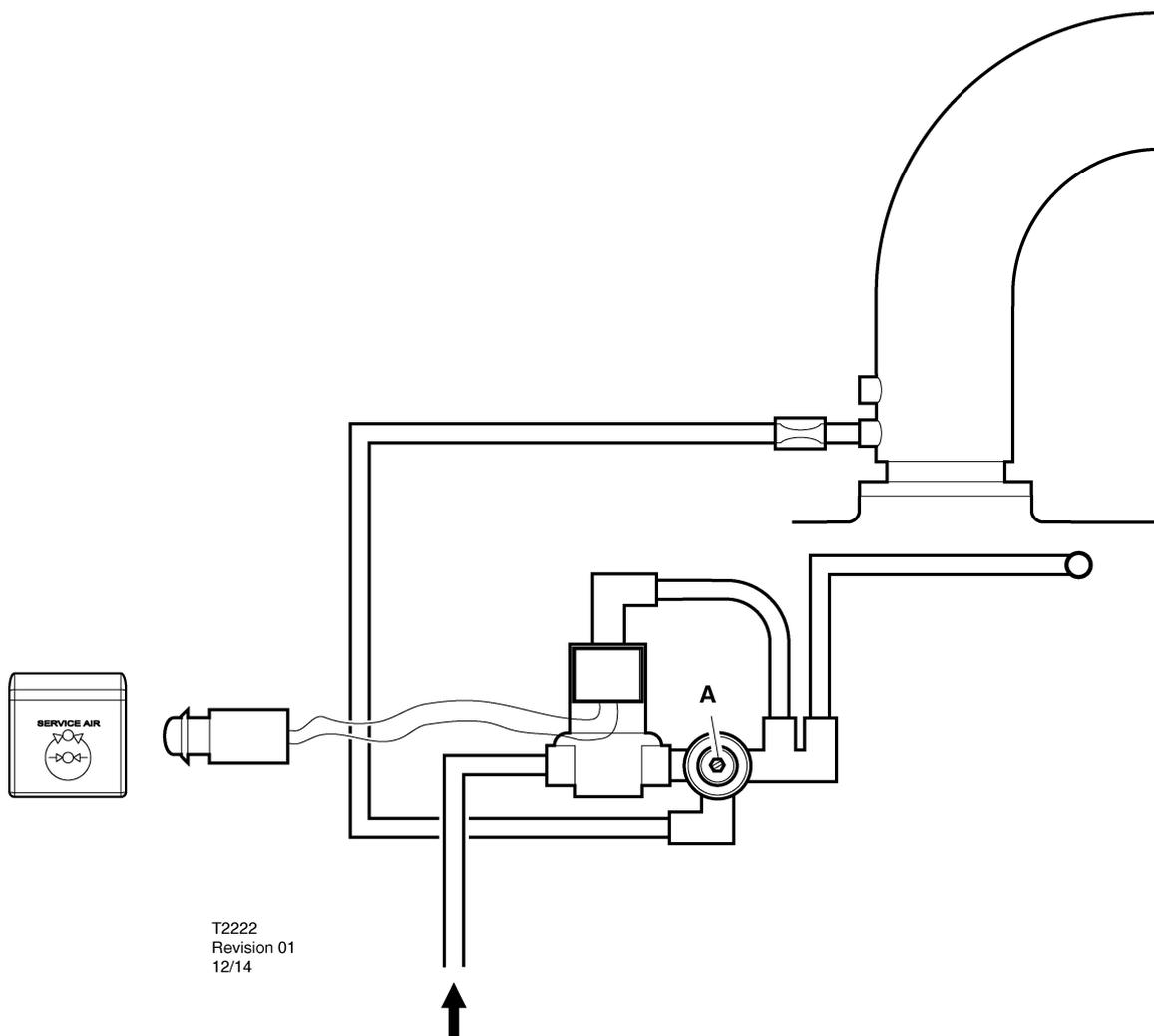
AVERTISSEMENT : l'utilisation de composants à haute pression d'air peut provoquer de graves blessures pouvant aller jusqu'à la mort, en raison des projections d'huile brûlantes ou du détachement des pièces de l'équipement. Veillez à évacuer l'air du système avant de retirer les bouchons, les couvercles 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.

NOTE : Portable Power fournit de l'huile de compresseurs spéciale pour compresseurs mobiles et exige l'utilisation de ces liquides aux utilisateurs souscrivant au programme d'extension de garantie limitée du bloc-vis.



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

- Référez-vous au diagramme ci-dessus.

A Ecou de réglage

- Démarrez la machine (consultez le paragraphe *.DÉMARRAGE* dans la section des *INSTRUCTIONS D'UTILISATION du présent manuel*).
- Régler le robinet de service situé à l'extérieur de la machine pour maintenir la pression nominale à plein régime. Si le plein régime ne peut pas être maintenu à pression nominale, tourner la vis de réglage dans le sens horaire afin d'augmenter la pression. Le réglage est optimal lorsque le plein régime est obtenu à pression nominale.
- Fermez le robinet de service. Le moteur tourne alors au ralenti.

COUPLES DE SERRAGE

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

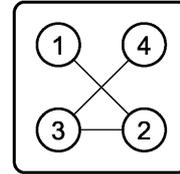


SCHÉMA DE VISSAGE CARRÉ TYPIQUE

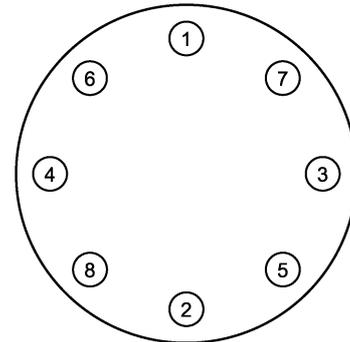


SCHÉMA DE VISSAGE CIRCULAIRE TYPIQUE

TABLEAU 2

MESURES MÉTRIQUES

DIAMÈTRE DU FILETAGE ET PAS DES VIS ET ÉCROUS	COUPLE DE SERRAGE NOMINAL					
	CLASSE DE QUALITÉ 8.8 (MARQUE SUR LA TÊTE)		CLASSE DE QUALITÉ 10.9 (MARQUE SUR LA TÊTE)		CLASSE DE QUALITÉ 12.9 (MARQUE SUR 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

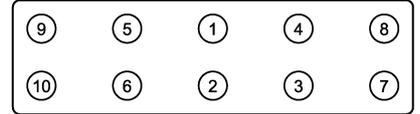
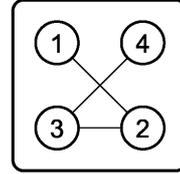
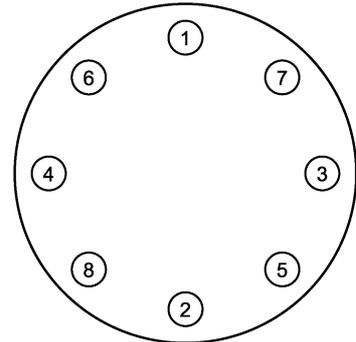
SCHÉMA DE VISSAGE RECTANGULAIRE
TYPIQUE

SCHÉMA DE VISSAGE CARRÉ TYPIQUE

SCHÉMA DE VISSAGE CIRCULAIRE
TYPIQUE

LUBRIFICATION DU COMPRESSEUR

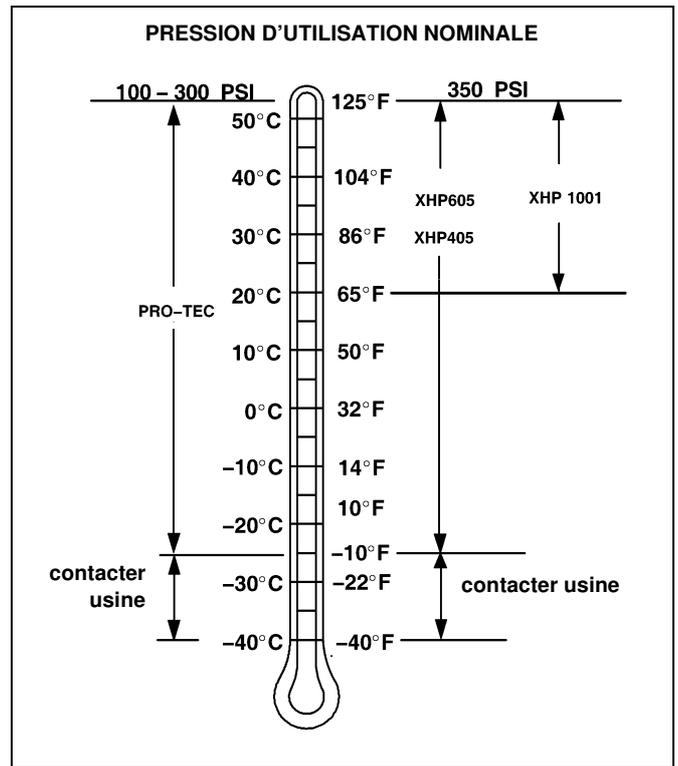
Tableau des liquides utilisables avec le compresseur mobile

