

# Manuel d'instructions

Portable air compressor

X-Air+ 750-25  
Engine Cummins B6.7



# Atlas Copco

## Portable air compressor

X-Air+ 750-25

### Manuel d'instructions

Traduction de la notice originale

#### AVERTISSEMENT :



**Lire tous les avertissements, instructions, illustrations et spécifications de sécurité fournis avec ce produit. Le non-respect de toutes les instructions figurant dans ce manuel d'instructions peut entraîner des blessures corporelles, la mort et/ou des dommages matériels.**

#### NOTE DE COPYRIGHT

Toute utilisation ou copie non autorisée de tout ou partie du contenu de ce document est strictement interdite.

Ceci s'applique notamment aux marques de fabrique, aux dénominations des modèles, aux numéros de pièces et aux dessins.

Ce manuel d'instructions s'applique aux machines portant la marque CE, à celles ne la portant pas et à celles qui portent la marque UKCA. Il est conforme aux exigences relatives aux instructions précisées dans les directives européennes ou les textes réglementaires du Royaume-Uni applicables mentionnés dans la Déclaration de conformité.

May 2024

N° 2962 0440 20

[www.atlascopco.com](http://www.atlascopco.com)



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Mesures de précaution.....</b>	<b>5</b>
1.1	ICÔNES DE SÉCURITÉ.....	5
1.2	INTRODUCTION.....	5
1.3	MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALE.....	7
1.4	SÉCURITÉ PENDANT LE TRANSPORT ET L'INSTALLATION.....	8
1.5	SÉCURITÉ PENDANT L'UTILISATION ET LE FONCTIONNEMENT.....	10
1.6	SÉCURITÉ PENDANT LA MAINTENANCE ET LES RÉPARATIONS SUR LE MOTEUR.....	12
1.7	SÉCURITÉ EN UTILISANT DES OUTILS.....	14
1.8	MESURES DE SÉCURITÉ PARTICULIÈRES.....	14
<b>2</b>	<b>Caractéristiques principales.....</b>	<b>17</b>
2.1	PRÉSENTATION GÉNÉRALE.....	17
2.2	PIÈCES PRINCIPALES.....	19
2.3	SYSTÈME DE RÉGULATION DU COMPRESSEUR.....	21
<b>3</b>	<b>Instructions pour l'utilisation.....</b>	<b>26</b>
3.1	INSTRUCTIONS CONCERNANT LE STATIONNEMENT, LE REMORQUAGE ET LE LEVAGE.....	26
3.2	TRANSPORTER LE COMPRESSEUR.....	32
3.3	ÉVITER TOUT SOUS-RÉGIME.....	36
3.4	ÉVITER LES SURCHARGES.....	37
3.5	DÉMARRAGE/EXTINCTION.....	38
3.6	FONCTIONNEMENT DE BASE DE LA MACHINE.....	41
<b>4</b>	<b>Maintenance.....</b>	<b>63</b>
4.1	KITS DE MAINTENANCE.....	63

4.2	RESPONSABILITÉ.....	63
4.3	CODE QR.....	64
4.4	REMISAGE.....	64
4.5	MESURES DE SÉCURITÉ.....	64
4.6	FLEETLINK.....	65
4.7	PROGRAMME DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE.....	65
4.8	SPÉCIFICATIONS LIÉES À L'HUILE.....	68
4.9	FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL (ADBLUE).....	76
4.10	SPÉCIFICATIONS DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT.....	77
4.11	NETTOYAGE.....	83
4.12	ENTRETIEN DE LA BATTERIE.....	84
<b>5</b>	<b>Procédures de réglage et de maintenance.....</b>	<b>86</b>
5.1	FILTRE À AIR (MOTEUR/COMPRESSEUR).....	86
5.2	CUVE.....	87
5.3	CIRCUIT DE CARBURANT.....	88
5.4	RÉGLAGE DES FREINS.....	89
5.5	ROUE.....	94
<b>6</b>	<b>Contrôles et dépannage.....</b>	<b>96</b>
<b>7</b>	<b>Options disponibles.....</b>	<b>98</b>
7.1	PLATEAU.....	98
7.2	BARRE D'ATTELAGE RÉGLABLE AVEC FREINS.....	98
7.3	ANNEAU OU BOULE D'ATTELAGE DIN/NATO/ITA/BNA/GB.....	98
7.4	SIGNALISATION ROUTIÈRE.....	98
7.5	CARROSSERIE AVEC COULEUR PERSONNALISÉE.....	98

7.6	COUPURE DE L'ADMISSION.....	98
7.7	ADAPTATEUR ROUTE 24V.....	98
7.8	GOULOT DE REMPLISSAGE MÉTALLIQUE POUR LE CARBURANT.....	99
7.9	PRÉCHAUFFAGE.....	99
<b>8</b>	<b>Caractéristiques techniques.....</b>	<b>103</b>
8.1	VALEURS DES COUPLES.....	103
8.2	SPÉCIFICATIONS COMPRESSEUR/MOTEUR.....	104
8.3	RÉGLEMENTATION.....	108
8.4	PLANS CÔTÉS.....	109
<b>9</b>	<b>Schémas électriques.....</b>	<b>112</b>
9.1	SCHÉMAS ÉLECTRIQUES.....	112
<b>10</b>	<b>Plaque signalétique.....</b>	<b>121</b>
<b>11</b>	<b>Mise au rebut.....</b>	<b>122</b>
11.1	GÉNÉRALITÉS.....	122
11.2	MISE AU REBUT DES MATÉRIAUX.....	122
11.3	DIRECTIVE 2012/19/UE DU PARLEMENT ET DU CONSEIL EUROPÉENS CONCERNANT LES DÉCHETS DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES (DEEE).....	123
<b>12</b>	<b>Journal de maintenance.....</b>	<b>124</b>
<b>13</b>	<b>Certificat de conformité CE.....</b>	<b>125</b>

# 1 Mesures de précaution

## 1.1 Icônes de sécurité

**DANGER :**

Indique une situation de risque imminent, qui conduit, si elle n'est pas évitée, à la mort ou à de graves blessures.

**AVERTISSEMENT :**

Indique une situation de risque potentiel, qui pourrait, si elle n'est pas évitée, conduire à la mort ou à de graves blessures.

**ATTENTION :**

Indique un risque de faible niveau, qui conduit, s'il n'est pas évité, à des blessures bénignes ou de gravité moyenne.



:

Indique une situation potentielle qui peut occasionner, si elle n'est pas évitée, des dégâts matériels ou des conséquences et un état indésirable.

