

Atlas Copco Instruction Manual



Manuel d'utilisation
pour les compresseurs mobiles
Français

DrillAir V39 Sd Stage V APP
DrillAir Y35 Sd Stage V APP

Moteur Scania DC16

Atlas Copco

**Manuel d'utilisation
pour les compresseurs mobiles**

**DrillAir V39 Sd Stage V APP
DrillAir Y35 Sd Stage V APP**

**Traduction des instructions
originales**

Matériel imprimé N°
2960 3840 21

07/2021



ATLAS COPCO - PORTABLE ENERGY DIVISION
www.atlascopco.com

Limite de garantie et de responsabilité

N'utilisez que des pièces autorisées.

Tout dommage ou dysfonctionnement provoqué par l'utilisation de pièces non autorisées n'est pas couvert par la Garantie ou la Responsabilité liée au produit.

Le fabricant décline toute responsabilité en cas de dommage faisant suite à des modifications, des ajouts ou des conversions effectués sans l'accord écrit du fabricant.

Toute négligence relative à la maintenance ou toute modification apportée à la configuration de la machine peut entraîner des risques graves, y compris un risque d'incendie.

Bien que ce manuel ait été élaboré avec le plus grand soin afin de garantir que les informations qu'il contient sont correctes, Atlas Copco ne saurait être tenu responsable des éventuelles erreurs.

Copyright 2021, www.atlascopco.com

Atlas Copco Airpower,

Boomssteenweg 957,

2610 Wilrijk,

Belgique.

Toute utilisation ou copie de tout ou partie du contenu du présent document est strictement interdite.

Cette interdiction s'applique en particulier aux marques commerciales, aux noms de modèles, aux numéros des pièces et aux plans.

Préface

Veillez à lire attentivement les instructions qui suivent avant de commencer à utiliser votre compresseur.

Il s'agit d'une machine robuste et fiable, construite selon les dernières avancées technologiques. Respectez les instructions de ce manuel, nous vous garantissons ainsi des années d'utilisation sans problème.

Gardez toujours ce manuel à portée de main, à côté de la machine.

Dans toute correspondance, mentionnez toujours le type et le numéro de série du compresseur, tels qu'ils figurent sur la plaque signalétique.

La société se réserve le droit d'apporter des modifications sans notification préalable.

Table des matières

1	Mesures de sécurité	7
1.1	Introduction	7
1.2	Mesures de sécurité générales.....	8
1.3	Sécurité pendant le transport et l'installation	9
1.4	Sécurité pendant l'utilisation et le fonctionnement	10
1.5	Sécurité pendant la maintenance et les réparations	12
1.6	Sécurité pendant l'utilisation d'outils	13
1.7	Mesures de sécurité particulières	13
2	Caractéristiques principales	15
2.1	Présentation générale	15
3	Pièces principales	17
3.1	Présentation générale	19
3.2	Débit d'air	20
3.3	Dynamic flow boost.....	21
3.4	Circuit hydraulique.....	21
3.5	Système de régulation AirXpert 2.0.....	22
3.6	Système de post-traitement de l'échappement	23
3.6.1	Boîte à fusibles.....	25
3.7	Marquages et étiquettes d'information.....	26
4	Instructions pour le fonctionnement	28
4.1	Instructions concernant le stationnement, le remorquage et le levage.....	28
4.2	Châssis.....	30
4.3	Transporter le compresseur	32
4.4	Outils de fixation.....	33
4.4.1	Fixer les courroies d'arrimage.....	33
4.4.2	Retirer les courroies d'arrimage	33
4.4.3	Sécuriser la machine sur le véhicule de transport.	34
4.4.4	Gamme Wagon	34
4.5	Éclairage de la zone de travail (en option)	35
4.6	Système de préchauffage (option).....	35
4.6.1	Configuration de base	35
4.6.2	Enregistrement.....	35
4.6.3	Connexion.....	35
4.6.4	Fonctionnement sur Smartphone	36
4.6.5	Caractéristiques.....	36
4.6.6	Fonctionnement immédiat	36
4.6.7	Mode Chauffage immédiat	36
4.6.8	Durée de fonctionnement restante	36
4.6.9	Annuler	36
4.6.10	Sauvegarder	36
4.6.11	Mode Ventilation immédiate	37
4.6.12	Durée de fonctionnement restante	37
4.6.13	Annuler	37
4.6.14	Sauvegarder	37
4.6.15	Mode Minuterie Chauffage/ Ventilation	37
4.6.16	Paramètres :	38
4.6.17	Paramétrer les mémoires programmées 1, 2 ou 3	38
4.6.18	Activer la mémoire du programme.....	39
4.6.19	Paramètres.....	39
4.7	Système d'extinction (en option).....	40
4.8	Éviter tout sous-régime	42
4.9	Avant de démarrer.....	43

4.9.1	Fonctionnement de base de la machine	44	5.9	Spécifications Huile	84	11	Schéma électrique	119
4.9.2	Démarrage/Extinction	44	5.9.1	Huile moteur	85	12	Plaque signalétique	129
4.9.3	Interrupteur batterie.....	44	5.9.2	Huile compresseur	86	13	Réglementation.....	130
4.10	Panneau de commande	45	5.10	Recommandations pour le carburant diesel	90	14	Mise au rebut.....	131
4.10.1	Icônes de la vue d'ensemble	46	5.11	Fluide d'échappement diesel (AdBlue)	91	15	Journal de maintenance.....	132
4.10.2	Écrans possibles	48	5.11.1	Faire l'appoint de fluide d'échappement diesel (AdBlue)	91			
4.10.3	Allumage	49	5.12	Spécifications du liquide de refroidissement	92			
4.10.4	Démarrage.....	50	5.12.1	Contrôle du liquide de refroidissement	93			
4.11	Réglages des paramètres	54	5.13	Nettoyer les refroidisseurs.....	95			
4.11.1	Écran Mesures.....	56	5.14	Révision du compresseur	95			
4.11.2	Écran Paramètres.....	57	5.15	Entretien de la batterie	96			
4.11.3	Écran Alarmes.....	58	6	Procédures de réglage et de maintenance	97			
4.11.4	Mise à l'arrêt.....	60	6.1	Filtre à air moteur/compresseur	97			
4.11.5	Extinction.....	61	6.2	Réservoir à air	98			
4.11.6	Coupure.....	61	6.3	Soupape de sécurité.....	98			
4.12	Contrôle des émissions.....	62	6.4	Circuit de carburant.....	98			
4.13	Mode ECO.....	64	6.5	Réglage du système de freinage.....	99			
4.14	Application Miroir.....	66	7	Résolution des problèmes	101			
4.14.1	Codes Erreurs.....	73	8	Options disponibles	105			
4.15	Démarrage/Arrêt avec télécommande (option)	76	9	Caractéristiques techniques	109			
4.16	Arrêt d'urgence	76	9.1	Valeurs de couples	109			
5	Maintenance.....	77	9.2	Spécifications du compresseur/moteur	110			
5.1	Responsabilité	77	10	Plan côté	117			
5.2	Packs de maintenance.....	77						
5.3	Kits de maintenance	77						
5.4	Code QR.....	77						
5.5	Entreposage	77						
5.6	FleetLink	77						
5.7	Mesures de sécurité	78						
5.8	Système d'extinction (en option).....	78						

Mesures de sécurité



À lire et à respecter attentivement avant toute opération de remorquage, de maintenance ou de réparation sur le compresseur.

INTRODUCTION

La politique de Atlas Copco est de fournir aux utilisateurs des produits sûrs, fiables et efficaces. Les facteurs pris en compte sont entre autres :

- l'utilisation prévue et raisonnablement envisageable des produits et l'environnement dans lequel ils sont censés fonctionner,
- les règles, codes et réglementations en vigueur,
- la durée de vie utile escomptée du produit, sous réserve d'une utilisation et d'une maintenance appropriées,
- la fourniture d'un manuel contenant des informations à jour.

Avant de manipuler un produit quel qu'il soit, prenez le temps de bien lire le manuel d'utilisation concerné. En plus d'apporter des instructions détaillées pour le fonctionnement, il offre des informations spécifiques liées à la sécurité, la maintenance préventive, etc.

Gardez toujours ce manuel à proximité de l'appareil et assurez-vous qu'il reste facilement accessible.

Consultez également les consignes de sécurité du moteur et des éventuels autres équipements fournis séparément ou qui sont spécifiées sur les équipements eux-mêmes ou les pièces de l'appareil.

Ces mesures de sécurité sont d'ordre général, certaines instructions peuvent donc ne pas toujours s'appliquer à un appareil en particulier.

Il n'y a que les personnes détenant les compétences requises qui sont habilitées à utiliser, à régler et à effectuer les opérations de maintenance ou de réparation sur des équipements Atlas Copco.

Il est de la responsabilité de la direction de nommer des opérateurs ayant suivi la formation appropriée et disposant des compétences nécessaires à chaque catégorie de tâches.

Niveau de qualification 1 : Opérateur

Un opérateur est une personne formée à tous les aspects du fonctionnement de la machine par le biais des boutons poussoirs et à tous les aspects liés à la sécurité.

Niveau de qualification 2 : Mécanicien

Un mécanicien qualifié est une personne formée à utiliser la machine comme un opérateur. En plus, le mécanicien qualifié est également formé à effectuer les opérations de maintenance et de réparation, telles que décrites dans le manuel d'utilisation et il est autorisé à modifier les paramètres du système de commande et du système de sécurité. Un mécanicien

qualifié n'intervient pas sur des composants électriques sous tension.

Niveau de qualification 3 : Électricien qualifié

Un électricien qualifié est une personne formée et ayant à la fois les mêmes qualifications que l'opérateur et le mécanicien. L'électricien qualifié est en plus habilité à effectuer des réparations d'ordre électrique à l'intérieur des différentes enceintes de la machine. Cela inclut les tâches sur des composants électriques sous tension.

Niveau de qualification 4 : Spécialiste du fabricant

Il s'agit d'un expert envoyé par le fabricant ou son représentant afin d'effectuer des réparations complexes ou des modifications sur les équipements.

En règle générale, l'utilisation de l'appareil par plus de deux personnes est déconseillée, plus d'opérateurs pouvant conduire à des situations dangereuses.

Prenez les mesures nécessaires pour tenir les personnes non autorisées à l'écart de l'appareil et supprimez toutes les sources de risques potentielles au niveau de l'appareil.

Pendant la manipulation, l'utilisation, la révision et/ou la maintenance et la réparation des équipements Atlas Copco, les mécaniciens doivent pratiquer des techniques sûres et respecter toutes les exigences et les réglementations locales applicables en matière de sécurité. La liste suivante constitue un rappel des directives et mesures de sécurité spéciales s'appliquant essentiellement aux équipements Atlas Copco.

Ces mesures de sécurité concernent les machines traitant ou consommant de l'air. Le traitement de tout autre gaz nécessite des mesures de sécurité supplémentaires basées sur le type d'application qui ne figurent pas dans le présent document.

Le non-respect des mesures de sécurité peut entraîner des risques tant pour les personnes que pour l'environnement et la machine :

- risques pour les personnes dus à des influences électriques, mécaniques ou chimiques,
- risques pour l'environnement dus à des fuites d'huile, de solvants ou d'autres substances,
- risques pour la machine dus à des dysfonctionnements.

Atlas Copco rejette toute responsabilité en cas de dommages matériels ou de blessures résultant de négligences face à ces mesures ou au non-respect des mesures courantes et à l'attention nécessaire lors de la manipulation, l'utilisation, la maintenance ou la réparation, et ce même si ces dernières n'ont pas été expressément mentionnées dans le présent manuel d'utilisation.

Le fabricant décline toute responsabilité en cas de dommage découlant de l'utilisation de pièces n'étant pas d'origine ou de modifications, ajouts ou transformations effectués sans le consentement écrit du fabricant.

Si une quelconque affirmation dans ce manuel n'est pas conforme à la législation locale, c'est la

prescription la plus stricte qui doit alors être appliquée.

Les affirmations mentionnées dans ces mesures de sécurité ne doivent pas être interprétées comme des suggestions, des recommandations ou des incitations à enfreindre une quelconque loi ou réglementation applicable.

MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES

- 1 Le propriétaire est responsable du maintien de l'état de fonctionnement sûr de la machine. Les pièces et les accessoires de la machine doivent être remplacés s'ils manquent ou s'ils sont ne sont plus adaptés à un fonctionnement sûr de la machine.
- 2 Le superviseur ou la personne responsable doit en permanence s'assurer que toutes les consignes liées au fonctionnement et à la maintenance des machines et des équipements sont strictement respectées et que les machines ainsi avec tous les accessoires et les dispositifs de sécurité, ainsi que les dispositifs d'alimentation sont en bon état, exempts de traces d'usure anormale ou d'utilisation incorrecte et qu'ils ne sont pas altérés.
- 3 En cas de signe ou de suspicion de surchauffe d'une pièce de la machine, cette dernière doit être arrêtée mais aucun de ses capots ne doit être ouvert avant son refroidissement afin d'éviter tout risque d'inflammation spontanée des vapeurs d'huile au contact de l'air.
- 4 Les valeurs nominales normales (pressions, températures, vitesses, etc.) doivent être indiquées de façon durable.
- 5 N'utilisez l'appareil qu'aux fins prévues et en respectant les limites des valeurs nominales (pression, température, vitesses, etc.).

6 Les machines et les équipements doivent rester propres, exempts autant que faire se peut d'huile, de poussière ou d'autres dépôts.

7 Afin d'éviter l'augmentation de la température de service, inspectez et nettoyez régulièrement les surfaces de transfert de chaleur (les ailettes du radiateur, les refroidisseurs intermédiaires, les chemises d'eau, etc.). Consultez la section **Programme de maintenance préventive**.

8 Tous les dispositifs de régulation et de sécurité doivent être soigneusement entretenus afin d'assurer leur bon fonctionnement. Ils ne doivent pas être mis hors d'usage.

9 Le plus grand soin doit être apporté afin d'éviter l'endommagement des soupapes de sécurité et des autres dispositifs de compensation et spécialement afin d'empêcher les obstructions par de la peinture, du coke d'huile ou par l'accumulation de saletés qui pourraient nuire au bon fonctionnement de l'appareil.

10 L'exactitude des manomètres et des thermomètres doit être régulièrement vérifiée. Ils doivent être remplacés dès qu'ils dépassent les seuils tolérés.

11 Les dispositifs de sécurité doivent être testés de la façon décrite dans le programme de maintenance du manuel d'utilisation afin de confirmer leur bon état de fonctionnement. Consultez la section **Programme de maintenance préventive**.

12 Prêtez attention aux marquages et à l'étiquetage sur l'appareil.

13 Si les étiquettes de sécurité sont endommagées ou détruites, elles doivent être remplacées afin de garantir la sécurité de l'opérateur.

14 Gardez la zone de travail propre. Le désordre augmente les risques d'accidents.

15 Portez des vêtements de protection lorsque vous intervenez sur la machine. En fonction du type de

tâches : lunettes de protection, protections auditives, casque de sécurité (avec visière), gants de protection, vêtements de protection, chaussures de sécurité. Ne laissez pas vos cheveux détachés (protégez les cheveux longs à l'aide d'un filet) et ne portez aucun vêtement ample ou bijou.

- 16 Prenez toutes les précautions nécessaires contre les incendies. Manipulez le carburant, l'huile et l'antigel avec précaution car ce sont des substances inflammables. Ne fumez pas et n'approchez aucune flamme nue lorsque vous manipulez de telles substances. Gardez un extincteur à proximité.

SÉCURITÉ PENDANT LE TRANSPORT ET L'INSTALLATION

Le transport de la machine doit être effectué par des personnes habilitées/expérimentées.

Lors du remorquage, du levage ou du transport du compresseur de quelque manière que ce soit, l'interrupteur de la batterie doit toujours être en position d'arrêt.

Pour soulever l'appareil, fixez d'abord solidement toutes les pièces mobiles/pivotantes comme les portes, barre de remorquage par exemple.

N'attachez jamais les câbles, les chaînes ou les cordes directement à l'anneau de levage ; utilisez un crochet de grue ou une manille de levage répondant à la réglementation locale en matière de sécurité. Ne laissez jamais les câbles, les chaînes ou les cordes de levage se plier de manière excessive.

Le levage par hélicoptère est interdit.

Il est strictement interdit de passer ou de rester dans la zone à risques sous une charge suspendue. Ne soulevez jamais la machine au-dessus de personnes ou de zones résidentielles. Les accélérations et

décélération au levage doivent rester dans des limites sûres.

1 Avant de remorquer la machine :

- Assurez-vous que la/les cuves sous pression est/sont exempté(s) de toutes pressions,
- Contrôlez la barre de remorquage, le système de freinage et l'anneau de remorquage. Vérifiez également le bon raccordement du véhicule tracteur,
- Contrôlez la capacité de remorquage et de freinage du véhicule tracteur,
- Vérifiez que la barre de remorquage, la roue jockey ou la béquille sont verrouillées de façon sûre en position relevée,
- Éloignez vos mains / doigts du dispositif de remorquage et de tous les autres points de pincement potentiels. Tenez vos pieds à l'écart de la barre de remorquage afin d'éviter toute blessure en cas de glissement de cette dernière,
- Assurez-vous que l'anneau d'attelage peut librement pivoter sur le crochet,
- Contrôlez la sûreté des roues et que les pneus sont en bon état et correctement gonflés,
- Si l'appareil est équipé d'un châssis Tandem UE conforme au paragraphe 14, raccordez le câble d'alimentation des feux, contrôlez le fonctionnement des optiques et raccordez les coupleurs du frein pneumatique, assurez-vous que le câble ne traînera pas au sol lors du remorquage de la machine,
- Fixez le câble ou la chaîne de sécurité sur le véhicule tracteur,
- Retirez les cales le cas échéant et retirez le frein de stationnement,
- Contrôlez la présence et le bon état des ressorts sur les cales de roues.

- 2 Pour remorquer la machine, utilisez un véhicule tracteur de grande capacité. Consultez la documentation du véhicule tracteur.
- 3 Si la machine doit être reculée par le véhicule tracteur, désactivez le mécanisme de freinage à inertie (s'il n'est pas automatique).
- 4 Ne dépassez jamais la vitesse maximum de remorquage de la machine (respectez la réglementation locale).
- 5 Placez la machine sur un sol plat et activez le frein de stationnement avant de dételer la machine du véhicule tracteur. Détachez le câble ou la chaîne de sécurité. Si l'appareil n'a pas de frein de stationnement ou de roue jockey, immobilisez-le en plaçant des cales devant et/ou derrière les roues. Au moment où il devient possible de relever la barre de remorquage, enclenchez le dispositif de verrouillage. Le module doit toujours être utilisé/garé/stocké dans une zone non accessible au public, enfermé, pour empêcher son accès aux personnes non habilitées.
- 6 Pour soulever des pièces lourdes, utilisez un treuil de grande capacité, testé et homologué conformément à la réglementation locale en matière de sécurité.
- 7 Les crochets, anneaux, manilles, etc. de levage ne doivent jamais être tordus et la contrainte qui leur est appliquée ne peut l'être que dans l'alignement de leur axe de charge défini. La capacité d'un appareil de levage diminue si la force de levage est appliquée à un certain angle par rapport à son axe de charge.
- 8 Pour garantir la sécurité et l'efficacité maximales de l'appareil de levage, tous les organes de levage doivent être sollicités le plus perpendiculairement possible. Si nécessaire, utilisez un palonnier entre le treuil et la charge.

- 9 Ne laissez jamais aucune charge pendre d'un treuil.
- 10 Le treuil doit être installé de façon que l'objet soit soulevé à la perpendiculaire. Si c'est impossible, des mesures nécessaires doivent être prises afin d'empêcher le balancement de la charge, à l'aide de deux treuils par exemple, chacun d'eux plus ou moins au même angle (moins de 30° par rapport à l'axe vertical).
- 11 Éloignez la machine des murs. Prenez toutes les précautions nécessaires afin d'empêcher la recirculation de l'air chaud évacué du moteur et des systèmes de refroidissement de la machine. Si cet air est aspiré par le moteur ou le ventilateur de refroidissement de la machine, cela peut engendrer la surchauffe de l'appareil. S'il l'est par la chambre de combustion, la puissance du moteur est amoindrie.
- 12 Éteignez le compresseur avant de le déplacer.
- 13 Si l'appareil est équipé d'un châssis Tandem UE conforme au paragraphe 14 et si le voyant d'avertissement sur le module ABS ou dans le véhicule s'allume, contactez Atlas Copco.
- 14 Si l'appareil est équipé d'un châssis Tandem UE, il faut contrôler que le système de freinage de l'appareil est adapté au système de freinage du véhicule remorque. Faites vérifier le système de freinage de combiné de l'ensemble (appareil - véhicule remorque) dans un garage spécialisé dans les camions.
- 15 Si vous transportez un appareil Tandem UE à grande vitesse accroché à un camion, assurez-vous que toutes les portes sont correctement verrouillées par des verrous et serrures à clé supplémentaires.

SÉCURITÉ PENDANT L'UTILISATION ET LE FONCTIONNEMENT

- 1 Si l'appareil est utilisé dans un environnement présentant un risque d'incendie, chaque tuyau d'échappement du moteur doit être pourvu d'un pare-étincelles pour capter les éventuelles étincelles. Cet appareil est équipé de série avec un DPF certifié pare-étincelles.
 - 2 Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone qui est un gaz mortel. Si l'appareil est utilisé dans un espace confiné, dirigez les gaz d'échappement vers l'extérieur à l'aide d'un tuyau d'un diamètre suffisant, en prenant soin de ne créer aucune contre pression dans le moteur. Si nécessaire, installez un extracteur. Respectez toutes les réglementations locales en vigueur. Assurez-vous que l'unité dispose de suffisamment d'air pour son fonctionnement. Si nécessaire, installez des prises d'air supplémentaires.
 - 3 Lorsque l'appareil doit fonctionner dans une atmosphère poussiéreuse, placez-le de telle sorte qu'aucune poussière véhiculée par le vent ne puisse l'atteindre. L'utilisation dans un environnement propre permet de prolonger considérablement les intervalles de nettoyage des filtres des arrivées d'air et des noyaux de radiateurs.
 - 4 Fermez la vanne de sortie d'air du compresseur avant de brancher ou de débrancher un tuyau. Avant de débrancher un tuyau, assurez-vous qu'il est totalement exempt de pression. Avant de souffler de l'air comprimé dans un tuyau ou une conduite d'air, assurez-vous que l'extrémité ouverte est bien fixée afin d'éviter tout déplacement brusque et inopiné risquant de provoquer des blessures.
- 5 L'extrémité de la conduite d'air raccordée à la vanne de sortie doit être protégée à l'aide d'un câble de sécurité fixé à côté de la soupape.
 - 6 N'exercez aucune contrainte externe sur les soupapes de sortie d'air, en tirant sur les tuyaux ou en installant des équipements auxiliaires directement sur une soupape par exemple (extracteur d'eau, lubrificateur, etc.). Ne piétinez pas les soupapes de sortie d'air.
 - 7 Ne déplacez jamais l'appareil si des conduites ou des tuyaux externes sont encore raccordés aux soupapes de sortie, afin d'éviter tout endommagement des soupapes, du collecteur et des tuyaux.
 - 8 N'utilisez pas l'air comprimé émanant d'un quelconque compresseur sans avoir pris des précautions respiratoires supplémentaires afin d'éviter de graves lésions ou la mort. Pour que la qualité de l'air soit respirable, l'air comprimé doit être correctement purifié, conformément à la législation locale et aux normes en vigueur. La pression de l'air à respirer doit toujours être stable et adaptée.
 - 9 La tuyauterie de distribution et les tuyaux d'air doivent être du bon diamètre et adaptés à la pression de service. N'utilisez jamais de tuyaux élimés, endommagés ou détériorés. Remplacez les tuyaux et les flexibles avant expiration de leur durée de vie. N'utilisez que des embouts et des raccords d'extrémité de tuyau du bon type et de la bonne taille.
 - 10 Si le compresseur doit être utilisé pour une opération de sablage ou s'il est raccordé à un système d'air comprimé classique, installez un clapet anti-retour (soupape de retenue) approprié entre la sortie du compresseur et le système de sablage ou d'air comprimé raccordé. Respectez la position/le sens de montage.

- 11 Avant de retirer le bouchon de remplissage d'huile, veillez à purger la pression en ouvrant la vanne de sortie d'air.
- 12 N'enlevez jamais le bouchon de remplissage du système de refroidissement à eau si le moteur est chaud. Attendez que le moteur ait suffisamment refroidi.
- 13 Ne faites jamais le plein de carburant si l'appareil est en marche, sauf indication contraire dans le manuel d'utilisation Atlas Copco (AIB). Tenez le carburant à l'écart de pièces chaudes telles que tuyaux de sortie d'air ou le tuyau d'échappement du moteur. Ne fumez pas pendant le remplissage. Si le plein de carburant est fait à l'aide d'une pompe automatique, un câble de mise à la terre doit être raccordé à l'appareil afin de dissiper l'électricité statique. Évitez tout déversement d'huile, de carburant, de liquide de refroidissement ou de détergent dans ou à proximité de l'appareil.
- 14 Toutes les portes doivent être fermées pendant le fonctionnement afin de ne pas perturber le flux de l'air de refroidissement à l'intérieur de la carrosserie et/ou de ne pas diminuer l'insonorisation. Une porte ne peut rester ouverte que pendant une brève période, pour une inspection ou un réglage par exemple.
- 15 Effectuez périodiquement les tâches de maintenance conformément au programme de maintenance.
- 16 Des dispositifs de protection fixes existent sur toutes les pièces pivotantes ou à mouvement alternatif qui ne sont pas protégées autrement et qui peuvent donc représenter un risque pour le personnel. La machine ne doit jamais être mise en marche si ces dispositifs de protection ont été retirés et avant qu'ils ne soient correctement remis en place.
- 17 Le bruit, même à des niveaux raisonnables, peut provoquer des irritations et des troubles pouvant, à long terme, occasionner de graves lésions du système nerveux. Quel que soit l'endroit de la zone où travaille généralement le personnel, si le niveau de pression sonore est :
- Inférieur à 70 dB(A) : aucune action particulière n'est à réaliser,
 - Supérieur à 70 dB(A) : des protections auditives doivent être distribuées aux personnes travaillant en permanence dans la pièce,
 - Inférieur à 85 dB(A) : aucune action particulière n'est à réaliser pour les visiteurs occasionnels présents pour une durée limitée,
 - Supérieur à 85 dB(A) : la pièce doit être classée comme zone à risques exposée au bruit et des avertissements imposant le port de protections auditives doivent être installés de manière permanente au niveau de chacune des entrées afin d'alerter les personnes pénétrant dans la zone, même brièvement,
 - Supérieur à 95 dB(A) : le ou les avertissements aux entrées doivent être accompagnés d'une recommandation imposant le port de protections auditives, même aux visiteurs occasionnels,
 - Supérieur à 105 dB(A) ; des protections auditives spécifiquement adaptées à ce niveau de bruit et à sa composition spectrale doivent être fournis. Un avertissement spécifique doit également être placé au niveau de chaque entrée.
- 18 L'appareil est équipé de pièces pouvant être accidentellement touchées et dont la température peut dépasser 80 °C (176 °F). L'isolation ou les dispositifs de protection de ces pièces ne doivent pas être retirés avant le refroidissement complet des pièces à la température ambiante. Les pièces chaudes ne pouvant techniquement pas être isolées ou équipées de dispositifs de protection (collecteur ou turbine d'échappement), l'opérateur ou le technicien de maintenance doivent toujours veiller à ne jamais toucher les pièces chaudes en ouvrant une porte de la machine.
- 19 Ne faites jamais fonctionner l'appareil dans des environnements exposés à des fumées inflammables ou toxiques.
- 20 Si la procédure de travail entraîne des risques de production de fumées, de poussières ou de vibrations, etc., prenez les mesures nécessaires afin de supprimer tout risque de blessures.
- 21 Si vous utilisez de l'air comprimé ou un gaz inerte pour nettoyer les équipements, faites-le avec précaution et assurez-vous de porter, ainsi que les éventuels spectateurs, des protections adaptées, dont au moins des lunettes de protection. Ne dirigez jamais directement l'air comprimé ou le gaz inerte sur votre peau ou vers quiconque. N'utilisez jamais l'air comprimé ou le gaz inerte pour nettoyer vos vêtements.
- 22 Pour laver des pièces dans ou avec du solvant de nettoyage, assurez-vous que l'aération soit suffisante et utilisez des protections appropriées comme un filtre respiratoire, des lunettes de protection, un tablier et des gants en caoutchouc, etc.
- 23 Les chaussures de sécurité sont obligatoires dans tous les ateliers, et s'il existe des risques, même minimes, de chute d'objets, le port du casque est de rigueur.
- 24 S'il existe un risque d'inhalation de gaz, de fumées ou de poussières nocifs, protégez vos voies respiratoires ainsi que vos yeux et votre peau, si la nature du danger l'impose.

- 25 N'oubliez pas que partout où des poussières sont visibles, des particules plus fines et invisibles sont quasiment toujours présentes ; le fait de ne voir aucune poussière ne permet pas de conclure de manière certaine que l'air est exempt de poussières invisibles dangereuses.
- 26 N'utilisez jamais l'appareil à des pressions ou vitesses inférieures ou supérieures aux limites indiquées dans les caractéristiques techniques.
- 27 N'utilisez pas d'aides au démarrage de type aérosols comme l'éther. L'utilisation de telles substances peut provoquer une explosion et des blessures.

SÉCURITÉ PENDANT LA MAINTENANCE ET LES RÉPARATIONS

Les opérations de maintenance, de révision et de réparation ne doivent être entreprises que par du personnel parfaitement formé et, le cas échéant, sous la supervision d'une personne qualifiée.

- 1 N'utilisez que des outils appropriés et en bon état pour effectuer les opérations de maintenance et de réparation.
- 2 Les pièces doivent être remplacées par des pièces détachées Atlas Copco d'origine.
- 3 Toutes les opérations de maintenance, autres que les contrôles de routine, doivent être réalisées lorsque l'appareil est éteint. Des mesures doivent être prises afin d'empêcher tout démarrage intempestif. De plus, un panneau d'avertissement portant une mention du type "Travaux en cours Ne pas démarrer" doit être fixé sur le dispositif de démarrage. Sur les appareils alimentés par un moteur, la batterie doit être débranchée et retirée ou, les bornes doivent être recouvertes de leurs capuchons isolants. Un panneau d'avertissement

portant une mention du type "Travaux en cours Laisser l'alimentation électrique coupée" doit être fixé sur la boîte à fusibles ou l'interrupteur principal.

- 4 Avant de démonter un quelconque composant sous pression, le compresseur ou l'équipement doit être correctement isolé de toutes les sources de pression et l'ensemble du système doit être exempt de pression. Ne vous fiez pas aux clapets anti-retour (soupapes de retenue) pour isoler les systèmes sous pression. De plus, un panneau d'avertissement portant une mention du type "Travaux en cours. Ne pas ouvrir" doit être fixé sur chaque vanne de sortie.
- 5 Avant de déshabiller un moteur ou une autre machine ou de procéder à une révision importante, empêchez toutes les pièces mobiles de rouler ou de bouger.
- 6 Assurez-vous de ne laisser aucun outil, aucune pièce détachée ou aucun chiffon dans ou sur la machine. Ne laissez jamais aucun chiffon ou vêtement près de la prise d'air du moteur.
- 7 N'utilisez jamais de solvants inflammables pour le nettoyage (risque d'incendie).
- 8 Prenez des mesures de protection contre les vapeurs toxiques des liquides de nettoyage.
- 9 N'utilisez jamais les pièces de la machine pour grimper dessus.
- 10 Respectez rigoureusement toutes les règles de propreté pendant les opérations de maintenance ou les réparations. Éloignez toute source de salissure potentielle, couvrez les pièces et les ouvertures exposées à l'aide d'un tissu propre, de papier ou de ruban adhésif.
- 11 Ne soudez et n'exécutez jamais aucune opération impliquant de la chaleur près du carburant ou des systèmes de graissage. Avant de réaliser ces

opérations, les réservoirs à carburant ou à huile doivent être complètement vidangés par un nettoyage à la vapeur par exemple. Ne soudez et ne modifiez jamais d'aucune sorte les cuves sous pression. Débranchez les câbles de l'alternateur en cas de soudure à l'arc sur la machine.

- 12 Sécurisez parfaitement la barre de remorquage et le/les axe(s) si vous intervenez sous la machine ou que vous retirez une roue. Ne vous fiez pas aux crics.
- 13 Ne retirez et n'altérez aucun des éléments d'insonorisation. Gardez les éléments exempts de saletés et de liquides tels que carburant, huile et détergents. Si un quelconque élément d'insonorisation est endommagé, remplacez-le afin d'empêcher l'augmentation du niveau de pression sonore.
- 14 N'utilisez que des huiles et graisses lubrifiantes recommandées ou approuvées par Atlas Copco ou par le fabricant de la machine. Assurez-vous que les lubrifiants choisis répondent à toutes les prescriptions réglementaires en vigueur liées à la sécurité, en particulier vis-à-vis du risque d'explosion et d'incendie ainsi que de la possibilité de décomposition ou de génération de gaz dangereux. Ne mélangez jamais de l'huile synthétique et de l'huile minérale.
- 15 Protégez le moteur, l'alternateur, le filtre de prise d'air, les composants électriques et les éléments de régulation, etc. afin d'empêcher la pénétration d'humidité, pendant un nettoyage à la vapeur par exemple.
- 16 Si vous effectuez une opération impliquant de la chaleur, des flammes ou des étincelles sur la machine, les composants à proximité doivent être protégés par un matériau ininflammable.

- 17 N'utilisez jamais de source d'éclairage avec une flamme nue pour inspecter l'intérieur de la machine.
- 18 Débranchez les cosses de la batterie avant de commencer la maintenance électrique ou une opération de soudure (ou activez le coupe-batterie).
- 19 Une fois la réparation terminée, la machine doit être bloquée manuellement pendant au moins un cycle pour les machines alternatives et plusieurs cycles pour les machines rotatives, afin de garantir que la machine ou l'organe moteur ne subit aucune interférence mécanique.
- 20 Les opérations de maintenance et de réparation doivent être notifiées dans le registre de l'opérateur pour l'ensemble des machines. La fréquence et la nature des réparations peuvent révéler des conditions dangereuses.
- 21 Si vous devez manipuler des pièces chaudes comme des réducteurs thermorétractables par exemple, utilisez des gants spéciaux résistants à la chaleur, et, le cas échéant, d'autres EPI.
- 22 Si vous utilisez un appareil respiratoire à cartouche, assurez-vous d'utiliser le bon type de cartouche et que sa date limite d'utilisation n'est pas dépassée.
- 23 Veillez à éliminer correctement les huiles, solvants et autres substances polluantes de l'environnement.
- 24 Avant de faire fonctionner la machine après une opération de maintenance ou une réparation, vérifiez que les pressions, températures et vitesses de service sont correctes et que les dispositifs de commande et de coupe fonctionnent correctement.

SÉCURITÉ PENDANT L'UTILISATION D'OUTILS



Contrôlez la pression maximum des outils et des tuyaux par rapport à la pression de la cuve.

Utilisez le bon outil par rapport à la tâche à réaliser. Le fait de savoir comment utiliser les outils correctement, de bien connaître leurs limites et de faire preuve de bon sens permet d'éviter de nombreux accidents.

Des outils de maintenance spécifiques en fonction des tâches sont à disposition et ils doivent être utilisés comme recommandé. L'utilisation de ces outils fait gagner du temps et évite d'endommager les pièces.

MESURES DE SÉCURITÉ PARTICULIÈRES

Batteries

Portez toujours des vêtements et des lunettes de protection pour intervenir sur les batteries.

- 1 L'électrolyte des batteries est une solution d'acide sulfurique très nocive en cas de contact avec les yeux et pouvant provoquer de graves brûlures en cas de contact avec la peau. C'est la raison pour laquelle vous devez être très prudent lorsque vous manipulez des batteries, pour vérifier l'état de charge par exemple.
- 2 Installez un panneau interdisant le feu, les flammes nues ou de fumer à l'endroit où les batteries sont en charge.
- 3 Pendant la charge des batteries, un mélange de gaz explosifs se forme dans les cellules. Il est possible que ces gaz fuient par les événements des bornes. Il se crée ainsi une atmosphère explosive autour de la batterie qui peut rester pendant plusieurs heures une fois la charge terminée si l'aération est insuffisante. C'est la raison pour laquelle :
 - Vous ne devez jamais fumer à proximité de batteries en charge ou récemment chargées,
 - Vous ne devez jamais couper les circuits sous tension aux bornes des batteries afin d'éviter des étincelles.
- 4 Si vous raccordez une batterie auxiliaire (AB) parallèle à la batterie de l'appareil (CB) avec des câbles d'appoint : raccordez la borne + de AB à la borne + de CB puis raccordez la borne - de CB à la masse de l'appareil. Pour débrancher, procédez dans le sens inverse.
- 5 Si vous utilisez un système d'aide au démarrage, assurez-vous que la tension n'excède pas 30 VCC. Une tension trop haute peut endommager les systèmes électroniques.

Cuves sous pression

Prescriptions de maintenance et d'installation :

- 1 La cuve peut être utilisée comme cuve sous pression ou comme séparateur et elle est conçue pour contenir de l'air comprimé aux fins suivantes :
 - Cuve sous pression pour le compresseur,
 - Médium AIR/HUILE,et elle fonctionne de la façon mentionnée sur la plaque signalétique sur la cuve :
 - Pression de service effective maximum ps en bars (psi),
 - Température de service maximum Tmax en °C (°F),
 - Température de service minimum Tmin en °C,
 - Capacité de la cuve V en l (US gal).
- 2 La cuve sous pression ne doit être utilisée qu'aux fins spécifiées ci-dessus et conformément aux spécifications techniques. Par des raisons de sécurité, toute autre application est interdite.
- 3 Les prescriptions légales nationales concernant les contrôles réglementaires doivent être respectées.
- 4 Aucune opération de soudure ou traitement thermique de quelque nature que ce soit n'est permis sur les parois de la cuve exposées à la pression.
- 5 La cuve est fournie pour et elle ne peut être utilisée qu'avec les dispositifs de sécurité requis (manomètre, dispositifs de régulation de la surpression, soupape de sécurité, etc.).
- 6 La vidange de condensat doit être effectuée tous les jours, lorsque la cuve est utilisée.
- 7 L'installation, la conception et les raccordements ne doivent pas être modifiés.
- 8 Les boulons du couvercle et les brides ne doivent

pas être utilisés comme fixation supplémentaire.