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

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

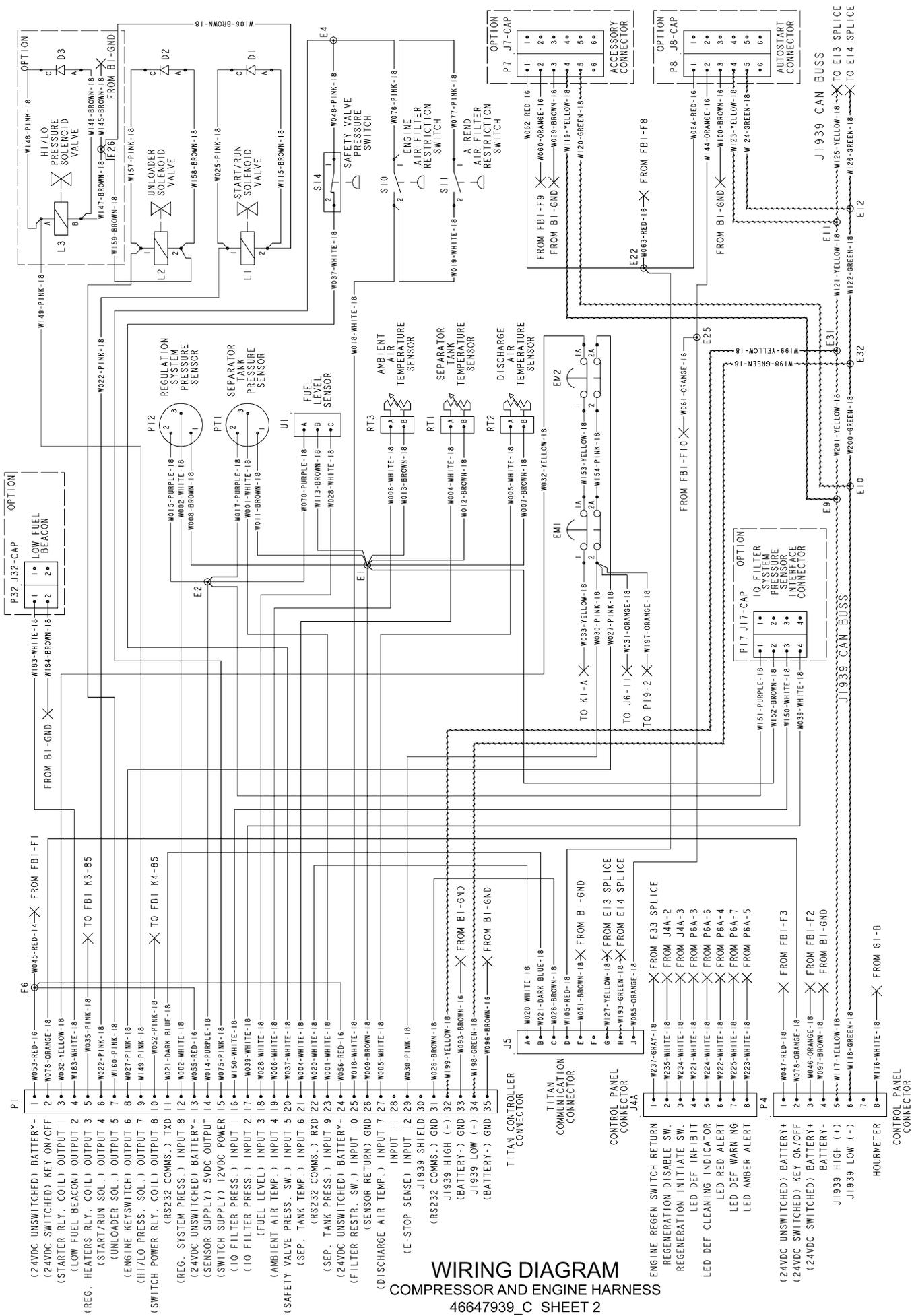
La circulation (consommation) d'huile est plus importante avec les liquides alternatifs.

Pression de service	Température ambiante	Caractéristiques
6,9 bar à 20,6 bar 100 psi à 300 psi	-23° C à 52° C (-10° F à 125° F)	Préféré : PRO-TEC Autre : Grade de viscosité ISO 46 avec inhibiteurs de rouille et d'oxydation, produit spécial compresseur à air.
24.1 bars (24,2 bars)	-23° C à 52° C (-10° F à 125° F)	Préféré : XHP 605 Autre : XHP 405 Grade de viscosité ISO 68 groupe 3 ou 5 avec inhibiteurs de rouille et d'oxydation, produit spécial compresseur à air.
	18° C à 52° C (65° F à 125° F)	Préféré : XHP 605 XHP 1001



Liquides préférés par Doosan : utilisez ces liquides avec des filtres de la marque Doosan pour prétendre au programme d'extension de garantie de votre bloc-vis. Pour en savoir plus, référez-vous à la section relative à la garantie du Manuel de l'opérateur ou contactez votre représentant Portable Power.

Liquides préférés par Doosan	19 litres	208.2 litres	836 litres
PRO-TEC	89292973	89292981	22082598
XHP 605	22252076	22252050	22252068
XHP 1001	35612738	35300516	-
XHP 405	22252126	22252100	22252118