**REMARQUE :**

Indique des informations importantes.

## 1.2 Introduction

**REMARQUE :**

**Veillez à lire les instructions avec soin avant d'intervenir sur la machine, de la remorquer, de la soulever, de la faire fonctionner, de réaliser des opérations de maintenance ou de réparation conformément à la notice d'utilisation.**

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'une notice contenant des informations à jour.

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

Gardez toujours cette notice à proximité de l'appareil et assurez-vous qu'elle reste facilement accessible pour le personnel.

Consultez également les consignes de sécurité du moteur et des éventuels autres équipements fournies séparément ou qui sont spécifiées sur les équipements eux-mêmes ou les pièces de la machine.

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 la notice 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 la machine 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 la machine et supprimez toutes les sources de risques potentielles au niveau de la machine.

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 cette notice 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.

### 1.3 Mesures de sécurité générale

- 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 ne sont plus adaptés à un fonctionnement sûr de la machine.
- 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.
- 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.
- Les valeurs nominales normales (pressions, températures, vitesses, etc.) doivent être indiquées de façon durable.
- N'utilisez la machine qu'aux fins prévues et en respectant les limites des valeurs nominales (pression, température, vitesses, etc.).
- Les machines et les équipements doivent rester propres, exempts autant que faire se peut d'huile, de poussière ou d'autres dépôts.
- 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 le *programme de maintenance préventive*.
- 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.
- 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.

- L'exactitude des manomètres et des thermomètres doit être régulièrement vérifiée. Ils doivent être remplacés dès qu'ils dépassent les seuils tolérés.
- Les dispositifs de sécurité doivent être testés de la façon décrite dans le programme de maintenance de la notice d'utilisation afin de confirmer leur bon état de fonctionnement. Consultez le *programme de maintenance préventive*.
- Prêtez attention aux marquages et à l'étiquetage sur la machine.
- Si les étiquettes de sécurité sont endommagées ou détruites, elles doivent être remplacées afin de garantir la sécurité de l'opérateur.
- Gardez la zone de travail propre. Le désordre augmente les risques d'accidents
- 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.
- 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.

## 1.4 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 la machine, 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 décélérations au levage doivent rester dans des limites sûres.

- Avant de remorquer la machine :
  - Assurez-vous que la/les cuves sous pression est/sont exempte(s) de toutes pression,
  - 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 la machine est équipée 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.
- Pour remorquer la machine, utilisez un véhicule tracteur de grande capacité. Consultez la documentation du véhicule tracteur.
  - Si la machine doit être reculée par le véhicule tracteur, désactivez le mécanisme de freinage à inertie (s'il n'est pas automatique).
  - Ne dépassez jamais la vitesse maximum de remorquage de la machine (respectez la réglementation locale).
  - 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 la machine n'a pas de frein de stationnement ou de roue jockey, immobilisez-la 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.
  - Pour soulever des pièces lourdes, utilisez un treuil de grande capacité, testé et homologué conformément à la réglementation locale en matière de sécurité.
  - 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.
  - 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.
  - Ne laissez jamais aucune charge pendre d'un treuil.
  - 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).
  - 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 entraînée, cela peut engendrer la surchauffe de la machine. S'il l'est par la chambre de combustion, la puissance du moteur est amoindrie.
  - Éteignez le compresseur avant de le déplacer.
  - Si la machine est équipée 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.
  - Si la machine est équipée d'un châssis Tandem UE, il faut contrôler que le système de freinage de la machine est adapté au système de freinage du véhicule remorque. Faites vérifier le système de freinage combiné de l'ensemble (appareil - véhicule remorque) dans un garage spécialisé dans les camions.

- 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.

## 1.5 Sécurité pendant l'utilisation et le fonctionnement

- Si la machine est utilisée 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 SCR certifié pare-étincelles.
- Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone qui est un gaz mortel. Si la machine est utilisée 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.
- Lorsque la machine doit fonctionner dans une atmosphère poussiéreuse, placez-la 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.
- 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.
- 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.
- N'exercez aucune contrainte externe sur les vannes de sortie d'air, en tirant sur les tuyaux ou en installant des équipements auxiliaires directement sur une vanne par exemple (extracteur d'eau, lubrificateur, etc.). Ne piétinez pas les vannes de sortie d'air.
- Ne déplacez jamais la machine si des conduites ou des tuyaux externes sont encore raccordés aux vannes de sortie, afin d'éviter tout endommagement des vannes, du collecteur et des tuyaux.
- 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.
- 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.
- 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.
- Avant de retirer le bouchon de remplissage d'huile, veillez à purger la pression en ouvrant la vanne de sortie d'air.
- 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.

- Ne faites jamais le plein de carburant si la machine 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 la machine 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.
- 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.
- Effectuez périodiquement les tâches de maintenance conformément au programme de maintenance.
- 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.
- 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.
- La machine est équipée 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.
- Ne faites jamais fonctionner la machine dans des environnements exposés à des fumées inflammables ou toxiques
- 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.
- 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.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- N'utilisez jamais la machine à des pressions ou vitesses inférieures ou supérieures aux limites indiquées dans les caractéristiques techniques.
- 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.

## 1.6 Sécurité pendant la maintenance et les réparations sur le moteur

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.

- N'utilisez que des outils appropriés et en bon état pour effectuer les opérations de maintenance et de réparation.
- Les pièces doivent être remplacées par des pièces détachées Atlas Copco d'origine.
- Toutes les opérations de maintenance, autres que les contrôles de routine, doivent être réalisées lorsque la machine est éteinte. 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. Sur les appareils alimentés électriquement, l'interrupteur principal doit être verrouillé en position ouverte et les fusibles doivent être retirés. Un panneau d'avertissement portant une mention du type "Travaux en cours ; Ne pas mettre sous tension" doit être fixé sur la boîte à fusibles ou l'interrupteur principal.
- 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.
- Avant toute opération de maintenance, de réparation, de réglage ou toute autre opération sortant du cadre des contrôles de routine, arrêtez le compresseur, enfoncez l'arrêt d'urgence, coupez l'interrupteur Marche/Arrêt, coupez toutes les alimentations et dépressurisez le compresseur. Assurez-vous le contrôleur est éteint.
- Avant de procéder à l'entretien, assurez-vous d'avoir placé l'arrêt d'urgence sur la position Arrêt et d'avoir débranché toutes les alimentations électriques.
- 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.
- 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.