- 9 La maintenance de la cuve (sous pression) ne peut être réalisée que par Atlas Copco.

Soupapes de sûreté

- 1 L'ensemble des réglages et des réparations ne peut être réalisé que par l'un des prestataires agréés du fournisseur des soupapes (voir également **Programme de maintenance préventive**).
- 2 Il n'y a que le personnel formé et disposant des bonnes compétences techniques qui soit habilité à réviser, reconfigurer ou tester les soupapes de sécurité.
- 3 La soupape de sécurité est livrée avec un joint de sécurité en plomb ou un cache serti qui empêche l'accès au régulateur de pression.
- 4 La pression indiquée sur la soupape de sécurité ne peut en aucun cas être modifiée sans l'autorisation du concepteur de l'installation.
- 5 Si la pression définie doit être modifiée, n'utilisez que des pièces adaptées, fournies par Atlas Copco et conformément aux instructions disponibles en fonction du type de soupape.
- 6 Les soupapes de sécurité doivent fréquemment être testées et régulièrement être entretenues.
- 7 La précision de la pression définie doit périodiquement être vérifiée.
- 8 La fréquence des tests est influencée par des facteurs comme la rudesse des conditions de fonctionnement et l'agressivité du milieu sous pression.
- 9 Les joints souples et les ressorts sont à remplacer dans le cadre de la procédure de maintenance.
- 10 Ne peignez et n'appliquez aucun revêtement sur la soupape de sûreté installée.

Réduction catalytique sélective

Le convertisseur RCS contient du pentaoxyde de vanadium, un produit chimique reconnu comme étant cancérigène par l'État de Californie.

Le convertisseur RCS est installé dans le silencieux et il ne constitue pas de risque pour la santé en cas d'utilisation normale ou pendant la maintenance.

Des mesures de précaution doivent cependant être prises si les interventions sur le convertisseur RCS doivent entraîner une exposition à la poussière. Ces travaux englobent, par exemples, l'ouverture du silencieux et la mise au rebut du convertisseur RCS.

Précautions de sécurité si vous travaillez sur le système RCS

- Inhalation : Si une personne inhale de la poussière, elle doit immédiatement respirer de l'air frais. Consultez un médecin.
- Contact avec les yeux : Rincez immédiatement les yeux à l'eau. Si l'irritation persiste, consultez un médecin.
- Contact avec la peau : Lavez à l'eau et au savon. Retirez les vêtements contaminés.
- Ingestion : Si une grande quantité a été ingérée, buvez de l'eau en abondance et faites-vous vomir. Consultez un médecin.

Risques pour l'environnement

- Le pentaoxyde de vanadium est toxique pour les organismes aquatiques pour lequel il peut entraîner des effets préjudiciables à long terme.

Caractéristiques principales

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Les compresseurs DrillAir V39 et Y35 sont des compresseurs silencieux, à vis lubrifiée et à deux étages, prévus respectivement pour une pression de service effective nominale de 25 bars (363 psi) et 35 bars (508 psi).

Moteur

Les compresseurs sont entraînés par un moteur diesel V8 à refroidissement liquide.

La puissance du moteur est transmise au compresseur par le biais d'un coupleur à haut rendement.

Pour répondre aux exigences du niveau V de la législation sur les émissions, le moteur est équipé d'un catalyseur d'oxydation diesel, d'un filtre à particules diesel et d'un système de réduction catalytique sélective. Le filtre à particules est certifié pare-étincelles par la norme.

Compresseur

Le carter du compresseur renferme deux rotors hélicoïdaux, montés sur roulements à bille et coussinets à rouleaux. Le rotor mâle, entraîné par le moteur, entraîne lui-même le rotor femelle. Le compresseur fournit de l'air sans pulsation.

L'huile injectée est utilisée pour étanchéifier, refroidir et lubrifier.

Système de graissage du compresseur

L'huile est entraînée par la pression d'air. Le système n'a pas de pompe à huile.

L'huile est supprimée de l'air dans le réservoir d'air/huile, d'abord par la force centrifuge et ensuite par le séparateur d'huile.

La cuve est équipée de deux regards et d'un capteur de niveau d'huile.

Régulation

Le compresseur est équipé d'un double système de régulation de pression électronique.

Le système de régulation variable AirXpert 2.0 permet le contrôle total de la pression et du débit du compresseur.

Il contrôle la pression et le débit en sorte de la cuve en mesurant la pression et la température de l'air en plusieurs endroits et en pilotant la soupape d'arrivée d'air, la vitesse du moteur et la soupape de surpression en fonction des valeurs mesurées.

Système de refroidissement

Le moteur est pourvu d'un refroidisseur à liquide et d'un refroidisseur intermédiaire et le compresseur est équipé d'un refroidisseur d'huile. (Pour connaître les options disponibles, voir le chapitre **Options disponibles**.)

L'air de refroidissement est fourni par un ventilateur entraîné par le moteur.

Dispositifs de sécurité

Le compresseur est protégé contre la surchauffe par un capteur de coupure thermique. Le réservoir à air est équipé d'une soupape de sûreté.

Le moteur est muni de capteurs de coupure en cas de sous-pression hydraulique ou de sur-température du liquide de refroidissement.

Le circuit électrique est équipé d'un interrupteur principal de 24V.

Cadre

Le compresseur/l'unité motrice est soutenu par des amortisseurs en caoutchouc dans un cadre antifuite.

Le compresseur standard est installé sur des poutrelles porteuses. Un châssis est disponible en option.

Carrosserie

La carrosserie comporte des ouvertures à l'avant et à l'arrière pour la prise et la sortie de l'air de refroidissement et des portes à charnières pour les opérations de maintenance et de révision. La carrosserie a été intentionnellement doublée avec un matériau insonorisant.

Panneau de commande

Le panneau de commande se trouve à l'arrière à gauche du toit. Il est équipé d'un cache de protection en métal pour la sécurité.

Le panneau de commande est multilingue, il dispose d'un bouton Marche/Arrêt, d'un bouton d'allumage et d'extinction, d'un bouton Charge/Sans Charge, de trois boutons pour la sélection des écrans et de boutons pour faire défiler l'écran, sélectionner/saisir et d'un bouton de retour. En fonctionnement, l'écran principal affiche toutes les données pertinentes du compresseur de façon concise.

Plaque signalétique

Le compresseur est équipé d'une plaque signalétique qui indique le code produit, le numéro de série de la machine et la pression de service (voir chapitre **Schéma électrique**).

Numéro d'immatriculation

Le numéro d'immatriculation du véhicule est estampillé à l'avant du compresseur sur le bord supérieur du cadre, derrière la porte de droite. Il est également indiqué sur la plaque signalétique et à l'intérieur du boîtier de commande.

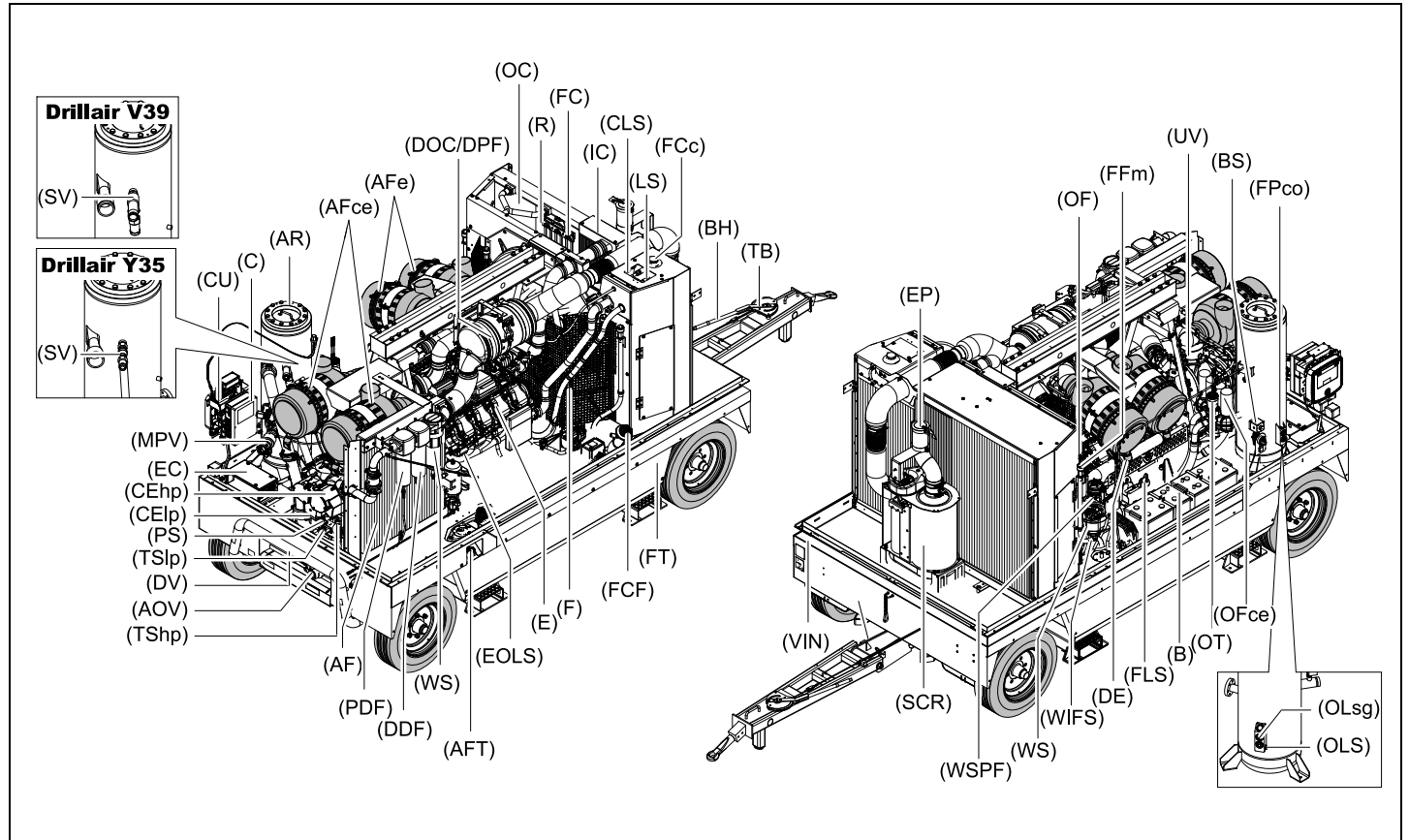
Système d'extinction

La machine peut être équipée en option d'un système d'extinction à activation automatique ou manuelle.

Système d'échappement

Le système d'échappement comprend un système de post-traitement avec un catalyseur d'oxydation diesel, un filtre à particules diesel et un système de réduction catalytique sélective.

Pièces principales

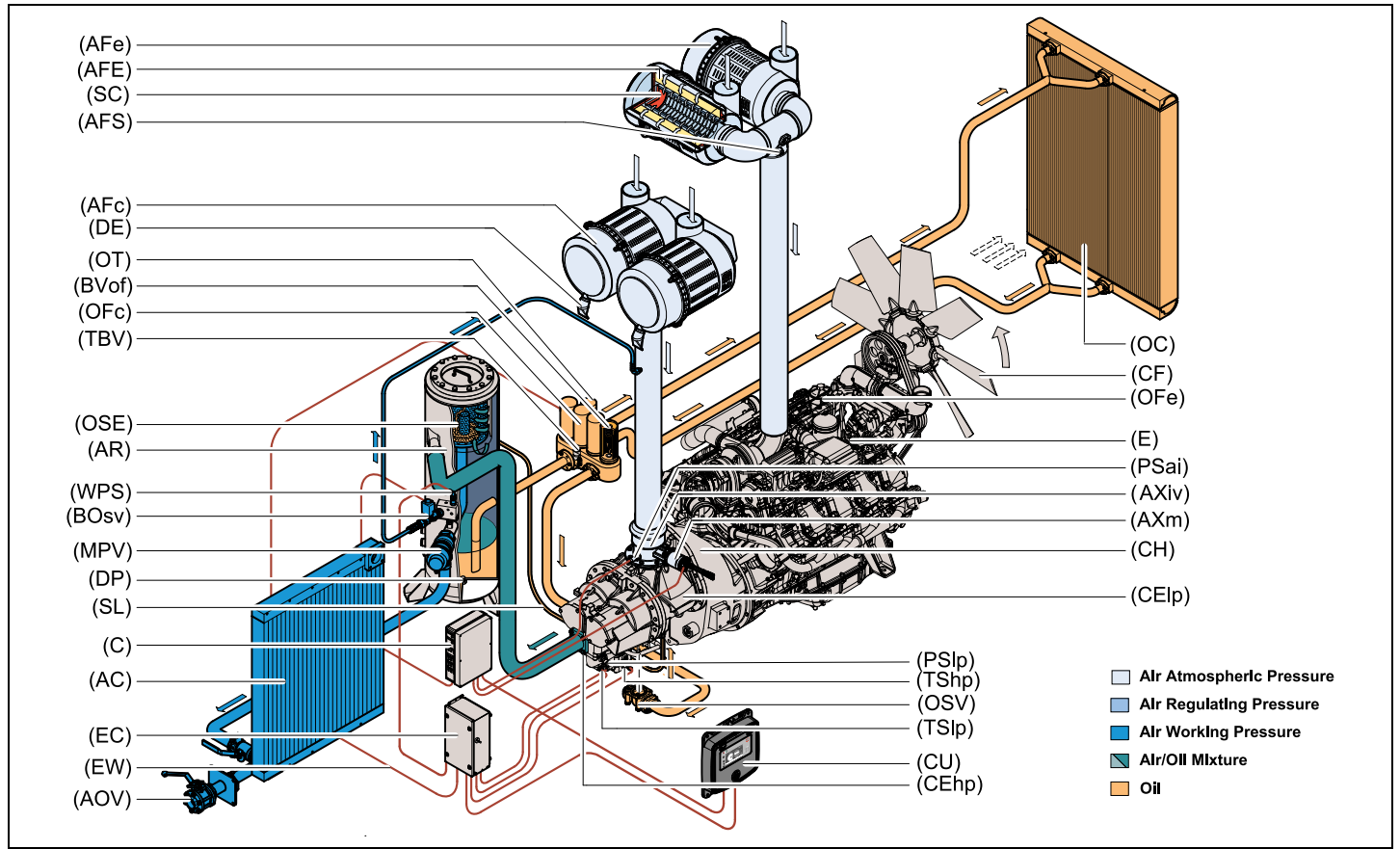


Référence	Nom
AFce	Filtre à air (élément compresseur)
AFe	Filtre à air (moteur)
AF	Refroidisseur de sortie
AFS	Contact Filtre à air
AFT	Réservoir avec filtre AdBlue
AOV	Vanne de sortie d'air
AR	Réservoir à air
B	Batterie
BH	Levier de frein
BS	Interrupteur Batterie
C	Cabine
CEhp	Élément compresseur (haute pression)
CElp	Élément compresseur (basse pression)
CLS	Contacteur niveau liquide de refroidissement
CU	Boîtier de commande
DDF	Filtre DD
DE	Évacuateur de poussière
DOC/DPF	Catalyseur à oxydation diesel/Filtre à particules diesel
DV	Robinet de vidange
E	Moteur
CE	Armoire électrique
EOLS	Capteur de niveau d'huile moteur

Référence	Nom
EP	Tuyau d'échappement
F	Ventilateur
FC	Refroidisseur de carburant
FCc	Bouchon de remplissage (liquide de refroidissement)
FCF	Bouchon de remplissage carburant
FFm	Filtre à carburant (principal)
FL	Niveau de carburant
FLS	Capteur niveau de carburant
FPco	Bouchon de remplissage (huile élément compresseur)
FT	Réservoir à carburant
IC	Refroidisseur intermédiaire
LS	Capteur de niveau
MPV	Vanne de pression minimum
OC	Refroidisseur d'huile
OF	Filtre à huile
OFce	Filtre à huile (élément compresseur)
OLS	Capteur niveau d'huile
OLsg	Niveau d'huile (regard)
OT	OilXpert
PS	Capteur de pression
PDF	Filtre PD
R	Radiateur

Référence	Nom
SCR	Réduction catalytique sélective
SV	Soupape de sécurité
TB	Barre d'attelage
TShp	Capteur de température (haute pression)
TSlp	Capteur de température (basse pression)
UV	Soupape de décompression
VIN	Numéro d'immatriculation du véhicule
WIFS	Capteur Eau dans carburant
WS	Séparateur d'eau
WSPF	Préfiltre séparateur d'eau

PRÉSENTATION GÉNÉRALE



Référence	Nom
AC	Refroidisseur de sortie
AfE	Élément filtrant l'air
AfC	Filtre à air (compresseur)
AfE	Filtre à air (moteur)
AFS	Contact Filtre à air
AOV	Vanne de sortie d'air
AXm	Moteur AirXpert
AXiv	Vanne d'admission AirExpert
AR	Réservoir à air
BVof	Vanne de dérivation (filtre à huile)
BOsv	Électrovanne circuit de surpression
C	Cabine
CEhp	Élément compresseur (haute pression)
CElp	Élément compresseur (basse pression)
CF	Ventilateur de refroidissement
CH	Carter d'attelage
CU	Boîtier de commande
DE	Évacuateur de poussière
DP	Bouchon de vidange
E	Moteur
CE	Armoire électrique
EW	Câblage électrique
MPV	Vanne de pression minimum

Référence	Nom
OC	Refroidisseur d'huile
OFc	Filtre à huile (compresseur)
OFe	Filtre à huile (moteur)
OSE	Élément Séparateur d'huile
OSV	Vanne d'arrêt huile
OT	OilXpert
PSai	Capteur de pression (arrivée d'air)
PSlp	Capteur de pression (basse pression)
SC	Cartouche de sécurité
SL	Circuit de récupération
TBV	Vanne de dérivation thermostatique
TShp	Capteur de température (haute pression)
TSlp	Capteur de température (basse pression)
WPS	Capteur de pression de service

DÉBIT D'AIR

L'air aspiré par le filtre à air (AFce) dans le compresseur (CElp CEhp) est comprimé. En sortie de l'élément, l'air comprimé et l'huile passent dans le réservoir à air/séparateur d'huile (AR/OS).

La soupape de retenue empêche le retour de l'air comprimé lorsque le compresseur est arrêté. Dans le réservoir à air/séparateur d'huile (AR/OS), la plupart de l'huile est éliminée du mélange air/huile.

L'huile est collectée dans le réservoir et au fond du séparateur.

L'air quitte le réservoir par une soupape de pression minimum (MPV) qui empêche la pression du réservoir de chuter sous la pression de service minimum (spécifiée dans la section **Limitations**), même si les soupapes de sortie d'air sont ouvertes. Cela permet de garantir la bonne injection de l'huile et d'empêcher la surconsommation d'huile. La soupape de pression minimum (MPV) fonctionne également comme une soupape de retenue.

Le système est composé de capteurs de température (TS), de capteurs de pression (PS) et d'un capteur de pression de service (WPS).

Afin de réduire la température de l'air en sortie à la température ambiante plus 10°C (18°F) et pour réduire la teneur en eau, un refroidisseur de sortie intégral avec extracteur d'eau est installé (référence : Ta = 20°C, HR = 0%).

Si un refroidisseur de sortie est utilisé pour des applications où la température est critique, la température de l'air en sortie peut être surveillée par le contrôleur du compresseur. Un avertissement peut être défini à une valeur comprise entre 0°C et 115°C (=valeur par défaut) et une coupure peut être programmée à une valeur comprise entre 0°C et 120°C (valeur par défaut).

La pression de décharge (pression de l'air avant la soupape de sortie) peut être lue sur l'écran du boîtier de commande.

L'installation inclut une dérivation sur le refroidisseur de sortie.

DYNAMIC FLOW BOOST



L'appareil est équipé d'une fonction spéciale : Dynamic flow boost.

Elle permet de fournir jusqu'à 4 m³/min d'air supplémentaire pendant le rinçage et pendant le remplissage de la tige de forage après extension. Le système Dynamic flow boost mesure en permanence les changements de pression et la charge du moteur et il permet de garantir le débit maximum possible au moment du rinçage.

Pendant le forage, le compresseur fournit le débit maximum à la vitesse nominale. Au démarrage du rinçage ou du remplissage après l'extension de la tige de forage, la pression de retour est inférieure à la pression maximum du compresseur. La charge du moteur est également inférieure et le système Dynamic Flow Boost augmente instantanément le régime au-dessus de la valeur nominale pour fournir plus d'air. Cela permet d'accélérer le rinçage et le remplissage de la tige après chaque extension de la tige de forage.

CIRCUIT HYDRAULIQUE

La partie basse du réservoir à air (AR) sert de réservoir d'huile.

La pression de l'air force l'huile hors du réservoir d'air/séparateur d'huile (AR/OS) vers le radiateur d'huile (OC), les filtres à huile (OF) et la vanne d'arrêt d'huile (OSV) jusqu'au compresseur (CElp CEhp).

Lorsque le compresseur est arrêté et/ou qu'il n'y a plus de pression dans le circuit, la vanne d'arrêt d'huile (OSV) empêche le retour de l'huile dans l'élément compresseur.

Avec un système OilXpert, la soupape de dérivation thermostatique s'ouvre quand l'huile atteint une température de 40°C (104°F).

L'élément compresseur dispose d'une cavité pour l'huile au bas de son enveloppe. L'huile pour la lubrification du rotor, le refroidissement et l'étanchéité est injectée par les orifices de la cavité.

La lubrification des roulements est assurée par l'huile injectée dans les carters de roulements.

L'huile injectée, mélangée à l'air comprimé, quitte le compresseur et ré-entre dans le réservoir à air où elle est séparée de l'air tel que décrit dans la section **Débit d'air**. L'huile récoltée dans le fond du séparateur d'huile est renvoyée dans le système par un circuit de récupération (SL) qui est pourvu d'un limiteur de débit.

La vanne de dérivation du filtre à huile (BVof) s'ouvre lorsque la chute de pression sur le filtre est supérieure à la normale en raison de l'encrassement du filtre. L'huile contourne ensuite le filtre sans être filtrée. C'est pour cette raison que le filtre à huile doit être remplacé régulièrement (voir la section **Programme de maintenance préventive**).

OilXpert

Le circuit hydraulique est équipé du système OilXpert™, un système qui contrôle la température de l'huile de façon électronique :

- La température de l'huile est en permanence gardée à un minimum pour prolonger la durée de vie de l'huile et des éléments compresseurs et pour garantir la bonne lubrification.
- La température de l'huile est également contrôlée en permanence pour rester à un niveau minimum au-dessus du point de rosée, ce qui empêche que de la vapeur d'eau condense dans le réservoir ou le circuit hydraulique.

La température optimale est calculée en fonction des conditions ambiantes et des conditions de fonctionnement. Dans la phase qui suit, la vanne à trois voies est positionnée pour atteindre cette température optimale de l'huile en contournant plus ou moins le radiateur d'huile. La régulation de la température est ainsi plus efficace.

Contacteur du niveau d'huile du compresseur

La machine est équipée d'un capteur de niveau d'huile. Ce capteur génère une alarme sur l'afficheur du boîtier de commande si le niveau d'huile du compresseur chute sous un certain niveau.

SYSTÈME DE RÉGULATION AIRXPERT 2.0



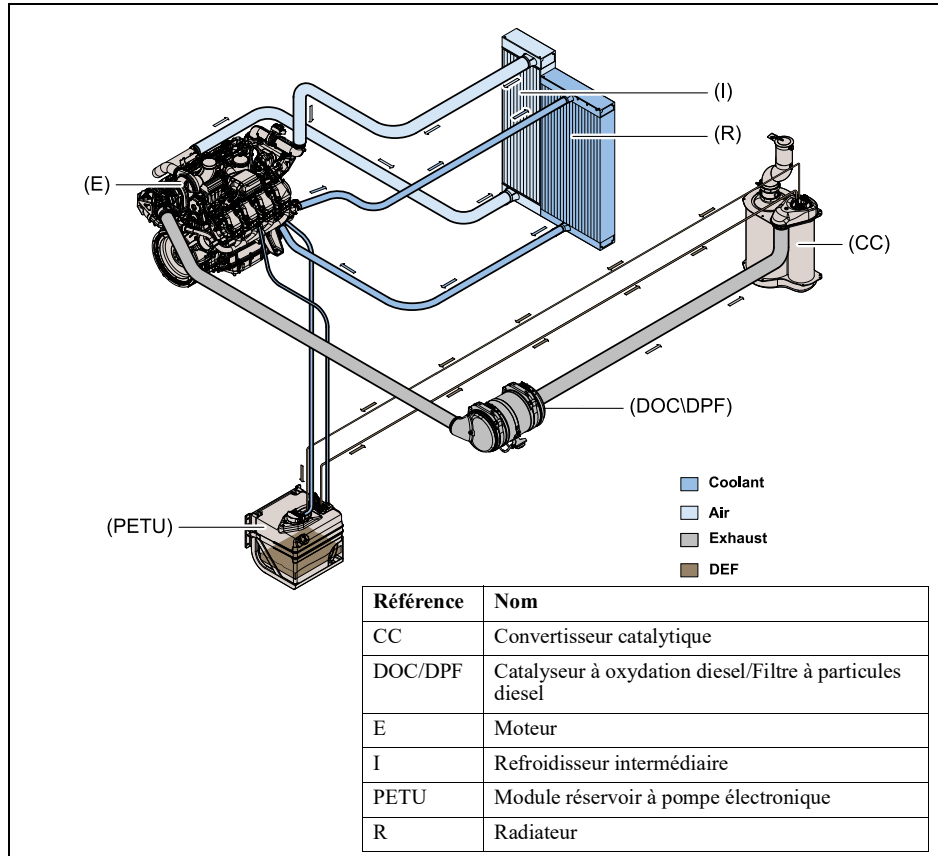
Pour pouvoir contrôler la pression et le débit, le système de régulation électronique AirXpert2.0 surveille :

- La température et la pression de l'air ambiant
- La pression de l'air arrivant dans le compresseur
- La température et la pression de la cuve

En fonction du choix, Contrôle de la pression ou contrôle du débit, la pression de l'air arrivant dans le compresseur, la vitesse du moteur et la soupape de surpression sont contrôlées pour conserver les valeurs paramétrées (pression ou débit).

Le système est composé de capteurs de température (TShp TSlp), de capteurs de pression (PSlp) et d'un capteur de pression de service (WPS).

SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT DE L'ÉCHAPPEMENT



Pour répondre aux exigences du niveau V de la législation sur les émissions, le moteur est équipé d'un système de post-traitement des gaz d'échappement qui est composé d'un catalyseur d'oxydation diesel, d'un filtre à particules diesel et d'un système de réduction catalytique sélective. Les gaz d'échappement sont automatiquement complètement nettoyés. La procédure est surveillée par le contrôleur du moteur et du système de post-traitement.

Phase 1 Catalyseur à oxydation diesel (DOC)

Le catalyseur à oxydation diesel est conçu pour oxyder le monoxyde de carbone, les hydrocarbures gazeux et les fractions organiques des particules diesel en bioxyde de carbone et en eau.

Phase 2 Filtre à particules diesel (DPF)

Le filtre à particules diesel (DPF) sert à supprimer les matières diesel particulaires ou la suie des gaz d'échappement du moteur diesel.

Le filtre est régénéré, nettoyé, automatiquement.

Dès une certaine quantité de suie accumulée, le moteur lance un programme périodique et automatique qui permet de réduire la quantité de suie.

Le moteur peut être utilisé sans aucun impact le fonctionnement.

Cependant, si le filtre à particule est plein, le filtre doit être nettoyé à la main.

Phase 3 Technologie SCR

Le sigle RCS correspond à une technologie de traitement appelée Réduction Catalytique Sélective.

Cette technologie utilise un agent réducteur (AdBlue) pour réduire les NOx. Cette technologie est utilisée pour répondre à la nouvelle législation en matière d'émissions NOx et c'est la solution la plus rentable pour répondre aux normes sur les émissions de NOx.

Les principaux composants du système SCR sont un Catalyseur d'oxydation de l'ammoniac et un réservoir à pompe électronique (PETU). L'agent réducteur est injecté dans le tuyau d'échappement devant le catalyseur RCS, en aval du moteur. Chauffé dans le système d'échappement il se décompose en ammoniac et en CO₂.

Lorsque le NOx réagit à l'intérieur du catalyseur avec l'ammoniac, les molécules nocives de l'échappement sont transformées en nitrogène et en eau.

BOÎTE À FUSIBLES




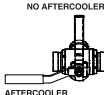

Référence	Nom
Q1	Principale
Q2	ECM
Q3	Électronique moteur
Q4	Électronique moteur
Q5	Réchauffeur de carburant
Q6	OilXpert
Q7	AirXpert
Q9	Système d'extinction
Q10	Préchauffage
Q11	Contrôle du préchauffage
Q12	Éclairage extérieur

MARQUAGES ET ÉTIQUETTES D'INFORMATION









	Gaz dangereux en sortie.
	Danger, surface chaude.
	Risque d'électrocution.
PAROIL Extra	Huile synthétique pour moteur Atlas Copco.
PAROIL E EMISSION GREEN	Huile moteur à faible teneur en soufre Atlas Copco.
PAROIL S	Huile synthétique pour compresseur Atlas Copco.
PAROIL S Xtreme	Huile synthétique pour compresseur Atlas Copco.
	Manuel.
	Lisez le manuel d'utilisation avant d'intervenir sur la batterie.
	Interdiction d'ouvrir les vannes à air sans que les tuyaux ne soient raccordés.
	Interrupteur de la batterie. N'éteignez pas avant que l'afficheur du module de commande ne se soit assombri.
	Sens de rotation.

	Entrée. Sortie.
	Vidange de l'huile du compresseur.
	Purgez les condensats de l'huile du compresseur au moins une fois toutes les 24 heures.
	Drainage cadre.
	Lisez le manuel d'utilisation avant la mise en marche.
	Entretien toutes les 24 heures.
	Avertissement Pièce sous pression.
	Ne marchez pas sur les vannes de sortie.
	Ne faites pas tourner le compresseur avec les portes ouvertes.
	Levage autorisé.
	N'utilisez que du diesel à faible teneur en soufre.


	Éclairage de la zone de travail.
8,5 bars (123 psis)	Pression des pneus.
	Niveau de puissance sonore conformément à la Directive 2000/14/CE (exprimé en dB (A)).
	Levage avec fourches autorisé.
	Ne soulevez pas ici.
	Bouchon de remplissage pour le liquide de refroidissement.
	Lisez le manuel d'utilisation avant de faire l'appoint de liquide de refroidissement.
	Point de service.
	Disjoncteur.
	Lisez le manuel d'utilisation avant le levage.
	Bouchon de remplissage du fluide d'échappement diesel (AdBlue).
	Double pré réglage.

	Préchauffeur.
 <p>NO AFTERCOOLER</p> <p>AFTERCOOLER</p>	Fourniture en air par le refroidisseur de sortie ou refroidisseur de sortie contourné. Position intermédiaire interdite.
	Contrôlez la pression maximum des outils et des tuyaux par rapport à la pression de la cuve.

ÉTIQUETTES DE SERVICE

			DrillAir V39 / Y35		
SERVICE PAK					
	500 h	DrillAir V39	2912 4612 01		
		DrillAir Y35	2912 4612 01		
	Yearly (or 1000 hrs)	DrillAir V39	2912 4616 02		
		DrillAir Y35	2912 4612 02		
PAROIL S XTREME			Synthetic Compressor Oil		
	20 l	(5 US gal)	1630 0180 00		
	210 l	(55 US gal)	1630 0181 00		
	1000 l	(265 US gal)	1630 0182 00		
PAROIL S			Synthetic Compressor Oil		
	5 l	(1,3 US gal)	1630 0160 00		
	20 l	(5 US gal)	1630 0161 00		
	210 l	(55 US gal)	1630 0162 00		
	1000 l	(265 US gal)	1630 0163 00		
PAROIL E MISSION GREEN			Engine Oil		
	5 l	(1,3 US gal)	1630 0471 00		
	20 l	(5 US gal)	1630 0472 00		
	210 l	(55 US gal)	1630 0473 00		
PAROIL E XTRA			Engine Oil		
	5 l	(1,3 US gal)	1630 0135 01		
	20 l	(5 US gal)	1630 0136 01		
	210 l	(55 US gal)	1626 0102 00		
PARCOOL GREEN			Engine Coolant		
	5 l	(1,3 US gal)	1630 0134 01		
	20 l	(5 US gal)	1630 0134 06		
	1000 l	(265 US gal)	1638 7547 00		
SEPARATOR KIT					
	All Machines		2911 0192 00		
1607 8555 12					

ÉTIQUETTE SYSTÈME D'EXTINCTION



**Extinguishing
system release**

IN CASE OF FIRE

- Switch off engine
- Activate fire suppression system
- Switch main circuit breaker off
- Be alert of reignition - If necessary use a portable fire extinguisher

Instructions pour le fonctionnement

INSTRUCTIONS CONCERNANT LE STATIONNEMENT, LE REMORQUAGE ET LE LEVAGE

RISQUES PRINCIPAUX

La perte de contrôle du compresseur ou de l'ensemble compresseur/véhicule tracteur peut entraîner la mort ou de graves blessures. Les causes les plus courantes de perte de contrôle du compresseur sont :

- Mauvais dimensionnement du véhicule tracteur par rapport au compresseur.
- Vitesse excessive : Conduite trop rapide par rapport aux conditions.
- Mauvaise adaptation de la conduite pendant le tractage du compresseur.
- Mauvais raccordement du compresseur à l'attelage.
- Faute de freinage ou de direction en cas de tangage.
- Mauvaise pression des pneus.
- Écrous de roues mal serrés.

Mesures de sécurité



L'opérateur est tenu de respecter toutes les Mesures de sécurité pertinentes.



Lors du remorquage, du levage ou du transport du compresseur de quelque manière que ce soit, l'interrupteur de la batterie doit toujours être en position d'arrêt.

Coupez également le système de préchauffage car il est directement raccordé à la batterie.

MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES

Pour l'attelage, conduisez toujours le camion vers le compresseur.

Des accidents sont possibles si c'est le compresseur qui est conduit jusqu'au camion. Des personnes pourraient être blessées ou tuées et l'équipement endommagé.

Informez la personne chargée de l'attelage/chargement qu'elle ne doit jamais se placer entre le camion et le compresseur.

Elle pourrait être renversée si elle se trouve entre le camion et le compresseur.

Ne roulez jamais en diagonale en montée.

Si vous roulez en oblique sur une pente, le compresseur peut se renverser.

Pour atteler, contrôlez que l'attelage du compresseur est correctement verrouillé.

Si vous roulez alors que l'attelage n'est pas correctement raccordé, il pourrait s'ouvrir pendant le trajet et le compresseur pourrait être libéré.

Remplacez toujours les barres de remorquage ou les anneaux de remorquage endommagés par des neufs. Les soudures et les modifications de leur structure sont interdites.

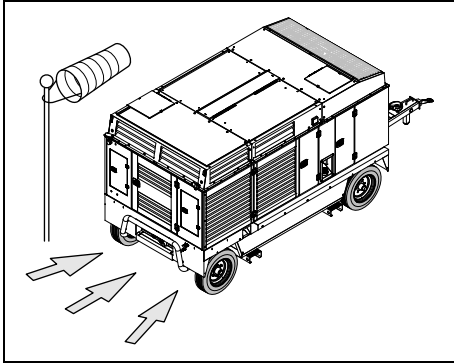
Les réparations sur les barres et les anneaux de remorquage peut conduire à des défaillances pendant l'utilisation. Ces composants sous soumis à de lourdes charges auxquelles les pièces réparées ne peuvent pas résister.

Sécurisez correctement les cales de roues avant chaque trajet.

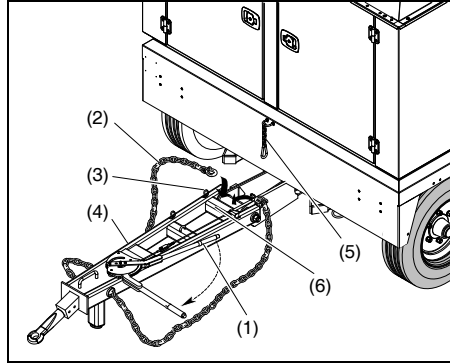
Si les cales de roue ne sont pas correctement sécurisées, elles peuvent se détacher et être projetées dans les air pendant le trajet. Les accidents ainsi provoqués peuvent blesser ou tuer des personnes et provoquer des dégâts matériels.

Ne grimpez pas sur la barre de remorquage.

La barre de remorquage peut plier sous votre poids si vous grimper dessus. Vous pouvez alors perdre l'équilibre et vous blesser.



Placez l'extrémité arrière du compresseur contre le vent, loin des courants d'air contaminés et des murs. N'obturez pas les évacuations d'air du système de refroidissement. Évitez la recirculation des gaz d'échappement du moteur et de l'air chaud du bloc de refroidissement. Cela peut provoquer la surchauffe et la diminution de la puissance du moteur.



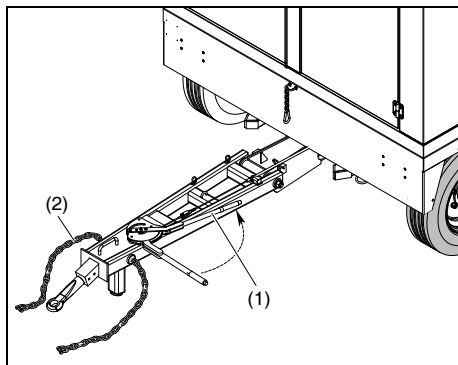
Désattachez le véhicule.

Actionnez le frein de stationnement en déplaçant le levier (1) dans le sens de la flèche.

Attachez la chaîne de sécurité (2) sur les anneaux (3) de la barre d'attelage (4). Vous pouvez déplacer la barre d'attelage (4) vers le haut et la sécuriser en attachant la chaîne (5) sur l'anneau (6).

Positionnez autant que possible le compresseur de niveau, il peut cependant fonctionner de façon temporaire avec une inclinaison n'excédant pas 15°. Si le compresseur est stationné sur un sol incliné, immobilisez-le en plaçant des cales (disponibles en option) devant ou derrière les roues.

INSTRUCTIONS POUR LE REMORQUAGE



Avant de tracter le compresseur, assurez-vous que l'équipement de remorquage du véhicule correspond à l'anneau d'attelage. La hauteur du dispositif de remorquage du véhicule doit être comprise entre 815 et 845 mm (31,8 et 33").