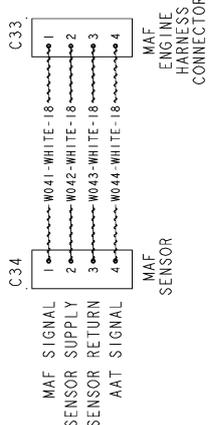
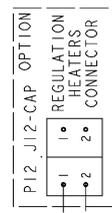
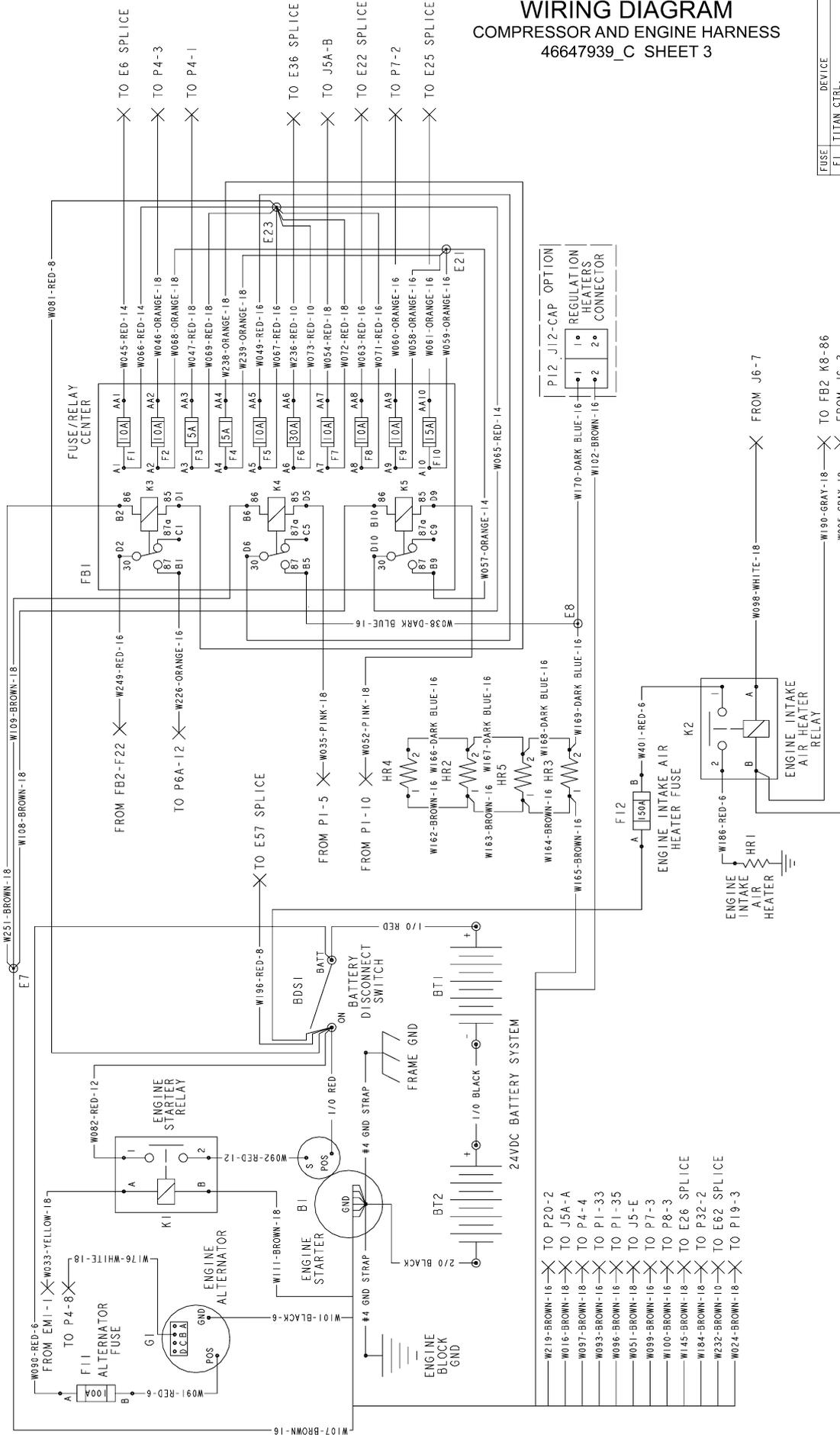
WIRING DIAGRAM
COMPRESSOR AND ENGINE HARNESS
46647939_C SHEET 2

LÉGENDE

EM1	Bouton d'arrêt d'urgence	P1	Unité de contrôle Titan
EM2	Bouton d'arrêt d'urgence	P4	Connecteur de tableau de commande
J4A	Connecteur de tableau de commande	PT1	Capteur de pression du réservoir séparateur
J5	Connecteur de communication Titan	PT2	Capteur de pression du système de régulation
J7	Connecteur accessoire (facultatif)	RT1	Capteur de température du réservoir du séparateur
J8	Connecteur du système de démarrage automatique (facultatif)	RT2	Capteur de température de l'air de décharge
J17	Connecteur de l'interface du capteur de pression (option IQ)	RT3	Capteur de température de l'air ambiant
J32	Connecteur du voyant de niveau de carburant bas (facultatif)	S10	Contacteur de restriction du filtre à air du moteur
L1	Électrovanne de marche/fonctionnement	S11	Contacteur de restriction du filtre à huile du bloc-vis
L2	Électrovanne du réducteur de puissance	S14	Manocontact du clapet de sécurité
L3	Électrovanne de haute pression-basse pression (facultatif)	U1	Capteur du niveau de carburant

WIRING DIAGRAM
COMPRESSOR AND ENGINE HARNESS
46647939_C SHEET 3

FUSE	DEVICE
F1	TITAN CTRL.
F2	GAUGES / KEYPAD
F3	POWER SWITCH
F4	DEF RELAY
F5	REGULATION HEATERS
F6	ENGINE ECM
F7	ENGINE COMMS.
F8	ACCESSORY
F9	ACCESSORY
F10	AUTOSTART CTRL./ACCESSORY
K3	DEF-SENSOR RELAY
K4	HEATER RELAY
K5	POWER RELAY

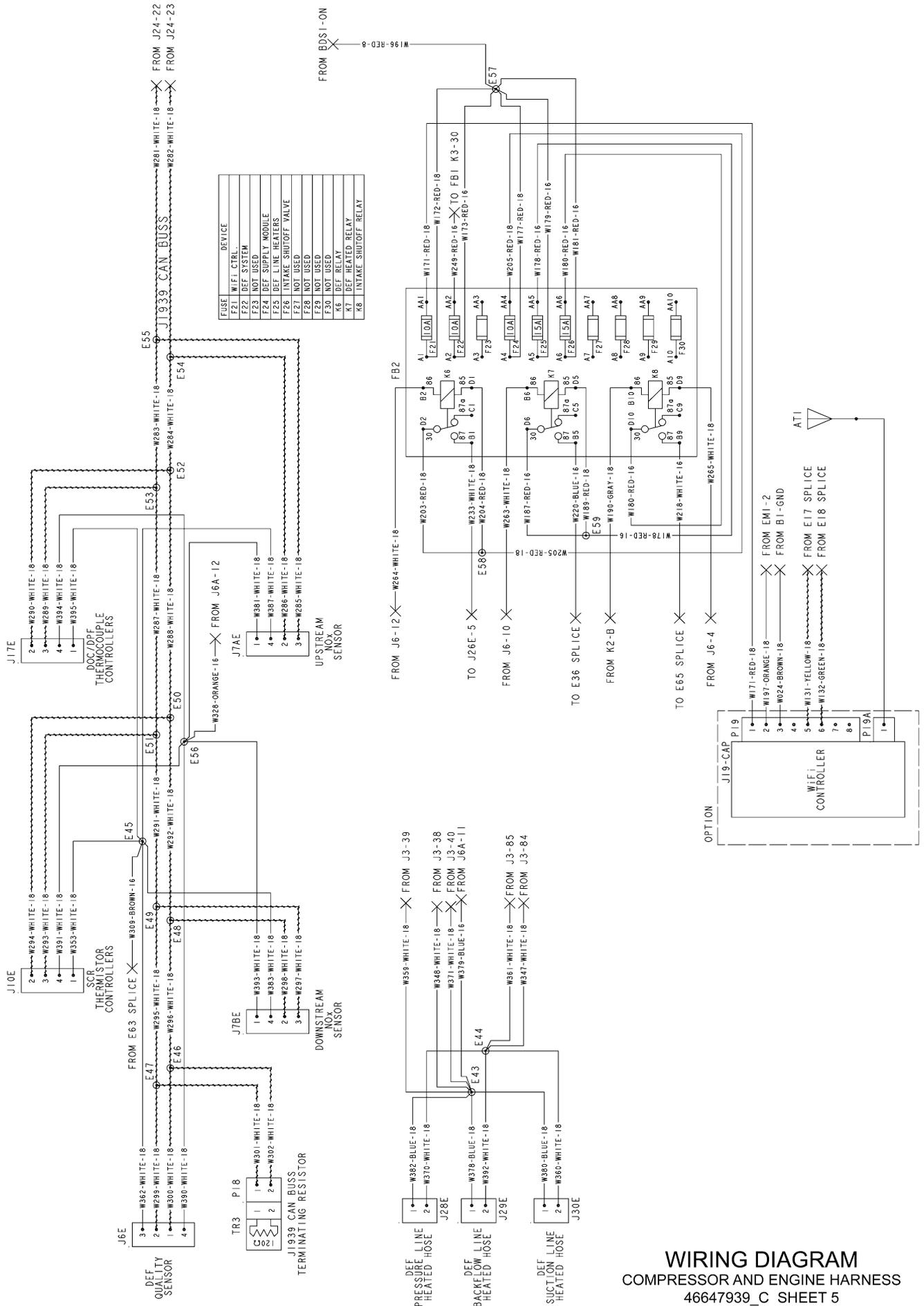


LÉGENDE

B1	Démarreur du moteur	G1	Alternateur du moteur
BDS1	Coupe-batterie	HR1	Chauffage de l'admission d'air du moteur
BT1	Batterie 1 (24VDC)	HR2	Chauffage
BT2	Batterie 2 (24VDC)	HR3	Chauffage
C33	Connecteur de faisceaux du moteur MAF	HR4	Chauffage
C34	Capteur MAF	HR5	Chauffage
F11	Fusible, alternateur (100A)	J12	Connecteur des chauffages de régulation (facultatif)
F12	Fusible du chauffage d'admission d'air du moteur (150A)	K1	Relais de démarreur du moteur
FB1	Fusible/Centre relais	K2	Relais du chauffage de l'admission d'air du moteur