- N'utilisez jamais de solvants inflammables pour le nettoyage (risque d'incendie).
- Prenez des mesures de protection contre les vapeurs toxiques des liquides de nettoyage.
- N'utilisez jamais les pièces de la machine pour grimper dessus.
- 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.
- Ne soudez et n'exécutez jamais aucune opération impliquant de la chaleur près du carburant ou du circuit d'huile. 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.
- 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.
- Ne retirez et n'altérez aucun des dispositifs 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- N'utilisez jamais de source d'éclairage avec une flamme nue pour inspecter l'intérieur de la machine.
- Débranchez les cosses de la batterie avant de commencer la maintenance électrique ou une opération de soudure (ou activez le coupe-batterie).
- 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. Vérifiez le sens de rotation des moteurs électriques au premier démarrage de la machine et après toute modification des connexions ou du système de commutation électriques afin de vérifier que la pompe à huile et le ventilateur fonctionnent correctement.
- Les opérations de maintenance et de réparation doivent être notifiées dans le journal de maintenance de l'opérateur pour l'ensemble des machines. La fréquence et la nature des réparations peuvent révéler des conditions dangereuses.
- Si vous devez manipuler des pièces chaudes comme des réducteurs thermorétractables par exemple, utilisez des gants spéciaux résistant à la chaleur, et, le cas échéant, d'autres EPI.
- 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.
- Veillez à éliminer correctement les huiles, solvants et autres substances polluantes l'environnement.
- 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 coupure fonctionnent correctement.

## 1.7 Sécurité en utilisant des outils



:

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

- Utilisez le bon outil en fonction de 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.

## 1.8 Mesures de sécurité particulières

### Cuves sous pression

Prescriptions de maintenance et d'installation :

- La cuve peut servir de cuve sous pression et/ou de séparateur. La cuve est conçue pour conserver l'air comprimé et elle fonctionne avec les caractéristiques suivantes, telles que détaillées sur sa plaque signalétique :
  - Pression de service maximum ps en bars (psi),
  - Température de service maximum Tmax en °C (°F),
  - Température de service minimum Tmin en °C (°F),
  - Capacité de la cuve V en L (US gal).
- 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.
- Les prescriptions légales nationales concernant les contrôles réglementaires doivent être respectées.
- Aucune opération de soudage ou traitement thermique de quelque nature que ce soit n'est permis sur les parois de la cuve exposées à la pression.
- 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.).
- La vidange de condensat doit être effectuée tous les jours, lorsque la cuve est utilisée.
- L'installation, la conception et les raccordements ne doivent pas être modifiés.
- Les boulons du couvercle et les brides ne doivent pas être utilisés comme fixation supplémentaire.
- La maintenance de la cuve (sous pression) ne peut être réalisée que par Atlas Copco.

### Souppes de sécurité

- L'ensemble des réglages et des réparations ne peut être réalisé que par l'un des prestataires agréés du fournisseur des soupapes.
- 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.
- 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.

- La pression indiquée sur la soupape de sécurité ne peut en aucun cas être modifiée sans l'autorisation du concepteur de l'installation.
- 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.
- Les soupapes de sécurité doivent fréquemment être testées et régulièrement être entretenues.
- La précision de la pression définie doit périodiquement être vérifiée.
- Une fois installé, le compresseur doit fonctionner à des pressions supérieures à 75% de la pression définie afin de garantir la facilité et la liberté de mouvement des pièces à l'intérieur.
- La fréquence des tests est influencée par des facteurs comme la rudesse des conditions de fonctionnement et l'agressivité du milieu sous pression.
- Les joints souples et les ressorts sont à remplacer dans le cadre de la procédure de maintenance.
- Ne peignez et n'appliquez aucun revêtement sur la soupape de sûreté installée.

## Batteries

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

- 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.
- Installez un panneau interdisant le feu, les flammes nues ou de fumer à l'endroit où les batteries sont en charge.
- 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.
  - Si vous raccordez une batterie auxiliaire (AB) parallèle à la batterie de la machine (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 la machine. Pour débrancher, procédez dans le sens inverse.
  - 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.

## Réduction catalytique sélective (SCR)

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

Le convertisseur SCR 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 SCR doivent entraîner une exposition à la poussière. Ces travaux englobent, par exemples, l'ouverture du silencieux et la mise au rebut du convertisseur SCR.

Précautions de sécurité si vous travaillez sur le système SCR :

- Inhalation : Si une personne inhale de la poussière, elle doit immédiatement respirer de l'air frais. Consultez un médecin.

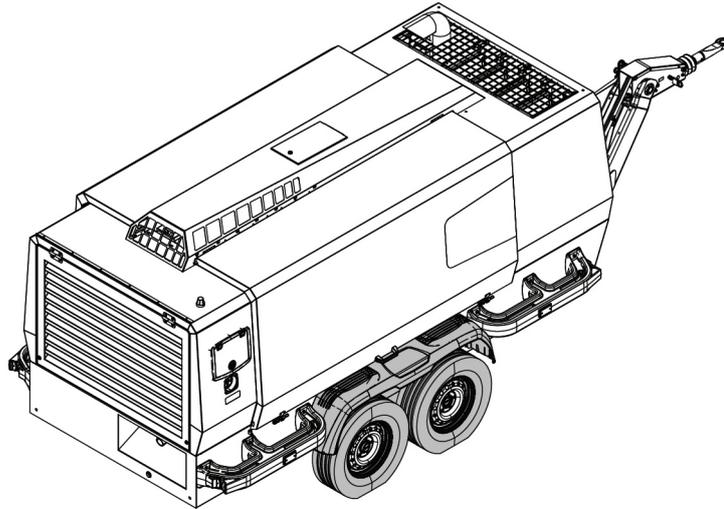
- Contact avec les yeux : Rincez immédiatement les yeux à l'eau. Si l'irritation persiste, consultez un médecin.
- Contact avec la peau : Lavez à l'eau et au savon. Retirez les vêtements contaminés.
- Ingestion : Si une grande quantité a été ingérée, buvez de l'eau en abondance et faites-vous vomir.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

## 2 Caractéristiques principales

### 2.1 Présentation générale



Le compresseur X-Air+ 750-25 est un compresseur silencieux, à vis lubrifiée et à deux étages, prévu pour une pression de service effective nominale de 25 bars (364 psi).

#### 2.1.1 Moteur

Le compresseur est entraîné par un moteur diesel 6 cylindres en ligne, 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 (SCR). Le filtre à particules est certifié pare-étincelles par la norme.

#### 2.1.2 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.

#### 2.1.3 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.

Le cuve est équipée d'un jauge.

### 2.1.4 Régulation

Le compresseur est équipé du système de régulation AirXpert 2.0.

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.