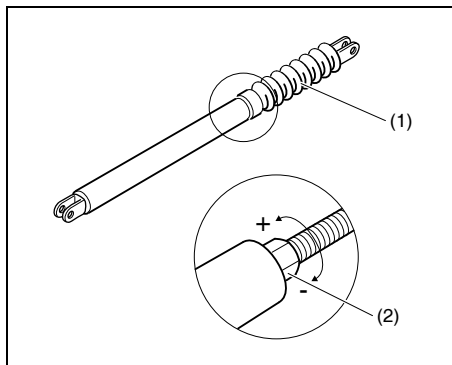
1. Attachez le compresseur au véhicule tracteur.
2. Déplacez le levier de frein à main (1) dans le sens de la flèche jusqu'en butée et attachez la chaîne de sécurité (2) sur le véhicule tracteur.

Ne déplacez jamais le compresseur si les flexibles pneumatiques sont branchés aux vannes de sortie d'air.



Éteignez le compresseur avant de le déplacer.

WAGON



Mise à niveau de la barre de remorquage

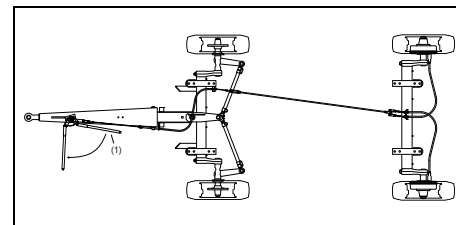
La barre de remorquage du modèle Wagon est équipée d'un dispositif de mise à niveau à ressort réglable.

Pour le réglage :

1. Glissez vers l'arrière les soufflets en caoutchouc (1).
2. Tournez l'écrou (2) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'effort du ressort et soulever la barre de remorquage. Tournez l'écrou (2) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour diminuer l'effort du ressort et abaisser la barre de remorquage.
3. Reglissez les soufflets (1) sur l'écrou.

CHÂSSIS

WAGON



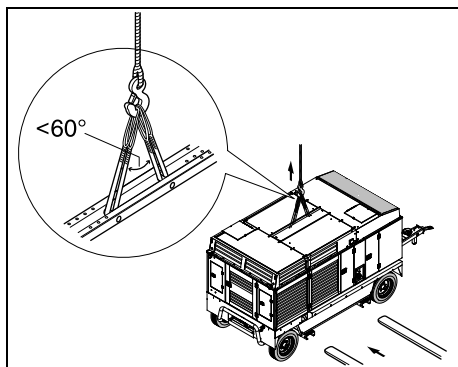
Le châssis wagon n'est équipé que d'un frein de stationnement. Il est composé de freins à tambour installés sur les roues arrière et d'un levier relié aux feins par un câble en acier.

Le frein de stationnement est actionné en déplaçant le levier (1) dans le sens de la flèche.

INSTRUCTIONS POUR LE LEVAGE



Drainez toute l'eau stagnant dans le bâti avant le levage.



Pour soulever le compresseur, utilisez un camion-grue d'une capacité suffisante (poids : voir les indication sur **Schéma électrique**).

Veillez à ce que le compresseur soit soulevé à la verticale et qu'il reste de niveau.



L'accélération et la décélération du levage doivent rester dans des limites sûres. (2xg au maximum).

Le levage par hélicoptère est interdit.

Le levage de la machine en marche est strictement interdit.

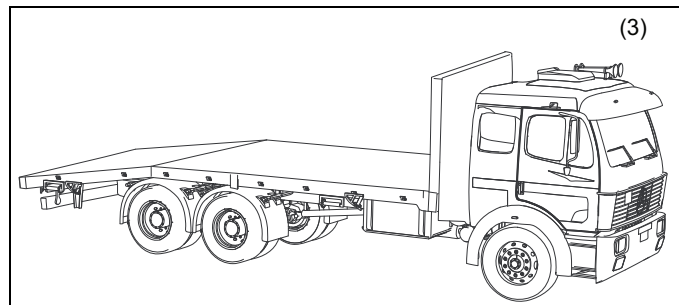
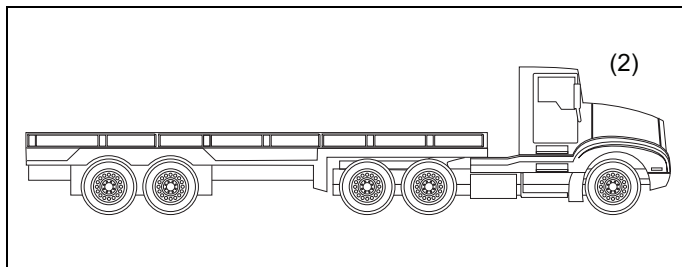
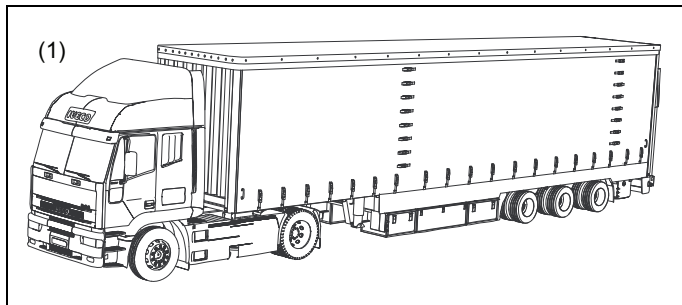
Pendant le levage, l'angle de l'apex de la courroie de levage ne doit pas dépasser 60° .

TRANSPORTER LE COMPRESSEUR

Véhicule de transport spécifié

N'utilisez que ces véhicules pour transporter la machine à l'endroit voulu :

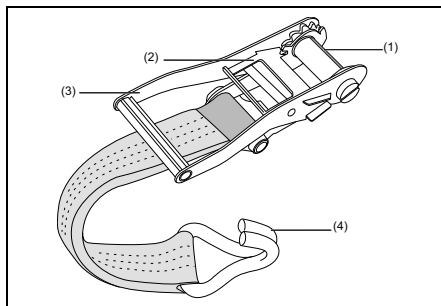
1. Camions à bâche
2. Camions ouverts
3. Camions treuils



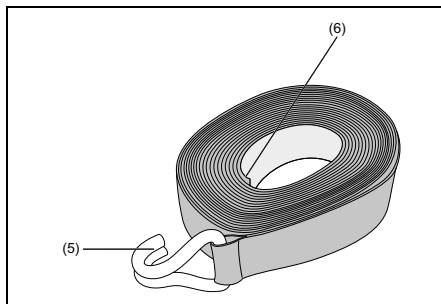
OUTILS DE FIXATION

N'utilisez que des courroies d'arrimage homologuées CE (sangles à cliquet).

Les courroies d'attelage (sangles à cliquet) doivent être de type LC 2000 daN et Stf 350 daN.



Courroie fixe



Courroie réglable

Le jeu de courroies d'arrimage est composé de deux courroies séparées, la courroie fixe et la courroie réglable.

Référence	Descriptif
1	Fente pour la courroie réglable
2	Outil de verrouillage à cliquet (linguet)
3	Poignée à cliquet
4	Crochet de la courroie fixe
5	Crochet de la courroie réglable
6	Extrémité ouverte de la courroie réglable

FIXER LES COURROIES D'ARRIMAGE

1. Fixez le crochet de la courroie fixe (4) sur l'anneau du véhicule de transport. Ouvrez la poignée à cliquet (3) sur la courroie fixe. Soulevez et abaissez la poignée à cliquet (3) jusqu'à ce que la fente (1) soit visible et accessible (comme illustré par la figure).
2. Fixez le crochet de la courroie réglable (5) sur l'un des anneaux de la machine. Passez l'extrémité ouverte de la courroie réglable (6) par la fente (1) de bas en haut.
3. Tirez sur l'extrémité ouverte (6) pour former une boucle. L'extrémité ouverte (6) doit être tirée jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de mou sur la courroie réglable.
4. Soulevez et abaissez la poignée à cliquet (3) jusqu'à ce que la force nécessaire pour tendre la courroie devienne trop importante.
5. Enfoncez la poignée à cliquet (3) pour verrouiller les courroies en place.

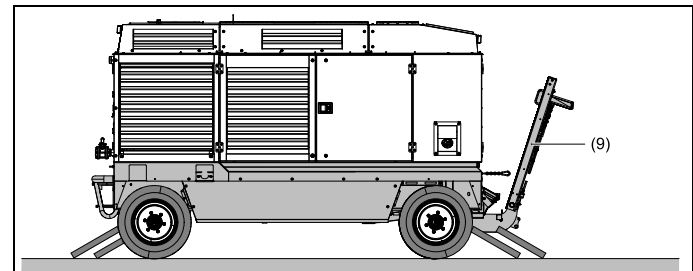
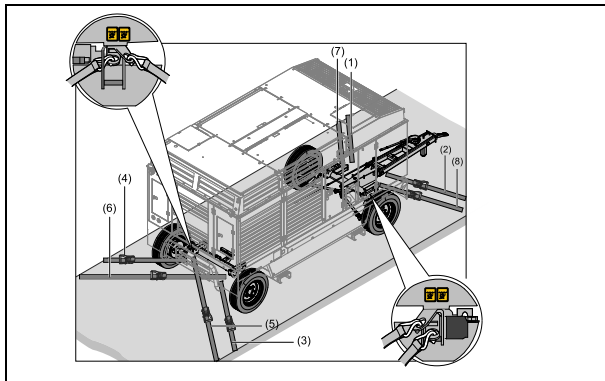
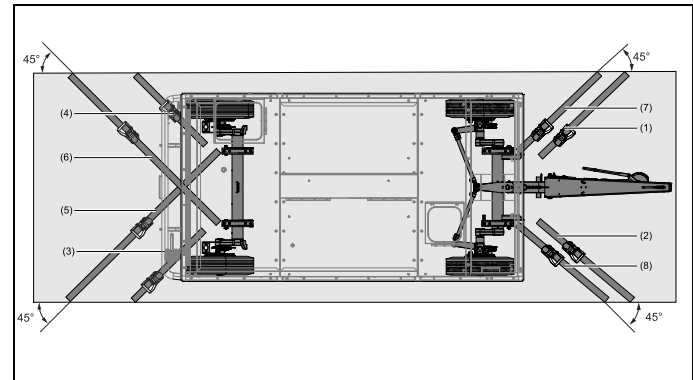
RETIRER LES COURROIES D'ARRIMAGE

1. Ouvrez la poignée à cliquet (3).
2. Tirez le dispositif de verrouillage à cliquet (2) vers la poignée du cliquet (3) pour détendre la courroie de réglable.
3. Sortez l'extrémité à nu de la courroie réglable (6) hors de la fente (1).
4. Décrochez les courroies fixe et réglables des anneaux sur lesquels elles avaient été fixées.
5. Conservez les courroies d'arrimage dans un endroit sûr.

SÉCURISER LA MACHINE SUR LE VÉHICULE DE TRANSPORT.

GAMME WAGON

1. Placez la machine au centre du véhicule de transport de façon que le capot soit parallèle aux bords du véhicule.
2. Pour les points d'accroche 1 à 6, accrochez les six courroies d'ajustage aux anneaux sur la machine et les six courroies fixes aux anneaux sur le véhicule de transport.
3. Placez un bloc en bois sous la barre d'attelage pour ne pas endommager le sol. Il est recommandé de conserver une hauteur minimum de 15 cm.
4. Fixez les courroies réglables ajustage aux courroies fixes, consultez Fixation des courroies d'arrimage. Assurez-vous de conserver un angle de 45° entre les courroies d'arrimage du haut et les côtés horizontaux du véhicule de transport.
5. Pour les points d'accroche 7 et 8, accrochez les crochets de la courroie réglable aux anneaux sur la machine et les crochets de la courroie fixe aux anneaux sur le véhicule de transport.
6. Fixez la courroie réglable à la courroie fixe de façon à raccorder la barre de remorquage. Pour connaître la procédure de fixation, consultez la section Fixation des courroies d'arrimage.
7. La barre d'attelage (9) doit être relevée et sécurisée.



ÉCLAIRAGE DE LA ZONE DE TRAVAIL (EN OPTION)

L'éclairage de la zone de travail peut être allumé ou éteint à l'aide de l'interrupteur qui se trouve sur l'extérieur de la machine, près du panneau de commande.

DESCRIPTIF FONCTIONNEL

La pompe à eau démarre et, après une séquence prédéfinie, le ventilateur d'air de combustion, la bougie de préchauffage et la pompe de dosage sont mis en marche. La bougie est éteinte après la formation d'une flamme stable dans la chambre de combustion. En fonction des besoins en chauffage, le système de chauffage fonctionne aux niveaux suivants : Puissance - Élevée - Faible - Éteint (mode Pause).

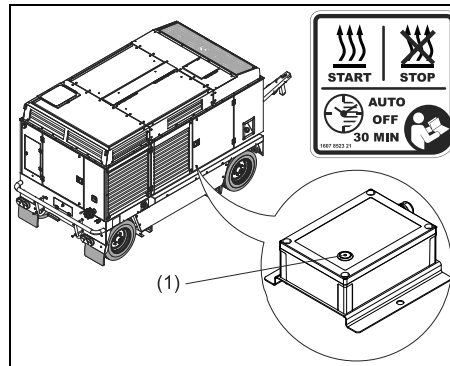
Les seuils de température sont programmés en fixe dans le boîtier de commande électronique.

Dès que la température de l'eau de refroidissement atteint 80°C, le système de chauffage diminue son niveau de puissance sur "Faible". Le système de chauffage conserve alors l'eau de refroidissement à une température comprise entre 75°C et 85°C aussi longtemps qu'il est allumé.

Le système de chauffage peut être actionné manuellement ou grâce à une application pour smartphone.

SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE (OPTION)

Fonctionnement manuel



Ouvrez la petite porte du côté droit, à côté du bouchon de remplissage du carburant.

Appuyez sur le bouton (1) sur le boîtier de commande du dispositif de préchauffage. Le bouton s'allume et le dispositif de préchauffage démarre et fonctionne pendant 30 minutes. Le bouton reste allumé tant que le dispositif de préchauffage est en marche. Appuyer sur le bouton pendant que le dispositif de préchauffage est en marche permet de l'éteindre.

Si le dispositif de préchauffage a été allumé par l'application pour smartphone, il peut également être éteint en appuyant sur ce bouton.

EasyStart Web

Le module Internet EasyStart Web est utilisé pour faire fonctionner et/ou pour programmer les équipements de chauffe Eberspächer sur Internet. Ceci est possible, non seulement grâce à une application lancée sur un navigateur Internet mais

également grâce à une application pour smartphone ou montre connectée.

CONFIGURATION DE BASE

ENREGISTREMENT

1. Accéder à www.myeberspaecher.com.
2. Cliquez sur le bouton "S'enregistrer comme nouvel utilisateur".
3. Remplissez les champs de saisie. Lisez les conditions générales d'utilisation et les conditions générales liées à la confidentialité des données et acceptez en cochant la case.
4. Un e-mail de confirmation suit l'enregistrement. Cliquez sur le lien de confirmation. Vous accédez à la fenêtre "Confirmation d'enregistrement". Votre enregistrement est terminé.
5. Cliquez sur le bouton "Pour se connecter" pour lancer la procédure d'ouverture de session

CONNEXION

1. Saisissez correctement l'adresse e-mail et le mot de passe utilisateur.
2. Cliquez sur le bouton "Connexion" pour ouvrir la fenêtre de bienvenue de l'interface utilisateur EasyStart Web.
3. Cliquez sur le bouton "+ Ajout EasyStart Web".
4. Saisissez le code d'accès et cliquez sur Vérifier. Le code d'accès est imprimé sur l'emballage EasyStart Web et sur la machine.
5. La fenêtre "Payer pour EasyStart Web" s'ouvre alors. Suivez les instructions à l'écran, renseignez

les informations puis cliquez sur "Acheter maintenant".




Vous êtes alors dirigé vers le fournisseur de service de paiement, grâce auquel le paiement est effectué.

FONCTIONNEMENT SUR SMARTPHONE

L'application pour smartphone ne propose que les services pour utiliser EasyStart Web. Si vous souhaitez utiliser les services d'utilisation et de gestion complets, utilisez l'application Internet pour EasyStart Web.

Téléchargez l'application depuis l'iPhone Store ou Google Play pour les smartphones Android.

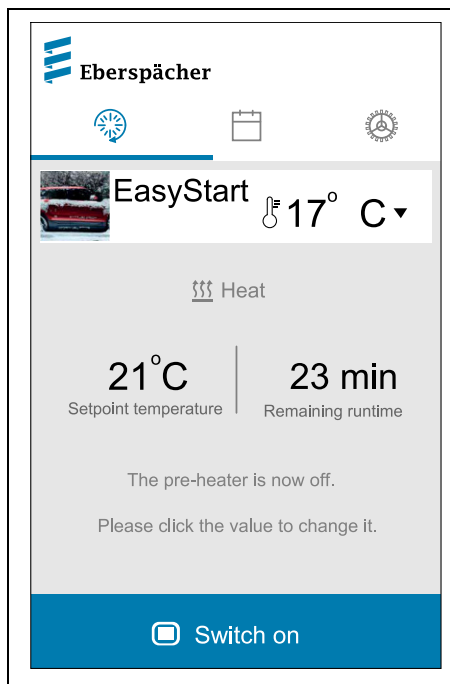
CARACTÉRISTIQUES

	Fonctionnement immédiat
	Minuterie
	Paramètres

FONCTIONNEMENT IMMÉDIAT

MODE CHAUFFAGE IMMÉDIAT

L'EasyStart Web enregistré est affiché dans l'onglet "Fonctionnement immédiat", là où le mode "Chauffe" est activé.



1. Réchauffeur d'air
 - Plage de températures cibles
8 °C - 36 °C / 48 °F -97 °F.
 - Durée de fonctionnement 10 - 120 minutes
2. Chauffage eau
 - Durée de fonctionnement 10 - 120 minutes

La température intérieure actuelle est affichée sur l'indicateur de température installée sur la machine.



L'interrogation manuelle de la température via la fonction smartphone "appuyer pour actualiser" n'est possible que si l'appareil de chauffe est éteint et elle a toujours lieu pour le premier de deux appareils maxi de chauffe réglables. La température est mise à jour automatiquement pendant le fonctionnement de l'appareil de chauffe.

Cliquez sur le bouton "Allumer" pour lancer le mode Chauffage.

DURÉE DE FONCTIONNEMENT RESTANTE

La durée de fonctionnement restante peut être réglée individuellement, entre 10 et 120 minutes en appuyant sur la valeur actuelle.

ANNULER

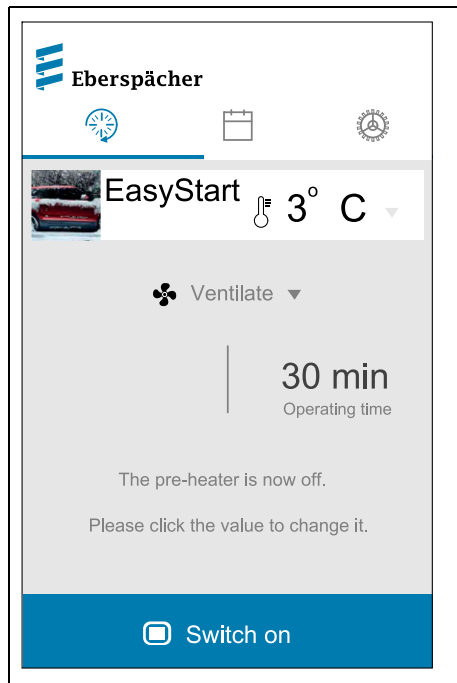
Cliquez sur le bouton "Annuler" pour ignorer tous les paramètres qui n'ont pas été sauvegardés.

SAUVEGARDER

Cliquez sur le bouton "Sauvegarder" pour sauvegarder tous les paramètres et pour afficher le bouton "Éteindre".

MODE VENTILATION IMMÉDIATE

L'EasyStart Web enregistré est affiché dans l'onglet "Fonctionnement immédiat", le mode "Ventilation" est activé.



Les options de réglage suivantes sont disponibles :

Réchauffeur air/eau

- Durée de fonctionnement 10 - 120 minutes

La température actuelle est affichée sur l'indicateur de température installée sur la machine.

Cliquez sur le bouton "Allumer" pour lancer le mode Ventilation.

DURÉE DE FONCTIONNEMENT RESTANTE

La durée de fonctionnement restante peut être réglée individuellement, entre 10 et 120 minutes en appuyant sur la valeur actuelle.

ANNULER

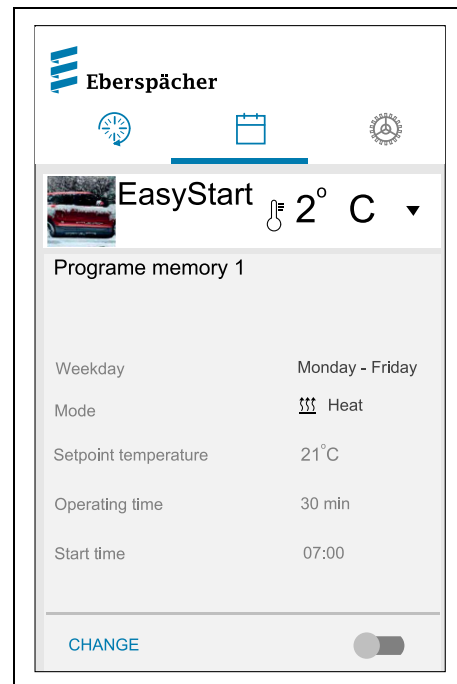
Cliquez sur le bouton "Annuler" pour ignorer tous les paramètres qui n'ont pas été sauvegardés.

SAUVEGARDER

Cliquez sur le bouton "Sauvegarder" pour sauvegarder tous les paramètres et pour afficher le bouton "Éteindre".

MODE MINUTERIE CHAUFFAGE/ VENTILATION

Sélectionnez l'onglet "Minuterie".



Les fonctions suivantes peuvent être sélectionnées :

1. Mémoire programmée 1
2. Mémoire programmée 2
3. Mémoire programmée 3

PARAMÈTRES :

- Mode : Chauffage ou Ventilation
- Jour de la semaine ou groupe de jours
 - Lundi, Mardi, Mercredi, Jeudi, Vendredi, Samedi, Dimanche
 - Lundi, Vendredi/Lundi, Dimanche/Samedi, Dimanche
- Température de consigne (température cible pour les réchauffeurs d'air)
 - Plage de paramétrage 8 °C - 36 °C / 46 °F - 97 °F
- Durée de fonctionnement
 - 10 - 120 minutes
- Heure départ/Heure démarrage
- Niveau ECO / Confort élevé

PARAMÉTRER LES MÉMOIRES PROGRAMMÉES 1, 2 OU 3

← Program memory ✓

Mode
Heat ▼



Weekday
Monday - Friday ▼

Setpoint temperature
21°C ▼

Operating time
30 min ▼

Start time
07:00 ▼

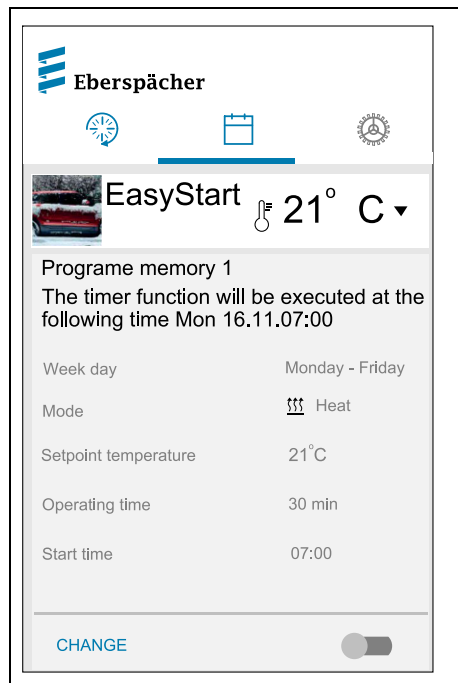
1. Cliquez sur "Modifier"
2. Sélectionnez le mode "Chauffage" ou "Ventilation".
3. Sélectionnez un jour ou un groupe de jours

4. Saisissez l'heure de départ, ou la température de consigne et la durée de fonctionnement si nécessaire.
5. Cliquez sur le bouton  pour sauvegarder les paramètres.
6. Cliquez sur le bouton  pour ignorer ce qui a été saisi.

La mémoire du programme précédemment sélectionnée est affichée.

ACTIVER LA MÉMOIRE DU PROGRAMME

Si toutes les options de mémoire de programme ont été paramétrées et sauvegardées, la mémoire de programme 1, 2 ou 3 peut être activée à l'aide du curseur.



Si vous souhaitez définir l'heure de départ (pour les dispositifs de chauffage à eau uniquement) plutôt que l'heure de démarrage du chauffage, c'est possible en atelier en utilisant l'accès de maintenance. La fonction de gestion de la durée de chauffe calcule ensuite l'heure de démarrage individuelle du dispositif de chauffage, en prenant en compte la température intérieure et la température cible précédemment définies.

PARAMÈTRES

Dans l'onglet "Paramètres" l'utilisateur peut se déconnecter et donc quitter l'application, afficher le manuel de l'application, les conditions générales d'utilisation et la déclaration sur la confidentialité des données de l'application EasyStart Web.

SYSTÈME D'EXTINCTION (EN OPTION)

Le système d'extinction automatique réagit automatiquement en cas d'incendie dans le moteur en coupant le moteur et en projetant un agent extincteur dans le compartiment moteur.

Après la libération de l'agent extincteur par le système d'extinction, faites attention en ouvrant les portes du compresseur. Bien que ce système d'extinction ait été conçu et testé pour éteindre les incendies les plus courants dans les compresseur, il existe toujours un risque que toutes les flammes ne soient pas éteintes.

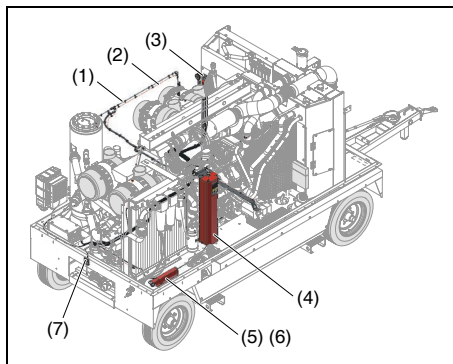
Après le déclenchement du système d'extinction, contactez toujours immédiatement Atlas Copco pour que la machine soit inspectée et réparée. Les réparations et la maintenance ne doivent être entreprises que par du personnel habilité. Veuillez contacter Atlas Copco si le système d'extinction montre des signes d'irrégularités.

Le fait de débrancher le système des batteries du compresseur entraîne un défaut de batterie et de détection.



Afin d'empêcher que la batterie ne se décharge pendant les longues périodes de stockage, débranchez les batteries et retirez la batterie interne du boîtier de commande. Une fois l'alimentation rétablie, enfoncez le bouton de réinitialisation pour réactiver le système.

COMPOSANTS PRINCIPAUX ET FONCTIONNEMENT



L'activation automatique détecte un incendie par le fil sensible à la chaleur (2). Dès qu'un incendie est détecté, le module de commande (3) coupe le compresseur. Après un délai de quelques secondes, un actionneur automatique libère une petite cartouche d'azote (5) grâce à laquelle la plus grosse cartouche d'azote (6) est également libérée. Le gaz comprimé propulse l'agent extincteur du cylindre (4) par les buses sur la ligne d'extinction (1) dans le compartiment moteur.

Le système d'extinction peut être déclenché manuellement en enfonceant la touche de fonction sur le panneau de commande (7) à l'arrière du compresseur. Avant de déclencher le système manuellement, arrêtez d'abord le moteur et coupez l'interrupteur de la batterie.

Le système d'extinction automatique est directement alimenté par les batteries du compresseur. Cela signifie que le système reste alimenté même si la batterie est coupée.

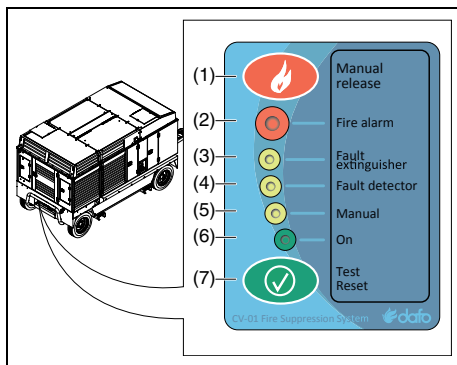
L'installation du système d'extinction est en permanence surveillée par un module de commande (3) alimenté par une batterie interne.



En cas d'incendie :

- **Coupez le moteur.**
- **Déclenchez le système d'extinction.**
- **Coupez l'interrupteur principal.**
- **Faites attention à une éventuelle reprise de l'incendie, utilisez si nécessaire un extincteur portatif.**

CONTRÔLER TOUS LES JOURS



L'état des voyants sur la panneau de commande doit être contrôlé tous les jours, avant le démarrage du compresseur. Le voyant d'alimentation vert (6) doit clignoter toutes les 5 secondes. Le compresseur ne doit en aucun cas être démarré si le voyant d'alimentation vert est éteint.

Lorsque l'interrupteur de la batterie principale est également sur Marche, le voyant vert reste fixe.

Référence	Nom
1	Bouton Libération manuelle
2	Voyant Alarme incendie
3	Voyant Défaut agent extincteur
4	Voyant Défaut détecteur
5	Voyant Libération manuelle
6	Voyant Le système est activé
7	Bouton Test/Réinitialisation

Maintenance

N'utilisez pas de nettoyeur à haute pression pour nettoyer le système d'extinction en tout ou partie.

Maintenance préventive

Afin d'empêcher l'encrassement des buses, assurez-vous de les couvrir de caches.

Contrôlez l'absence de dommage sur le fil de détection de chaleur. Un fil de détection de chaleur endommagé peut engendrer le déclenchement intempestif du système d'extinction.

Maintenance périodique

Pour être assuré que le système fonctionne comme prévu, il est nécessaire de procéder à sa maintenance régulièrement, en fonction des conditions d'utilisation et des conditions ambiantes. La maintenance ne doit être entreprise que par du personnel habilité. Toute mauvaise manipulation peut conduire à désactiver le système ou à libérer l'agent extincteur.

Toutes les activités de maintenance doivent être impérativement annotées dans le carnet de bord.

ÉVITER TOUT SOUS-RÉGIME

GÉNÉRALITÉS

Les pièces du moteur sont conçues avec des tolérances qui permettent un fonctionnement à pleine charge. En sous-régime, ces tolérances permettent la circulation de plus d'huile de lubrification entre les guides de soupape, les tiges, les chemises et les pistons du fait de la plus faible température du moteur.

La diminution de la pression de combustion influence le fonctionnement du segment de piston et la température de combustion. Une pression faible provoque la fuite de l'huile par le joint de l'arbre du turbo.

RISQUES D'UN FONCTIONNEMENT EN SOUS-RÉGIME

- Lustrage du cylindre : l'alésage du cylindre se remplit de laque et déplace l'huile ce qui empêche la lubrification correcte de la bague.
- Polissage de l'alésage : la surface de l'alésage se polie, toutes les crêtes et les creux s'usent, ce qui empêche également la bonne lubrification.
- Forte accumulation de carbone : sur les pistons, les gorges des segments de pistons, les soupapes et le turbocompresseur. Le carbone accumulé sur les pistons entraîne un grippage en mode de fonctionnement à plein régime.
- Une augmentation de la consommation en huile : un fonctionnement prolongé en sous-régime ou à vide du moteur peut engendrer de la fumée bleue ou grise et une augmentation de la consommation en huile.

- Faible température de combustion : le carburant brûlé est insuffisant et cela entraîne la dilution de l'huile de lubrification. De même, le carburant non brûlé et l'huile de lubrification peuvent pénétrer dans le collecteur des gaz d'échappement et éventuellement fuir par les joints du collecteur.
- Risque d'incendie.
- Augmentation de la charge en suie : Les sous-régimes font chuter la température de l'échappement et provoquent donc une régénération insuffisante du filtre à particules diesel. Cela augmente la charge en suie du filtre.

MEILLEURES PRATIQUES

Réduisez au maximum les périodes de fonctionnement en sous-régime. C'est possible en dimensionnant correctement l'appareil en fonction des besoins.

Il est recommandé de toujours utiliser l'appareil à un régime >30% du régime nominal. Des actions doivent être entreprises si les circonstances empêchent d'atteindre cette capacité minimale.

Faites fonctionner l'appareil à plein régime après chaque période de fonctionnement à bas régime.

- Raccordez un tuyau d'air sur la vanne d'évacuation d'air de sorte que l'air comprimé puisse circuler vers l'air extérieur sans aucun risque.
- Démarrez l'appareil et laissez-le monter en température pendant quelques minutes.
- Laissez tourner l'appareil à plein régime pendant 1 heure.

Les intervalles de tests de capacité à plein régime peuvent varier en fonction des conditions réelles sur site. Cependant, la règle de base recommande de réaliser un test de capacité à plein régime après chaque opération de maintenance.

Si le compresseur est installé en tant qu'unité autonome, il doit fonctionner à plein régime au moins 4 heures par an. Si les tests périodiques sont régulièrement réalisés à vide, ils ne doivent pas excéder 10 min.

Les tests à plein régime permettent de nettoyer les dépôts de carbone dans le moteur et le système d'échappement et de contrôler les performances du moteur. Afin d'éviter tout éventuel problème au cours d'un test, le régime doit être augmenté progressivement.

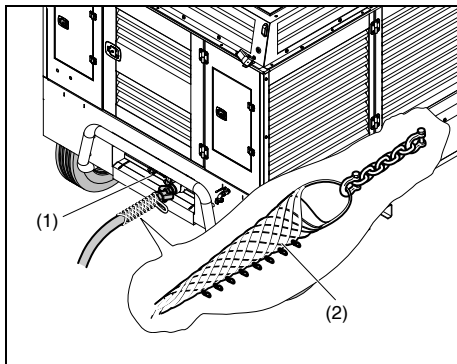
Si l'appareil est loué (et que le régime est un facteur inconnu), les machines doivent être testées à plein régime après chaque location ou tous les 6 mois, le première échéance prévalant.



Pour obtenir davantage d'informations, veuillez contacter le centre d'assistance Atlas Copco.

Veuillez noter qu'en cas de panne due à un fonctionnement en sous-régime, la garantie ne couvre pas les réparations.

AVANT DE DÉMARRER



1. Avant le premier démarrage préparez la batterie si ce n'est pas déjà fait. Consultez la section **Recharger la batterie**.
2. Vérifiez que les bouchons de vidange du cadre antifuite sont correctement serrés.
3. Compresseur de niveau, contrôlez le niveau d'huile dans le moteur. Le moteur est équipé d'un capteur de niveau d'huile. Le niveau d'huile moteur peut être contrôlé sur l'écran du boîtier de commande. Si le niveau d'huile chute sous le niveau requis, le moteur ne démarrera pas. Ajoutez de l'huile, si nécessaire, jusqu'au repère supérieur de la jauge. Vérifiez également le niveau de liquide de refroidissement dans le moteur. Consultez les sections **Spécifications du liquide de refroidissement** et **Spécifications Huile** pour connaître le type de liquide de refroidissement et le degré de viscosité de l'huile moteur.

4. Retirez le bouchon de vidange du réservoir à air (1), voir la figure, et ouvrez la vanne pour drainer les éventuels condensats. Refermez la vanne quand l'huile commence à sortir et réinstallez le bouchon de vidange. L'intervalle entre les opérations de vidange est estimable en fonction de l'expérience car la quantité de condensats dépend des conditions de fonctionnement.



Avant la vidange, assurez-vous qu'il n'y ait plus de pression.

5. Contrôlez le niveau d'huile dans le compresseur. Consultez la section **Vérification du niveau d'huile du compresseur**. Le niveau d'huile doit être visible par le regard du haut. Ajoutez de l'huile si nécessaire. Consultez la section **Huile compresseur** pour savoir quelle huile utiliser.



Avant de démonter le bouchon de remplissage d'huile (FP), assurez-vous de l'absence de pression en ouvrant la soupape de sortie d'air.

6. Contrôlez que le réservoir à carburant contient suffisamment de carburant. Complétez, si nécessaire. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour savoir quel carburant utiliser.



Veillez à ce que la machine soit à un niveau qui n'excède pas 8° avant de faire le plein de carburant.

7. Vidangez l'eau et les sédiments éventuels du filtre à carburant jusqu'à ce que du carburant propre sorte par le robinet de vidange.

8. Videz le collecteur de poussière de chaque filtre à air (AF). Consultez la section **Remplacer l'élément filtrant et la cartouche de sécurité**.
9. Si le/les filtre(s) à air est/sont bouché(s), une indication apparaît sur le panneau de commande, voir la section **Codes Erreurs**. Si mentionné, remplacez les éléments filtrants.
10. Contrôlez le niveau de liquide de refroidissement dans le réservoir supérieur intégré au radiateur. Complétez, si nécessaire. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour connaître les caractéristiques du liquide de refroidissement.
11. Fixez la (les) conduite(s) d'air sur la (les) soupapes (s) de sortie d'air fermée(s).
12. Utilisez des flexibles avec une capacité nominale de pression adaptée et qui correspondent aux conditions ambiantes. Installez toujours le dispositif anti-traction (2), voir la figure. Inspectez les flexibles et les raccords tous les jours.

FUNCTIONNEMENT DE BASE DE LA MACHINE

Le compresseur dispose de 4 modes de commande différents :

- Mode Fonctionnement local : de façon locale au niveau du panneau de commande,
- Mode Fonctionnement déporté : fonctionnement avec la télécommande en option,
- Mode Fonctionnement automatique : grâce aux données du capteur de pression de l'installation du client,
- Mode Fonctionnement PC : grâce au logiciel exécuté sur un PC.

Cette section décrit comment utiliser la machine en mode Fonctionnement local au niveau du panneau de commande.

DÉMARRAGE/EXTINCTION

Mesures de sécurité



Ne débranchez jamais l'alimentation électrique du boîtier de commande, lorsque celle-ci est sous tension. Cela entraînerait la perte de la mémoire.

Ne coupez pas le disjoncteur si le boîtier de commande est allumé. Cela entraînerait la perte de la mémoire.

INTERRUPTEUR BATTERIE

Le compresseur est équipé d'un interrupteur de batterie.

L'interrupteur doit toujours être sur Arrêt lorsque le compresseur n'est pas utilisé.

L'utilisation de l'interrupteur de la batterie comme interrupteur d'urgence ou pour arrêter le compresseur est interdite.



Il existe un risque d'endommager le module de commande si l'interrupteur de la batterie est utilisé pour arrêter la machine.

Il existe également un risque de retour d'ébullition et d'endommagement du turbocompresseur si le moteur est coupé en dehors de la procédure de refroidissement normale.

Éteignez toujours d'abord le dispositif de commande et attendez que l'écran s'assombrisse avant de couper l'interrupteur de la batterie.