LÉGENDE

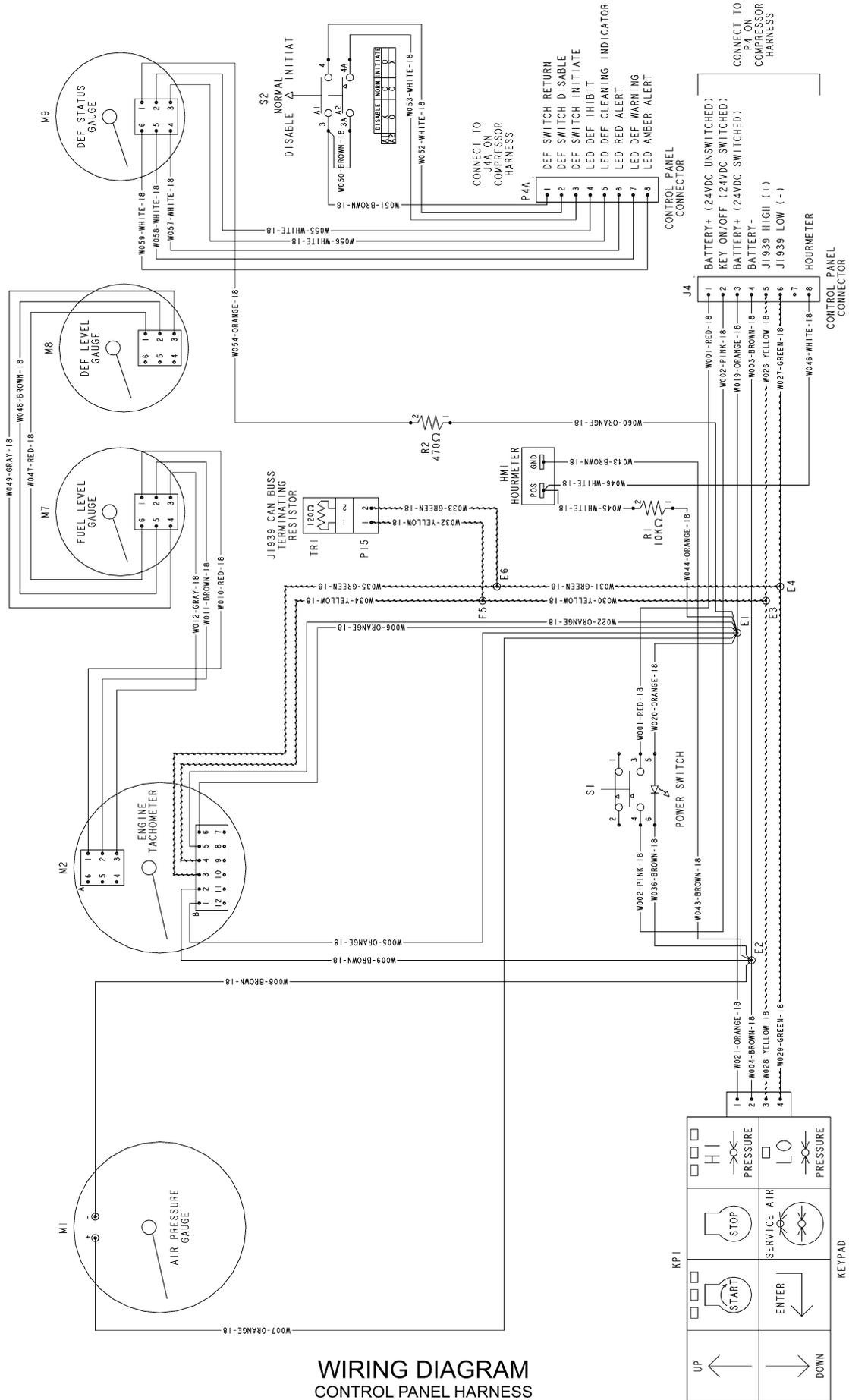
C5B	Capteur de présence d'eau dans le carburant	J26E	Module d'alimentation du fluide d'échappement diesel
FC1	Embrayage du ventilateur	J27E	Soupape, chauffage du réservoir du fluide d'échappement diesel
J3	Module de commande du moteur (ECM)	J31E	Module de dosage du fluide d'échappement diesel
J5A	Connecteur de l'ECM du moteur	P6	Connecteur de faisceau
J6	Connecteur de l'interface du moteur	P6A	Interface du moteur
J6A	Connecteur de faisceau	RT4	Capteur de température du refroidisseur d'air de charge
J11	Capteur de niveau de liquide de refroidissement	S12	Connecteur, soupape de survitesse du moteur (facultatif)
J20	Connecteur de la vanne d'arrêt d'air (facultatif)	S13	Connecteur du refroidisseur intermédiaire (facultatif)
J24	Connecteur 24 broches	TR2	Résistance terminale



WIRING DIAGRAM
COMPRESSOR AND ENGINE HARNESS
46647939_C SHEET 5

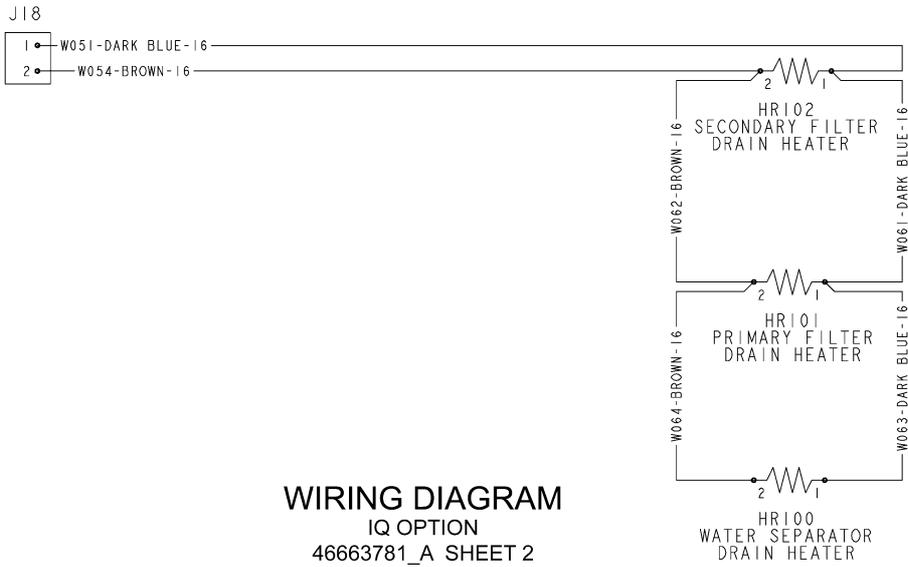
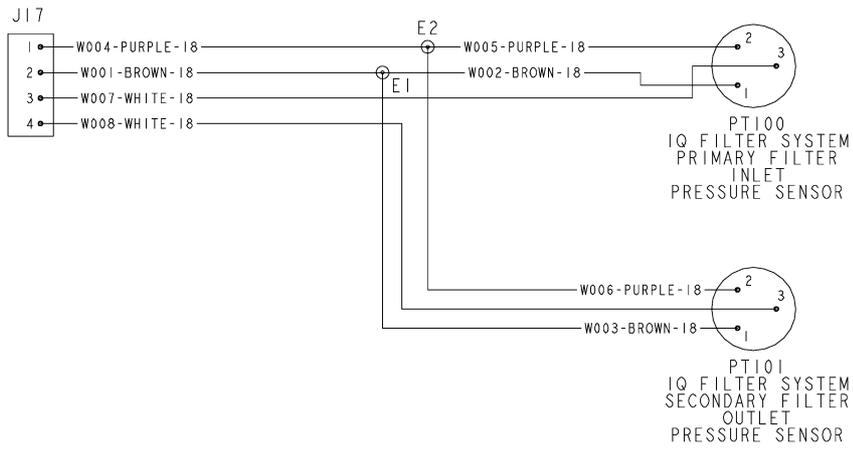
LÉGENDE