### 2.1.5 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.

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

### 2.1.6 Dispositifs de sécurité

Le compresseur est protégé contre la surchauffe par un capteur de coupure thermique. La cuve est équipée 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.

### 2.1.7 Structures et essieux

Le compresseur/l'unité motrice est monté sur le cadre sur des amortisseurs en caoutchouc. Ce cadre est un cadre étanche qui peut récupérer tous les fluides utilisés dans le compresseur afin d'empêcher toute contamination de l'environnement.

L'absence de fuite sur le cadre doit être contrôlée tous les jours et ce dernier doit être nettoyé dès que nécessaire.

Le compresseur standard dispose de fentes pour le passage des fourches d'un chariot élévateur.

Le système de freinage est composé d'un frein de stationnement et d'un frein à inertie. En marche arrière le frein à inertie n'est pas enclenché automatiquement (Voir la section *Options disponibles*).

### 2.1.8 Carrosserie

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

### 2.1.9 Anneau de levage

Un anneau de levage est accessible après avoir déverrouillé la petite porte en haut de la machine.

### 2.1.10 Contrôleur

Le contrôleur est composé d'un écran et de touches et il est situé dans le coin arrière droit.

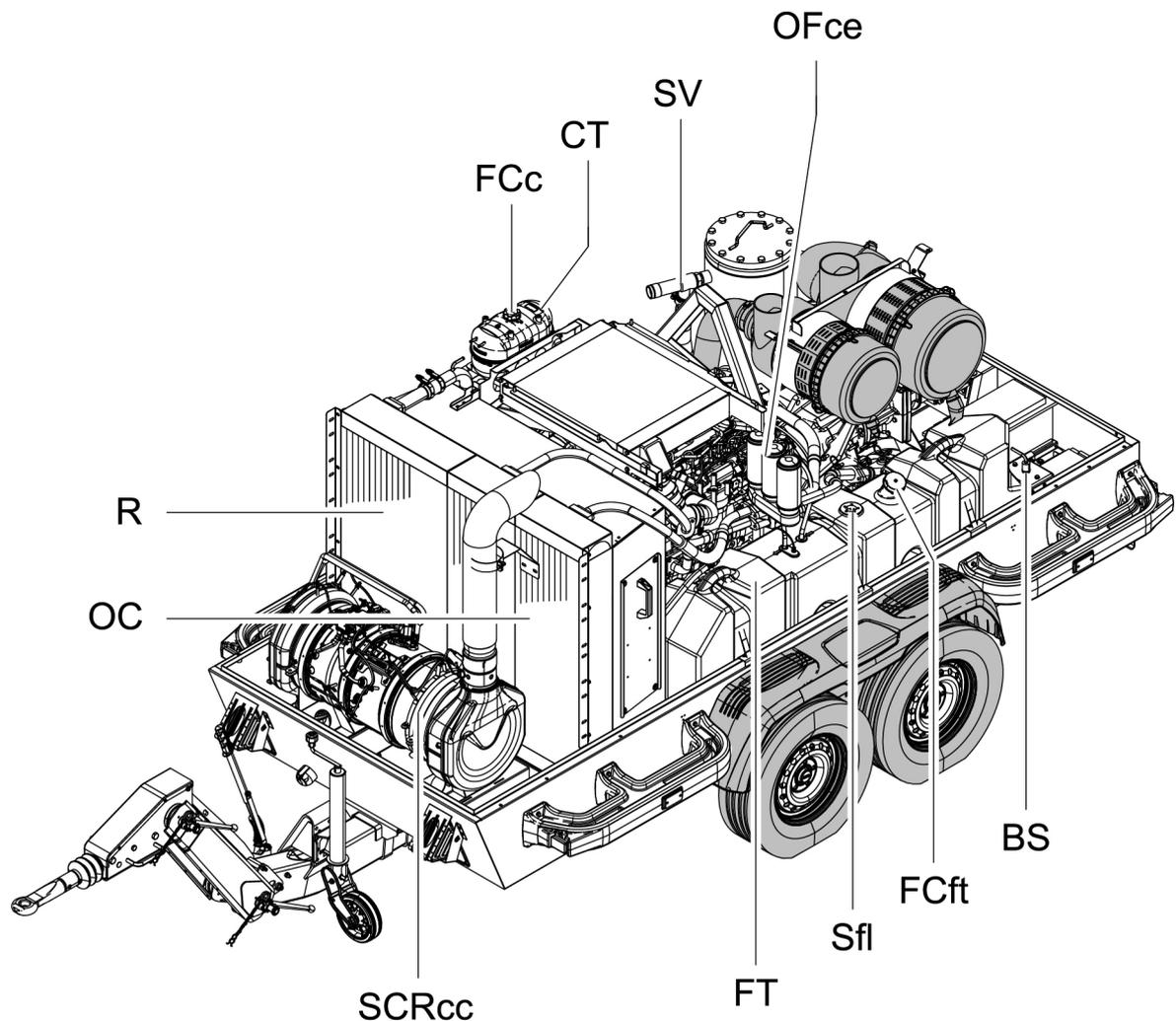
### 2.1.11 Plaque signalétique

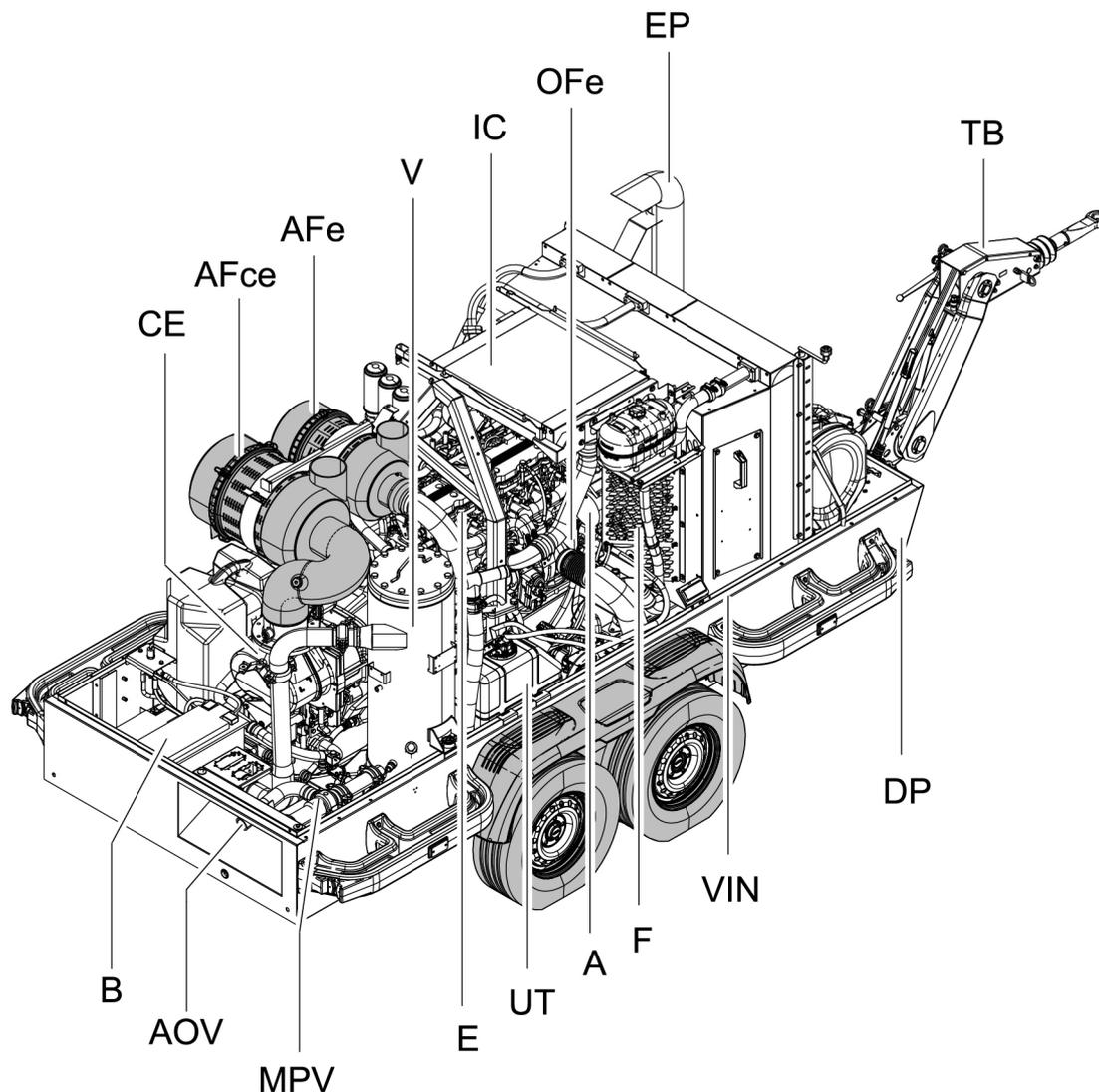
Le compresseur est équipé d'une plaque signalétique qui indique le code produit, le numéro de série de la machine et la pression de service (voir la section *Plaque signalétique*).

### 2.1.12 Numéro d'immatriculation du véhicule

Le numéro d'immatriculation (VIN) se trouve à droite à l'avant en haut du cadre.