- **Dans certains cas spécifiques, longues périodes de plein régime, haute altitude, le système SCR doit tourner pendant un certain temps après la coupure du moteur, pour le laisser refroidir. Le contrôleur surveille le besoin de refroidissement et il reste actif pendant le refroidissement jusqu'à ce que l'extinction de la batterie par son interrupteur soit sûre.**
- **La tension de la batterie doit rester active pendant quelques secondes après la coupure du moteur pour que le module de commande puisse enregistrer les valeurs. Après 10 coupures du moteur interdites, le module de commande réduit le couple.**










Gardez à l'esprit que le système de préchauffage (optionnel) et que le système d'extinction des incendies (optionnel) sont toujours "sous tension" quand la batterie est éteinte.

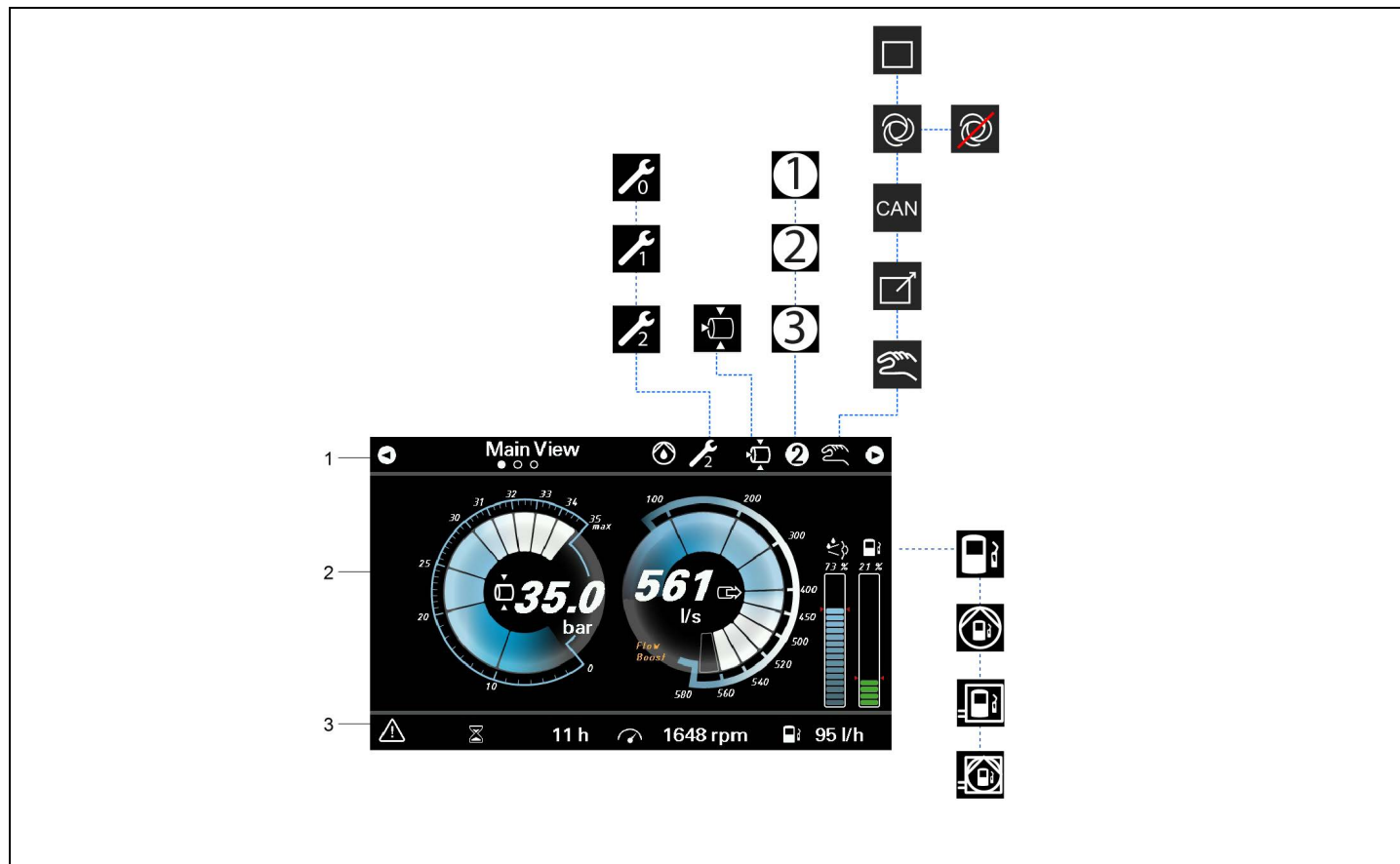
PANNEAU DE COMMANDE













Référence	Descriptif
	Bouton Marche/Arrêt Pour allumer ou éteindre le panneau de commande.
	Bouton Démarrage Appuyer sur ce bouton permet de démarrer la machine.
	Bouton Stop Appuyer sur ce bouton permet d'éteindre le compresseur de manière contrôlée.









Référence	Descriptif
	Bouton Charge. Appuyer sur ce bouton permet : <ul style="list-style-type: none"> • d'initier la fonction Charge Auto ou de commander la charge du compresseur (en fonction de l'état en cours). • de commander au compresseur de passer en mode Non chargé (lorsqu'il est En charge).
	Bouton Écran Mesures Appuyer sur ce bouton vous permet de basculer entre l'écran Mesures et l'écran principal.
	Bouton Écran Paramètres Appuyer sur ce bouton vous permet de basculer entre l'écran Paramètres et l'écran principal.
	Bouton Écran Alarmes Appuyer sur ce bouton vous permet de basculer entre l'écran Alarmes et l'écran principal.
	Boutons de navigation Ces boutons permettent de naviguer dans les menus à l'écran.
	Bouton Entrée Confirme/enregistre la sélection/modification.
	Bouton Retour Pour revenir en arrière d'un niveau ou pour ignorer la modification.

ICÔNES DE LA VUE D'ENSEMBLE



Référence	Descriptif
1	Section supérieure Vue, Révision, Charge auto, Préréglage, Indication du mode de fonctionnement actif et Navigation
2	Section principale Tableau de bord, aperçu digital, écran Moteur, Indication de la pression de la cuve, valeur du débit calculé et écran moteur, niveau réservoir de carburant
3	Section inférieure Indication des alarmes, heures de fonctionnement, régime moteur et consommation en carburant
	Service initial
	Service mineur
	Service majeur
	Charge Auto Cette icône apparaît si la fonction Charge Auto est activée ou suite à un réglage de paramètre ou à l'enfoncement du bouton Charge avant que la machine ne soit prête à être chargée.

Référence	Descriptif
	Préréglage En fonction du paramètre de pression actif, le dispositif de commande affiche sa propre icône dédiée.
	Préréglage En fonction du paramètre de pression actif, le dispositif de commande affiche sa propre icône dédiée.
	Préréglage En fonction du paramètre de pression actif, le dispositif de commande affiche sa propre icône dédiée.
	Mode de fonctionnement Mode Bloc
	Mode de fonctionnement Automatique
	Les fonctions Démarrage auto et Arrêt auto sont toutes les deux désactivées.
	Mode de fonctionnement Commande CAN, la machine fonctionne grâce au bus de données CAN.
	Mode de fonctionnement Déporté
	Mode de fonctionnement Local

Référence	Descriptif
	Heures de service
	Régime Moteur
	Pression dans la cuve
	Débit d'air
	Au niveau du réservoir à carburant interne
	Au niveau du réservoir à carburant interne et la pompe à carburant est sous tension
	Au niveau du réservoir à carburant externe mais le niveau du réservoir à carburant interne est affiché
	Au niveau du réservoir à carburant externe mais le niveau du réservoir à carburant interne est affiché et la pompe à carburant est sous tension

ÉCRANS POSSIBLES



Tous les écrans du contrôleur ne sont montrés qu'à titre indicatif. Les écrans peuvent varier en fonction du fonctionnement réel.

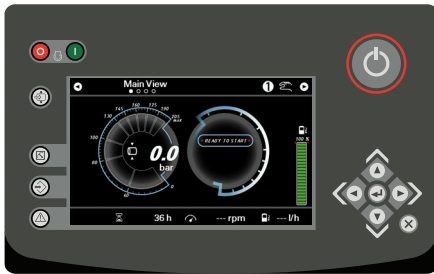
Plusieurs écrans principaux sont possibles :

1. Écran Tableau de bord
2. Écran Numérique
3. Écran Moteur

Vous pouvez commuter entre les écrans principaux en appuyant sur les boutons de navigation Gauche/Droite.

Écrans principaux

Écran Tableau de bord :



Écran Numérique :



Écran Moteur :

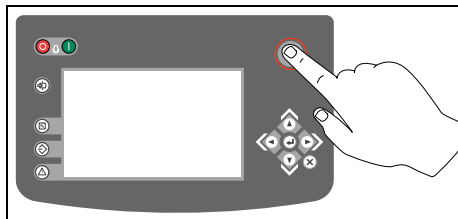


L'écran principal est l'écran par défaut. L'opérateur peut y voir les informations importantes de la machine en cours de fonctionnement.

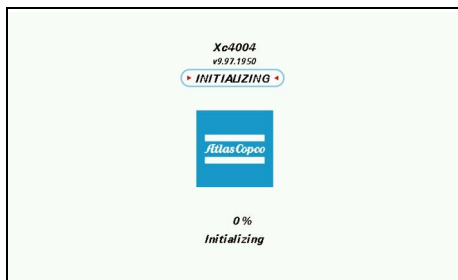
ALLUMAGE

Allumez l'interrupteur de la batterie.

Appuyez sur le bouton "Alimentation" pour allumer le boîtier de commande.



Le tableau de bord effectue alors un autotest. L'écran suivant apparaît et le contrôleur est initialisé.



Pendant l'initialisation, tous les boutons/entrées/sorties/alarmes sont inactifs.

Cet écran est affiché pendant environ 2 secondes, l'écran bascule ensuite sur l'écran principal.

Diagnostics auto

Les procédures suivantes sont activées, le cas échéant :

- Purge de la cuve
- Autoguidage OilXpert
- Autoguidage AirXpert
- Activation entraînement
- Activation PAC

Purge de la cuve

La pression réelle dans la cuve est affichée. Si la pression mesurée dans la cuve est supérieure au point de consigne préventif de la pression de démarrage, le contrôleur reste bloqué et l'écran affiche "Cuve en cours de purge". La pression de la cuve doit être diminuée en ouvrant la soupape de décompression. Après l'allumage, la pression de la cuve est généralement suffisamment basse pour que la procédure de démarrage puisse se poursuivre.

Autoguidage OilXpert

Exécute un autotest du système OilXpert.

Autoguidage AirXpert

Exécute un autotest du système AirXpert.

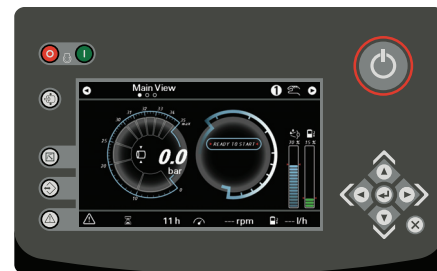
Activation PAC

Active l'alimentation après le contact de sortie et établit la communication CAN avec le groupe motopropulseur.



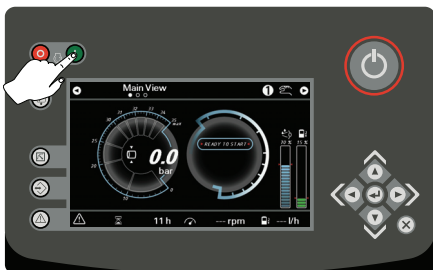
Si le bouton d'alimentation est enfoncé pendant que le contrôleur est en cours de purge de la cuve, la coupure n'a pas lieu tant que la pression de la cuve est supérieure ou égale à le point de consigne préventif de la pression de démarrage.

Toutes les procédures d'autodiagnostic sont exécutées en parallèle. Une fois toutes les procédures terminées, le contrôleur est prêt à démarrer.

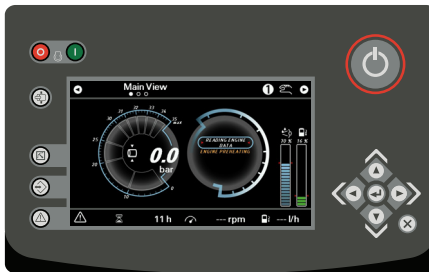


DÉMARRAGE

Appuyez sur le bouton "Démarrage" pour démarrer la machine.



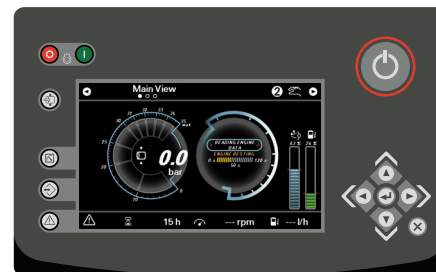
Séquence Lecture des données du groupe motopropulseur



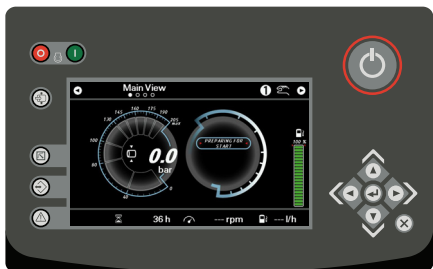
Le moteur est lancé jusqu'à atteindre son régime de démarrage.

Si le régime de démarrage n'est pas atteint avant un certain délai, la procédure de démarrage est annulée et le moteur se met en pause pendant une certaine durée. (La durée de la pause est fonction de la durée du lancement).

L'écran affiche alors :



Séquence de prédémarrage

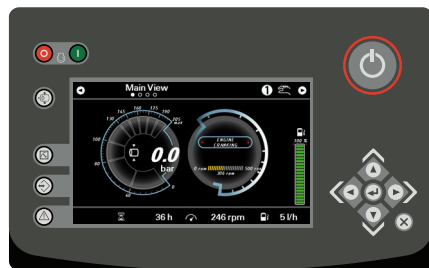


Le module électronique du moteur (ECU) s'allume.

Dès que la communication entre le contrôleur du compresseur et le contrôleur du moteur est établie, la machine commence son préchauffage conformément aux paramètres définis dans le contrôleur du moteur.

Séquence Lancement du moteur

Le moteur est lancé, l'écran affiche :

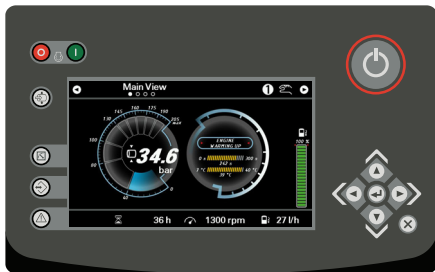


Après expiration du temps de pause du moteur, une nouvelle séquence de lancement démarre.

Le nombre de tentatives de démarrage dépend de la machine.

Ralenti du moteur

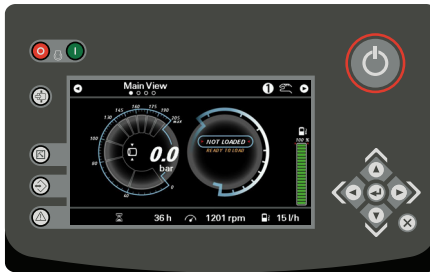
Le moteur commence à tourner au ralenti. L'écran affiche :



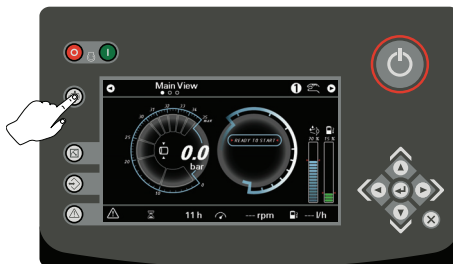
Le moteur tourne à son régime minimum jusqu'à ce que le liquide de refroidissement du moteur atteigne sa température, dans un délai minimum de 10 secondes et un maximum de 300 secondes.

Commande de charge

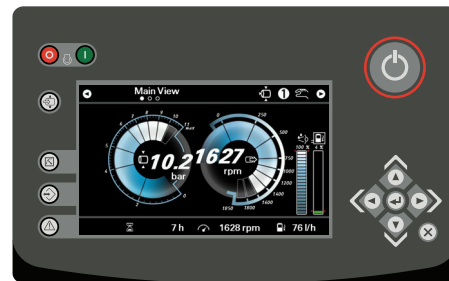
Après le préchauffage, la machine est prête à être chargée et elle attend la commande de charge.



Appuyez sur le bouton "Charge" pour charger la machine.



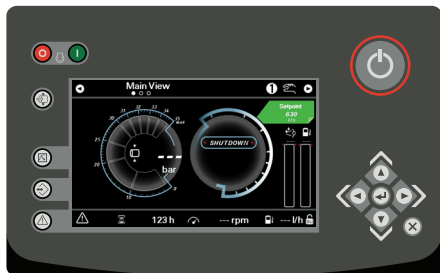
Choisir la pression prédéfinie



Le système AirXpert permet de prédéfinir deux pressions différentes. La valeur des pressions prédéfinies peuvent être paramétrées grâce au contrôleur du compresseur ou sélectionnées grâce à un interrupteur installé sur le compresseur.

La pression définie sélectionnée est indiquée sur l'écran par les icônes de présélection.

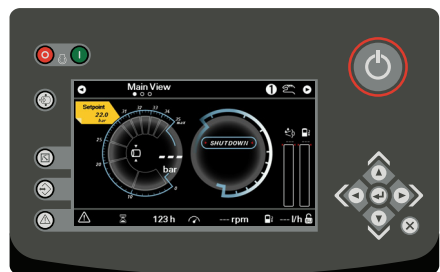
Paramétrer le point de consigne de la pression et du débit



Appuyez sur le bouton "Entrée" pour confirmer le nouveau paramètre.

Appuyez sur le bouton "Retour" pour quitter le mode Modifier ou pour annuler.

Le point de consigne peut également être modifié dans le menu Paramètres.



Appuyez sur le bouton "Entrée" pendant 2 secondes pour passer au mode Modifier.

Appuyez sur les flèches GAUCHE/DROITE pour paramétrer la pression entre le point de consigne de la pression et du débit.

Appuyez sur les flèches HAUT/BAS pour modifier le point de consigne actif.

Pendant le fonctionnement



Les portes de la machine doivent être fermées pendant le fonctionnement. Elles ne peuvent être ouvertes que pendant un court moment pour les inspections et les réglages.



Veillez à ne pas toucher les pièces chaudes à l'intérieur de la machine quand la porte est ouverte.



Lorsque le moteur tourne, les soupapes de sortie d'air (robinets à boisseau sphérique) doivent toujours être complètement ouvertes ou complètement fermées.



La soupape de dérivation du refroidisseur en sortie ne peut être utilisée qu'en position complètement ouverte ou complètement fermée.

La soupape de dérivation du refroidisseur en sortie ne peut pas être utilisée dans une position intermédiaire.

Procédez régulièrement aux contrôles suivants :

1. Contrôlez que toutes les valeurs des écrans Mesures sont normales.
2. Empêchez que le moteur arrive à cours de carburant. Si cela se produit, remplissez le réservoir de carburant et amorcez le circuit de carburant pour accélérer le démarrage.

RÉGLAGES DES PARAMÈTRES

Pour savoir quels boutons utiliser, consultez la section **Panneau de commande**.

Réglage de l'heure



Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur le bouton "Entrée"
- Faites défiler jusqu'à 1290 DATE/HEURE
- Entrez dans le menu DATE/HEURE
- Faites défiler jusqu'au paramètre que vous souhaitez modifier
- Saisissez la valeur pour le paramètre.

Pour modifier "Mois HTR", faites défiler jusqu'au mois souhaité puis appuyer sur le bouton "Entrée".

Pour modifier un autre paramètre HTR, le chiffre rouge reste modifiable.

Faites défiler vers le haut/bas et appuyez sur le bouton "Entrée" pour procéder au changement. Utilisez les flèches gauche/droite pour naviguer entre les chiffres modifiables.

Appuyez alors sur le bouton "Retour" jusqu'à être revenu sur l'écran principal (ou dans le menu que vous voulez).

Définir la langue

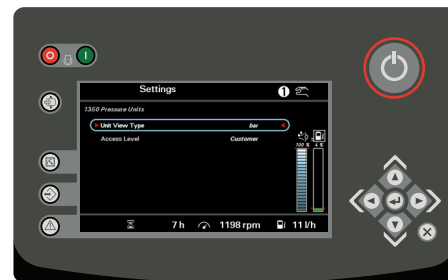


Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur le bouton "Entrée"
- Faites défiler jusqu'à 1300 LANGUES
- Entrez dans le menu LANGUES
- Entrez dans PARAMÈTRES
- Faites défiler jusqu'à la langue souhaitée
- Appuyez sur le bouton "Entrée".

Appuyez alors sur le bouton "Retour" jusqu'à être revenu sur l'écran principal (ou dans le menu que vous voulez).

Définir les unités



Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur le bouton "Entrée"
- Faites défiler jusqu'à l'unité que vous souhaitez modifier :
- 1340 UNITÉS DE TEMPÉRATURE
- 1350 UNITÉS DE PRESSION
- 1360 UNITÉS DU DÉBIT DE CARBURANT
- 1370 UNITÉS DU DÉBIT D'AIR
- Entrez dans le menu voulu
- Entrez dans PARAMÈTRES
- Faites défiler jusqu'au paramètre souhaité
- Appuyez sur le bouton "Entrée".

Appuyez alors sur le bouton "Retour" jusqu'à être revenu sur l'écran principal (ou dans le menu que vous voulez).

Modifier l'affichage



Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

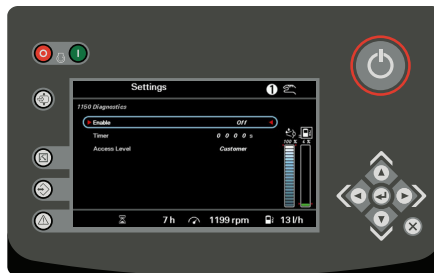
- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur le bouton "Entrée"
- Faites défiler jusqu'à 1310 RÉTROÉCLAIRAGE ÉCRAN
- Entrez dans le menu RÉTROÉCLAIRAGE ÉCRAN
- Faites défiler jusqu'au paramètre que vous souhaitez modifier
- Appuyez sur le bouton "Entrée".

Pour changer un paramètre, le chiffre rouge reste modifiable.

Faites défiler vers le haut/bas et appuyez sur le bouton "Entrée" pour procéder au changement. Utilisez les flèches gauche/droite pour naviguer entre les chiffres modifiables.

Appuyez alors sur le bouton "Retour" jusqu'à être revenu sur l'écran principal (ou dans le menu que vous voulez).

Accéder aux Diagnostics



Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur le bouton "Entrée"
- Faites défiler jusqu'à 1150 DIAGNOSTICS
- Entrez dans le menu Diagnostics
- Accédez au paramètre ACTIVER
- Faites défiler jusqu'à ON (ACTIF) puis appuyez sur le bouton "Entrée".

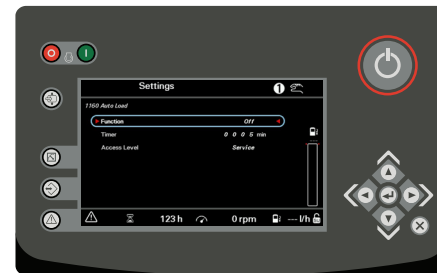
Le contrôleur électronique (ECU) reçoit alors une alimentation après contact PAC (allumage) et un diagnostic de l'ECU peut être effectué (lecture de la liste DM1, de la liste DM2, des valeurs de l'ECU, diagnostics moteur, etc.).

Appuyez alors sur le bouton "Retour" jusqu'à être revenu sur l'écran principal (ou dans le menu que vous voulez).

Pour quitter DIAGNOSTICS, appuyez sur le bouton "Arrêt".

Pour désactiver les diagnostics, réglez le paramètre 1150 sur "off" (désactivé).

Régler la fonction Charge Auto



Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur le bouton "Entrée"
- Faites défiler jusqu'à 1160 CHARGE AUTO
- Entrez dans le menu FONCTION
- Faites défiler jusqu'au paramètre CHARGE AUTO
- Appuyez sur le bouton "Entrée".

La fonction Charge Auto est désormais active et dès que l'appareil est prêt à démarrer, l'écran affiche l'icône Charge Auto.

Appuyez alors sur le bouton "Retour" jusqu'à être revenu sur l'écran principal.

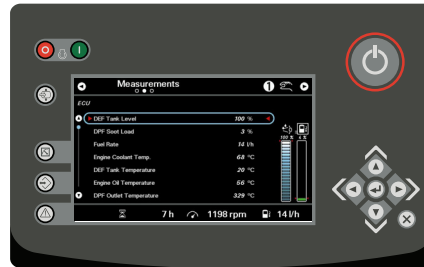
ÉCRAN MESURES

Appuyez sur le bouton "Écran mesures" pour afficher les mesures.



L'écran Mesures peut comprendre plusieurs menus.

Naviguez vers la gauche et la droite pour parcourir les menus.



Utilisez les boutons de navigation haut/bas pour faire défiler la liste complète des mesures.

- Horloge
- Niveau de carburant
- Tension de la batterie
- Heures de service
- Pression dans la cuve
- Pression de régulation
- Compteur d'arrêts d'urgence
- Heures en charge
- Heures sans charge
- Heures de travail
- Heures de travail chargé
- Consommation de carburant moyenne
- Jusqu'à la prochaine révision mineure en jours
- Jusqu'à la prochaine révision mineure en heures
- Jusqu'à la prochaine révision majeure en jours
- Jusqu'à la prochaine révision majeure en heures
- Version de l'application
- Débit de carburant
- Température du liquide de refroidissement
- Température du carburant du moteur
- Température de l'huile moteur
- Température admission moteur
- Pression de suralimentation moteur
- Charge moteur
- Régime moteur
- Point de réglage tr/min
- Température ambiante

ÉCRAN PARAMÈTRES

Appuyez sur le bouton "Écran Paramètres" pour afficher les paramètres.



Dans l'écran Paramètres, l'opérateur peut voir et modifier les différents paramètres en fonction de son niveau d'autorisation. Seuls sont affichés les paramètres pouvant être modifiés avec le niveau d'autorisation actuel.



Utilisez les boutons de navigation haut/bas pour faire défiler la liste complète des paramètres.

Utilisez le bouton "Entrée" pour accéder au sous-menu sélectionné.

Utilisez le bouton "Retour" pour quitter le sous-menu sélectionné.

ÉCRAN ALARMES

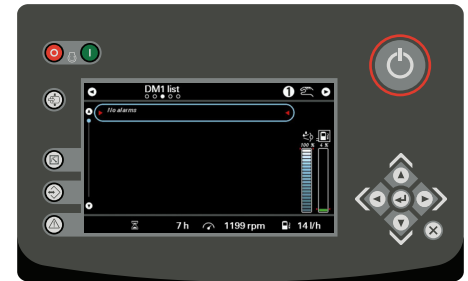
Appuyez sur le bouton "Alarmes" pour afficher les alarmes.



Alarmes



DM1 (Message Diagnostic 1)



L'écran Alarmes contient plusieurs menus.

Utilisez les boutons de navigation gauche/droite pour faire défiler les différents menus.



Journal d'alarmes



Journal des événements



L'écran Alarmes montre à l'opérateur les différentes alarmes, en cours et antérieures.

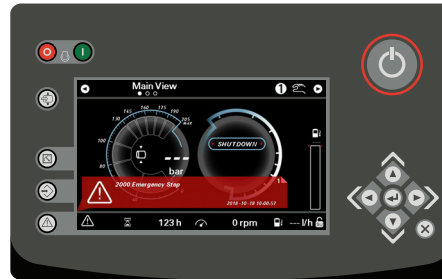
Utilisez les boutons de navigation haut/bas pour faire défiler la liste complète des alarmes.

DM2 (Message Diagnostic 2)



Acquitter une alarme

Si une alarme est activée, un "arrêt d'urgence" par exemple, cette alarme peut être acquittée en appuyant sur le bouton "Entrée".



Tant qu'une icône d'alarme est présente dans la partie inférieure de l'écran, toutes les alarmes actives acquittées/non acquittées peuvent être consultées en appuyant sur le bouton "Écran Alarme".

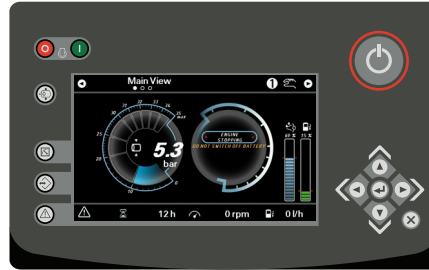
Appuyez à nouveau sur le bouton "Écran Alarme" pour revenir à l'écran principal.

MISE À L'ARRÊT

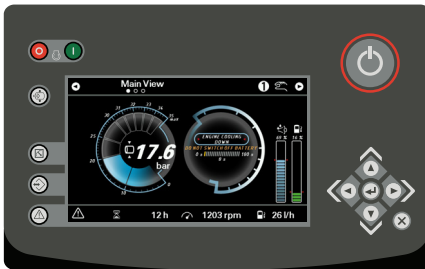
Appuyez sur le bouton "Arrêt" comme indiqué ci-dessous :



Après le refroidissement du moteur, le contrôleur réalise certaines vérifications finales et l'écran affiche :

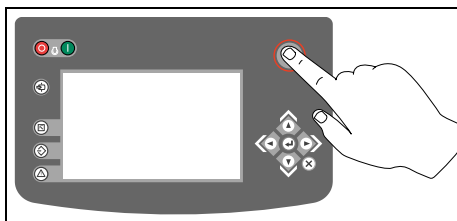


Une fois le bouton "Arrêt" enfoncé, l'écran affiche :



EXTINCTION

Appuyez sur le bouton "Alimentation" pour éteindre le boîtier de commande.



Le compresseur est équipé d'un interrupteur de batterie.

L'interrupteur doit toujours être sur "Arrêt" lorsque le compresseur n'est pas utilisé.

Il est interdit d'utiliser cet interrupteur comme arrêt d'urgence ou pour arrêter le compresseur.

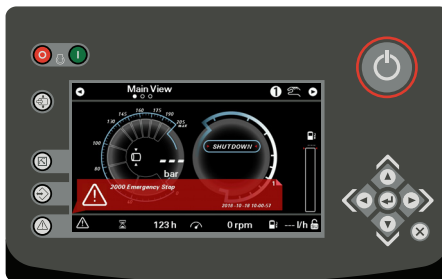
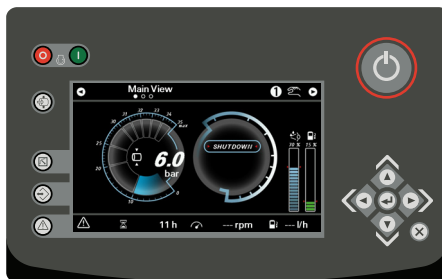
Le fait d'utiliser l'interrupteur de la batterie pour arrêter la machine peut endommager le contrôleur ou le contrôleur électronique du moteur.

Éteignez toujours d'abord le boîtier de commande et attendez que l'écran s'assombrisse avant de couper l'interrupteur de la batterie.

Toutes les alarmes doivent être acquittées avant que le contrôleur puisse s'éteindre.

COUPURE

Lorsque la machine est mise à l'arrêt suite à une alarme critique ou à un arrêt d'urgence, l'écran affiche :




Appuyez sur le bouton "Entrée" pour acquitter l'alarme affichée à l'écran et pour pouvoir continuer.


CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

Le contrôleur d'émission surveille le fonctionnement. Le contrôleur émet un avertissement en cas de défaut du système de post-traitement ou si le niveau d'agent réducteur est trop bas dans le réservoir. En cas de défaut, si par exemple le refroidissement du dosage ne fonctionne pas, le couple est réduit.


RÉACTION À UN NIVEAU BAS D'AGENT RÉDUCTEUR

	Niveau	Voyant d'avertissement	Incident	Contrôle du couple et de la vitesse
	20%	Allumé en fixe	Niveau d'urée faible	-
	2,5%	Clignote lentement (½ Hz)	Faire l'appoint d'urée	Le couple est réduit de 1% par minute jusqu'à 75% du couple le plus élevé.
	0%	Clignote rapidement (2 Hz)	Le réservoir d'urée est vide	Le couple est réduit de 1% par minute jusqu'à 50% du couple le plus élevé. La vitesse du moteur est réduite à 60% de sa vitesse nominale.

RÉACTION EN CAS DE DÉFAUT DANS LE SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

	Incident	Temps	Réduction du couple	Temps	Contrôle du couple et de la vitesse
	Qualité de l'urée	Après 10 heures	Le couple est réduit de 1% par minute jusqu'à 75% du couple le plus élevé.	Après 20 heures	Le couple est réduit de 1% par minute jusqu'à 50% du couple le plus élevé. La vitesse du moteur est réduite à 60% de sa vitesse nominale.
	Erreur de dosage	Après 20 heures		Après 20 heures	
	Échec de la surveillance	Après 36 heures		Après 100 heures	
Voyant : Allumé en fixe	Voyant : Clignote lentement (½ Hz)		Voyant : Clignote rapidement (2 Hz).		

RÉGÉNÉRATION DU FILTRE À PARTICULES

	Voyant d'avertissement	État DPF	Contrôle du couple et de la vitesse
	Allumé en fixe	Niveau le plus bas	Le filtre à particules commence à se remplir. Augmentez la charge pour améliorer la régénération automatique ou régénérez le filtre à particules manuellement.
	Clignote lentement (½ Hz)	Niveau moyen	Effectuez une régénération manuelle dès que possible.
	Clignote rapidement (2 Hz)	Niveau élevé	Le filtre à particules est trop plein. La régénération manuelle n'est possible qu'avec SDP3.

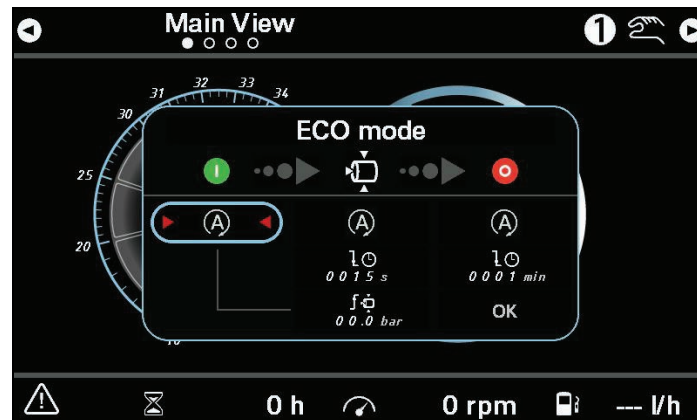
MODE ECO


Le mode ECO simplifie les "fonctions automatiques".


Les paramètres courants des fonctions automatiques sont regroupés dans le menu contextuel du mode ECO pour faciliter leur modification par l'utilisateur.


Un menu contextuel unique évite d'avoir à accéder au quatre menus différents du Menu Paramètres. Tous les réglages ne peuvent cependant pas être exécutés dans le menu contextuel. C'est la raison pour laquelle la structure complète du menu est toujours accessible en arrière-plan. Grâce au mode ECO, le client peut rapidement activer les fonctions Sans-Charge/Re-Charge automatique et Arrêt automatique qui aident à réduire la consommation en carburant. L'utilisateur final peut également modifier les minuteurs et les niveaux de pression auxquels les fonctions du mode ECO doivent réagir afin d'optimiser les paramètres en fonction de l'utilisation.

Présentation générale



 Toutes les fonctionnalités sont paramétrées en mode de fonctionnement manuel par défaut dans le menu contextuel du mode ECO (afin d'empêcher le démarrage et le chargement inattendus de la machine).

 Le compresseur doit intégrer un capteur de pression de décharge pour que le mode ECO fonctionne.

 Appuyez sur le bouton "Charge" pour faire apparaître le menu contextuel du mode ECO sur l'écran de commande (quand la machine n'est pas en marche uniquement). Si vous devez accéder aux paramètres alors que la machine est en marche, utilisez le menu Paramètres.

Démarrage auto

La fonction Démarrage auto sert à démarrer automatiquement le compresseur, lorsque la pression mesurée par le capteur d'échappement de l'air, installé entre le MPV et la vanne d'échappement, chute sous une valeur définie.

Pour configurer la fonction Démarrage auto

Appuyez sur le bouton "Charge" sur le contrôleur pour que le menu contextuel du mode ECO apparaisse sur l'écran du contrôleur :

- Accédez à l'icône "Start" dans le menu contextuel du mode ECO et réglez le paramètre sur "Automatique"
- Définissez la pression pour le Démarrage auto
 - Une fois la pression pour le Démarrage auto définie, si la pression chute sous cette pression définie, la machine démarre automatiquement.
- Cliquez sur "OK" pour confirmer.



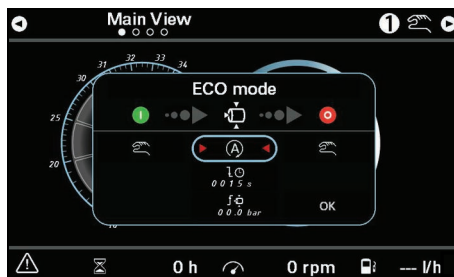
Sans-Charge/Re-Charge auto

La fonction Sans-Charge Auto sert pour économiser le carburant lorsque l'application ne requiert pas d'air. Le compresseur passe en mode de fonctionnement SansCharge lorsqu'aucune demande n'est faite pendant une période prolongée.

Avec la fonction Re-Charge Auto, le compresseur est à nouveau chargé, en cas de demande d'air.


Pour configurer les fonctions SansCharge et ReCharge auto

- Sélectionnez l'icône "Charge" dans le menu contextuel du mode ECO et réglez le paramètre sur "Automatique"
- Réglez le minuteur pour SansCharge auto
- Définissez la pression pour ReCharge auto
 - Une fois la pression pour Re-Charge auto définie, si la pression chute sous cette pression définie, la machine est automatiquement rechargée.
- Cliquez sur "OK" pour confirmer.



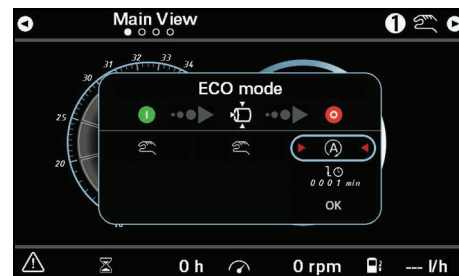
Arrêt auto


La fonction Arrêt auto sert à arrêter le compresseur si aucune demande en air n'est faite pendant une période prolongée. Cette fonction peut être combinée avec les fonctions Démarrage auto et Charge auto. Elle peut servir à économiser le carburant.