J6E	Capteur de la qualité du fluide d'échappement diesel	J28E	Flexibles chauffants, circuit de pression du fluide d'échappement diesel
J7AE	capteur de NOx en amont	J29E	Flexibles chauffants, retour de pression du fluide d'échappement diesel
J10E	Régulateurs SCR thermistance	J30E	Flexibles chauffants, tuyau d'aspiration du fluide d'échappement diesel
J17E	Régulateurs catalyseur à oxydation diesel / thermocouple filtre à particules diesel	J78E	capteur de NOx en aval
J19	Régulateurs WiFi (facultatif)	TR3	Résistance terminale



LÉGENDE

HM1	Horamètre	M8	Jauge de niveau du fluide d'échappement diesel
J4	Connecteur de tableau de commande	M9	Jauge d'état du fluide d'échappement diesel
KP1	Clavier	P4A	Connecteur de tableau de commande
M1	Jauge de pression d'air	S1	Interrupteur d'alimentation électrique
M2	Compte-tours du moteur	S2	Interrupteur
M7	Jauge de niveau du carburant	TR1	Résistance de terminaison



WIRING DIAGRAM
 IQ OPTION
 46663781_A SHEET 2

LÉGENDE

J17	Connecteur	HR100	Chaufage, purge du séparateur d'eau
J18	Connecteur	HR101	Chaufage, purge du filtre primaire
PT100	Capteur d'admission du filtre primaire	HR102	Chaufage, purge du filtre secondaire
PT101	Capteur de sortie du filtre secondaire		

SYSTÈMES ÉLECTRONIQUES

Les outils spéciaux suivants sont recommandés pour exécuter les procédures d'entretien incluses dans ce manuel.

Les outils peuvent être achetés chez Doosan ou des outils de substitution équivalents peuvent être utilisés.

Outil	Description de l'outil
22216691	Multimètre numérique <i>Utilisé pour mesurer les volts, ampères et ohms dans les circuits électriques.</i>
54729660	Module météo - Extracteur de bornes <i>Sert à réparer les connecteurs du module-météo Packard</i>
54729678	Extracteur de bornes Deutsch (bleu) <i>Sert à réparer les connecteurs Deutsch</i>
54729686	Extracteur de bornes Deutsch (rouge) <i>Sert à réparer les connecteurs Deutsch</i>
54729694	Extracteur de bornes Deutsch (jaune) <i>Sert à réparer les connecteurs Deutsch</i>
22216667	Sertisseuse de bornes Deutsch <i>Sert à sertir les bornes de connecteurs Deutsch</i>
54729710	Système de nettoyage des contacts électriques <i>Sert à nettoyer les contacts électriques et les connecteurs</i>
22073886	Sertisseuse Packard I <i>Utilisée pour sertir les bornes des terminaux Packard</i>
22073878	Prise du simulateur de thermistor <i>Sert à tester les circuits de thermistors</i>
54699616	Extracteur de bornes Deutsch <i>Sert à réparer les connecteurs Deutsch</i>
54699657	Extracteur de bornes Deutsch <i>Sert à réparer les connecteurs Deutsch</i>
54749643	Extracteur de bornes - Metri-Pack Packard <i>Sert à réparer les connecteurs Metri-Pack</i>
54749635	Kit de réparation de connecteurs <i>Sert à la réparation des connecteurs</i>

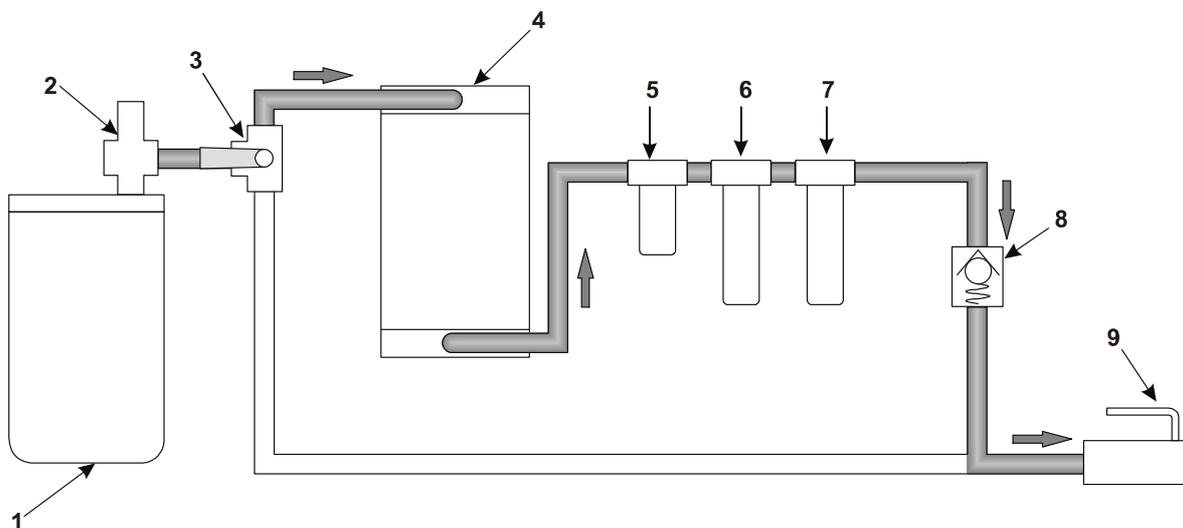
DÉFAUTS	CAUSE	SOLUTION
Aucune réaction du panneau de commande lorsque la clé de contact est en position (I).	Batteries non connectées.	Connectez les batteries.
	Fusible grillé au niveau du moteur du démarreur.	Remplacez le fusible.
Le moteur ne démarre pas.	Chargement de la batterie faible.	Contrôlez la tension de la courroie du ventilateur, la batterie et la connexion des câbles.
	Connexion à la masse défectueuse.	Vérifiez les câbles de masse et nettoyez-les le cas échéant.
	Connexions desserrées.	Repérez l'emplacement des câbles et rétablissez la connexion.
	Quantité de carburant insuffisante.	Vérifiez le niveau de carburant et les composants du système de carburant. Remplacez le filtre à carburant le cas échéant.
	Panne du relais.	Remplacez le relais.
	Solénoïde d'arrêt défectueux	Contrôlez le solénoïde d'arrêt.
Le moteur s'arrête en plein service ou rencontre des difficultés au démarrage.	Niveau de carburant bas.	Remplissez le réservoir de carburant et purgez l'air du système de carburant le cas échéant. (Consultez la section <i>ENTRETIEN</i>).
	Système d'arrêt de sécurité activé.	Vérifiez les contacteurs d'arrêt de sécurité.
Le moteur démarre mais cale lorsque le contacteur retourne en position I.	Panne électrique.	Testez les circuits électriques.
	Pression d'huile moteur faible.	Contrôlez le niveau d'huile et les filtres à huile.
	Relais défectueux.	Vérifiez les relais.
	Contacteur à clé défectueux	Vérifiez le contacteur à clé.
Le moteur démarre mais ne fonctionne pas ou s'arrête prématurément.	Panne électrique.	Testez les circuits électriques.
	Pression d'huile moteur faible.	Contrôlez le niveau d'huile et les filtres à huile.
	Système d'arrêt de sécurité activé.	Vérifiez les contacteurs d'arrêt de sécurité.
	Quantité de carburant insuffisante.	Vérifiez le niveau de carburant et les composants du système de carburant. Remplacez le filtre à carburant le cas échéant.
	Panne du contacteur.	Vérifiez les contacteurs.
	Température élevée de l'huile du compresseur.	Contrôlez le niveau d'huile du compresseur et le refroidisseur d'huile. Vérifiez la courroie du ventilateur.
	Présence d'eau dans le système de carburant.	Vérifiez le séparateur d'eau et nettoyez-le le cas échéant.
	Relais défectueux.	Vérifiez les relais et remplacez-les le cas échéant.
Le moteur surchauffe.	Niveau d'eau bas.	Contrôlez le niveau d'eau et ajoutez de l'eau le cas échéant.
	Obstruction du radiateur.	Arrêtez la machine et nettoyez les ailettes de refroidissement avec de l'air comprimé ou de la vapeur. Utilisez une pression plus faible pour nettoyer les ailettes.
	Débit d'air de refroidissement du ventilateur faible.	Vérifiez le ventilateur et les courroies d'entraînement. Vérifiez la présence d'une obstruction à l'intérieur du capot.
	Thermostat défectueux.	Vérifiez le thermostat et remplacez-le le cas échéant.
Vitesse du moteur trop élevée.	Mauvais réglage de la tirette d'accélération.	Régler la tirette.
Vitesse du moteur trop lente.	Mauvais réglage de la tirette d'accélération.	Régler la tirette.
	Filtre à carburant obstrué.	Effectuez un contrôle et un remplacement, le cas échéant.
	Filtre à air obstrué.	Contrôlez et remplacez l'élément le cas échéant.
	Défaut de réglage du système de régulation.	Réinitialisez le système de régulation. Consultez la partie <i>RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE</i> de la section <i>ENTRETIEN</i> du présent manuel.
	Déchargement prématuré.	Vérifiez le système de régulation.
Vibrations excessives.	Vitesse du moteur trop lente.	Référez-vous à « <i>Vitesse moteur trop lente</i> »
Fuite des joints d'huile	Défaut d'étanchéité des joints d'huile.	Remplacez le joint d'huile.