## 2.2 Pièces principales

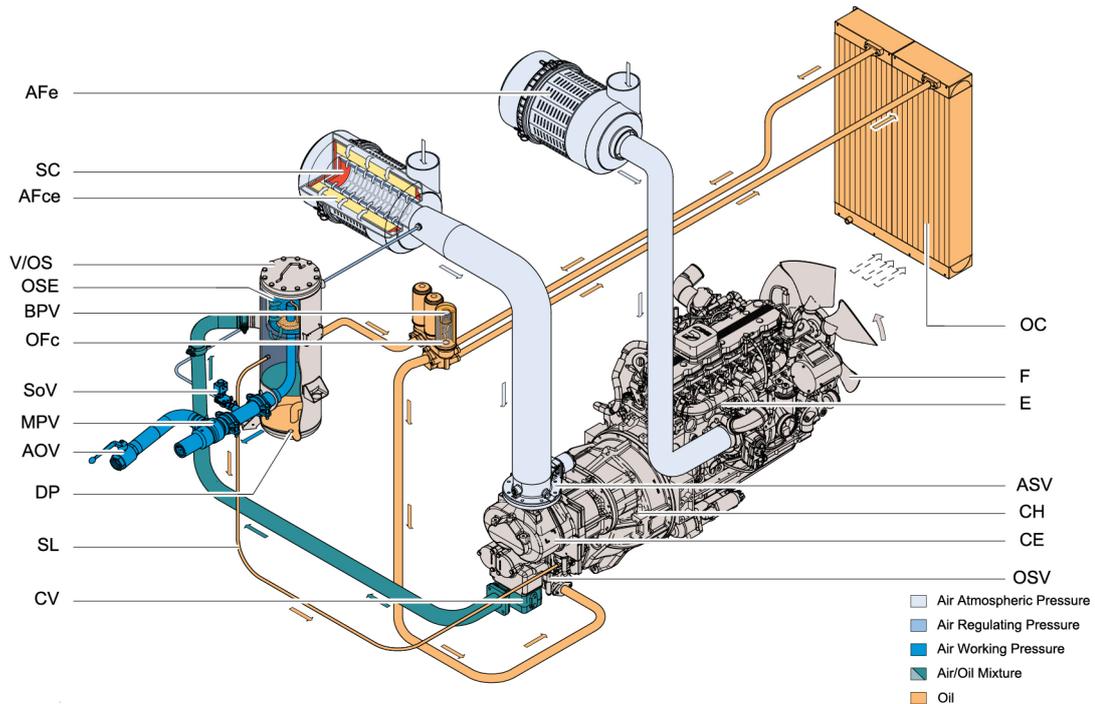




Référence	Nom	Référence	Nom
A	Alternateur	FT	Réservoir à carburant
AFce	Filtre à air (élément compresseur)	IC	Refroidisseur intermédiaire
AFe	Filtre à air (moteur)	MPV	Vanne de pression minimum
AOV	Soupapes de sortie d'air	OC	Refroidisseur d'huile
B	Batterie	OFce	Filtre à huile (élément compresseur)
BS	Interrupteur Batterie	OFe	Filtre à huile (moteur)
CE	Élément compresseur	R	Radiateur
CT	Réservoir à liquide de refroidissement	Sfl	Capteur (niveau de carburant)
DP	Plaque signalétique	SV	Soupape de sécurité
E	Moteur	SCRcc	Convertisseur SCR
EP	Tuyau d'échappement	TB	Barre d'attelage
F	Ventilateur	UT	Réservoir d'urée
FCft	Bouchon de remplissage (réservoir à carburant)	VIN	Numéro d'immatriculation du véhicule
FCc	Bouchon de remplissage (liquide de refroidissement)	V	Cuve

## 2.3 Système de régulation du compresseur

### Présentation générale



Référence	Désignation	Référence	Désignation
AFce	Filtre à air (élément compresseur)	F	Ventilateur
AFe	Filtre à air (moteur)	MPV	Vanne de pression minimum
AOV	Soupapes de sortie d'air	OC	Refroidisseur d'huile
ASV	Soupape système pneumatique	OFc	Filtre à huile (compresseur)
BPV	Vanne de dérivation Filtre à huile	OSE	Élément Séparateur d'huile
CE	Élément compresseur	OSV	Vanne d'arrêt huile
CH	Carter d'attelage	SC	Cartouche de sécurité
CV	Soupape de retenue	SL	Circuit de récupération
DP	Bouchon de vidange	SoV	Électrovanne
E	Moteur	V/OS	Cuve / Séparateur d'huile

### 2.3.1 Circulation de l'air

L'air aspiré par le filtre à air dans l'élément compresseur est comprimé. En sortie de l'élément, l'air comprimé et l'huile passent dans la cuve/séparateur d'huile.