 **La fonction Arrêt auto doit être combinée (c'est obligatoire) à la fonction Démarrage auto si vous avez besoin que la machine redémarrage après le premier arrêt (elle reste sinon à l'arrêt jusqu'à une intervention manuelle).**

Pour configurer la fonction Arrêt auto

- Sélectionnez l'icône "Arrêter" dans le menu contextuel du mode ECO et réglez le paramètre sur "Automatique"
- Réglez le minuteur pour Arrêt auto puis cliquez sur "OK" pour confirmer.



 **Après avoir réglé les paramètres utiles pour chaque mode, cliquez sur "OK" pour confirmer.**

APPLICATION MIROIR

L'application Miroir est un ensemble de fonctionnalités qui permettent de dupliquer l'interface utilisateur d'un contrôleur Xc4004 vers un autre contrôleur Xc4004, de sorte que l'utilisateur final puisse faire fonctionner à distance le compresseur équipé du contrôleur Xc4004.

Ces fonctionnalités incluent :

- Affichage en temps réel des informations

- Fonctionnement de la machine comme si vous étiez à côté d'elle

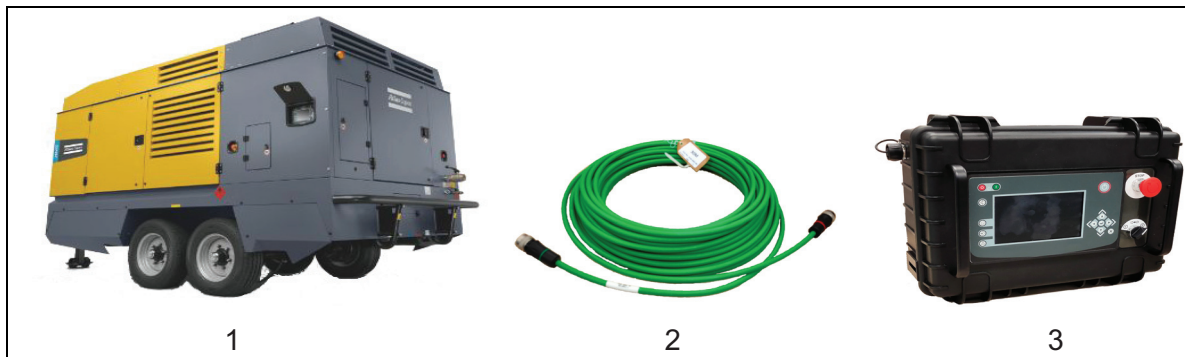
- Modification de tous les paramètres en fonction de votre droit d'accès

Pendant le fonctionnement de la machine, les éléments de commande sont rapprochés en fonction de l'application en cours (perçage, etc.). L'opérateur

peut mieux se concentrer sur son intervention dans un environnement plus sûr.

Composants matériels de l'application Miroir

1. Module compresseur
2. Câble de l'application Miroir
3. Boîtier Miroir



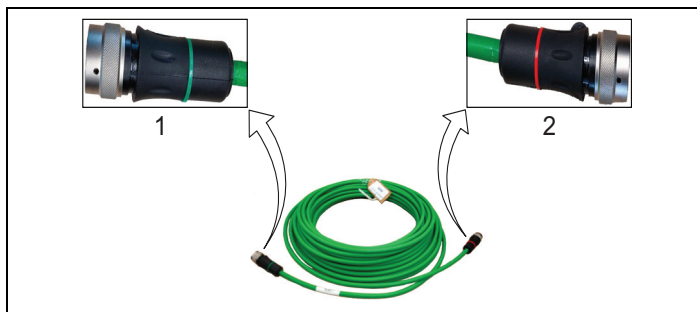
Câble de raccordement de l'application Miroir

Le câble de l'application Miroir comprend deux extrémités. Raccordez le côté avec la bande verte (1) du câble de l'application Miroir au compresseur et le côté avec la bande rouge (2) au boîtier Miroir.

Insérez fermement les extrémités du câble de l'application Miroir dans les connecteur et pivotez le câble pour le verrouiller.



Veillez à ce que le câble de l'application Miroir soit correctement raccordé des deux côtés, afin d'éviter qu'il ne se débranche.



Veillez à ce que le câble sur le site ne puisse faire glisser ou trébucher personne.

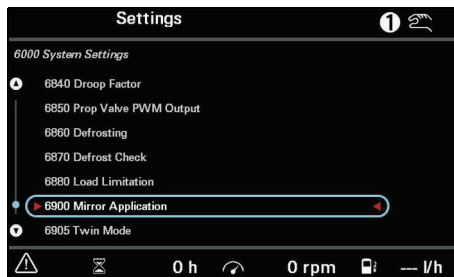
Configuration initiale de l'application Miroir

Les réglages ci-dessous doivent être réalisés lors de la première utilisation de l'application Miroir.

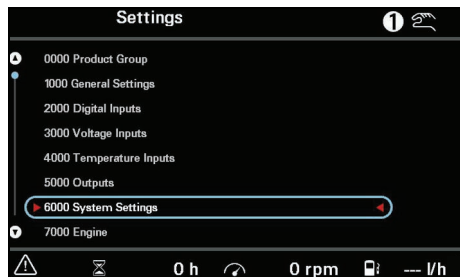
Activer le mode Miroir sur le contrôleur du compresseur :

- Appuyez sur le bouton 'Paramètres' du contrôleur

- Entrez dans '6900 Application Miroir'

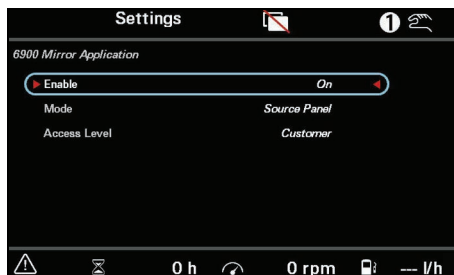


- Faites défiler jusqu'à '6000 Paramètres système'



- Modifiez les paramètres comme suit :

- Réglez le paramètre Activer sur 'On'
- Réglez le mode sur 'Panneau source'
- Réglez le niveau d'accès sur 'Client'

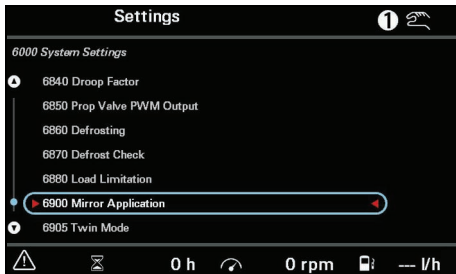


Activer le mode Miroir sur le contrôleur du boîtier Miroir :

- Appuyez sur le bouton 'Paramètres' du contrôleur

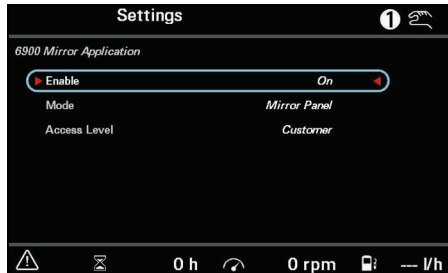


- Entrez dans '6900 Application Miroir'



Modifiez les paramètres comme suit :

- Réglez le paramètre Activer sur 'On'
- Réglez le mode sur 'Panneau miroir'
- Réglez le niveau d'accès sur 'Client'



Le boîtier Miroir doit alors être connecté au contrôleur du compresseur.

Configuration de l'application Miroir lors des utilisations futures

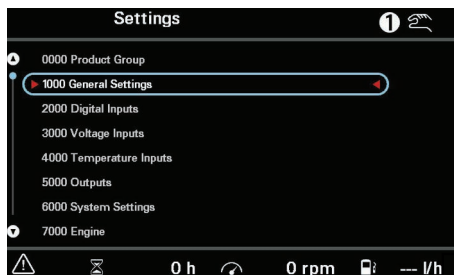
1. Allumez le contrôleur source, à savoir le contrôleur du compresseur.
2. Allumez le boîtier Miroir.
 - Le contrôleur passe automatiquement en mode Application Miroir

Si l'application Miroir ne passe pas automatiquement en mode Miroir, modifiez les paramètres suivants :

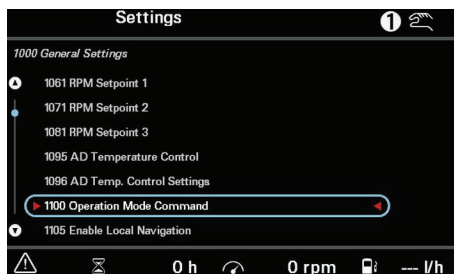
- Appuyez sur le bouton 'Paramètres' du contrôleur



- Faites défiler jusqu'à '1000 Paramètres système'

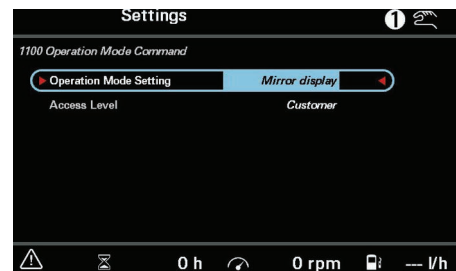


- Entrez dans '1100 Commande Mode de fonctionnement'

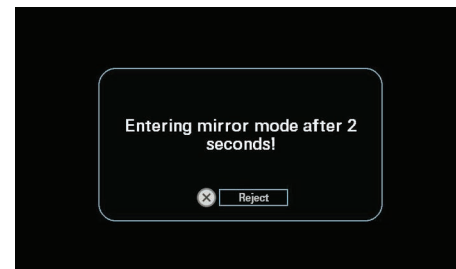


Modifiez les paramètres comme suit :

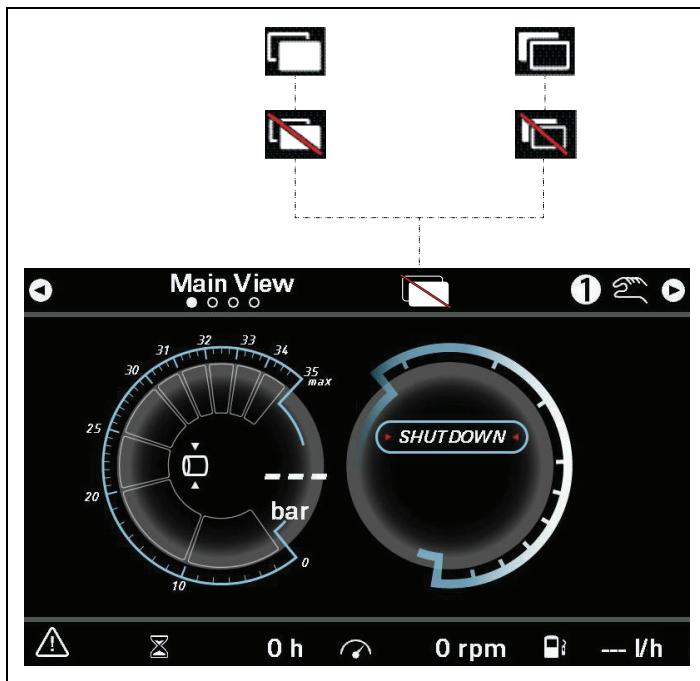
- Réglez le mode sur 'Écran miroir'
- Réglez le niveau d'accès sur 'Client' et appuyez sur 'Entrée'







- Le contrôleur passe alors en mode Miroir.



Vue d'ensemble des icônes Miroir sur l'écran du contrôleur

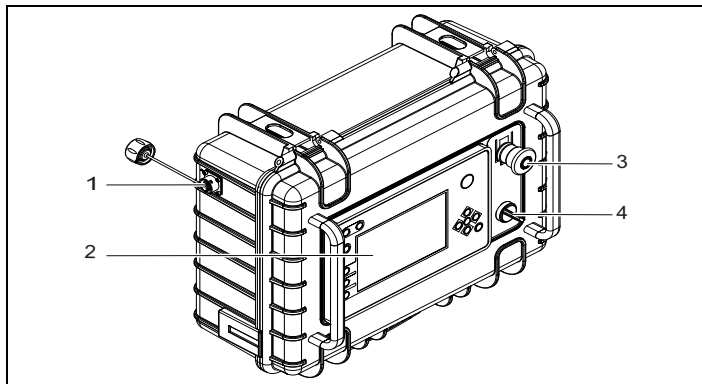


Référence	Descriptif
	Cette icône indique si le boîtier Miroir est débranché du contrôleur de la machine.
	Cette icône indique si le boîtier Miroir est branché au contrôleur de la machine (l'icône apparaît sur le contrôleur du boîtier Miroir).
	Cette icône indique si le contrôleur de la machine n'est pas branché au boîtier Miroir.
	Cette icône indique si le contrôleur de la machine est branché au Boîtier Miroir (l'icône apparaît sur le contrôleur de la machine).

Vue d'ensemble du boîtier Miroir

Le boîtier miroir est composé de :

1. Point de raccordement du câble
2. Contrôleur Xc4004
3. Arrêt immédiat
4. Pression double



Contrôleur Xc4004

Le contrôleur Xc4004 est installé sur le boîtier Miroir qui offre à l'utilisateur final les mêmes possibilités pour examiner les informations, ou apporter des modifications aux paramètres, comme s'il le faisait depuis le contrôleur de la machine. C'est le niveau d'accès au contrôleur de la machine qui détermine l'accès aux différents paramètres.

Arrêt immédiat

Le bouton Arrêt immédiat sur le boîtier Miroir déclenche un arrêt immédiat sur le contrôleur du compresseur lorsqu'il est enfoncé. La machine s'arrête immédiatement sans effectuer la procédure d'arrêt contrôlée.

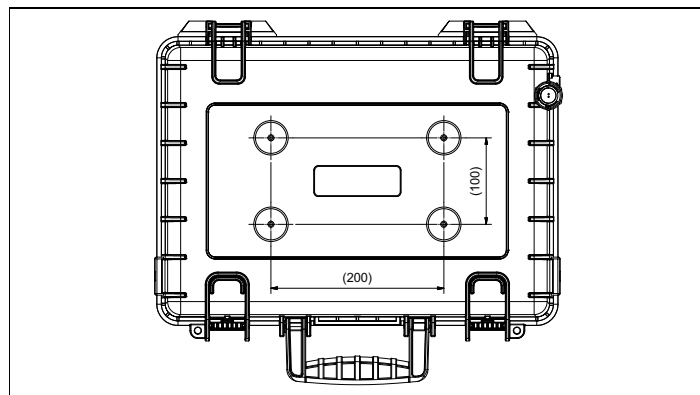
Pression double

Si la machine est équipée d'un contacteur manométrique double, celui sur le boîtier Miroir dispose des mêmes fonctionnalités que celui sur la machine.

Lorsque l'application Miroir est active, la position de l'interrupteur du compresseur est ignorée.



Si le compresseur n'a pas de contacteur manométrique double, alors celui sur le boîtier Miroir n'est pas actif.



Consultez les dimensions indiquées plus haut savoir quelles bagues utiliser pour installer le boîtier Miroir.

Utilisez des boulons M6 de 20 mm maximum pour installer le boîtier Miroir.

CODES ERREURS

Plusieurs paramètres sont surveillés en permanence.

Lorsque l'un de ces paramètres dépasse les limites spécifiées, le compresseur réagit en fonction de l'état actuel du boîtier de commande.

Code Alarme	Texte Alarme	Classe de défaut	Gâchette
1500	RÉVISION INITIALE REQUISE	Avertissement	Xc
1521//1522	RÉVISION MINEURE DANS ** h	Avertissement	Xc
1521//1522	RÉVISION MINEURE DANS ** j	Avertissement	Xc
1521//1522	RÉVISION MINEURE REQUISE	Avertissement	Xc
15521//1554	RÉVISION MAJEURE DANS ** h	Avertissement	Xc
1552//1554	RÉVISION MAJEURE DANS ** j	Avertissement	Xc
1554	PRÉVENTION CHARGE - RISQUE INCENDIE	Inhiber la charge	Xc
1551//1553	COMP. REMPLACEMENT HUILE DANS ** h	Avertissement	Xc
1551//1553	COMP. REMPLACEMENT HUILE DANS ** j	Avertissement	Xc
2000	ARRÊT D'URGENCE	Coupure	Xc
12080	EAU DANS CARBURANT	Avertissement	Xc
12010	AVERTISSEMENT NIVEAU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	Avertissement	Xc
12020	COUPURE NIVEAU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	Coupure	Xc
12030	Δp FILTRES À AIR ÉLEVÉ	Avertissement	Xc
3000	AVERTISSEMENT NIVEAU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT BAS	Avertissement	Xc
3010	EXTINCTION NIVEAU DE CARBURANT BAS	Arrêt contrôlé	Xc
3020	CIRCUIT CAPTEUR DE NIVEAU CARBURANT	Avertissement	Xc
3050	AVERTISSEMENT PRESSION ÉLEVÉE DE LA CUVE	Avertissement	Xc
3060	COUPURE PRESSION ÉLEVÉE DE LA CUVE	Coupure	Xc
3080	CIRCUIT CAPTEUR DE PRESSION CUVE	Coupure	Xc
3150	PRESSION DE DÉCHARGE DE L'AIR ÉLEVÉE	Avertissement	Xc
3160	PRESSION DE DÉCHARGE DE L'AIR TROP ÉLEVÉE	Avertissement	Xc
3170	CIRCUIT CAPTEUR PRESSION DE DÉCHARGE DE L'AIR	Avertissement	Xc
3330	CIRCUIT CAPTEUR PRESSION EN ENTRÉE	Coupure	Xc
3450	ALARME BATTERIE FAIBLE	Indication	Xc
3460	ALARME BATTERIE ÉLEVÉE	Coupure	Xc
13000	PRESSION VANNE ARRÊT HUILE ALARME 1	Coupure	Xc
13010	PRESSION VANNE ARRÊT HUILE ALARME 2	Inhiber la charge	Xc

Code Alarme	Texte Alarme	Classe de défaut	Gâchette
13020	CIRCUIT CAPTEUR PRESSION OSV	Arrêt contrôlé	Xc
3530	ARRÊT CONTRÔLÉ	Avertissement	Xc
4000	TEMPÉRATURE ÉLÉMENT L.P. ALARME 1	Avertissement	Xc
4010	L.P. TEMP. ÉLÉMENT ALARME 2	Arrêt contrôlé	Xc
4020	L.P. TEMP. ÉLÉMENT ALARME 3	Coupure	Xc
4040	L.P. TEMP. ÉLÉMENT CIRCUIT CAPTEUR	Coupure	Xc
4070	CIRCUIT CAPTEUR DE TEMPÉRATURE AMBIANTE	Avertissement	Xc
4050	TEMPÉRATURE ÉCHAPPEMENT AIR ALARME 1	Avertissement	Xc
4060	TEMPÉRATURE ÉCHAPPEMENT AIR ALARME 2	Arrêt contrôlé	Xc
4120	A.D. CIRCUIT CAPTEUR DE TEMPÉRATURE	Avertissement	Xc
4150	H.P. TEMPÉRATURE ÉLÉMENT ALARME 1	Avertissement	Xc
4160	H.P. TEMPÉRATURE ÉLÉMENT ALARME 2	Arrêt contrôlé	Xc
4170	H.P. TEMPÉRATURE ÉLÉMENT ALARME 3	Coupure	Xc
4190	H.P. TEMP. ÉLÉMENT CIRCUIT CAPTEUR	Coupure	Xc
4220	CIRCUIT CAPTEUR TEMPÉRATURE AIR REFROIDISSEUR EN SORTIE	Avertissement	Xc
4230	RISQUE GEL REFROIDISSEUR EN SORTIE	Avertissement	Xc
5200	COUPURE AIR	Coupure	Xc
6190	SURVEILLANCE CHARGE	Avertissement	Xc
6327	DÉFAUT DÉMARRAGE	Coupure	Xc
6329	VITESSE DÉMARRAGE TROP LENTE	Coupure	Xc
6380	PRESSION CUVE TROP BASSE POUR LA CHARGE	Indication	Xc
6427	DÉFAUT FONCTIONNEMENT	Coupure	Xc
6420	DÉFAUT ARRÊT	Coupure	Xc
6590	CONTRÔLER LE NIVEAU D'HUILE DU COMPRESSEUR	Avertissement	Xc
6652	VIDANGE 1 ALARME TEMPÉRATURE TROP BASSE	Avertissement	Xc
6662	VIDANGE 2 ALARME TEMPÉRATURE TROP BASSE	Avertissement	Xc
7000	COMMUNICATION ECU	Coupure	Xc
7007	ECU VOYANT ROUGE	Coupure	UCM
7008	ECU VOYANT AMBRE	Avertissement	UCM
7009	ECU VOYANT PROTECTION	Avertissement	UCM
7010	RÉGIME MOTEUR ALARME 1	Coupure	Xc
7020	RÉGIME MOTEUR ALARME 2	Coupure	Xc
7030	MOTEUR LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT ALARME TEMPÉRATURE	Arrêt contrôlé	Xc

Code Alarme	Texte Alarme	Classe de défaut	Gâchette
7050	MOTEUR TEMPÉRATURE ARRIVÉE D'AIR ALARME 1	Arrêt contrôlé	Xc
7210	RÉGIME MOTEUR ALARME 3	Coupure	Xc
7220	DÉFAUT COMMUNICATION COMBO	Avertissement	Xc
7231	AVERTISSEMENT CAPTEUR COMBO Pa	Avertissement	Xc
7232	AVERTISSEMENT CAPTEUR COMBO RHa	Avertissement	Xc
7230	AVERTISSEMENT CAPTEUR COMBO Ta	Avertissement	Xc
7300	ECU NIVEAU HUILE 1	Avertissement	Xc
7310	ECU NIVEAU HUILE 2	Coupure	Xc

Le détail des alarmes ECU déclenchées peut être surveillé dans le menu LISTE DM1 du ECU

En cas de voyant ECU AMBRE ou PROTECTION ECU :

Uniquement possible si le moteur est en marche ou que le mode Diagnostic est actif.
Accédez au menu ECU LISTE DM1 à partir de l'écran Alarmes.

En cas de voyant ECU ROUGE :

N'ACQUITTEZ PAS l'alarme ECU VOYANT ROUGE.

Les alarmes DM1 sont automatiquement copiées dans l'écran Alarmes et elles peuvent y être lues.

Pour toutes les alarmes ECU déclenchées, le code SDN respectif est affiché dans la LISTE ECU DM1

La liste complète de tous les codes SPN est disponible auprès du fabricant du moteur.

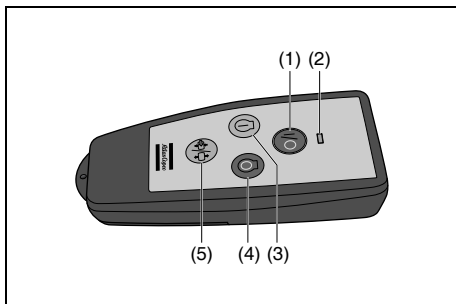
Pour les alarmes suivantes, le module de commande Xc affiche également le texte complet à côté du code SPN :

SPN16ECU - PRESSION FILTRE À CARBURANT
SPN52ECU - TEMPÉRATURE REFRIGÉRISEUR INTERMÉDIAIRE
SPN94ECU - PRESSION CARBURANT
SPN95ECU - PRESSION FILTRE À CARBURANT
SPN97ECU - EAU DANS CARBURANT
SPN98ECU - NIVEAU HUILE
SPN99ECU - PRESSION FILTRE À HUILE
SPN100 ECU - PRESSION HUILE
SPN102 ECU - PRESSION TURBO BOOST
SPN104 ECU - PRESSION HUILE TURBO
SPN105 ECU - TEMPÉRATURE COLLECTEUR ADMISSION
SPN106 ECU - PRESSION ARRIVÉE D'AIR
SPN110 ECU - TEMPÉRATURE LIQUIDE DE REFRIGÉRISEMENT
SPN111 ECU - NIVEAU LIQUIDE DE REFRIGÉRISEMENT
SPN158 ECU - TENSION D'ALIMENTATION
SPN168 ECU - POTENTIEL ÉLECTRIQUE
SPN171 ECU - TEMPÉRATURE AIR AMBIANT
SPN172 ECU - TEMPÉRATURE ARRIVÉE D'AIR
SPN174 ECU - TEMPÉRATURE CARBURANT
SPN175 ECU - TEMPÉRATURE HUILE
SPN190 ECU - VITESSE MOTEUR
SPN651 ECU - INJECTEUR 1

SPN652 ECU - INJECTEUR 2
SPN653 ECU - INJECTEUR 3
SPN654 ECU - INJECTEUR 4
SPN655 ECU - INJECTEUR 5
SPN656 ECU - INJECTEUR 6
SPN657 ECU - INJECTEUR 7
SPN658 ECU - INJECTEUR 8
SPN2630 ECU - TEMPÉRATURE SORTIE CAC
SPN1761 SCR - NIVEAU CUVE
SPN3031 SCR - TEMPÉRATURE CUVE
SPN3719 CHARGE SUIE
SPN3720 CHARGE CENDRE

FMI0 COUPURE
FMI1 COUPURE
FMI2 DÉFAUT CAPTEUR
FMI3 DÉFAUT CAPTEUR
FMI4 DÉFAUT CAPTEUR
FMI5 DÉFAUT
FMI6 DÉFAUT
FMI7 DÉFAUT
FMI11 DÉFAUT
FMI12 DÉFAUT
FMI14 DÉFAUT
FMI15 AVERTISSEMENT
FMI16 ALARME
FMI17 AVERTISSEMENT
FMI18 ALARME

DÉMARRAGE/ARRÊT AVEC TÉLÉCOMMANDE (OPTION)



Référence	Nom
1	Marche/Arrêt
2	Voyant de contrôle
3	Démarrer moteur
4	Arrêter moteur
5	Charger/décharger compresseur



N'utilisez la télécommande que conformément à la réglementation locale en vigueur.

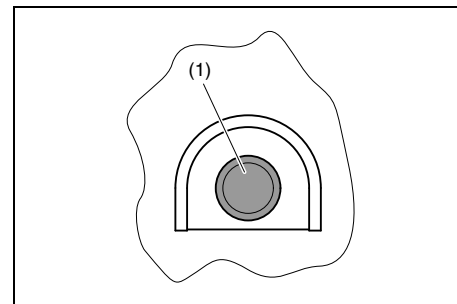


La plage de réception maximum à l'air libre est de 350 mètres si les piles sont pleines. Les obstacles entre le récepteur et le module de commande doivent être évités.

Si vous utilisez plusieurs machines de façon déportée, veillez à conserver une distance d'au moins 80 cm entre les deux récepteurs.

Pour utiliser la télécommande, le module de commande doit être paramétré pour les opérations déportées et l'interrupteur d'alimentation du panneau de commande doit être sur Arrêt.

ARRÊT D'URGENCE



Le bouton d'arrêt d'urgence ne doit être utilisé qu'en cas d'urgence et non en remplacement de la procédure d'extinction normale.

Lorsque quelqu'un appuie sur le bouton d'arrêt d'urgence (1), l'alimentation de toutes les sorties est coupée par l'arrêt d'urgence lui-même (matériel) ainsi que par le logiciel.

Lorsque le bouton d'arrêt d'urgence (1) est enfoncé, l'opérateur peut déverrouiller l'arrêt d'urgence en tournant ledit bouton dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Maintenance

RESPONSABILITÉ

Le fabricant décline toute responsabilité en cas de dommage découlant de l'utilisation de pièces n'étant pas d'origine ou de modifications, ajouts ou transformations effectués sans le consentement écrit du fabricant.

PACKS DE MAINTENANCE

Les packs de révision rassemblent un ensemble de pièces à utiliser pour une tâche de maintenance particulière, après 50 heures, 500 heures et après 1000 heures de fonctionnement par exemple.

Cela permet de garantir que toutes les pièces nécessaires soient remplacées en même temps tout en limitant la durée d'immobilisation.

Les numéros d'articles des packs de révision sont listés dans la nomenclature Atlas Copco (ASL).

Utilisation des packs de maintenance

Les packs de maintenance contiennent toutes les pièces nécessaires à la maintenance normale du compresseur et du moteur.

Les packs de maintenance minimisent les durées d'immobilisation tout en réduisant votre budget maintenance.

Vous pouvez commander les packs de maintenance auprès de votre revendeur Atlas Copco local.

KITS DE MAINTENANCE

Les kits de maintenance rassemblent des pièces correspondant à une tâche de réparation ou de reconditionnement spécifique.

Il garantit que toutes les pièces nécessaires soient

remplacées en même temps ce qui augmente la durée de fonctionnement de l'équipement.

CODE QR

Scannez le code QR pour accéder à la nomenclature de Atlas Copco (ASL).



V39



Y35

ENTREPOSAGE

Faites fonctionner le compresseur de façon régulière jusqu'à ce qu'il soit chaud, deux fois par semaine par exemple.

Chargez et déchargez le compresseur plusieurs fois pour faire fonctionner les composants de décharge et de régulation. Fermez les vannes de sortie d'air après l'arrêt.



Si le compresseur doit être entreposé sans fonctionner pendant un certain temps, des mesures de protection doivent être prises.

FLEETLINK

Le compresseur est équipé de l'option FleetLink, système intelligent servant à surveiller la flotte. C'est Atlas Copco qui a développé la partie matérielle et logicielle de cette option pour vous fournir l'apercu des performances du compresseur.

Respectez les étapes suivantes :

- 1 Accédez au site Internet
<http://fleetlink.atlascopco.com/>
- 2 Saisissez le nom d'utilisateur et le mot de passe que vous avez reçus par courrier électronique.
- 3 Si vous êtes un nouvel utilisateur ou que vous avez oublié votre mot de passe, contactez l'administrateur du service client FleetLink ou l'équipe de gestion des produits pour créer votre compte.

MESURES DE SÉCURITÉ



Coupez toujours l'interrupteur de la batterie avant de procéder à une quelconque opération de maintenance. Consultez la section Interrupteur batterie.

Respectez toujours les mesures de sécurité applicables. Consultez la section Sécurité pendant la maintenance et les réparations.

Gardez à l'esprit que même si l'interrupteur de la batterie est éteint, certaines pièces peuvent toujours être alimentées

SYSTÈME D'EXTINCTION (EN OPTION)



Après le déclenchement du système d'extinction, contactez toujours immédiatement Atlas Copco pour que la machine soit inspectée et réparée. Les réparations et la maintenance ne doivent être entreprises que par du personnel habilité.

PROGRAMME DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE



Toute modification non autorisée peut entraîner des risques de blessures ou de dommages à la machine.



Tenez toujours la machine en bon ordre afin de prévenir tout risque d'incendie.



Le manque de maintenance peut entraîner l'annulation de la garantie.

Le programme contient un résumé des instructions de maintenance. Veillez à lire la section correspondante avant d'entreprendre la maintenance.

Pendant la révision, remplacez tous les joints, joints plats, joints toriques, rondelles, etc.

Pour la maintenance du moteur, consultez le manuel de fonctionnement du moteur.

Le programme de maintenance est conçu comme un guide pour les compresseurs fonctionnant dans des

environnements normalement poussiéreux. Le programme de maintenance peut être adapté en fonction de l'environnement d'utilisation et de la qualité de la maintenance.

PROGRAMME DE MAINTENANCE DU COMPRESSEUR

<i>Afin de définir les intervalles de maintenance, utilisez le nombre d'heures de service ou une durée calendaire, la première échéance des deux ayant priorité.</i>							
Heures de service	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 heures après la première mise en service	Toutes les 500 heures	Toutes les 1000 heures	Toutes les 2000 h	Tous les ans
Pack de révision DrillAir Y35 DrillAir V39				2912 4602 01 2912 4606 01	2912 4602 02 2912 4606 02		
<i>Pour les sous-ensembles les plus importants, Atlas Copco a développé des kits de maintenance qui contiennent toutes les pièces d'usure. Ces kits de maintenance vous permettent de disposer de pièces d'origine, d'économiser sur les coûts administratifs. Ils sont proposés à un tarif réduit par rapport au prix des composants individuels. Consultez la nomenclature pour avoir plus d'informations sur le contenu des kits de révision.</i>							
Vidangez l'eau du filtre à carburant	x						
Vidangez les condensats et l'eau et éliminez les condensats du condensats du cadre antifuite et du bac de récupération (10)	x						
Videz les soupapes Vacuator du filtre à air	x						
Contrôlez le niveau d'huile moteur (faites l'appoint si nécessaire)	x						
Contrôlez le niveau d'huile du compresseur (faites l'appoint si nécessaire) (3)	x						
Contrôlez le niveau de liquide de refroidissement	x						

(suite page 80)

Programme de maintenance (heures) <i>(suite de la page 79)</i>	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 heures après la première mise en service	Toutes les 500 heures	Toutes les 1000 heures	Toutes les 2000 h	Tous les ans
Contrôlez/Complétez le niveau de fluide d'échappement diesel (3)	x						
Contrôlez/complétez le niveau de carburant (3)	x						
Contrôlez le fonctionnement du réchauffeur de liquide de refroidissement (en option)	x						
Contrôlez le panneau de commande	x						
Contrôlez l'absence de bruit inhabituel	x						
Contrôlez l'absence d'usure sur les câbles du circuit électrique	x						
Contrôlez l'absence de fuite sur le moteur, le compresseur, les systèmes pneumatique, hydraulique et le circuit de carburant		x		x	x	x	x
Contrôlez le serrage des boulons des raccords critiques		x			x	x	x
Contrôlez le niveau d'électrolyte et les bornes de la batterie		x		x	x	x	x
Contrôlez la vitesse du moteur (mini et maxi)		x		x	x	x	x
Remplacez le/les filtre(s) à huile du compresseur (5)		x			x	x	x
Inspectez/Réglez la courroie du ventilateur		x		x	x	x	
Inspectez la courroie de distribution du moteur (2)		x			x	x	x
Réglez les soupapes d'admission et de sortie du moteur (2)			x			x	
Prenez un échantillon d'huile moteur (2)				x			
Vidangez/nettoyez le réservoir à carburant de l'eau et des sédiments (1)				x	x	x	
Remplacez la courroie du ventilateur				x	x	x	
Tuyaux et colliers - Inspectez/Remplacez				x	x	x	
Remplacez l'huile moteur (2)				x	x	x	x
Remplacez le filtre à huile du moteur (2)				x	x	x	x
Nettoyez le filtre à huile cyclone (1) (2)				x	x	x	x
Nettoyez les réducteurs de débit du circuit de récupération d'huile				x	x	x	x

(suite page 81)

Programme de maintenance (heures) <i>(suite de la page 80)</i>	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 heures après la première mise en service	Toutes les 500 heures	Toutes les 1000 heures	Toutes les 2000 h	Tous les ans
Nettoyez le/les radiateurs d'huile (1)				X	X	X	X
Nettoyez le radiateur (1)				X	X	X	X
Nettoyez le refroidisseur intermédiaire (1)				X	X	X	X
Nettoyez le filtre de remplissage du fluide d'échappement diesel (AdBlue) (1) (2)				X	X	X	
Inspectez le démarreur du moteur				X	X	X	
Inspectez le turbocompresseur				X	X	X	
Inspectez la pompe à eau				X	X	X	
Remplacez le filtre du fluide d'échappement diesel (AdBlue) (1) (2)					X	X	
Nettoyez le filtre de ventilation du réservoir de fluide d'échappement diesel (AdBlue) (1) (2)					X	X	
Remplacez les (pré)filtres à carburant (6)					X	X	X
Testez les soupapes de sûreté (9)					X	X	X
Contrôlez les flexibles en caoutchouc (11)					X	X	X
Nettoyez le refroidisseur en sortie (en option) (1)					X	X	X
Remplacez les filtres DD/PD (en option)					X	X	X
Nettoyez la soupape d'arrêt d'huile					X	X	X
Remplacez l'huile du compresseur (1) (7)					X	X	X
Remplacez le séparateur d'huile					X	X	X
Nettoyez le refroidisseur de carburant					X	X	X
Remplacez l'élément filtrant l'air (1)					X	X	X
Inspection par un technicien Atlas Copco					X	X	X
Inspectez l'alternateur						X	X
Remplacez la soupape de retenue à ressort						X	

(suite page 82)

Programme de maintenance (heures) <i>(suite de la page 81)</i>	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 heures après la première mise en service	Toutes les 500 heures	Toutes les 1000 heures	Toutes les 2000 h	Tous les ans
Graissez les charnières							X
Contrôlez l'arrêt d'urgence							X
Analysez le liquide de refroidissement (4) (8)							X
Contrôlez/remplacez la cartouche de sécurité							X

(suite page 83)

Remarques



1. Plus fréquemment en cas d'utilisation dans un environnement poussiéreux.
2. Consultez le manuel de fonctionnement du moteur.
3. Après la journée de travail.
4. Annuellement uniquement en cas d'utilisation de PARCOOL. Remplacez le liquide de refroidissement tous les 5 ans.
5. Utilisez des filtres à huile Atlas Copco avec un robinet de dérivation tels que spécifiés dans la nomenclature.
6. Des filtres usés ou encrassés entraînent un dysfonctionnement de l'alimentation en carburant et une diminution des performances du moteur.
7. Consultez la section **Spécifications Huile**.
8. Les numéros d'articles suivants peuvent être commandés auprès de Atlas Copco pour contrôler les inhibiteurs et les points de congélation :
 - 2913 0028 00 : Réfectomètre
 - 2913 0029 00 : Testeur de pH.
9. Consultez la section **Soupape de sécurité**.
10. Consultez la section **Avant de démarrer**.
11. Remplacez tous les flexibles en caoutchouc tous les 6 ans.
Pour connaître les autres exigences spécifiques liées au moteur et à l'alternateur, consultez les manuels correspondants.



Gardez les boulons de cartérisation, l'anneau de levage, la barre d'attelage et l'axe parfaitement serrés.

Consultez la section Caractéristiques techniques pour connaître les valeurs de couple.

Programme de maintenance (km) <i>(suite de la page 82)</i>	Tous les jours	50 km après la première mise en service	Toutes les 500 km	Toutes les 1000 km	Toutes les 2000 km	Tous les ans
Vidangez la cuve ABS (option remorque UE)	x					
Contrôlez la tête d'attelage	x				x	x
Contrôlez la pression des pneus		x	x	x	x	x
Contrôlez la hauteur du système de réglage		x	x	x	x	x
Contrôler le serrage des écrous de roues		x			x	x
Graissez la tête de remorquage, les roulements de la barre de remorquage au niveau du boîtier des freins à inertie		x			x	x
Contrôlez et réglez le système de freinage (le cas échéant)		x			x	x
Huilez et graissez le levier de frein et les pièces mobiles comme les boulons et les articulations		x			x	x
Contrôlez/réglez le jeu latéral des roulements de roues			x		x	x
Contrôlez l'absence d'usure des pneus					x	x
Graissez les points coulissants des pièces du système de réglage en hauteur					x	x
Contrôlez l'absence de dommage sur le câble de sécurité					x	x
Contrôlez l'absence de dommage sur le câble Bowden du dispositif de raccordement du système de réglage en hauteur					x	x
Lubrifiez le bras arrière de l'axe de la barre de torsion					x	x
Contrôlez la bonne assise des caches-moyeux					x	x
Remplacez la graisse des roulements des moyeux de roues						x
Contrôlez l'absence d'usure sur les garnitures de freins						x

SPÉCIFICATIONS HUILE



Il est fortement recommandé d'utiliser des huiles de lubrification de marque Atlas Copco à la fois pour le compresseur et le moteur.