Référez-vous au *Manuel du Fabricant Moteur*.

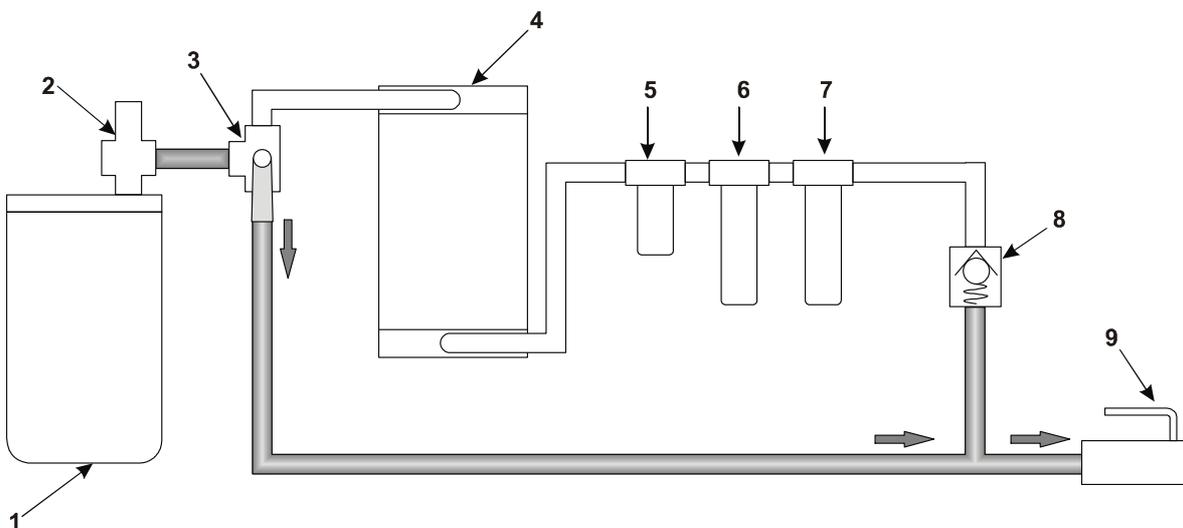
ERREUR	CAUSE	SOLUTION
Volume d'évacuation d'air trop faible.	<i>Vitesse du moteur trop lente.</i>	Référez-vous à « <i>Vitesse moteur trop lente</i> »
	<i>Élément de filtre à air colmaté.</i>	Contrôlez les témoins de colmatage et remplacez les éléments le cas échéant.
	<i>Fuite d'air sous haute pression.</i>	Vérifiez l'absence de fuite.
	<i>Défaut de réglage du système de régulation.</i>	Réinitialisez le système de régulation. Consultez la partie <i>RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE</i> de la section <i>ENTRETIEN</i> du présent manuel.
Le compresseur surchauffe.	<i>Niveau d'huile bas.</i>	Remettez de l'huile et vérifiez la présence de fuite.
	<i>Refroidisseur d'huile sale ou obstrué.</i>	Nettoyez les ailettes du refroidisseur d'huile.
	<i>Niveau d'huile incorrect.</i>	Utilisez uniquement les huiles recommandées par Doosan.
	<i>Soupape de dérivation défectueuse</i>	Vérifiez le fonctionnement de l'élément et remplacez-le le cas échéant.
	<i>Recirculation de l'air de refroidissement.</i>	Déplacez la machine pour éviter la recirculation.
	<i>Débit d'air de refroidissement du ventilateur faible.</i>	Vérifiez le ventilateur et les courroies d'entraînement. Vérifiez la présence d'une obstruction à l'intérieur du capot du ventilateur.
Présence excessive d'huile dans l'air de décharge.	<i>Conduite d'évacuation colmatée.</i>	Vérifiez la conduite d'évacuation, le tube descendant et l'orifice. Nettoyez et remplacez.
	<i>Élément du séparateur perforé.</i>	Remplacez l'élément du séparateur.
	<i>La pression du système est trop faible.</i>	Vérifier la soupape anti-retour de pression minimale
La soupape de sécurité fonctionne.	<i>Pression trop élevée lors du fonctionnement.</i>	Consultez la partie <i>RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE</i> de la section <i>ENTRETIEN</i> du présent manuel.
	<i>Défaut de réglage du régulateur.</i>	Réglez le régulateur.
	<i>Régulateur défaillant.</i>	Remplacez le régulateur.
	<i>Défaut de réglage de la soupape d'admission.</i>	Consultez la partie <i>RÉGLAGE DE LA RÉGULATION DE LA PRESSION ET DE LA VITESSE</i> de la section <i>ENTRETIEN</i> du présent manuel.
	<i>Connexions des tuyaux/conduites lâches.</i>	Vérifiez toutes les connexions des tuyaux/conduites.
	<i>Clapet de sécurité défectueux.</i>	Vérifiez la pression libérée. Remplacer le clapet de sécurité défectueux. NE TENTEZ AUCUNE RÉPARATION.
L'huile est repoussée vers le filtre à air.	<i>Défaut de procédure d'arrêt.</i>	Utilisez toujours la procédure d'arrêt appropriée. Fermez la soupape d'évacuation et laissez la machine ralentir avant de l'arrêter.
	<i>Soupape d'admission défectueuse.</i>	Vérifiez que les soupapes d'admission fonctionnent correctement.
La machine augmente jusqu'à la pression maximale une fois démarrée.	<i>Le distributeur de la chargeuse est défectueux.</i>	Remplacez le distributeur.
Aucune charge de la machine après avoir appuyé sur le bouton de charge.	<i>Le distributeur de la chargeuse est défectueux.</i>	Remplacez le distributeur.
	<i>Interrupteur défectueux.</i>	Essayer l'interrupteur.
	<i>Connexions des tuyaux/conduites lâches.</i>	Vérifiez toutes les connexions des tuyaux/conduites.

OPTIONS - SYSTÈME IQ

Système IQ actif



Fonctionnement standard (Système IQ dérivé)



LÉGENDE

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|----------------------|
| 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 | Vérifier la soupape |
| 4 | Postrefroidisseur | 9 | Entretien la soupape |
| 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.

S'assurer que la température de l'air comprimé reste toujours supérieure au point de congélation (généralement 7°C (45°F)) pour n'importe quelle température ambiante jusqu'à -23 °C. Il n'est donc pas nécessaire d'avoir recours à des systèmes de réchauffage de conduites, ni d'effectuer des réglages manuels pour empêcher le gel du système d'air comprimé. Tous les points d'évacuation du système de traitement du condensat sont réchauffés par un dispositif de 24 V CC intégré au système de chauffage du compresseur.