La soupape de retenue empêche le retour de l'air comprimé lorsque le compresseur est arrêté. Dans la cuve/séparateur d'huile, la majorité de l'huile est supprimée 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 qui empêche la pression du réservoir de chuter sous la pression de service minimum (spécifiée dans la section *Limites*), 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 agit également comme valve anti-retour ce qui empêche la pression accumulée dans le circuit derrière le compresseur de s'échapper du compresseur.

Une vanne de purge est installée sur la cuve d'air pour automatiquement dépressuriser le réservoir d'air quand le compresseur est arrêté.

### 2.3.2 Circuit d'huile

La partie basse de la cuve sert de réservoir d'huile.

La pression de l'air force l'huile hors de la cuve/séparateur d'huile, vers le radiateur d'huile et les filtres à huile jusqu'à l'élément compresseur.

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 la cuve où elle est séparée de l'air de la façon décrite dans la section Circulation de l'air. L'huile récoltée dans le fond de l'élément séparateur d'huile est renvoyée dans le circuit par une conduite d'évacuation qui est pourvue d'un limiteur de débit.

La soupape de dérivation du filtre à huile 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 à intervalles réguliers (voir la section *Programme de maintenance préventive*).

### 2.3.3 Système de régulation AirXpert 2.0

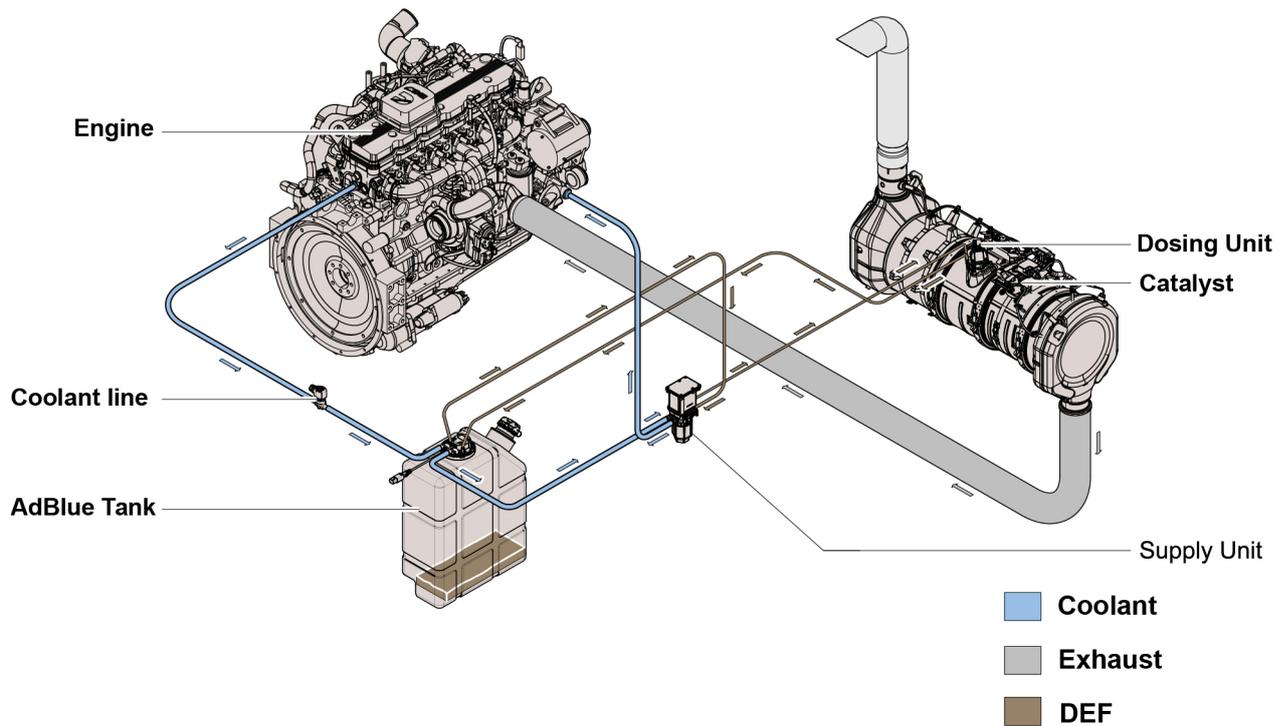
Pour pouvoir contrôler la pression et le débit, le système de régulation électronique AirXpert 2.0 surveille :

- 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 comprend des capteurs de température, des capteurs de pression et un capteur de pression de service.

### 2.3.4 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 (SCR). 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 particules de matière diesel 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 SCR 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 SCR, 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 azote et en eau.

### 2.3.5 Marquages et étiquettes d'information

Les étiquettes de marquage donnent des instructions et des informations. Elles avertissent également des risques. Pour plus de commodité et pour votre sécurité, veillez à ce que les étiquettes de marquage restent lisibles et remplacez-les si elles sont abîmées ou si elles manquent. Des étiquettes de marquage de rechange sont disponibles à l'usine. Ci-dessous se trouve un bref descriptif de tous les marquages apposés sur le compresseur. L'emplacement précis de tous les marquages est donné dans le manuel des pièces de ce compresseur.