N'utilisez que de l'huile synthétique pour compresseur.

De l'huile hydrocarbonée synthétique ou hydraulique, minérale de grande qualité avec inhibiteurs de rouille et d'oxydation et propriétés anti-mousse et anti-usure est recommandée. Le degré de viscosité doit correspondre à la température ambiante et être conforme à la norme ISO 3448, comme suit :



Ne mélangez jamais de l'huile synthétique et de l'huile minérale.

Remarque :

Si vous souhaitez passer d'une huile minérale à une huile synthétique (ou vice versa), vous devez procéder à un rinçage :

Après avoir procédé au passage complet à l'huile synthétique, faites tourner la machine quelques minutes pour laisser à l'huile synthétique le temps de parfaitement circuler dans le circuit.

Vidangez ensuite à nouveau l'huile synthétique et remplissez avec de l'huile synthétique neuve. Pour ajuster le bon niveau d'huile, respectez les instructions standard.

L'huile PAROIL de Atlas Copco est la SEULE huile ayant été testée et approuvée pour tous les moteurs intégrés aux compresseurs et aux groupes électrogènes Atlas Copco.

Des tests approfondis en laboratoire et sur site des équipements Atlas Copco ont démontré que l'huile PAROIL correspondant à tous les critères de lubrification quelques soient les conditions. Elle répond rigoureusement aux exigences de contrôle qualité qui permettent à votre équipement de fonctionner de façon fluide et fiable.

Les additifs lubrifiant de qualité contenu dans PAROIL permettent de plus grands intervalles entre deux changements d'huile sans aucune perte de performance ou de longévité.

PAROIL protège contre l'usure en conditions extrêmes. La forte résistance à l'oxydation, la haute stabilité chimique et les additifs inhibant la rouille aident à réduire la corrosion, même si les moteurs sont laissés longtemps au ralenti.

PAROIL contient des anti-oxydants de grande qualité qui permettent de maîtriser les dépôts, les boues et les contaminants qui ont tendance à s'accumuler à très haute température. Les additifs détergents de PAROIL gardent les formations de particules de boue en fine suspension sans les laisser boucher le filtre et s'accumuler dans la vanne/zone du couvre-culbuteur.

PAROIL libère efficacement l'excès de chaleur tout en conservant une excellente protection de l'alésage du cylindre qui limite la consommation d'huile.

PAROIL a une excellente rétention d'indice de base total, elle est plus alcaline pour mieux contrôler la formation d'acidité.

PAROIL empêche l'accumulation de suie.

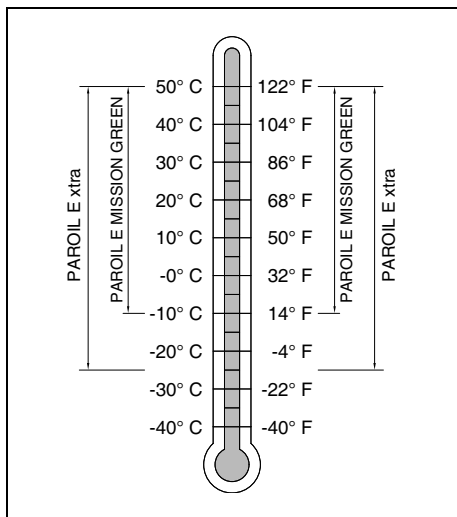
PAROIL est optimisée pour répondre aux normes antipollution, Niveau V, 3 & 2, Tier 4 final, pour les moteurs 3 & 2 à faible teneur en soufre, elle limite la consommation en huile et en carburant.

PAROIL E xtra est une huile synthétique hautes performances pour moteurs diesels dotée dont l'indice de viscosité est élevé. PAROIL E xtra de Atlas Copco a été conçue pour fournir une excellente lubrification dès le démarrage, à une température basse de -25°C (-13°F).

L'huile PAROIL E Mission Green est une huile minérale hautes performances pour moteurs diesels dont l'indice de viscosité est élevé. L'huile PAROIL E Mission Green de Atlas Copco a été conçue pour offrir un niveau de performance et une protection élevés, dans des conditions ambiantes "standard" à partir de -10°C (14°F).

PAROIL Ex tra et PAROIL E Mission Green sont des huiles low SAPS. Ces huiles doivent être utilisées dans les moteurs Niveau V afin d'apporter au moteur et au système de post-traitement leur pleine performance et une durée de vie maximale.

HUILE MOTEUR



Choisissez votre huile moteur en fonction des températures ambiantes dans la zone réelle d'utilisation.

Huile moteur synthétique PAROIL E xtra

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1630 0135 01
bidon	20	5,3	1630 0136 01
baril	209	55,2	1626 0102 00

Huile moteur minérale PAROIL E Mission Green

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1630 0471 00
bidon	20	5,3	1630 0472 00
baril	209	55,2	1630 0473 00

CONTRÔLER LE NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Consultez également le manuel de fonctionnement du moteur pour connaître les spécifications liées à l'huile, les recommandations sur la viscosité et les intervalles de remplacement de l'huile.

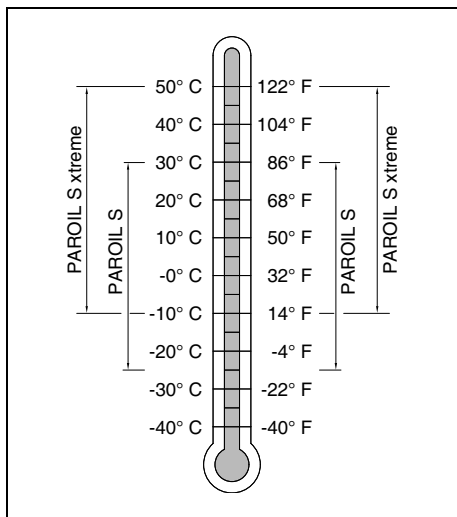
Pour les intervalles, consultez **Programme de maintenance préventive**.

Vérifiez le niveau d'huile moteur conformément aux instructions du manuel d'utilisation du moteur et complétez en huile si nécessaire.

REEMPLACER L'HUILE ET LE FILTRE À HUILE DU MOTEUR

Consultez la section **Programme de maintenance préventive**.

HUILE COMPRESSEUR



Choisissez votre huile pour compresseur en fonction des températures ambiantes dans la zone réelle d'utilisation.

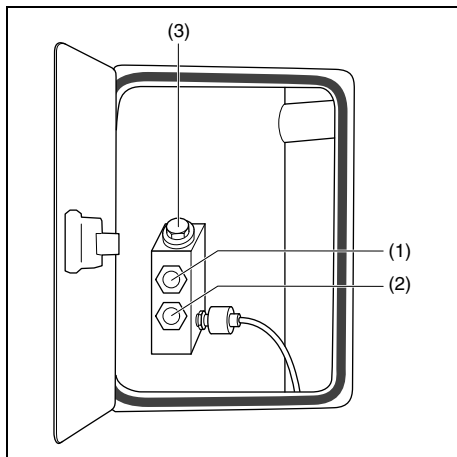
Huile compresseur synthétique PAROIL S

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1630 0160 00
bidon	20	5,3	1630 0161 00
baril	209	55,2	1630 0162 00
Conteneur	1000	265	1630 0163 00

Huile compresseur minérale PAROIL S Xtreme

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	20	5,3	1630 0180 00
baril	209	55,2	1630 0181 00
Conteneur	1000	265	1630 0182 00

VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DU COMPRESSEUR



CONTRÔLE JOURNALIER

Contrôlez le niveau d'huile du compresseur de façon quotidienne après utilisation.



Le niveau d'huile du compresseur doit être contrôlé à l'horizontale, après utilisation, quand il est encore suffisamment chaud pour que la soupape thermostatique soit ouverte.

1. Arrêtez le compresseur, soupape de sortie d'air fermée et laissez-le au repos pendant un court moment, le temps que la pression à l'intérieure de la cuve soit libérée et que l'huile soit stabilisée.
2. Ouvrez la petite porte près de l'interrupteur de la batterie. Le niveau d'huile doit se trouver entre le haut du regard du haut (1) et le bas du regard du bas (2).
3. Si le niveau d'huile est trop bas, ajoutez de l'huile par le bouchon de remplissage d'huile (3).



Avant de retirer le bouchon de remplissage d'huile, contrôlez l'absence de pression en ouvrant la soupape de sortie d'air et en vérifiant la pression de la cuve sur le contrôleur ou le manomètre.

4. Remplissez d'huile jusqu'à ce le niveau d'huile arrive en haut du regard du haut.
5. Réinstallez et revissez le bouchon de remplissage.

CONTRÔLE APRÈS UNE LONGUE PÉRIODE D'INACTIVITÉ DU COMPRESSEUR

1. Contrôlez le niveau d'huile par les regards de niveau d'huile.

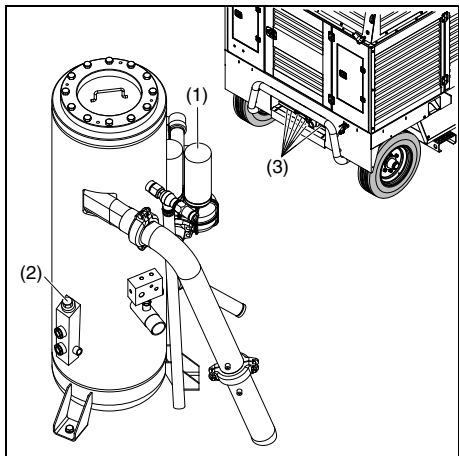
Le niveau doit se trouver entre le haut du regard du haut (1) et le bas du regard du bas (2).

2. Si le niveau d'huile est trop bas, retirez le bouchon de remplissage d'huile (3) et vérifiez s'il reste de l'huile dans la cuve.
 - Absence d'huile dans la cuve : Remplissez le compresseur d'huile jusqu'à ce que le niveau d'huile se trouve en haut du regard du haut et suivez les étapes telles que décrites plus haut dans **Contrôle journalier**.
 - Présence d'huile dans la cuve : Démarrez la machine pour la préchauffer et laissez la soupape thermostatique s'ouvrir. Arrêtez le compresseur, soupape de sortie fermée, puis suivez les étapes décrites dans **Contrôle journalier**.



Si les températures sont inférieures à 0°C, le compresseur doit être chargé pour garantir que son thermostat s'ouvre.

REPLACER L'HUILE DU COMPRESSEUR ET LE FILTRE À HUILE



La qualité et la température de l'huile déterminent les intervalles de vidange.

L'intervalle prescrit est basé sur des conditions d'utilisation normales et sur une température d'huile jusqu'à 100°C (212°F) (voir la section **Programme de maintenance préventive**).

Si la machine est utilisée à des températures ambiantes élevées, dans des environnements très poussiéreux ou très humides, il est recommandé de vidanger l'huile plus fréquemment.



Dans ce cas, contactez Atlas Copco.

1. Faites tourner le compresseur jusqu'à ce qu'il soit chaud. Fermez la/les vanne(s) de sortie et arrêtez le compresseur. Attendez que la pression soit libérée par la vanne de purge automatique. Dévissez le bouchon de remplissage d'huile (2) d'un seul tour. Cela découvre l'évent qui permet de libérer la pression dans le circuit.
2. Vidangez l'huile du compresseur en retirant les bouchons de vidange concernés (3). Récupérez l'huile dans un bac de récupération. Dévissez le bouchon de remplissage (2) pour accélérer l'écoulement. Après la vidange, remplacez et serrez les bouchons de vidange (3).
3. Retirez les filtres à huile (1) à l'aide d'un outil spécial par exemple. Récupérez l'huile dans un bac de récupération.
4. Nettoyez le siège du filtre sur le collecteur en prenant soin de pas faire tomber de saletés dans le circuit. Lubrifiez le joint de l'élément filtrant neuf. Vissez-le en place jusqu'à ce que le joint touche son siège puis serrez d'un demi-tour seulement.
5. Remplissez le réservoir à air jusqu'à ce que la jauge du niveau d'huile se trouve dans le regard du haut. Assurez-vous qu'aucune saleté ne pénètre dans le circuit. Réinstallez et revissez le bouchon de remplissage.
6. Démarrez le compresseur et laissez-le tourner à vide pendant quelques minutes.
7. Arrêtez le compresseur, patientez quelques minutes et réajustez en huile jusqu'à ce que la jauge de niveau se trouve dans le regard du haut.



N'ajoutez jamais plus d'huile. Un sur-remplissage provoquerait une surconsommation en huile.

PROCÉDURE DE RINÇAGE DE L'HUILE DU COMPRESSEUR



Le non-respect des intervalles de vidange de l'huile du compresseur conformément au programme de maintenance peut engendrer de graves problèmes, dont un risque d'incendie. Le fabricant refuse toute responsabilité pour les dommages découlant du non-respect du programme de maintenance ou de l'utilisation de pièces non d'origine.

Afin d'éviter les problèmes lors du passage à un autre type d'huile (voir tableau), la Procédure spéciale de rinçage de l'huile du compresseur doit être respectée. Le tableau n'est valable que si la durée de vie de l'huile à vidanger n'a pas été dépassée. Pour obtenir plus de précisions, contactez le département Service de Atlas Copco.

Le meilleur moyen de reconnaître de l'huile usagée est d'utiliser le programme d'analyse d'échantillon d'huile. Les éléments qui indiquent une huile usagée sont une forte odeur ou une contamination comme des boues ou du vernis à l'intérieur du réservoir d'huile et sur la vanne d'arrêt de l'huile ou la couleur brunâtre de l'huile.

Si vous apercevez que l'huile est usagée, en remplaçant le séparateur d'huile par exemple, contactez le département Service de Atlas Copco pour que votre compresseur soit nettoyé et purgé.

1. Vidangez d'abord parfaitement le circuit alors que l'huile est encore chaude, en laissant le moins possible d'huile à l'intérieur, et notamment dans les zones mortes et si possible, expulsez l'huile restante en pressurant le circuit hydraulique. Consultez le manuel pour obtenir un descriptif détaillé.

2. Retirez le/les filtre(s) à huile du compresseur.

3. Ouvrez le réservoir d'huile et retirez le séparateur d'huile.



Les instructions pour remplacer le séparateur d'huile sont disponibles auprès du département Service de Atlas Copco.

4. Contrôlez l'intérieur du réservoir d'huile (voir les images). Si vous découvrez des dépôts, arrêtez tout et contactez le département Service de Atlas Copco.

5. Installez un séparateur d'huile neuf, vissez-le sur le/les filtre(s) à huile du compresseur neuf(s) et refermez le réservoir d'huile conformément aux instructions.

6. Remplissez le réservoir d'huile avec la quantité d'huile minimum, faites tourner le compresseur à faible puissance pendant 30 minutes.

7. Vidangez parfaitement le circuit alors que l'huile est encore chaude, en laissant le moins possible d'huile à l'intérieur, et notamment dans les zones mortes et si possible, expulsez l'huile restante en pressurant le circuit hydraulique.

8. Remplissez le circuit du reste de l'huile manquante.

9. Faites tourner le compresseur à faible puissance pendant 15 minutes et contrôlez l'absence de fuite.

10. Contrôlez et ajustez le niveau d'huile si nécessaire.

11. Récupérez toute l'huile usagée utilisée au cours de la procédure de rinçage et jetez-la conformément aux procédures en vigueur en matière de gestion des huiles usagées.



Bouchon cuve contaminée

nettoyer



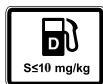
Cuve contaminée

nettoyer

	PAROIL S	PAROIL S xtreme
PAROIL S	vidange *	vidange
PAROIL S xtreme	vidange	vidange *

* Si vous remplacez par la même huile dans l'intervalle de remplacement, une simple vidange est suffisante

RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT DIESEL



CE

Du carburant ULSD à 0,0010% (10ppm (mg/kg)) de soufre est préconisé par la réglementation européenne pour les moteurs certifiés non roulants de niveau V et les normes les plus récentes et qui sont équipés d'un système de post-traitement de l'échappement.

Les erreurs de carburant et les carburants avec un niveau de soufre plus élevé peuvent avoir les conséquences néfastes suivantes :

- Diminution de l'intervalle de temps entre les révisions des dispositifs de post-traitement (besoin de révisions plus fréquentes).
- Impact néfaste sur les performances et la durée de vie des dispositifs de post-traitement (pertes de performances).
- Diminution des intervalles de régénération des dispositifs de post-traitement.
- Diminution de l'efficacité et la durabilité du moteur.
- Augmentation de l'usure.
- Augmentation de la corrosion.
- Augmentation des dépôts.
- Augmentation de la consommation.
- Diminution de l'intervalle de temps entre les vidanges (besoin de vidanges plus fréquentes).
- Augmentation des frais d'exploitation.
- Les pannes dues à une utilisation de carburant incorrecte ne sont pas couvertes par la garantie.

FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL (ADBLUE)

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Pour les moteurs diesel équipés d'un système RCS, le respect des niveaux d'émissions obligatoires de l'échappement nécessite l'utilisation d'un fluide d'échappement diesel (AdBlue).

Pour les moteurs et les machines avec système RCS utilisés aux États-Unis, l'utilisation d'un fluide d'échappement diesel (AdBlue) certifié API est obligatoire.

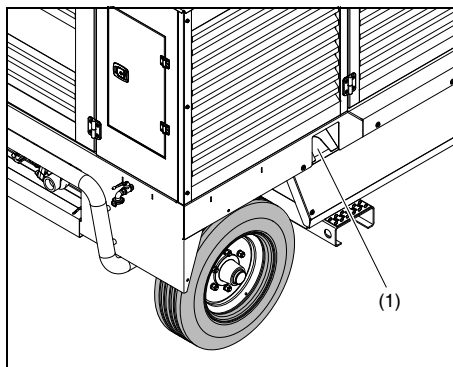


L'utilisation de fluide non recommandé par Atlas Copco peut entraîner de nombreux problèmes dont l'endommagement de l'équipement.



Le fluide d'échappement diesel (AdBlue) étant très corrosif, vous devez parfaitement nettoyer tout déversement de fluide (AdBlue).

FAIRE L'APPOINT DE FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL (ADBLUE)



1. Retirez le bouchon de remplissage (1) et remplissez le réservoir avec du fluide d'échappement diesel (AdBlue).
2. Vous n'avez pas besoin de porter de vêtements de protection pour faire le remplissage de fluide d'échappement diesel (AdBlue). Cependant, nous vous recommandons de porter des gants afin d'éviter l'irritation des peaux sensibles.



N'utilisez pas de vieux bidons de diesel ou d'huile pour transvaser le fluide d'échappement diesel (AdBlue) dans le réservoir. Tout équipement non dédié peut contaminer le fluide d'échappement diesel (AdBlue). La moindre petite quantité de carburant/huile/lubrifiant peut endommager votre système RCS.



Ne remplissez jamais le fluide d'échappement diesel (AdBlue) par une solution à base d'eau ou d'urée. Les solutions d'eau ou d'urée provoquent des dommages facilement identifiables et notamment l'accumulation de dépôts calcaires provenant des minéraux contenus dans l'eau ou l'urée. La dégradation et l'enrassement progressif du système RCS engendrent le remplacement de pièces coûteuses, la diminution de l'efficacité et une perte de temps. Ces réparations ne sont pas couvertes par la garantie s'il est avéré que les dommages ont été provoqués par une solution à base d'eau ou d'urée.



Si le fluide d'échappement diesel (AdBlue) est accidentellement versé dans le réservoir à carburant ou que du diesel est accidentellement versé dans le carburant à fluide d'échappement diesel (AdBlue), ne démarrez pas le moteur. Il est essentiel de vidanger le réservoir alors que la machine est à l'arrêt dans sa position d'origine. Si le moteur est démarré, même brièvement :

- Le fluide pénètre dans le mauvais circuit et cela peut entraîner des conséquences coûteuses à long et court terme.
- Le fluide d'échappement diesel (AdBlue) dégrade alors lentement les flexibles du circuit de carburant et ses composants.
- Le diesel pollue le catalyseur qui est une pièce chère à remplacer (dommage non couvert par la garantie) ce qui entraîne une immobilisation et de lourds frais de maintenance.

SPÉCIFICATIONS DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT



Ne retirez jamais le bouchon de remplissage du système de refroidissement tant que le liquide de refroidissement est chaud.

Il est possible que le système soit sous pression. Retirez le bouchon lentement et uniquement lorsque le liquide de refroidissement a atteint la température ambiante. La libération soudaine de la pression du système de refroidissement chaud peut entraîner des blessures dues aux éclaboussures de liquide chaud.



Il est fortement recommandé d'utiliser un liquide de refroidissement de marque Atlas Copco.

Il est important d'utiliser le bon liquide de refroidissement afin de garantir le bon transfert de la chaleur et la protection des moteurs à refroidissement liquide. Les liquides de refroidissement dans ces moteurs doivent être des mélanges de bonne qualité d'eau (distillée ou dé-ionisée), d'additifs de refroidissement et d'antigel, si nécessaire. Si le liquide de refroidissement ne répond pas aux spécifications du fabricant, cela peut entraîner l'endommagement mécanique du moteur.

Le point de congélation du liquide de refroidissement doit être inférieur au point de congélation possible de la zone. La différence entre les deux doit au moins être de 5 °C (9 °F). Si le liquide de refroidissement gèle, il peut faire fissurer le bloc-cylindres, le radiateur ou la pompe à eau.

Consultez le manuel de fonctionnement du moteur et respectez les directives du fabricant.



Ne mélangez jamais différents liquides de refroidissement et mélangez les composants de refroidissement en dehors du système de refroidissement.

PARCOOL GREEN

PARCOOL Green est le seul liquide de refroidissement ayant été testé et approuvé par tous les constructeurs des moteurs actuellement utilisés dans les compresseurs et les groupes électrogènes Atlas Copco.

Le liquide de refroidissement longue durée PARCOOL Green de Atlas Copco fait partie d'une nouvelle gamme de liquides de refroidissement conçue pour répondre aux besoins des moteurs récents. PARCOOL Green aide à éviter les fuites dues à la corrosion. PARCOOL Green est également parfaitement compatible avec tous les types de joints développés pour raccorder les différentes matières utilisées à l'intérieur d'un moteur.

PARCOOL Green est un liquide de refroidissement prêt à l'emploi à base d'éthylène glycol, pré mélangé à un taux de dilution optimal de 50/50, assurant une protection antigel jusqu'à -40°C (-40°F).

La formation de dépôts est limitée car PARCOOL Green inhibe la corrosion. Cela permet de concrètement supprimer les problèmes de restriction de flux dans les durites de liquide de refroidissement du moteur et dans le radiateur, et donc de réduire le risque de surchauffe du moteur et les pannes possibles.

Le liquide réduit l'usure du joint de la pompe à eau et sa stabilité est excellente même soumis à des températures de service élevées.

PARCOOL Green est sans nitrures ni amines afin de protéger votre santé et l'environnement. Une plus longue durée de vie permet de réduire la quantité de

liquide de refroidissement produite et donc son élimination, ce qui limite l'impact environnemental.

Afin de garantir la protection contre la corrosion la cavitation et la formation de dépôts, la concentration en additifs dans le liquide de refroidissement doit être maintenue à un certain niveau, tel que spécifié dans les directives du fabricant. Le fait de faire l'appoint en liquide de refroidissement avec de l'eau uniquement est interdit car cela modifie la concentration.

Les moteurs à refroidissement liquide sont remplis en usine de ce type de mélange de refroidissement.

Pour connaître les numéros d'ordre, consultez **Étiquettes de service**.

MANIPULATION DU PARCOOL GREEN

PARCOOL Green doit être conservé à température ambiante et les périodes d'exposition à des températures dépassant 35 °C (95 °F) doivent être réduites au minimum. PARCOOL Green peut être stocké un minimum de 5 ans dans des contenants scellés sans que cela ait le moindre impact sur la qualité et les performances du produit.

PARCOOL Green est compatible avec la plupart des autres liquides de refroidissement à base d'éthylène glycol mais vous ne bénéficiez d'une protection de 5 ans que si vous l'utilisez seul. L'utilisation exclusive de PARCOOL Green est recommandée pour obtenir une protection et un contrôle optimal contre la corrosion et les boues.

Pour une mesure simple de la densité en éthylène glycol et en propylène glycol, des appareils de mesure de "densité" standard peuvent être utilisés pour mesurer la concentration en EG. Si vous utilisez un appareil pour mesurer le EG, il n'est pas possible de mesurer ensuite le PG en raison de leur différence de densité. Des mesures plus spécifiques peuvent être entreprises à l'aide d'un réfractomètre. Cet appareil peut à la fois mesurer le EG et le PG. Un mélange des deux produits ne donne pas de bons résultats

Il est possible de mesurer des liquides de refroidissement EG avec le même type de glycol en utilisant un réflectomètre. Les liquides de refroidissement mélangés sont alors considérés comme étant un seul et même produit.

L'utilisation d'eau distillée est recommandée. Mais l'utilisation d'eau exceptionnellement douce est également acceptable. De façon basique, les éléments métalliques du moteur se corrodent dans une certaine mesure, quelle que soit l'eau utilisée, mais l'eau dure favorise la précipitation des sels métalliques.

PARCOOL Green est un liquide de refroidissement pré-mélangé qui permet de sauvegarder la qualité du produit dans son ensemble.

Il est recommandé de ne faire le niveau du circuit de refroidissement qu'avec du PARCOOL Green.

CONTRÔLE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT



Ne retirez jamais le bouchon de remplissage du système de refroidissement tant que le liquide de refroidissement est chaud.

Il est possible que le système soit sous pression. Retirez le bouchon lentement et uniquement lorsque le liquide de refroidissement a atteint la température ambiante. La libération soudaine de la pression du système de refroidissement chaud peut entraîner des blessures dues aux éclaboussures de liquide chaud.

Afin de garantir la durée de vie et la qualité du produit, tout en optimisant la protection du moteur, l'analyse de l'état du liquide de refroidissement régulière est recommandée.

La qualité du produit peut être déterminé grâce à trois paramètres :

Contrôle visuel

- Contrôlez l'apparence du liquide de refroidissement par sa couleur et assurez-vous qu'aucunes particules ne flottent.

Mesure du pH

- Contrôlez la valeur de pH du liquide de refroidissement à l'aide d'un testeur de pH.
- Le testeur de pH peut être commandé chez Atlas Copco (n° d'article 2913 0029 00).

- Valeur type EG = 8,6.
- Si le niveau pH est inférieur à 7 ou supérieur à 9,5, le liquide de refroidissement doit être remplacé.

Mesure de la teneur en Glycol

- Afin d'optimiser les fonctions de protection du moteur de la PARCOOL Green, la teneur en Glycol de l'eau doit toujours être supérieure 33 vol.%.
- Les mélanges dépassant un ratio de 68 vol.% ne sont pas recommandés car ils augmentent la température de service du moteur.
- Il est possible de commander un réflectomètre chez Atlas Copco (n° d'article 2913 0028 00).



En cas de mélange de différents liquides de refroidissement, les valeurs mesurées peuvent ne pas être exactes.

FAIRE L'APPOINT/REPLACER LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

- Contrôlez que le circuit de refroidissement du moteur est en bon état (pas de fuite, propre, etc.).
- Contrôlez l'état du liquide de refroidissement.
- Si l'état du liquide de refroidissement ne correspond plus à la norme, il doit être intégralement remplacé (voir la section **Remplacer le liquide de refroidissement**).
- Ne procédez au remplissage qu'avec du PARCOOL Green.
- Ne compléter le liquide de refroidissement qu'avec de l'eau modifie la concentration de l'additif, ce qui est interdit.



Attention : ne procédez pas au remplissage si le moteur est chaud.

REEMPLACER LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vidanger

- Vidangez intégralement l'ensemble du circuit de refroidissement.
- Le liquide de refroidissement usagé doit être jeté ou recyclé conformément à la législation et à la réglementation locales.

Rincer

- Rincez deux fois à l'eau claire. Le liquide de refroidissement usagé doit être jeté ou recyclé conformément à la législation et à la réglementation locales.
- Déterminez la quantité de PARCOOL Green nécessaire à l'aide du manuel Atlas Copco et versez cette quantité dans le réservoir supérieur du radiateur.
- Comprenez bien qu'un nettoyage correct limite les risques de contamination.
- S'il existe des résidus d'autres types de liquides de refroidissement dans le circuit, c'est le liquide dont les propriétés sont les moins bonnes qui influence la qualité de l'ensemble du mélange.

Procédure de remplissage

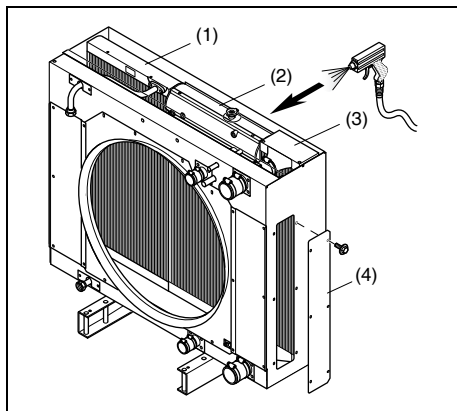
- Remplissez le circuit de refroidissement de PARCOOL Green, en dépassant pas une vitesse de 19 l/min, pour éviter les sas d'air. Si un réservoir de récupération est installé, ne le remplissez pas car il est prévu pour le débordement.
- N'installez pas le bouchon de remplissage du système de refroidissement.

- Évacuez l'air au niveau du robinet de vidange du liquide de refroidissement, situé à l'arrière du châssis.
- Démarrez le moteur et faites-le tourner au ralenti bas.
- Augmentez le régime du moteur jusqu'au ralenti haut.
- Faites tourner le moteur au ralenti haut pendant environ 1 minute afin de purger l'air des cavités du bloc-moteur.
- Arrêtez le moteur.
- Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement. Maintenez le niveau du liquide de refroidissement à fleur avec le bas du tube de remplissage.
- Contrôlez l'absence de dommage sur le joint du bouchon de remplissage et remplacez-le si nécessaire. Installez le bouchon de remplissage.
- Démarrez le moteur et contrôlez l'absence de fuites sur le système de refroidissement et les bonnes températures de service.



Un sur-remplissage réduit le volume d'expansion et peut provoquer le débordement du liquide de refroidissement. Si un réservoir de récupération est installé, ne le remplissez pas car il est prévu pour le débordement du liquide de refroidissement. Une petite quantité de liquide de refroidissement dans le réservoir de récupération est permise.

NETTOYER LES REFRIGÉRISSEURS



Gardez les refroidisseurs (1), (2) et (3) propres pour garantir leur efficacité.

Les portes de service (4) se trouvent de chaque côté du capot du ventilateur pour permettre un accès facile sur le côté du ventilateur des refroidisseurs.



Éliminez toutes les impuretés des refroidisseurs à l'aide d'une brosse en fibres. N'utilisez jamais de brosse métallique ou tout autre objet métallique.

Nettoyez au jet d'air dans le sens de la flèche.

Le nettoyage à la vapeur combiné avec un détergent est possible (n'utilisez pas un jet à pleine puissance).



Afin de ne pas endommager les refroidisseurs, l'angle entre le jet et les refroidisseurs doit être d'environ 90 °.

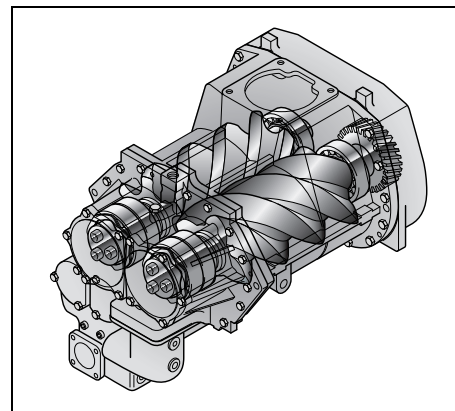
Fermez la/les porte(s) de service.



Protégez les équipements électriques et les équipements de régulation, les filtres à air etc. contre toute pénétration d'humidité.

Ne laissez jamais aucun liquide (carburant, huile, liquide de refroidissement et détergent) se répandre dans ou à proximité du compresseur.

RÉVISION DU COMPRESSEUR



Si une révision du compresseur est nécessaire, elle doit être effectuée par Atlas Copco. Cela permet de garantir l'utilisation de pièces d'origine et d'outils adaptés avec soin et précision.

ENTRETIEN DE LA BATTERIE



Avant de manipuler les batteries, veillez à lire et à respecter toutes les mesures de sécurité pertinentes.

Si la batterie est toujours sèche, elle doit être activée tel que décrit dans la section **Activer une batterie chargée à sec**.

La batterie doit être utilisée dans les 2 mois qui suivent son activation ; elle doit sinon être d'abord rechargée.

ÉLECTROLYTE



Veillez à soigneusement lire les consignes de sécurité.

L'électrolyte des batteries est une solution d'acide sulfurique et d'eau distillée.

La solution doit être faite avant son introduction dans la batterie.



Versez toujours l'acide sulfurique avec précaution dans l'eau ; ne versez jamais l'eau dans l'acide sulfurique.

ACTIVER UNE BATTERIE CHARGÉE À SEC

- Retirez la batterie.
- La batterie et l'électrolyte doivent être à la même température, au-dessus de 10°C (50°F).
- Retirez les caches et/ou bouchons de toutes les cellules.
- Remplissez chaque cellule d'électrolyte jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère sur la batterie. Si la

batterie n'a pas de repère, le niveau doit dépasser les plaques entre 10 mm (0,4") et 15 mm (0,6").

- Remuez doucement la batterie plusieurs fois pour que les possibles bulles d'air puissent s'échapper ; patientez 10 minutes et contrôlez le niveau de chaque cellule une nouvelle fois ; si nécessaire, ajoutez de l'électrolyte.
- Réinstallez les bouchons et/ou caches.
- Installez la batterie dans le compresseur.

RECHARGER LA BATTERIE

Avant et après le rechargement d'une batterie, contrôlez toujours le niveau d'électrolyte de chaque cellule et, si nécessaire, complétez avec de l'eau distillée uniquement. Pendant le rechargement de la batterie, chaque cellule doit être ouverte, c'est-à-dire que les bouchons ou caches doivent être enlevés.



Utilisez un chargeur de batterie du commerce, en respectant les instructions du fabricant.

Procédez de préférence à une charge lente et réglez le courant de charge en respectant la règle empirique suivante :

La capacité de la batterie en Ah divisée par 20 donne le courant de charge sûr en Ampères.

FAIRE L'APPOINT EN EAU DISTILLÉE

La quantité d'eau qui s'évapore des batteries est largement dépendante des conditions d'utilisation comme par exemple, les températures, le nombre de démarrages, la durée du fonctionnement entre le démarrage et l'arrêt, etc.

Si la batterie a souvent besoin d'un appoint en eau, cela indique une surcharge. Les causes les plus courantes sont des températures élevées ou un régulateur de tension réglé trop haut.

Si une batterie n'a pas besoin du tout d'appoint en eau pendant une période importante, le déchargement de la batterie peut être provoqué par un mauvais raccordement du câble ou un régulateur de tension réglé trop bas.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE DE LA BATTERIE

- Gardez la batterie propre et sèche.
- Gardez le niveau d'électrolyte entre 10 et 15 mm au-dessus des plaques ou au niveau indiqué ; ne faites l'appoint qu'avec de l'eau distillée. Ne surremplissez jamais ; cela diminuerait les performances tout en générant une corrosion excessive.
- Notez la quantité d'eau distillée ajoutée.
- Gardez les bornes et les cosses bien serrés, propres et légèrement recouverts de vaseline.
- Effectuez régulièrement des tests pour en contrôler l'état. Des intervalles de 1 à 3 mois sont recommandés pour les tests, en fonction du climat et des conditions d'utilisation.

Si un état douteux est décelé ou qu'un dysfonctionnement est constaté, veuillez noter que la cause peut provenir du système électrique (desserrement des bornes, dérèglement du régulateur de tension, mauvaise performance du compresseur, etc.).

Procédures de réglage et de maintenance

FILTRE À AIR MOTEUR/COMPRESSEUR



Les filtres à air Atlas Copco sont spécialement conçus pour la machine. L'utilisation de filtres à air non d'origine peut conduire à des dommages importants sur le moteur et/ou l'élément compresseur.

Ne faites jamais tourner le compresseur sans filtre à air.

MAINTENANCE

Sélectionnez toujours le point où intervenir en fonction de l'indicateur de vide ou du message affiché.

Atlas Copco recommande toujours le remplacement plutôt que le nettoyage du filtre afin d'éviter tout dommage et de garantir la protection maximale du moteur.



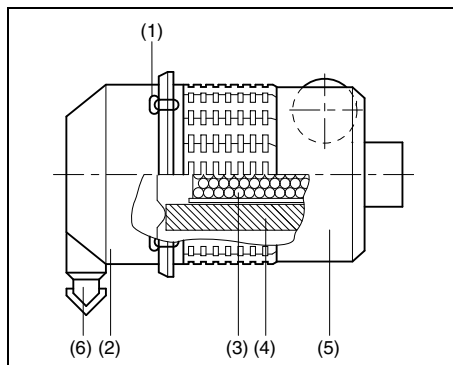
Remplacez l'élément filtrant et la cartouche de sécurité en même temps.

Les éléments neufs doivent être inspectés avant leur installation, pour contrôler l'absence de déchirures ou de trous.



La cartouche de sécurité ne peut pas être nettoyée.

PIÈCES PRINCIPALES

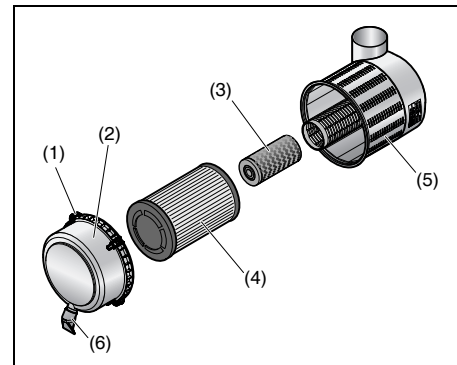


Référence	Nom
1	Clips
2	Cache collecteur de poussière
3	Cartouche de sécurité (en option)
4	Élément filtrant
5	Porte-filtre
6	Soupape Vacuator

NETTOYER LE COLLECTEUR DE POUSSIÈRE

Pour enlever la poussière du collecteur de poussière, actionnez plusieurs fois la soupape Vacuator (6).