Les machines équipées de systèmes standard sans grille d'aération ne doivent pas être utilisées 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 post-refroidisseur est refroidi par l'arrivée d'air en provenance du compresseur. L'air comprimé et le condensat (eau chargée d'une faible quantité d'huile de compresseur) quittent le post-refroidisseur et se dirigent vers le séparateur d'humidité, où la majeure partie du condensat est éliminée. L'huile en aérosol est éliminée à approximativement 0,01 ppm et toutes les particules sont éliminées 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 le filtre du système IQ ne soit pas trop limité. La restriction du filtre peut être vérifiée au panneau de commande. 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

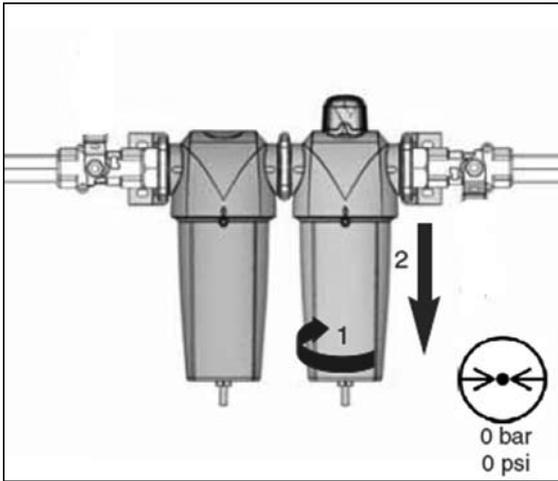


FIGURE 1

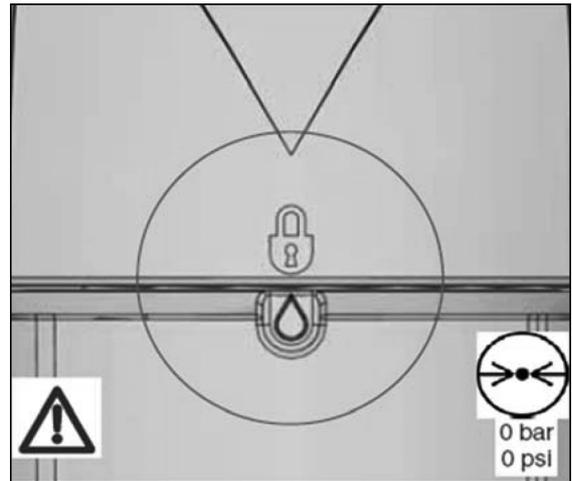


FIGURE 4

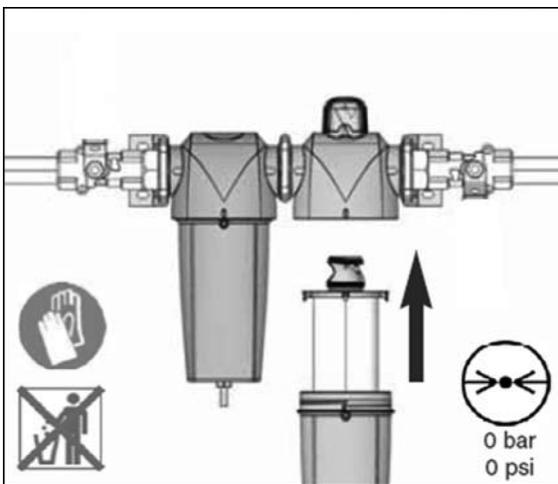


FIGURE 2

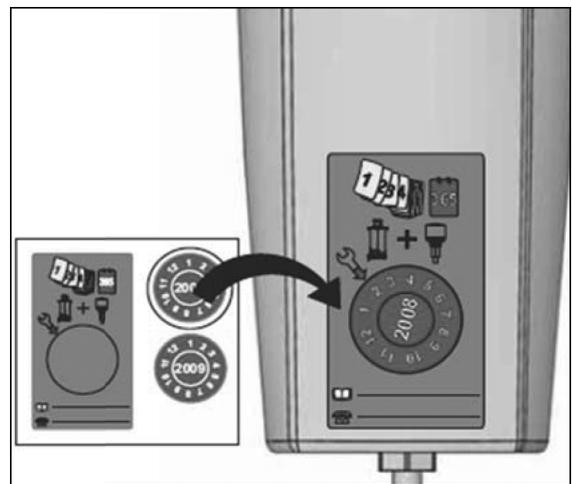


FIGURE 5

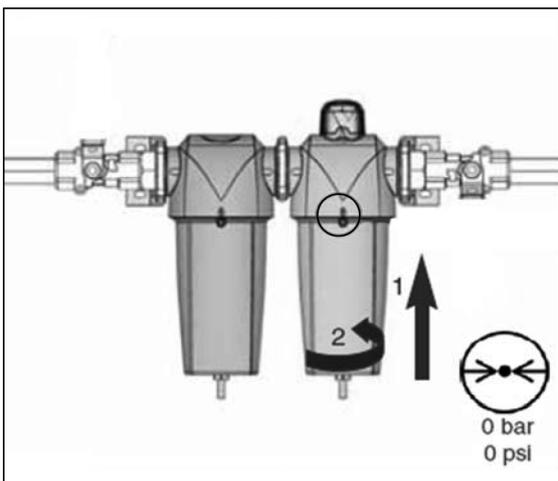


FIGURE 3

ENTRETIEN DU SÉPARATEUR D'EAU

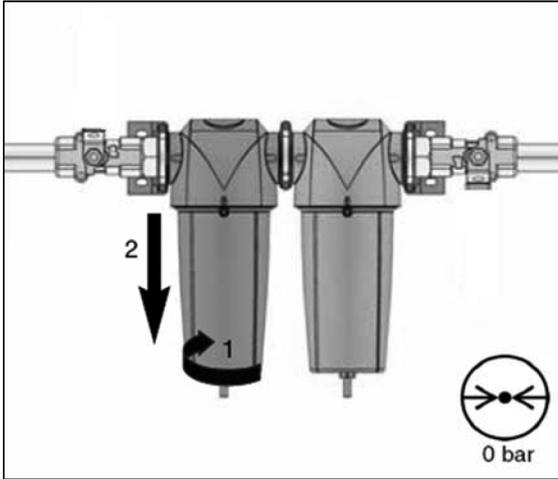


FIGURE 1

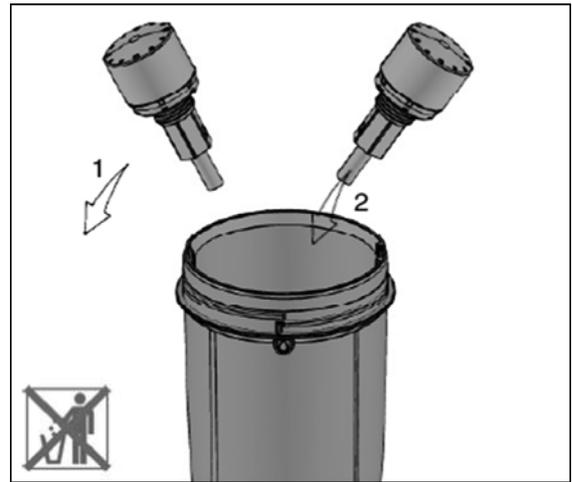


FIGURE 4

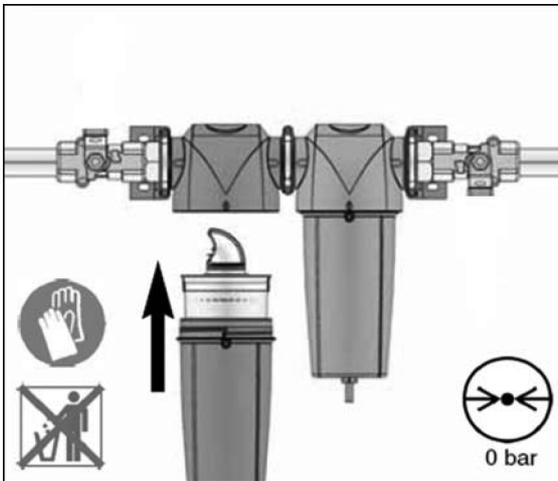


FIGURE 2

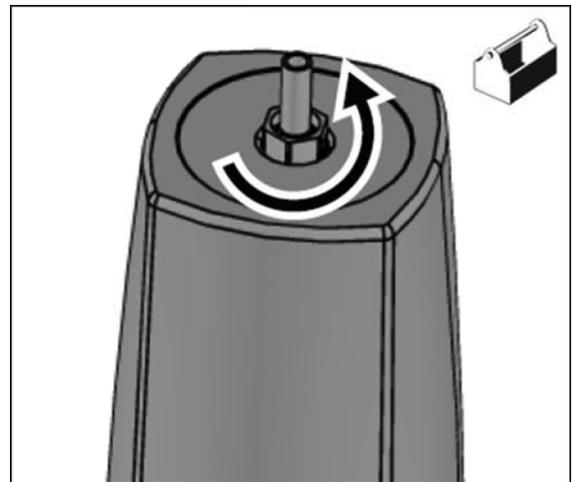


FIGURE 5

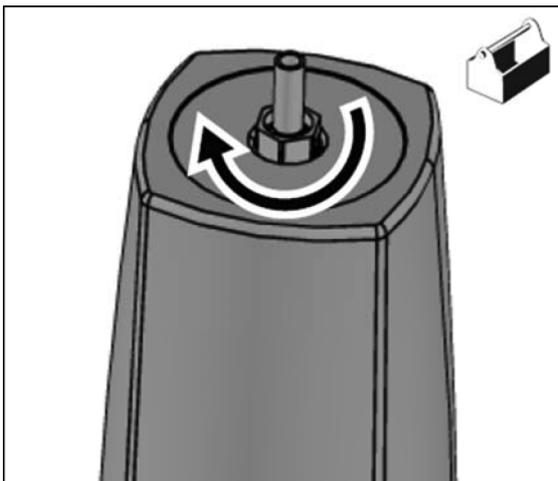


FIGURE 3

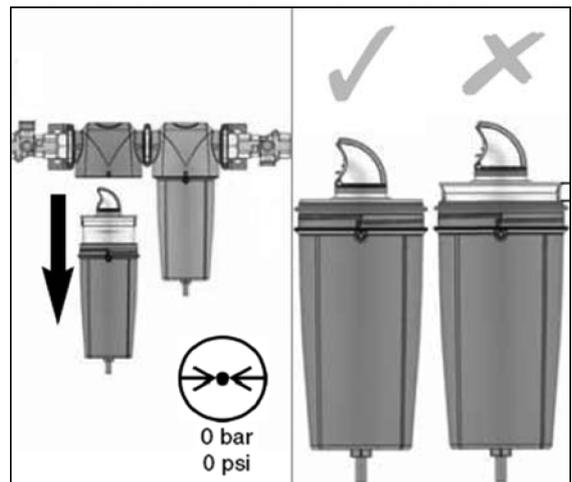


FIGURE 6

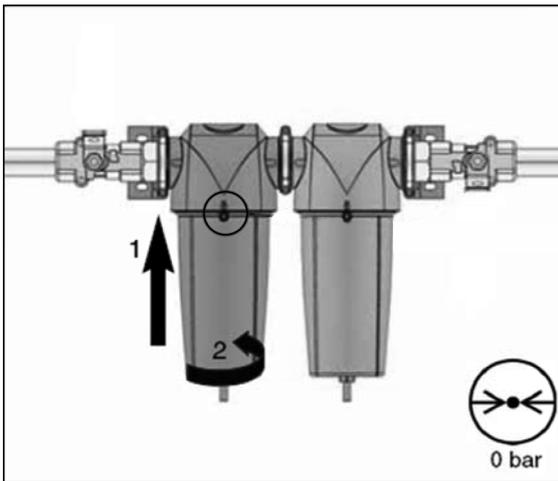


FIGURE 7

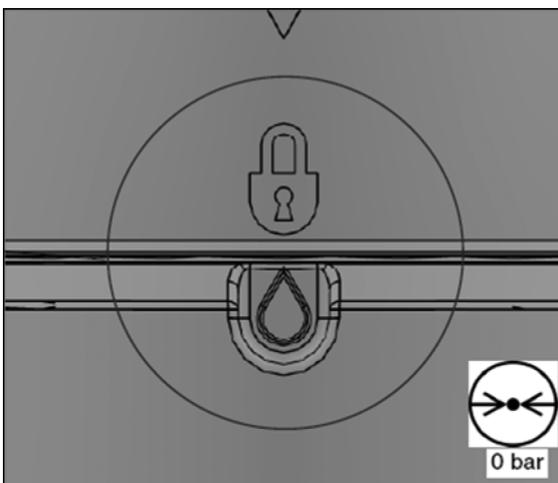


FIGURE 8

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 entraînerait 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.

OPTIONS - DOUBLE PRESSION**ENTRETIEN**

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

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

Tous les six mois (ou toutes les 1500 heures, à la première échéance) : Contrôlez l'échappement dans le noir en chargeant et en accélérant le moteur de manière répétée. En présence d'étincelles, vous devez remplacer le pare-étincelles.

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

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

SOUPAPE DE SURVITESSE (CHALWYN)**ENTRETIEN**

Tous les trois mois :

1. Déconnectez les tuyaux d'admission et libérez la soupape de ses supports de montage de sorte à pouvoir la déposer.
2. Vérifiez que l'intérieur de la soupape est propre. Nettoyez-la si nécessaire à l'aide d'huile de paraffine ou de white spirit en prenant les précautions habituelles. Séchez soigneusement la soupape.
3. Vérifiez l'absence d'usure excessive et contrôlez le déplacement sans accroc de la soupape sur toute sa course. N'APPLIQUEZ PAS DE GRAISSE.
4. Remettre en place la broche. Vérifiez son réglage.

REMARQUE : l'intervalle d'entretien recommandé est de trois mois. Il dépend cependant des conditions d'utilisation du moteur et peut varier selon les besoins.

Réglage

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

1. Démarrez le moteur : Accélérez lentement. Notez la vitesse à laquelle se produit l'arrêt.
2. Déconnectez le flexible d'admission d'air relié à la soupape Chalwyn pour avoir accès au régleur et au contre-écrou.