Étiquette	Désignation	Étiquette	Désignation
	Gaz dangereux en sortie.		Entretien toutes les 24 heures.
	Danger, surface chaude.		Avertissement, Pièce sous pression.
	Risque d'électrocution.		Ne marchez pas sur les vannes de sortie.
	Huile synthétique pour moteur Atlas Copco.		Ne faites pas tourner le compresseur avec les portes ouvertes.
	Huile minérale pour moteur Atlas Copco.		Levage autorisé.
	Manuel		Utilisez du carburant diesel avec une teneur en soufre < 10 ppm.
	Lisez le manuel d'utilisation avant d'intervenir sur la batterie.		Pression des pneus.
	Bouton Marche/Arrêt.		Niveau de puissance sonore conformément à la Directive 2000/14/CE (exprimé en dB (A)).
	Interdiction d'ouvrir les vannes d'air sans que les tuyaux ne soient raccordés.		Levage avec fourches autorisé.

Étiquette	Désignation	Étiquette	Désignation
	Sens de rotation.		Ne soulevez pas par ici.
	Entrée.		Lisez le manuel d'utilisation avant la mise en marche.
	Sortie.		Bouchon de remplissage pour le liquide de refroidissement.
	Vidange de l'huile du compresseur.		Lisez le manuel d'utilisation avant de faire l'appoint de liquide de refroidissement.
	Disjoncteur.		Point de service.
	Lisez le manuel d'utilisation avant la mise en marche.		Ne coupez pas l'interrupteur de la batterie quand le voyant est allumé.

## 3 Instructions pour l'utilisation

### 3.1 Instructions concernant le stationnement, le remorquage et le levage

:

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

Avant de mettre le compresseur en service, contrôlez le circuit de freinage.

Après les 100 premiers kilomètres parcourus : Contrôlez et resserrez les écrous de roues et les boulons de la barre d'attelage au couple spécifique. Contrôlez le réglage des freins.



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

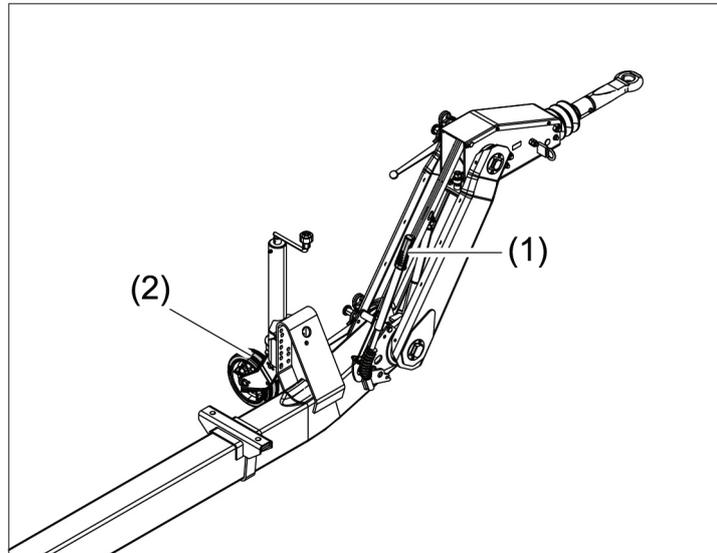
Lors du remorquage, du levage ou du transport du compresseur de quelque manière que ce soit, l'interrupteur de la batterie doit toujours être en position d'arrêt.

Si vous utilisez un véhicule tracteur pour déplacer la machine, prenez soin de relever la roue jockey au maximum.

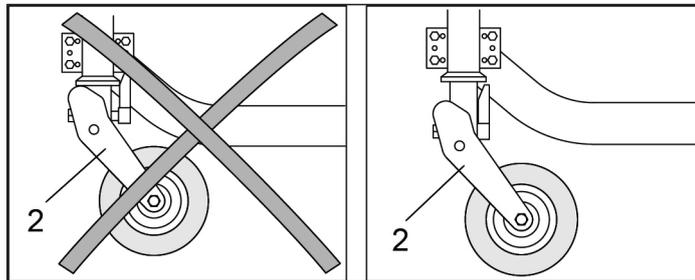
Si la roue jockey repose au sol, l'appareil ne peut être manœuvré qu'à la main.

### 3.1.1 Instructions pour le stationnement

#### Barre d'attelage réglable avec roue jockey et freins



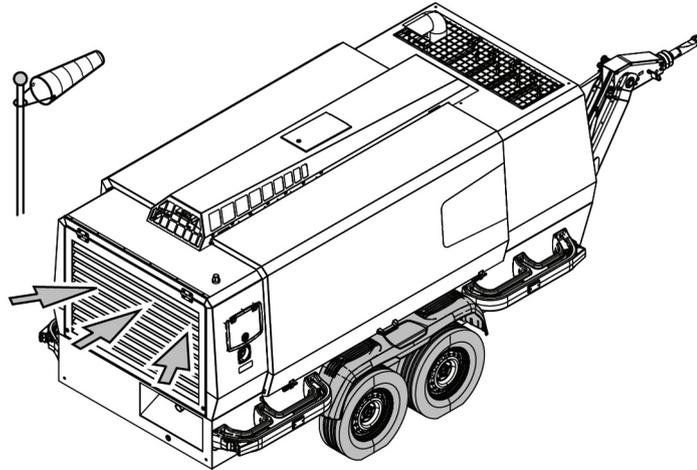
#### Position de stationnement de la roue jockey (barre d'attelage réglable)



**Le frein de stationnement doit être enclenché une fois le compresseur stationné.**

1. Pour garer le compresseur, fixez la roue jockey (2) afin de soutenir le compresseur de niveau.
2. Placez autant que possible le compresseur de niveau. Il peut cependant fonctionner de façon temporaire, penché à 15° maximum.
3. Enclenchez le frein de stationnement en tirant complètement le levier de frein de stationnement (1).
4. Immobilisez le compresseur en plaçant des cales (consultez la section *Options disponibles*) devant ou derrière les roues s'il est garé en pente.

## Extrémité arrière du compresseur contre vent



Placez l'arrière du compresseur contre le vent, loin des courants d'air contaminés et des murs afin d'empêcher la recirculation de l'air de refroidissement réchauffé dans le compresseur. Si cet air pénètre dans le compresseur cela peut provoquer une surchauffe.