REPLACER L'ÉLÉMENT FILTRANT ET LA CARTOUCHE DE SÉCURITÉ

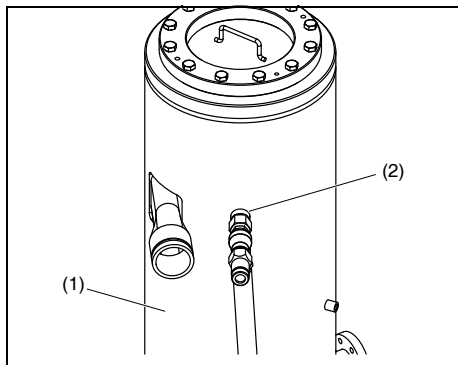


Les éléments neufs doivent également être inspectés avant leur installation, pour contrôler l'absence de déchirures ou de perforations.

Une cartouche de sécurité sale (3) indique le dysfonctionnement de l'élément filtrant.

1. Libérez les clips (1) et retirez le couvercle du collecteur de poussière (2). Nettoyez l'intérieur du couvercle.
2. Retirez l'élément filtrant (4) et la cartouche de sécurité (3).
3. Réassemblez en inversant l'ordre suivi pour le démontage. Assurez-vous que la valve Vacuator (6) pointe vers le bas.
4. Inspectez et serrez tous les raccords d'arrivée d'air.

RÉSERVOIR À AIR



Le réservoir à air (1) est testé conformément aux normes officielles. Procédez à des inspections régulières conformes à la réglementation locale.



Vidangez tous les jours les condensats.

SOUPEPE DE SÉCURITÉ



L'ensemble des réglages et des réparations ne peut être réalisé que par un prestataire agréé du fournisseur des soupapes de sûreté (2), voir la section Mesures de sécurité particulières.

Les vérifications suivantes doivent être entreprises :

- Une vérification de l'ouverture du système de levage, deux fois par an. Cela peut être effectué en vissant le cache de la soupape dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Une vérification annuelle du réglage de la pression conformément à la réglementation locale. Cette vérification ne peut pas être faite directement sur le compresseur et elle doit être exécutée sur un banc de test adapté.

CIRCUIT DE CARBURANT

INSTRUCTIONS POUR L'AMORÇAGE



Les fuites ou le déversement de carburant sur les surfaces chaudes ou les composants électriques peuvent provoquer un incendie. Afin d'empêcher les éventuelles blessures, positionnez l'interrupteur Marche/Arrêt sur la position Arrêt pour remplacer les filtres à carburant ou les éléments de l'extracteur d'eau. Nettoyez immédiatement tout déversement de carburant.

Amorcez le circuit de carburant afin de remplir le filtre à carburant. Amorcez le circuit de carburant afin de purger l'air emmagasiné. Le circuit de carburant doit être amorcé dans les conditions suivantes :

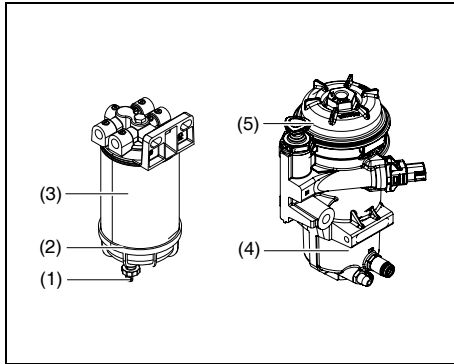
- Le compresseur est mis en service pour la première fois
- Panne de carburant
- Entreposage
- Remplacement du filtre à carburant



Ne desserrez pas les durites de carburant du collecteur de carburant. Les raccords pourraient être endommagés et/ou une perte de la pression d'amorçage peut se produire si les durites de carburant sont desserrées.

Le circuit de carburant doit être amorcé à l'aide d'un outil aspirant, comme décrit dans le manuel du moteur.

REEMPLACER LES ÉLÉMENTS FILTRANTS



Remplacer les éléments filtrants :

Consignes d'installation :

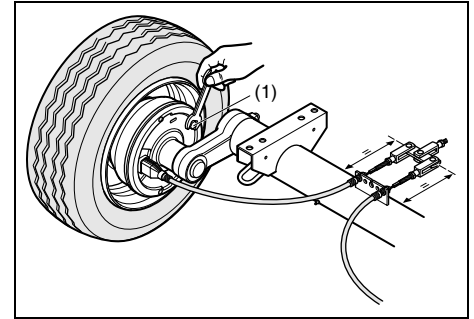
1. Vidangez le carburant du bol (2).
2. Retirez le filtre (2, 3) et séparez le bol (2) de l'élément filtrant (3).
3. Appliquez une couche de gasoil sur le joint du bol neuf.
4. Vissez fermement le bol (2) sur l'élément neuf (3) à la main.
5. Appliquez une couche de gasoil sur les joints de l'élément neuf.
6. Vissez sur le filtre (2, 3) fermement à la main.
7. Ouvrez l'orifice de ventilation de la tête et actionnez la pompe (5). Fermez l'évent lorsque du carburant commence à sortir.
8. Contrôlez l'absence de fuites, resserrez si nécessaire.



Consultez le manuel du moteur pour connaître les consignes de maintenance pour le séparateur d'eau et le préfiltre (4).

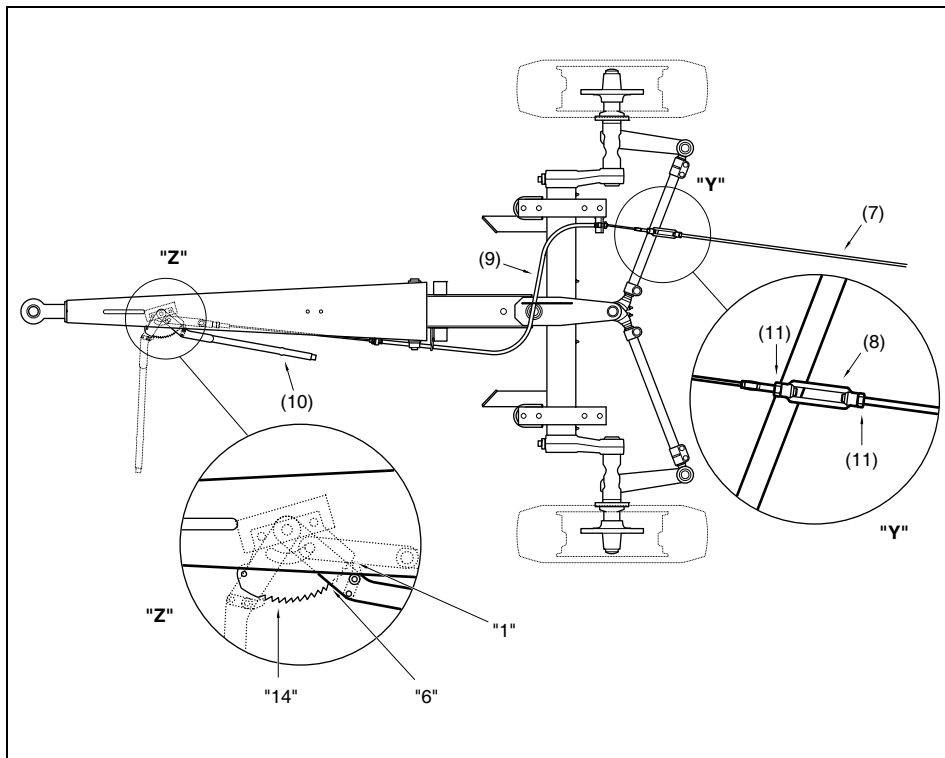
RÉGLAGE DU SYSTÈME DE FREINAGE

Réglage du sabot de frein Wagon



- Serrez l'écrou de réglage (1) du frein de roue à l'aide d'une clé jusqu'à ce que la roue ne tourne plus dans le sens de déplacement.
- Centrez les sabots de roues en actionnant le frein de stationnement plusieurs fois.
- Desserrez le boulon de réglage (1) d'environ un tour, jusqu'à ressentir l'effet de freinage quand la roue est tournée dans le sens du déplacement.
- Contrôlez la position des compensateurs de freinage avec le frein de stationnement activé.
- Positionnés à l'équerre sur les tiges de frein = jeu homogène sur les deux freins de roues.
- Réajustez les freins si nécessaires.
- En actionnant légèrement le frein de stationnement, vérifiez que le freinage sur les roues (dans le sens de déplacement) est le même à droite qu'à gauche.

RÉGLAGE DES FREINS WAGON



Régler la tringlerie de frein

- La frein de stationnement est réglé à l'aide du tendeur (8). Réglez jusqu'à ce que le jeu dans la tringlerie soit compris entre 1 et 3 mm (un jeu maxi 3 mm est autorisé).
- Actionnez le levier du frein de stationnement plusieurs fois à la main à une force de 200 à 300 N avant de le replacer en position 1 "non engagé". Réglez le tendeur (8) comme décrit ci-dessus.



**Serrez tous les contre-écrous (11)
(Couple : 24 Nm).**

Tester le frein de stationnement

- Pour tester le frein de stationnement, actionnez le levier du frein de stationnement. La puissance de freinage doit se trouver entre le 6ème et le 14ème cran du segment cranté ("Z").

Résolution des problèmes

Il est supposé que le moteur est en bon état et que le débit de carburant dans le filtre et l'injection est correct.



Un défaut électrique peut être détecté par un électricien.

Assurez-vous que les fils ne sont pas endommagés et qu'ils sont correctement fixés à leurs bornes.

Pour connaître la dénomination des interrupteurs, relais, etc., voir **9822108252-02 03**.

Voir également la section **Panneau de commande**.

Problème : Capacité du compresseur ou pression sous la normale.

Défauts possibles	Remèdes
La consommation en air dépasse la capacité du compresseur.	Contrôlez l'équipement raccordé.
Filtres à air obturés (AF).	Retirez et inspectez les éléments. Nettoyez et remplacez si nécessaire.
Séparateur d'huile encrassé.	Faites retirer et inspecter l'élément par un prestataire de service Atlas Copco.
La soupape de prise d'air reste partiellement fermée.	Retirez les filtres à air, le collecteur de prise d'air et le siège du ressort de la soupape. Retirez la soupape et inspectez-la. Remplacez les pièces nécessaires. Attention : le siège de ressort est fixé à l'aide 4 vis de blocage courtes et 2 vis de blocage longues. Retirez d'abord les vis courtes puis détendez le ressort en dévissant les vis longues.
Fuite de la soupape de sécurité (SV).	Retirez et inspectez. Remplacez-la si elle n'est plus étanche à l'air après sa réinstallation.
Fuite de la soupape de surpression.	Retirez et inspectez. Remplacer si nécessaire.

Problème : La pression dans le réservoir à air grimpe au-dessus du maximum et provoque la coupure de la machine ou le déclenchement de la soupape de sûreté.

Défauts possibles	Remèdes
La soupape de prise d'air ne se ferme pas pour une quelconque raison.	Retirez les filtres à air, le collecteur de prise d'air et le siège du ressort de la soupape. Retirez la soupape et inspectez-la. Remplacez les pièces nécessaires. Attention : le siège de ressort est fixé à l'aide 4 vis de blocage courtes et 2 vis de blocage longues. Retirez d'abord les vis courtes puis détendez le ressort en dévissant les vis longues.
Dysfonctionnement de la soupape de pression minimum.	Retirez et inspectez la soupape.
Dysfonctionnement de la soupape de surpression.	Retirez et inspectez la soupape.

Problème : Après avoir fonctionné un certain temps, l'appareil s'arrête par le déclenchement d'un contact de coupure.

Défauts possibles	Remèdes
La pression de l'huile moteur est trop basse.	Consultez le manuel d'utilisation du moteur.
Surchauffe du compresseur ou du moteur.	Voir remèdes "Surchauffe du compresseur".
Le réservoir à carburant ne contient pas assez de carburant.	Remplissez le réservoir de carburant.
Niveau de liquide de refroidissement bas.	Remplissez le système de refroidissement.

Problème : Un brouillard air/huile s'échappe des filtres à air immédiatement après l'arrêt.

Défauts possibles	Remèdes
Contrôlez la soupape en sortie de l'élément.	Retirez et inspectez. Remplacer si nécessaire. Remplacez les éléments filtrant l'air et les cartouches de sécurité. Vérifiez le niveau d'huile et complétez si nécessaire. Faites tourner le compresseur quelques minutes, arrêtez-le et vérifiez à nouveau le niveau d'huile.
Le plongeur du robinet de coupure d'huile est grippé.	Retirez et inspectez. Remplacer si nécessaire. Remplacez les éléments filtrant l'air et les cartouches de sécurité. Vérifiez le niveau d'huile et complétez si nécessaire. Faites tourner le compresseur quelques minutes, arrêtez-le et vérifiez à nouveau le niveau d'huile.

Problème : Surchauffe du compresseur.

Défauts possibles	Remèdes
Refroidissement insuffisant du compresseur.	Éloignez le compresseur des murs. S'il est posé près d'autres compresseurs, laissez de l'espace entre eux.
Bouchage extérieur du refroidisseur d'huile.	Nettoyez le refroidisseur d'huile. Consultez la section Nettoyer les refroidisseurs .
Séparateur d'huile bouché de l'intérieur.	Contactez Atlas Copco.
Filtres à huile encrassés.	Remplacez les filtres à huile.
Niveau d'huile trop bas.	Contrôlez le niveau d'huile. Complétez avec l'huile recommandée, si nécessaire.
Soupape de dérivation thermostatique coincée en position ouverte.	Retirez la vanne et contrôlez sa bonne ouverture et sa bonne fermeture. Remplacez-la si elle est hors d'usage.
Pâle(s) de ventilateur cassée(s).	Contrôlez et corrigez si nécessaire.
Dysfonctionnement de la vanne d'arrêt d'huile.	Retirez et inspectez la soupape.
Élément du séparateur d'huile (OS) encrassé.	Faites retirer et inspecter l'élément par un prestataire de service Atlas Copco.

Mesures de précaution liées à l'alternateur

1. N'inversez jamais la polarité de la batterie ou de l'alternateur.
2. Ne débranchez jamais l'alternateur ou la batterie si le moteur tourne.
3. Pour recharger la batterie, débranchez-la de l'alternateur. Avant d'utiliser des câbles de démarrage pour démarrer le moteur, assurez-vous de la bonne polarité et du bon raccordement de la batterie.
4. Ne faites jamais tourner le moteur sans que les câbles de détection de l'alimentation sur secteur ou de tension de soit raccordés au circuit.

SYSTÈME DE CHAUFFE

Problème : Le système de chauffe ne démarre pas quand il est allumé.

Défauts possibles	Remèdes
Pas de carburant.	Contrôlez le niveau de carburant.
Le fusible a grillé.	Contrôlez le fusible.
Mauvais contact électrique.	Contrôlez le câblage électrique.
Conduite d'air ou conduite de gaz d'échappement bouchée.	Contrôlez la conduite d'air de combustion et la conduite de gaz d'échappement.
Bougie défectueuse.	Remplacez la bougie.
Moteur du ventilateur défectueux.	Remplacez le moteur du ventilateur.

Problème : La flamme s'éteint.

Défauts possibles	Remèdes
Surchauffe	Laissez refroidir et redémarrez.

Problème : Le système de chauffe se coupe.

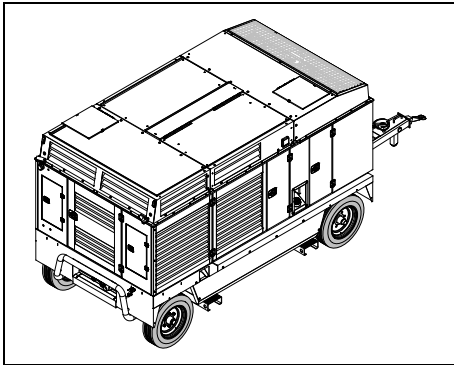
Défauts possibles	Remèdes
Seuil de tension haut ou bas atteint.	Contrôlez l'alimentation.

Problème : Contrôleur verrouillé.

Défauts possibles	Remèdes
Appareil éteint et rallumé à de trop nombreuses reprises.	Contactez votre revendeur.

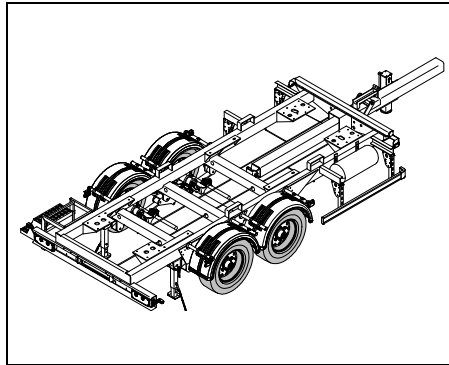
Options disponibles

CHÂSSIS WAGON



Le châssis permet de déplacer le compresseur où il est attendu sur site à l'aide d'un camion. Cette option est composée d'essieux amortis par du caoutchouc, quatre roues et une barre de remorquage. Les roues sont également équipées de frein actionnés par le levier de frein sur la barre de remorquage.

CHÂSSIS GRANDE VITESSE REMORQUE UE



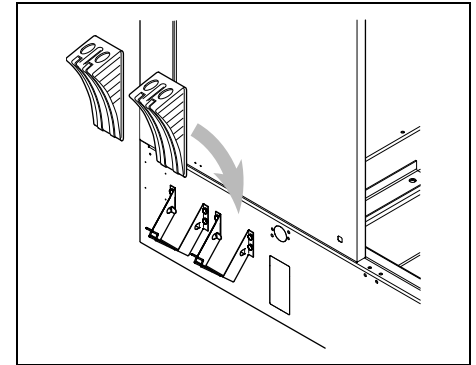
Installation et transport faciles. Transports sur route à grande vitesse et grande manœuvrabilité. Il supprime le besoin d'avoir un second véhicule pour transporter le compresseur, ce qui permet de réduire les frais d'investissement et d'accélérer le roulement entre les interventions.

Fiabilité extrême : Des réservoirs à carburant extra larges sont livrés en standard.

La vitesse maximum autorisée est de 90 km/h (56 mph).

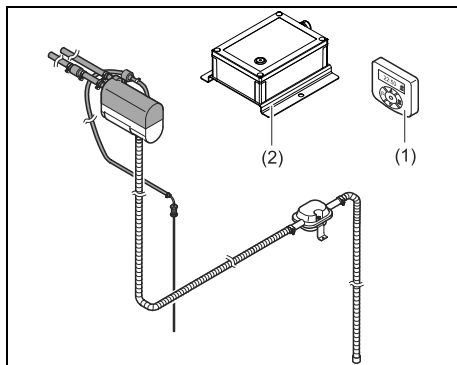
Options anneau de remorquage : DIN ou NATO.

CALES DE ROUES



Sécurisent le freinage en pente.

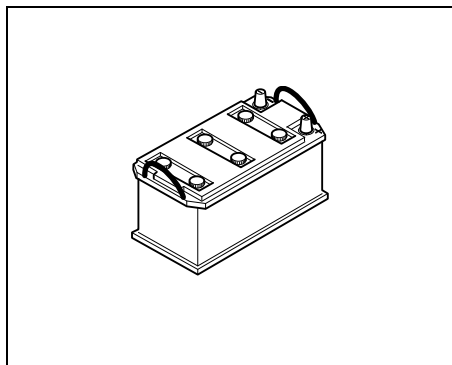
REFROIDISSEUR EN SORTIE



Le dispositif de préchauffage (1) est un équipement qui permet de préchauffer le fluide de refroidissement avant un démarrage où les températures sont basses. Le moteur démarre alors plus facilement. De plus, le dispositif de préchauffage augmente la durée de vie du moteur car il supprime les démarrages à froid.

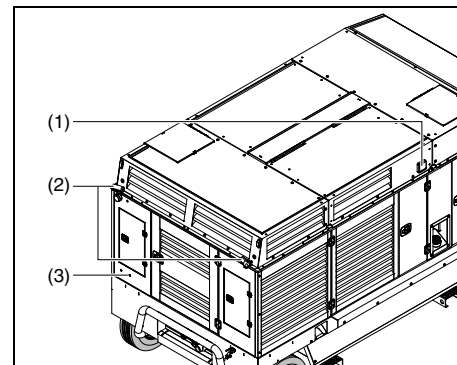
Le système de préchauffage peut être actionné manuellement ou grâce à une application pour smartphone.

KIT POUR TEMPS FROID



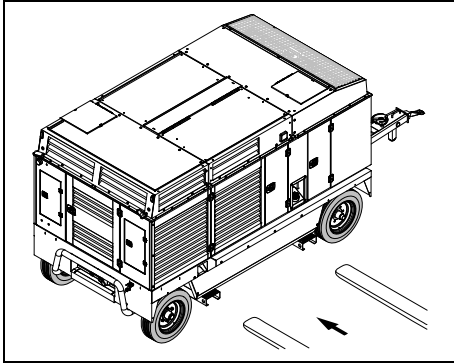
L'option Kit pour temps froid est composée de batteries plus grandes et d'une soupape de surpression qui permettent de démarrer le moteur à des températures entre -10°C (14°F) et -25°C (-13°F).

ÉCLAIRAGE DE LA ZONE DE TRAVAIL



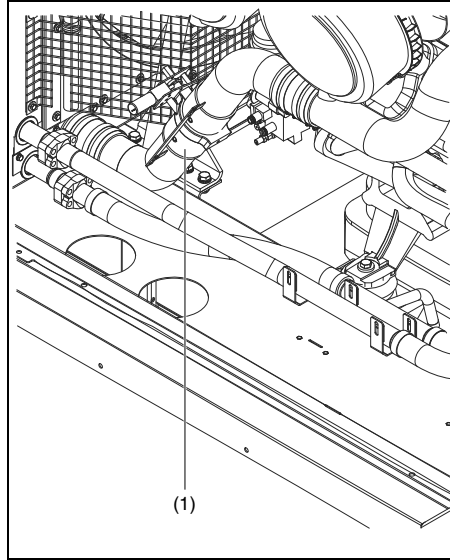
L'éclairage de la zone de travail est composé d'une lampe (1) de chaque côté et de deux lampes à l'arrière (2). Elles sont allumées et éteintes grâce à l'interrupteur (3).

LOGEMENTS POUR CHARIOT ÉLÉVATEUR



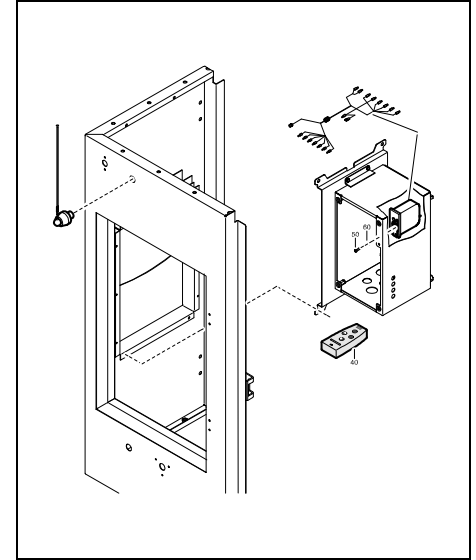
Grâce aux logements pour chariot élévateur, le compresseur peut facilement être déplacé à l'aide d'un chariot élévateur sur les sites de construction, là où il est impossible d'utiliser un camion tracteur.

SOUPAPE DE COUPURE D'ADMISSION



La soupape de coupure d'admission (1) est un dispositif de sécurité qui empêche les sursrégimes du moteur dans les atmosphères contenant des fumées combustibles. Si le moteur dépasse son régime maximum, une électrovanne contrôlée électriquement ferme l'admission d'air et l'alimentation en carburant du moteur.

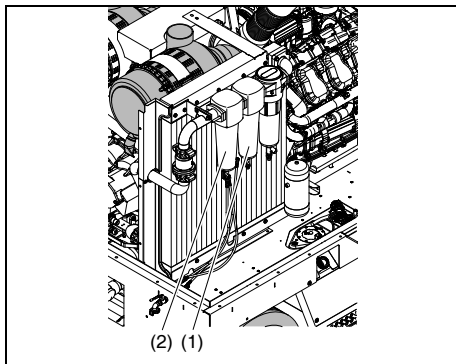
DÉMARRAGE DÉPORTÉ



Le démarrage déporté permet à l'utilisateur de démarrer et d'arrêter le compresseur et d'activer la charge/décharge par signal radio.

C'est particulièrement pratique quand le compresseur ne peut pas être placé directement sur le site, à cause de bâtiments ou d'autres éléments qui font obstacle.

FILTRES DD-PD



Pour les applications qui demandent de l'air de qualité, un module de filtration (1) peut être ajoutée au kit de refroidisseur en sortie. Il permet de réduire l'huile à 0,1 ppm et les particules à 1 mm.

Pour obtenir de l'air plus pur mais non respirable, un module de filtration fine (2) peut être ajouté au kit de refroidisseur en sortie. Il permet de réduire l'huile à 0,01 ppm et les particules à 0,01 mm.

XPR



L'option Extension de la plage de pression (XPR) permet de paramétrer la pression de service d'un compresseur de 35 bars jusqu'à un minimum 15 bars. Cette fonction permet de faire du compresseur une machine multi-usage. La même machine peut ainsi dorénavant être utilisée aussi bien pour les forages géothermiques à haute pression que pour l'installation de pieux de fondation de large diamètre.

L'autre avantage est la faible consommation en carburant lorsque la machine fonctionne à une pression de 15 bars, comparée à un forage avec un mécanisme d'étranglement externe.

La pression d'air dans la cuve est maintenue à un certain niveau afin de garantir la bonne lubrification. La pression minimum dans la cuve est liée à la pression nominale et elle se situe dans une certaine plage. La plage est limitée car lors des opérations de forage, la pression de retour peut rapidement chuter pendant le rinçage, ce qui peut conduire au transfert de l'huile et à des pics de température.

Le système XPR adapte automatiquement le paramétrage pour la soupape de pression minimum à une plus faible valeur lorsque la pression nominale est paramétrée sous 25 bars. Cela permet de paramétrer de façon sûre la pression de service d'un compresseur de 35 bars à un minimum de 15 bars, sans pics de température ni transfert d'huile.

Caractéristiques techniques

VALEURS DE COUPLES

VALEURS DE COUPLES GÉNÉRALES

Les tableaux qui suivent listent les couples recommandés à appliquer pour les applications générales pendant l'assemblage du compresseur.

Pour les vis et les écrous à six pans dont la classe de résistance est de 8.8

Taille du filetage	Valeur de couple (Nm lbf.ft)
M6	8 (6) +/-25 %
M8	20 (15) +/-25 %
M10	41 (30) +/-25 %
M12	73 (54) +/-25 %
M14	115 (85) +/-25 %
M16	185 (137) +/-25 %

Pour les vis et les écrous à six pans dont la classe de résistance est de 12.9

Taille du filetage	Valeur de couple (Nm lbf.ft)
M6	14 (10) +/-21 %
M8	34 (25) +/-23 %
M10	70 (52) +/-24 %
M12	120 (89) +/-25 %
M14	195 (144) +/-23 %
M16	315 (233) +/-23 %

VALEURS DE COUPLES CRITIQUES

Ensembles	Valeur de couple (Nm lbf.ft)
Essieux vers cadre :	
Écrous de roues	270 (200) +10/-0 %
Boulons, essieu avant/cadre	205 (152) +/- 10 %
Boulons, essieu arrière/cadre	205 (152) +/- 10 %
Compresseur vers cadre :	
Boulons, éléments/carter d'engrenages	46 (34) +/- 10 %
Boulons, éléments/support	80 (60) +/- 10 %
Boulons, support/amortisseur	205 (152) +/- 10 %
Boulons, amortisseur/cadre	80 (60) +/- 10 %
Moteur vers cadre :	
Boulons, moteur/support	205 (152) +/- 10 %
Boulons, support/amortisseur	46 (34) +/- 10 %
Boulons, amortisseur/cadre	23 (17) +/- 10 %
Palonniers vers cadre :	
Boulons, palonniers/étrier (M12)	125 (93) +/- 10 %
Boulons, palonniers/étrier (M16)	205 (152) +/- 10 %
Boulons, palonniers/cadres A	205 (152) +/- 10 %
Boulons, cadres A/cadre	205 (152) +/- 10 %
Colliers de serrage :	
Colliers de serrage Pebra sur toutes les IC/tuyaux de radiateur	12 (9) +/- 10 %



Fixez le robinet de vidange et le bouchon du réservoir à carburant à la main.

SPÉCIFICATIONS DU COMPRESSEUR/MOTEUR

CONDITIONS DE RÉFÉRENCE

Désignation	Unité	V39	Y35
Pression absolue à l'arrivée	bars	1	1
Humidité relative de l'air	%	0	0
Température d'entrée de l'air	°C	20	20
Pression de service effective nominale	bars	25	35

Les conditions à l'arrivée s'entendent pour la grille d'arrivée d'air à l'extérieur du capot.

LIMITATIONS

Désignation	Unité	V39	Y35
Pression effective minimum du réservoir	bars	16	22 (15 avec option XPR)
Pression effective maximum du récepteur, compresseur à vide	bars	25	35
Température ambiante maximum au niveau de la mer	Refroidisseur de sortie contourné	°C	47
	Refroidisseur de sortie	°C	45
Température de démarrage minimum	°C	- 10	- 10
Température de démarrage minimum avec équipement de démarrage à froid	°C	- 25	- 25

DONNÉES LIÉES AUX PERFORMANCES

FAA option Dynamic flow boost ¹⁾

Désignation	Unité	V39	Y35
Réglage pression			
- à 16 bars	l/s	732	648
	cfm	1551	1373
- à 22 bars	l/s	-	648
	cfm	-	1373
- à 25 bars	l/s	655	632
	cfm	1388	1339
- à 35 bars	l/s	N.A.	580
	cfm	N.A.	1229

¹⁾ La Fourniture en Air Ambiant est mesurée conformément à la norme ISO 1217 ed.4 2009 annexe D

- Tolérance :
- +/- 5% 25 l/s (53 cfm) < FAA < 250 l/s (530 cfm)
 - +/- 4% 250 l/s (530 cfm) < FAA

Consommation de carburant (Dynamic flow boost désactivé)

Désignation		Unité	V39	Y35
- FAA de 100%	à 16 bars	kg/h	74	64,4
	à 22 bars	kg/h	-	69,8
	à 25 bars	kg/h	83	72,5
	à 35 bars	kg/h	N.A.	82,8
- FAA de 75%	à 16 bars	kg/h	50,5	45,4
	à 22 bars	kg/h	-	49,8
	à 25 bars	kg/h	57	52,8
	à 35 bars	kg/h	N.A.	59,6
- FAA de 50%	à 16 bars	kg/h	39,9	35,5
	à 22 bars	kg/h	-	39,8
	à 25 bars	kg/h	43,7	40,7
	à 35 bars	kg/h	N.A.	48,8
- FAA de 25%	à 16 bars	kg/h	-	-
	à 22 bars	kg/h	-	-
	à 25 bars	kg/h	-	-
	à 35 bars	kg/h	N.A.	39,2
- à la décharge	à 16 bars	kg/h	22,2	20
	à 22 bars	kg/h	-	25
	à 25 bars	kg/h	30,7	27,6
	à 35 bars	kg/h	N.A.	36,5
- à vide	à 8 bars	kg/h	13,1	13,1
Teneur en huile type de l'air comprimé		mg/m ³ air libre	3	3
Température de l'air comprimé au niveau de la vanne de sortie	Refroidisseur de sortie contourné	°C	105	105

Désignation	Unité	V39	Y35
Volume d'air au niveau de la grille d'arrivée (env.) ¹⁾	m ³ /s	13,4	13,4
Niveau sonore			
- Le niveau de puissance sonore (LW) est mesuré conformément à la norme ISO 3744	dB(A)	107	107

¹⁾ L'air nécessaire au refroidissement du moteur et du compresseur, à la combustion et à la compression.

Consommation de carburant particulière

Désignation		Unité	V39	Y35
- FAA de 100%	à 16 bars	g/m ³	30,3	29,8
	à 22 bars	g/m ³	-	32,5
	à 25 bars	g/m ³	33,8	33,8
	à 35 bars	g/m ³	N.A.	39
- FAA de 75%	à 16 bars	g/m ³	27,3	27,8
	à 22 bars	g/m ³	-	30,7
	à 25 bars	g/m ³	31,4	32,0
	à 35 bars	g/m ³	N.A.	38,1
- FAA de 50%	à 16 bars	g/m ³	32	31,8
	à 22 bars	g/m ³	-	35,5
	à 25 bars	g/m ³	40,5	37,7
	à 35 bars	g/m ³	N.A.	44,1
- FAA de 25%	à 16 bars	g/m ³	-	-
	à 22 bars	g/m ³	-	-
	à 25 bars	g/m ³	-	-
	à 35 bars	g/m ³	N.A.	72,6

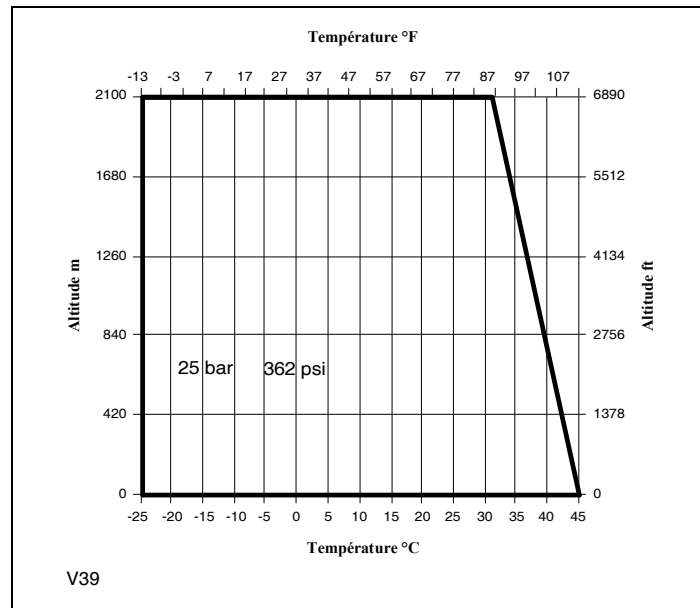
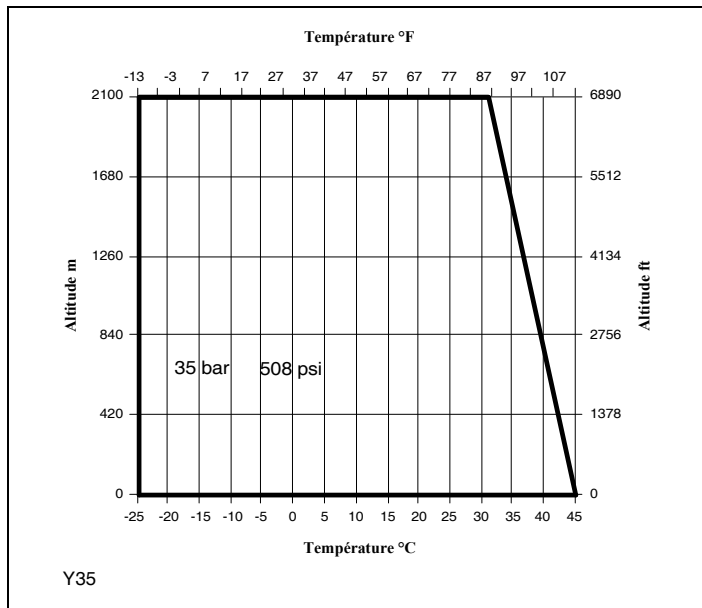
Consommation AdBlue

La consommation en AdBlue représente 8% à 12% de la consommation de carburant (en fonction des conditions de travail)

COURBES DE PERFORMANCES DE L'APPAREIL EN FONCTION DE L'ALTITUDE

Pression de service maximum atteignable en fonction de l'altitude et de la température ambiante.

Le graphique représente les conditions en cours de fonctionnement, pour connaître les conditions au démarrage, contactez votre interlocuteur chez Atlas Copco.



DONNÉES DE CONCEPTION

Compresseur

Désignation	Unité
Nombre d'étages de compression	2

Moteur

Désignation	Unité	V39	Y35
Make		Scania	Scania
Type		DC16	DC16
Liquide de refroidissement		Liquide	Liquide
Nombre de cylindres		8	8
Alésage	MM	130	130
Course	MM	154	154
Volume balayé	L	16,4	16,4
Puissance maxi en sortie (selon la norme SAE J1995)	KW	450	450
	CV	603,5	603,5
Puissance moteur		ICFN - service continu	

Désignation		Toutes les machines
Capacité du puisard à huile	l	45
Capacité du système de refroidissement	l	82

Unité

Désignation	Unité	Toutes les machines
Capacité du système hydraulique du compresseur	l	78
Capacité nette du réservoir à air	l	159
Capacité du réservoir à carburant (Wagon)	l	720
Capacité du réservoir à carburant (Support monté (standard) et Tandem UE)	l	1150
Capacité du réservoir AdBlue - Remplissage initial - Réapprovisionnement	l	88
		70

Télécommande

Désignation	Unité	Toutes les machines
Portée *)	m	200

*) Les obstacles et la position de l'utilisateur par rapport au récepteur (à l'arrière de la machine) réduisent la portée.