3. Serrez le contre-écrou. Tournez le régleur d'un tour dans le sens horaire. Serrez le contre-écrou.
4. Reconnectez le flexible d'admission à la soupape Chalwyn.
5. Démarrez le moteur : Accélérez lentement. Notez la vitesse à laquelle se produit l'arrêt.
6. Répétez les étapes 2 à 5 jusqu'à ce qu'à atteindre la première valeur à laquelle le moteur ne s'arrête pas à régime maximal.

Puis,

- A. Utilisez les résultats du régime de coupure comparé au réglage de la molette comme vérification de l'étalonnage pour effectuer un réglage et obtenir les paramètres requis (habituellement entre 10 % et 15% au-dessus du ralenti accéléré),

ou

- B. Si un réglage précis n'est pas exigé, tournez la molette d'un tour supplémentaire pour amener la coupure à une marge convenable au-dessus du régime de ralenti accéléré. Il se peut que le moteur s'arrête occasionnellement en fonctionnement normal si vous utilisez cette procédure de réglage. Dans ce cas, tournez le régleur d'un demi-tour supplémentaire dans le sens horaire.
7. Veillez à ce que le contre-écrou du régleur soit bien serré.

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

Réglage insuffisant - s'il devait y avoir un réglage insuffisant disponible pour définir le point exigé du déclenchement de surrégime, l'écrou de blocage de sortie devra être relâché et la molette de sortie tournée de quatre tours dans le sens antihoraire. L'écrou de blocage de sortie devra recevoir du frein-filet et être serré fermement. Un réglage supplémentaire de la molette d'admission doit être poursuivi, comme il est mentionné dans les instructions ci-dessus.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

AVIS

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

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

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

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

DESCRIPTION

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

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

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

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

VISSERIE

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

MARQUAGES ET ADHÉSIFS

AVIS

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

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

UTILISATION DE LA LISTE DES PIÈCES DÉTACHÉES

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

COMMENT COMMANDER ?

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

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

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

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

CONDITIONS DE COMMANDE DE PIÈCES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Limitation de responsabilité :

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

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

PROGRAMME D'ÉCHANGE DE LA SORTIE DE VIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**ou consultez notre site internet et votre
concessionnaire local sur
www.doosanportablepower.com**