Pneus

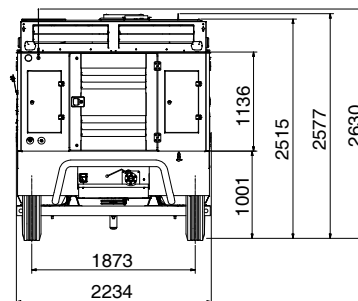
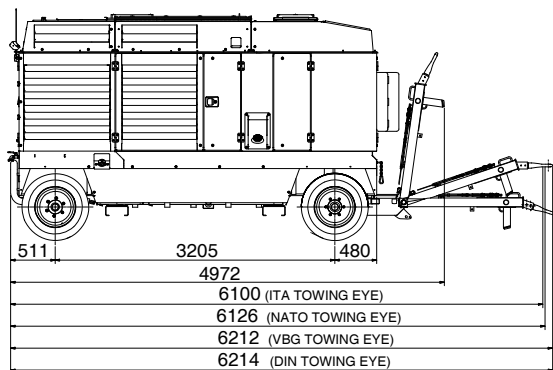
Désignation	Unité	Toutes les machines
Wagon	bars	8,5
Tandem EU Type 235/75 R 17.5	bars	7,75

Vitesse sur route

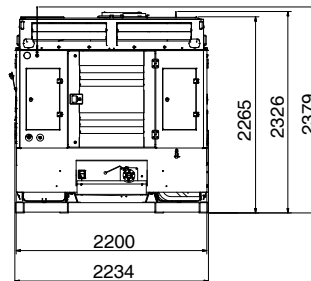
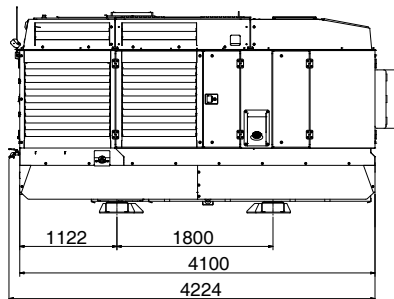
Désignation	Unité	Toutes les machines
Wagon	km/h	25
Tandem UE	km/h	100

Plan côté

9822 0831 59 - Y35-V39 Wagon



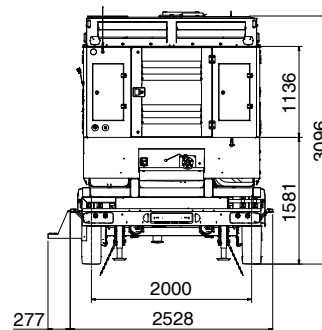
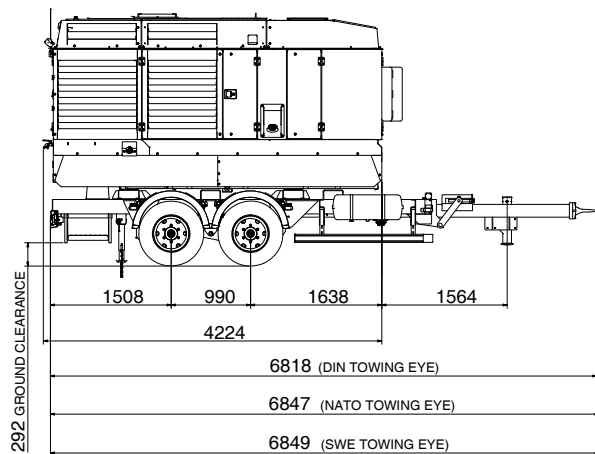
9822 0831 61 - Y35-V39 Support Monté



Poids (maximum) :
Voir les indications de la plaque
signalétique

Les dimensions sont en mm

9822 0831 62 - Y35-V39 Tandem UE grande vitesse



Poids (maximum) :
Voir les indications de la plaque
signalétique

Les dimensions sont en mm

Schéma électrique

SCHÉMA DE PRINCIPE - 9822108252-02 01

INDEX	
SHEET	DESCRIPTION
01	INDEX & LEGEND
02	LEGEND
03	MAIN CIRCUIT
04	ENGINE CIRCUIT
05	CONNECTORS OF Xc 4004
06	CONNECTORS OF Xc 4004
07	CONTROLLER Xc 4004
08	OPTIONAL EQUIPMENT
09	OPTIONAL EQUIPMENT
10	OILXPRT & AIRXPRT

Wire sections

aaa = 0,35 mm²
 aa = 0,5 mm²
 ab = 0,75 mm²
 a = 1 mm²
 b = 1,5 mm²
 c = 2,5 mm²
 d = 4 mm²
 e = 6 mm²
 f = 10 mm²
 g = 16mm²
 h = 25 mm²
 i = 35mm²
 j = 50 mm²
 k = 70 mm²
 l = 95 mm²
 m = 120 mm²
 x = 2x95 flex trafo cable (copper bars 30x10)
 y = 4x95 (copper bars 40x10)
 z = 4x50 flex trafo cable
 bx = 15 mm² NSGAF OeU
 lx = 95 mm² EPR-CSP to BS6195 4C
 mx = 120 mm² EPR-CSP to BS6195 4C
 nx = 150 mm² EPR-CSP to BS6195 4C
 px = 185 mm² EPR-CSP to BS6195 4C
 qx = 240 mm² EPR-CSP to BS6195 4C

Color codes

0 = black 5 = green
 1 = brown 6 = blue
 2 = red 7 = purple
 3 = orange 8 = grey
 4 = yellow 9 = white
 54 = green/yellow

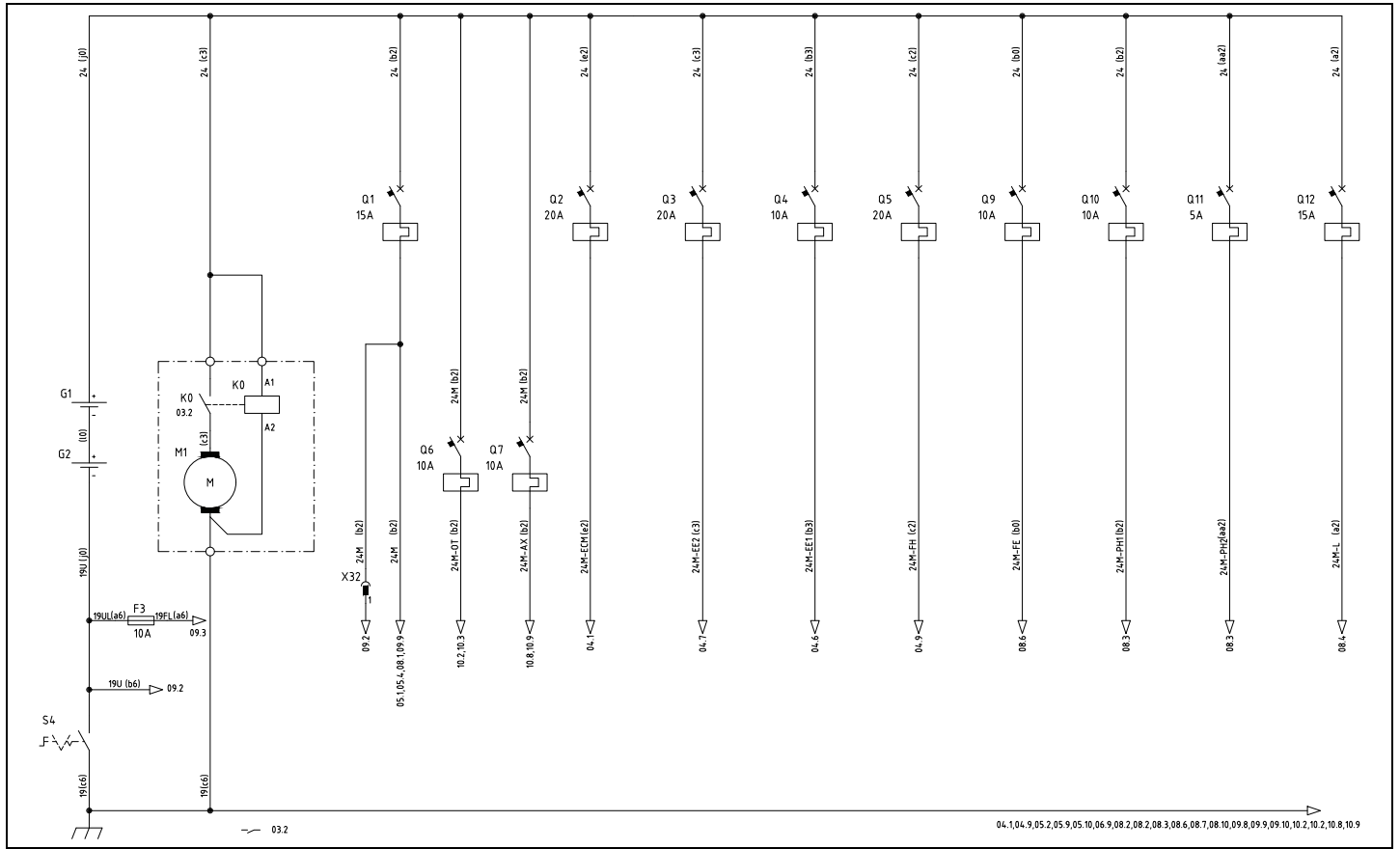


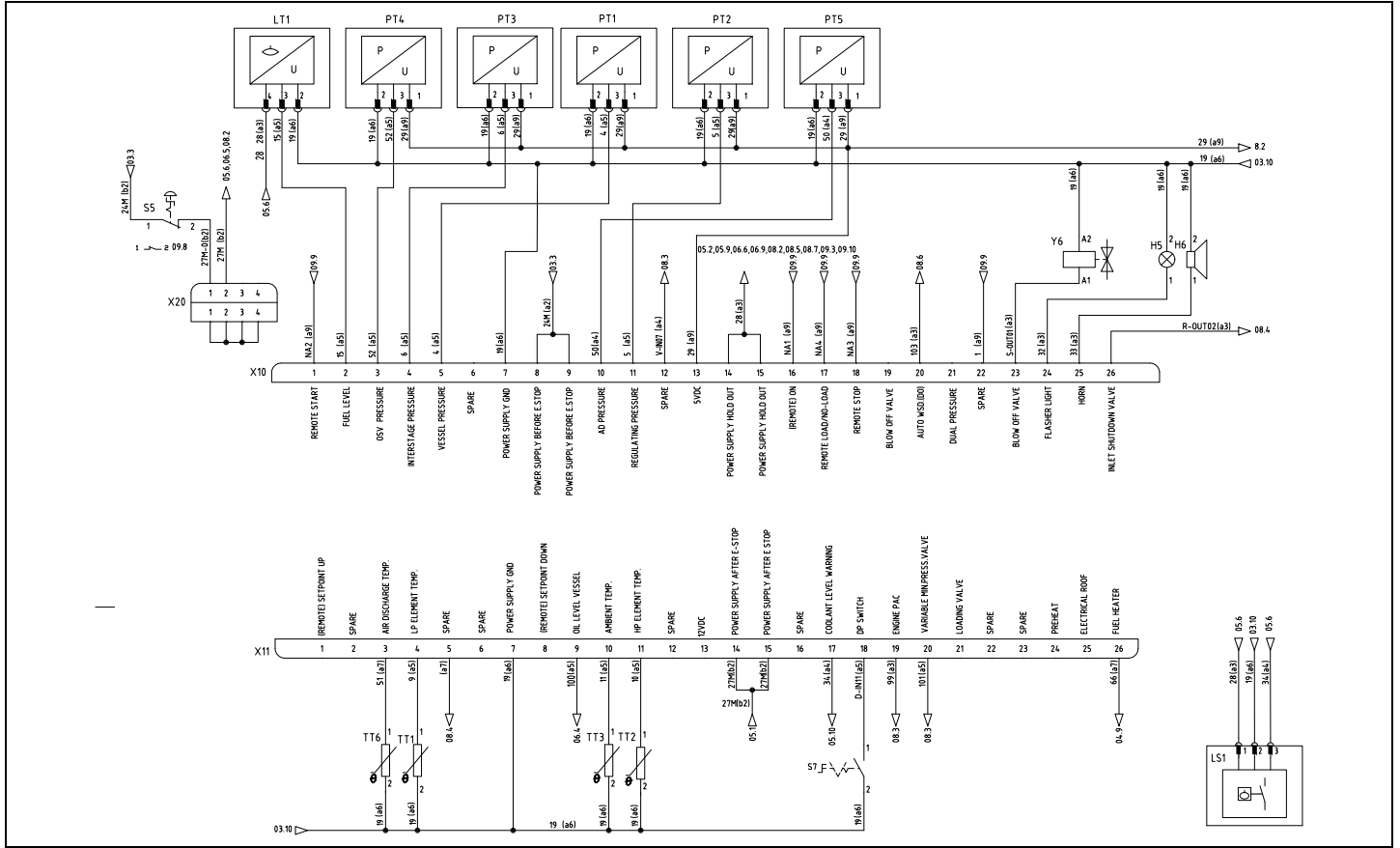
LEGEND					
TAG	DESC1	DESC2	LOC	SH	REF
B5	COMBO SENSOR		MACHINE	09	10
E1	HEATER	PREHEATER	OPTIONAL	09	5
F1	FUSE	PREHEATER 15A	MACHINE	09	2
F2	FUSE	10 A FIRE SUPPRESSION.	OPTION	08	7
F3	FUSE	SMART BOX 10A	MACHINE	03	1
G1	BATTERY		MACHINE	03	1
G2	BATTERY		MACHINE	03	1
H1	LIGHT	FRONT RIGHT	OPTION	08	9
H2	LIGHT	REAR RIGHT	OPTION	08	9
H3	LIGHT	REAR LEFT	OPTION	08	10
H4	LIGHT	FRONT RIGHT	OPTION	08	10
H5	LAMP	FLASHER LIGHT	CUBICLE	05	9
H6	HORN	ALARM	MACHINE	05	9
K0	RELAY	STARTER MOTOR	ENGINE	03	2
K2	RELAY	ENGINE ELECTRONICS	OPTION BOX	04	8
K4	RELAY	INLET SHUTDOWN VALVE	OPTION BOX	08	2
K9	RELAY	ENGINE ELECTRONICS	OPTION BOX	04	7
K10	RELAY	REMOTE CONTROL	OPTION BOX	09	8
K11	RELAY	FIRE SUPPRESSION SYSTEM	OPTION BOX	08	10
K12	RELAY	FUEL HEATER	OPTION BOX	04	9
LS1	LEVEL SWITCH	COOLANT LEVEL WARNING	MACHINE	05	9
LS2	LEVEL SWITCH	COOLANT LEVEL SHUTDOWN	MACHINE	06	5
LS3	LEVEL SWITCH	OIL LEVEL VESSEL	MACHINE	06	3
LS4	LEVEL SWITCH	WATER SEPARATOR DRAIN	MACHINE	08	7
LS5	LEVEL SENSOR	WATER IN FUEL	MACHINE	08	5
LT1	LEVEL TRANSDUCER	FUEL	MACHINE	05	2
M1	MOTOR	STARTER	MACHINE	03	2
M2	MOTOR	OILXPRT	WIRING	10	3
M3	MOTOR	AIRXPRT	WIRING	10	7
M6	PUMP	FUEL METERING	OPTIONAL	09	4
N1	CONTROLLER	XC 4004	WIRING	07	1
N6	TELEMATICS MODULE	SMART BOX	MACHINE	09	2
PS1	PRESSURE SWITCH	AIRFILTER	MACHINE	06	6
PT1	PRESSURE SENSOR	VESSEL PRESSURE	MACHINE	05	4

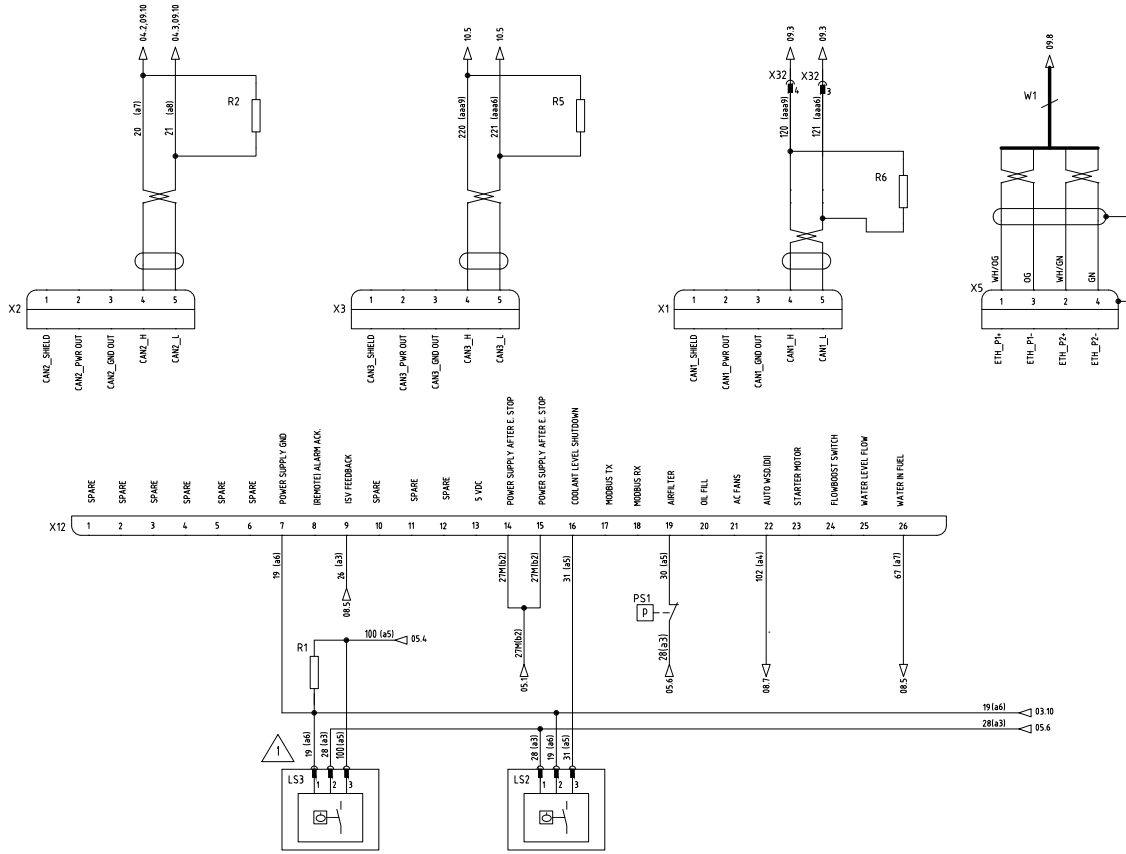
SCHÉMA DE PRINCIPE - 9822108252-02 02

TAG	DESC1	DESC2	LOC	SH	REF
PT2	PRESSURE SENSOR	REGULATING PRESSURE	MACHINE	05	5
PT3	PRESSURE SENSOR	INTERSTAGE PRESSURE	MACHINE	05	3
PT4	PRESSURE SENSOR	OIL STOP VALVE PRESSURE	MACHINE	05	3
PT5	PRESSURE SENSOR	AIR DISCHARGE PRESSURE	MACHINE	05	6
Q1	CIRCUIT BREAKER	15A MAIN	CUBICLE	03	3
Q2	CIRCUIT BREAKER	20A ENGINE CONTROL MODULE	CUBICLE	03	5
Q3	CIRCUIT BREAKER	20A ENGINE ELECTRONICS	CUBICLE	03	5
Q4	CIRCUIT BREAKER	10A ENGINE ELECTRONICS	CUBICLE	03	6
Q5	CIRCUIT BREAKER	20A FUEL HEATER	POWER BOX	03	7
Q6	CIRCUIT BREAKER	OILXPRT	POWER BOX	03	4
Q7	CIRCUIT BREAKER	AIRXPRT	POWER BOX	03	4
Q9	CIRCUIT BREAKER	10A FIRE SUPPRESSION	POWER BOX	03	8
Q10	CIRCUIT BREAKER	10A PREHEATER	CUBICLE	03	9
Q11	CIRCUIT BREAKER	5A PREHEATER TIMER	CUBICLE	03	9
Q12	CIRCUIT BREAKER	15A EXTERNAL LIGHTS	CUBICLE	03	10
Q20	CONTROLLED SWITCH	TIMER / GSM BASED	OPTIONAL	09	3
R1	RESISTOR	OIL LEVEL SWITCH	MACHINE	06	3
R2	CAN END RESISTOR	XC 4004 CAN ENGINE	WIRING	06	3
R3	CAN END RESISTOR	AXP-0XP	WIRING	10	7
R4	HEATER	FUEL	MACHINE	04	9
R5	CAN END RESISTOR	XC 4004 CAN- AXP-0XP	WIRING	06	6
R6	CAN END RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	OPTIONAL	09	5
R6	CAN END RESISTOR	XC 4004 CAN OPEN	WIRING	06	8
R7	CAN END RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	OPTIONAL	09	3
S4	SWITCH	BATTERY	MACHINE	03	1
S5	SWITCH	EMERGENCY STOP	MACHINE	05	1
S7	SWITCH	DUAL PRESET	MACHINE	05	6
S11	SWITCH	EXTERNAL LIGHTS	MACHINE	08	10
TT1	TEMPERATURE SENSOR	LP ELEMENT TEMPERATURE	MACHINE	05	3
TT2	TEMPERATURE SENSOR	LP ELEMENT TEMPERATURE	MACHINE	05	5
TT3	TEMPERATURE SENSOR	AMBIENT TEMPERATURE	MACHINE	05	4
TT6	TEMPERATURE SENSOR	AFTER COOLER AIR TEMPERATURE	MACHINE	05	3
W1	CABLE	ETHERNET	MACHINE	06	9
X1	CONNECTOR	XC 4004 CAN OPEN	WIRING	06	6

TAG	DESC1	DESC2	LOC	SH	REF
X2	CONNECTOR	XC 4004 CAN ENGINE	WIRING	06	1
X3	CONNECTOR	XC 4004 CAN- AXP-0XP	WIRING	06	4
X5	CONNECTOR	XC4004 - ETHERNET	MACHINE	06	9
X9	CONNECTOR	OPTION BOX	OPTION BOX	08	1
X10	CONNECTOR	XC 4004	WIRING	05	2
X11	CONNECTOR	XC 4004	WIRING	05	2
X12	CONNECTOR	XC 4004	WIRING	06	2
X20	CONNECTOR	FIRE SUPPRESSION SYSTEM	MACHINE	08	8
X20	CONNECTOR	FIRE SUPPRESSION SYSTEM	MACHINE	05	1
X22	CONNECTOR	REMOTE CONTROL	OPTION	09	7
X25A	CONNECTOR	AIR SHUT-OFF VALVE	OPTION BOX	08	1
X25B	CONNECTOR	PREHEATER OPTION	OPTIONAL	09	2
X25C	CONNECTOR	EXTERNAL LIGHTS	OPTION BOX	08	10
X25D	CONNECTOR	FIRE SUPPRESSION SYSTEM	OPTION BOX	08	9
X26	CONNECTOR	TIMER PREHEATER	OPTIONAL	09	3
X28A	CONNECTOR	POWER SUPPLY PREHEATER	OPTIONAL	09	5
X28B	CONNECTOR	PREHEATER	OPTIONAL	09	5
X29	CONNECTOR	EMERGENCY STOP PREHEATER	MACHINE	09	3
X30A	CONNECTOR	OILXPRT MOTOR - POWER	WIRING	10	3
X30B	CONNECTOR	OILXPRT MOTOR-COMMUNICATION	WIRING	10	4
X31A	CONNECTOR	AIRXPRT MOTOR - POWER	WIRING	10	8
X31B	CONNECTOR	AIRXPRT MOTOR-COMMUNICATION	WIRING	10	7
X32	CONNECTOR	SMART BOX	MACHINE	03	3
X33	CONNECTOR	MIRROR BOX	OPTION BOX	09	7
X4.001	CONNECTOR	ENGINE ELECTRONICS	ENGINE	04	1
X4.002	CONNECTOR	ENGINE ELECTRONICS	ENGINE	04	4
X4.071	CONNECTOR	ENGINE ELECTRONICS	ENGINE	04	6
Y3	SOLENOID VALVE	VARIABLE MIN. PRESSURE	MACHINE	08	3
Y4	SOLENOID VALVE	WATER SEPARATOR DRAIN	MACHINE	08	6
Y5	SOLENOID VALVE	INLET SHUTDOWN VALVE	OPTION	08	1
Y6	SOLENOID VALVE	DUAL PRESET	AXP VALVE	05	8

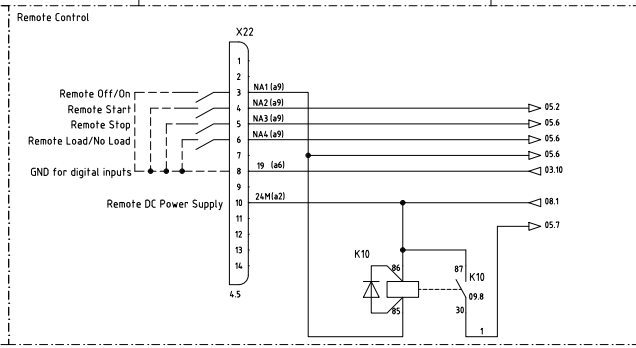
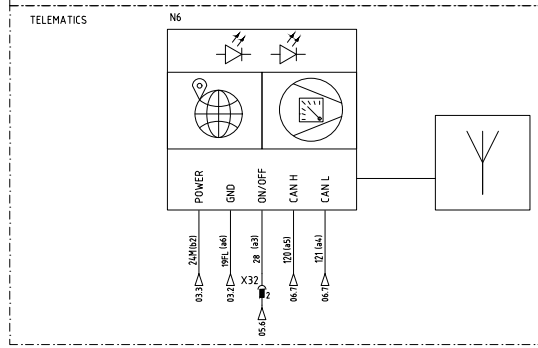
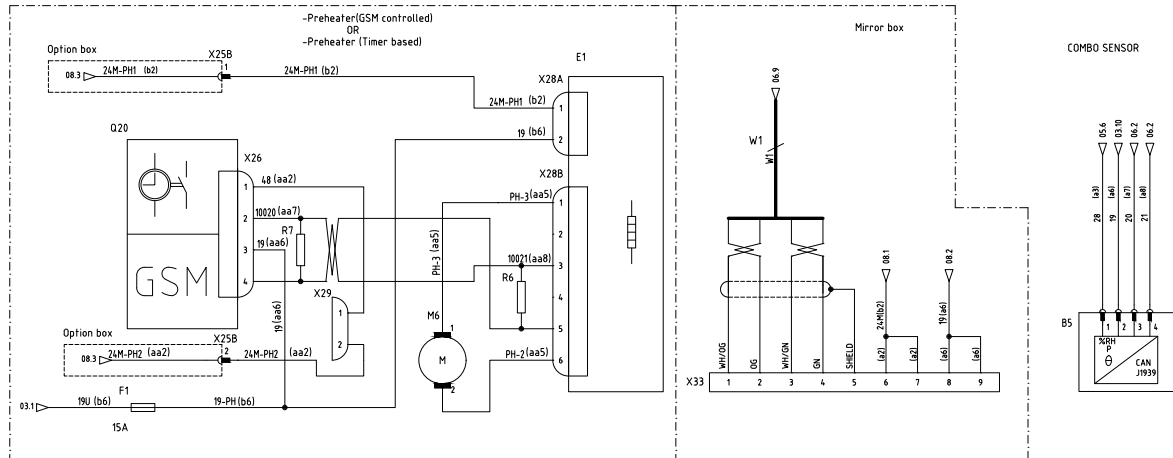


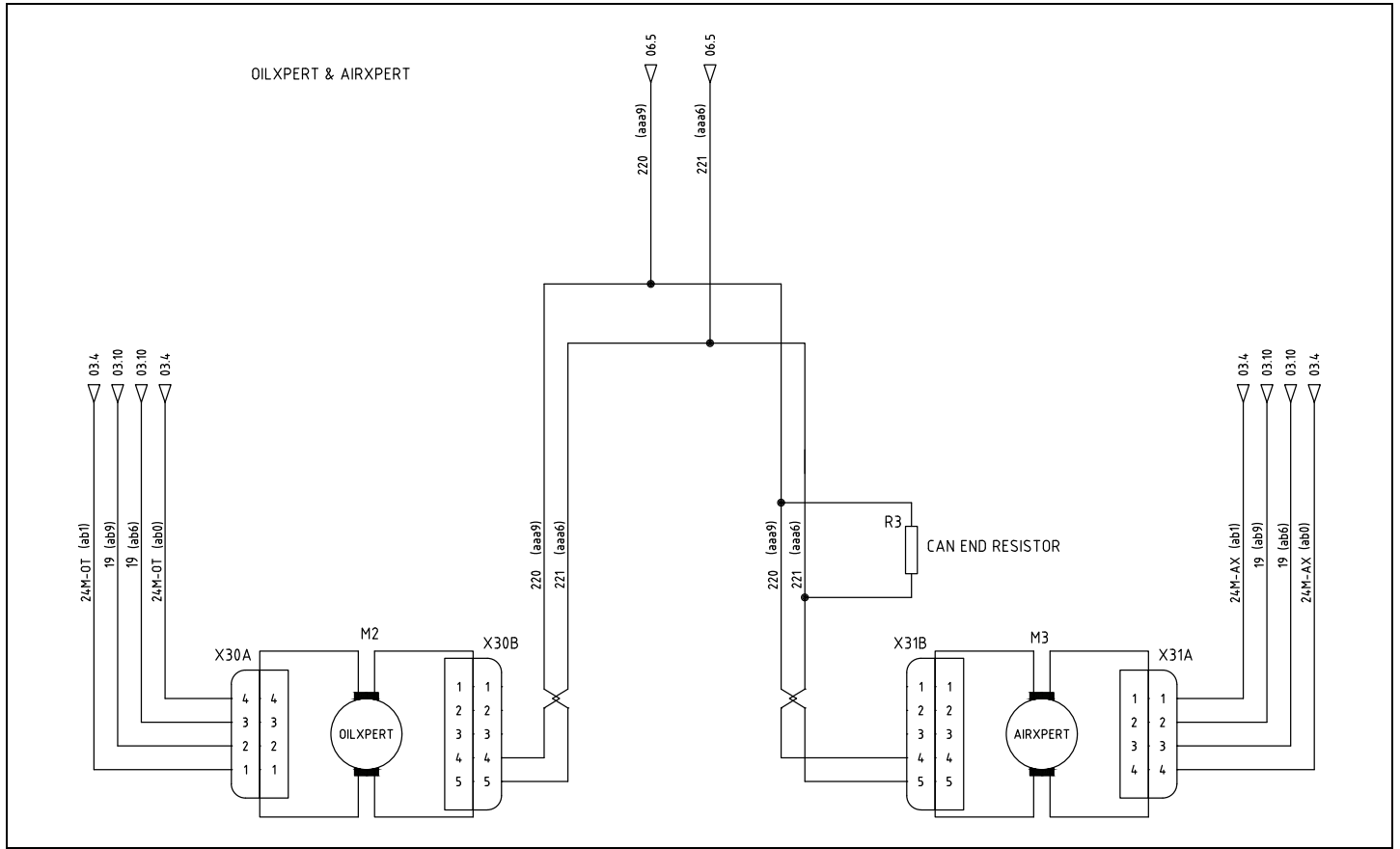




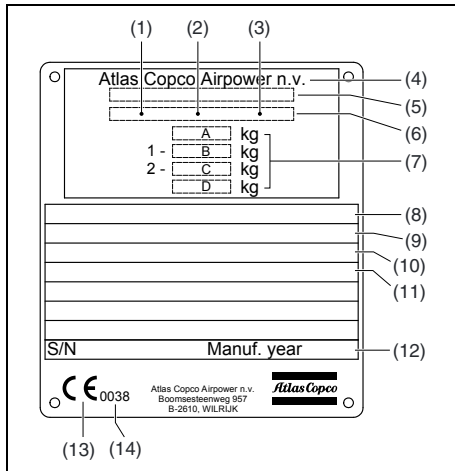
N1

X10																										X11																										X4			
1 REMOTE START 2 FUEL LEVEL 3 OSV PRESSURE 4 INTERSTAGE PRESSURE 5 VESSEL PRESSURE 6 SPARE 7 POWER SUPPLY GND 8 POWER SUPPLY ZAY FUSED 9 OIL LEVEL VESSEL 10 AD PRESSURE 11 REGULATING PRESSURE 12 SPARE 13 5 VDC 14 POWER SUPPLY HOLD OUT 15 POWER SUPPLY HOLD OUT 16 (REMOTE) ON 17 REMOTE LOAD/NO-LOAD 18 REMOTE STOP 19 BLOW DOWN VALVE 20 AUTO WSD(DDI) 21 DUAL PRESSURE 22 SPARE 23 BLOW OFF VALVE 24 FLASHER LIGHT 25 HORN 26 AIR SHUTOFF VALVE																										1 (REMOTE) SETPOINT UP 2 AIR DISCHARGE TEMP. 3 SPARE 4 LP ELEMENT TEMPERATURE 5 SPARE 6 SPARE 7 POWER SUPPLY GND 8 (REMOTE) SETPOINT DOWN 9 OIL LEVEL VESSEL 10 AMBIENT TEMPERATURE 11 HP ELEMENT TEMPERATURE 12 SPARE 13 5 VDC 14 POWER SUPPLY AFTER STOP 15 POWER SUPPLY AFTER STOP 16 SPARE 17 COOLANT LEVEL WARNING 18 DP SWITCH 19 ENGINE PAC 20 VARIABLE MINPRESS VALVE 21 LOADING VALVE 22 SPARE 23 SPARE 24 PREHEAT 25 ELECTRICAL ROOF 26 FUEL HEATER																										1 USB 1_+5V 2 USB 1_DATA+ 3 USB 1_DATA- 4 USB 1_GND 5 USB 2_+5V 6 USB 2_DATA+ 7 USB 2_DATA- 8 USB_GND			
X12																										X1																										X5			
1 SPARE 2 SPARE 3 SPARE 4 SPARE 5 SPARE 6 SPARE 7 POWER SUPPLY GND 8 (REMOTE) ALARM ACK 9 ISV FEEDBACK 10 SPARE 11 SPARE 12 SPARE 13 5 VDC 14 POWER SUPPLY AFTER STOP 15 POWER SUPPLY AFTER STOP 16 COOLANT LEVEL SHUTDOWN 17 MODBUS TX 18 MODBUS RX 19 AIRFILTER 20 OIL FILL 21 AC FANS 22 AUTO WSD(DDI) 23 STARTER MOTOR 24 FLOWBOOST SWITCH 25 WATER LEVEL FLOW 26 WATER IN FUEL																										1 CAN1_SHIELD 2 CAN1_PWR OUT 3 CAN1_GND OUT 4 CAN1_H 5 CAN1_L																										1 ETH_P1+ 2 ETH_P2+ 3 ETH_P1- 4 ETH_P2-			
X2																										X3																													
1 CAN2_SHIELD 2 CAN2_PWR OUT 3 CAN2_GND OUT 4 CAN2_H 5 CAN2_L																										1 CAN2_SHIELD 2 CAN2_PWR OUT 3 CAN2_GND OUT 4 CAN2_H 5 CAN2_L																													





Plaque signalétique



- 1 Code Société
- 2 Code Produit
- 3 Numéro de série de la machine
- 4 Nom du fabricant
- 5 Numéro d'autorisation CEE ou national
- 6 Numéro d'immatriculation
- 7 Châssis
- A** Poids total maximum autorisé du véhicule
- B** Charge maximale autorisée sur l'anneau de levage
- C** Charge maximale autorisée sur l'essieu (ou essieu avant pour les machines à double essieu)
- D** Charge maximale autorisée sur l'essieu arrière (pour les machines à double essieu)
- 8 Modèle
- 9 Pression de service
- 10 Vitesse
- 11 Puissance moteur
- 12 Année de fabrication
- 13 Marquage CE conformément à la Directive Machines 89/392/CE
- 14 Numéro de registre ou numéro de l'organisme mandaté

Réglementation

PIÈCES SOUMISES À LA DIRECTIVE SUR LES ÉQUIPEMENTS SOUS PRESSION 97/23/CE, CAT. II ET PLUS

Soupape de sûreté : cat. IV

Désignation	Unité	V39	Y35
Pression définie	bars	30	40
Température nominale	°C	130	130

Séparateur air/huile

Désignation	Unité	V39	Y35
Pression nominale	bars	40	40
Température nominale maxi	°C	130	130
Température nominale mini	°C	-25	-25
Volume	l	159	159

PIÈCES SOUMISES À LA CAT. I ET COUVERTES PAR LA DIRECTIVE MACHINES 2006/42

Toutes les autres pièces

PIÈCES SOUMISES À L'ART. I, PARAGRAPHE 3.3

Toutes les autres pièces

Mise au rebut

GÉNÉRALITÉS

Au cours de l'élaboration de ses produits et de ses services, Atlas Copco tente de comprendre, de déterminer et de minimiser l'impact négatif que les produits et les services peuvent avoir sur l'environnement, lors de leur fabrication, distribution et utilisation, de même que lors de leur élimination.

Le recyclage et une stratégie d'élimination font partie intégrante de l'élaboration de tous les produits de Atlas Copco. Les standards de la compagnie Atlas Copco font état d'exigences strictes.

Lors de la sélection des matériaux, la recyclabilité substantielle, les possibilités de démontage et la séparabilité des matériaux et des ensembles sont prises en considération, de même que les risques pour l'environnement et la santé pendant le recyclage et la destruction du taux inéluctable de matériaux non recyclables.

Votre compresseur Atlas Copco est pour sa majeure partie composé de matériaux métalliques qui peuvent être refondus dans des aciéries et des fonderies, et il peut être donc recyclé à l'infini. Le plastique utilisé est étiqueté ; la classification et le fractionnement des matériaux pour le futur recyclage sont anticipés.



Ce concept ne peut réussir qu'avec votre aide. Soutenez-nous en éliminant les matériaux de manière professionnelle. En éliminant les produits de manière correcte, vous aidez à empêcher les conséquences nuisibles à l'environnement et à la santé résultant de la mauvaise prise en charge des déchets.

Le recyclage et la réutilisation des matériaux aident à préserver les ressources naturelles.

ÉLIMINATION DES MATÉRIAUX

Éliminez les substances et les matériaux contaminés séparément, conformément à la législation environnementale locale.

Avant de démonter une machine à la fin de sa durée de vie de fonctionnement, videz-la de tous les fluides et débarrassez-vous de ces derniers selon les règles locales applicables en matière d'élimination des déchets.

Enlevez les batteries. Ne jetez pas les batteries au feu (risque d'explosion) ou avec les déchets ménagers. Démontez la machine en séparant les métaux, l'électronique, les câbles, les éléments de tuyauterie et d'isolation et les plastiques.


Débarrassez-vous de tous les composants conformément aux prescriptions réglementaires liées à l'élimination des déchets.


Éliminez mécaniquement les fluides déversés ; récupérez le reste en utilisant un agent absorbant (sable ou sciure par exemple) et jetez-les

conformément aux prescriptions réglementaires liées à l'élimination des déchets. Ne les déversez pas dans les égouts ou les eaux de ruissellement.

DIRECTIVE 2012/19/UE DU PARLEMENT ET DU CONSEIL EUROPÉENS CONCERNANT LES DÉCHETS DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES (DEEE)

Cet équipement est soumis aux dispositions de la Directive Européenne 2012/19/UE concernant les déchets des équipements électriques et électroniques (DEEE) et il ne peut pas être jeté sans faire l'objet d'un tri.

 **L'équipement est étiqueté conformément à la Directive Européenne 2012/19/UE avec le symbole d'une poubelle à roulettes rayée.**

 **À la fin de la vie des équipements électriques et électroniques (EEE), ces derniers doivent faire l'objet d'un tri sélectif.**

Pour plus d'informations, contactez vos autorités locales en matière de déchets, votre centre client ou votre distributeur.

Remarques

Remarques



Scannez le code QR pour accéder à la nomenclature de Atlas Copco (ASL).



V39



Y35