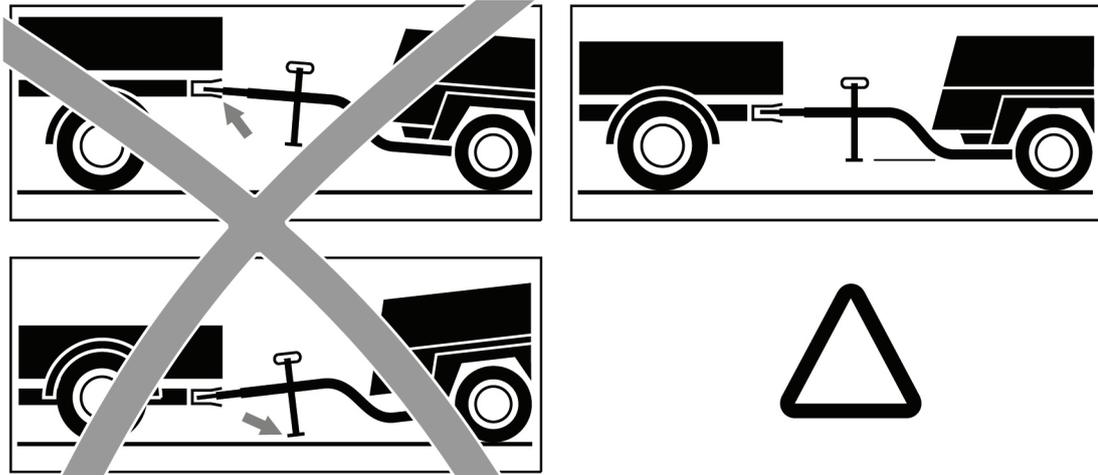


**N'obturez pas les évacuations d'air du système de refroidissement.**

**Évitez la recirculation de l'air d'échappement provenant du moteur. Cela peut provoquer la surchauffe et la diminution de la puissance du moteur.**

**La durée de vie de l'huile du compresseur diminue si l'air entrant dans le compresseur est contaminé.**

### 3.1.2 Instructions pour le remorquage

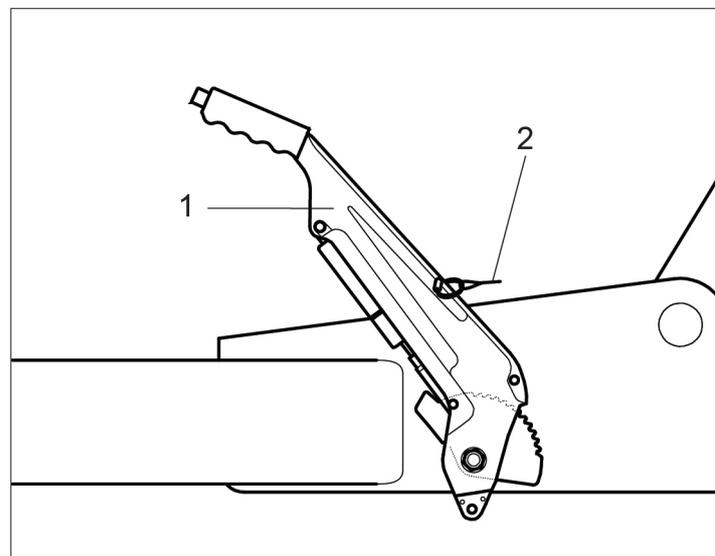


:



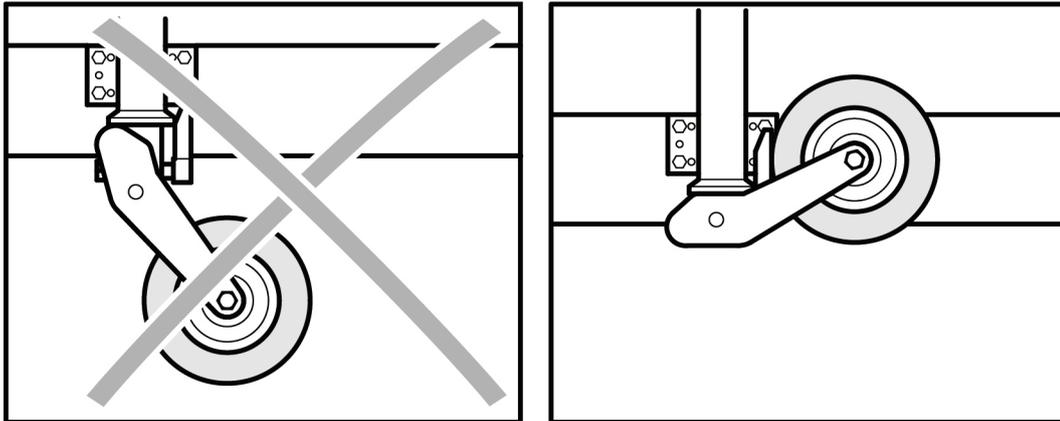
Avant de remorquer le compresseur, assurez-vous que l'équipement servant à atteler sur le véhicule est adapté à l'anneau ou à la boule d'attelage.

La barre d'attelage doit autant que possible être de niveau et le compresseur ainsi que l'extrémité de l'anneau d'attelage doivent être alignés à l'horizontale.

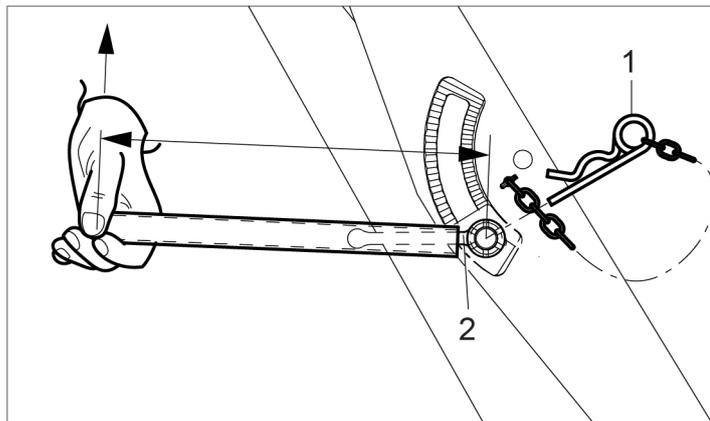


1. Poussez le levier du frein de stationnement (1) complètement vers le bas.
2. Raccordez le câble de sécurité (2) au véhicule.
3. Sécurisez la roue jockey à la position la plus élevée possible.

### Position de remorquage de la roue jockey



#### 3.1.2.1 Réglage de la hauteur



:



**Avant de remorquer le compresseur, assurez-vous que les articulations de la barre d'attelage sont bloquées au maximum sans pour autant endommager la barre. Assurez-vous qu'il n'existe aucun jeu entre les dents des articulations.**

1. Sortiez la goupille (1).
2. Libérez la barre de verrouillage (2) et tournez-la vers le haut jusqu'en butée.
3. Réglez l'élément de l'attelage du frein à inertie vers le haut ou le bas.
4. Serrez la barre de verrouillage (2) et fixez-la à l'aide d'un maillet (maillet en caoutchouc dur).

5. Après 50 km, resserrez la barre de verrouillage (2).
6. Fixez la goupille (1).

:

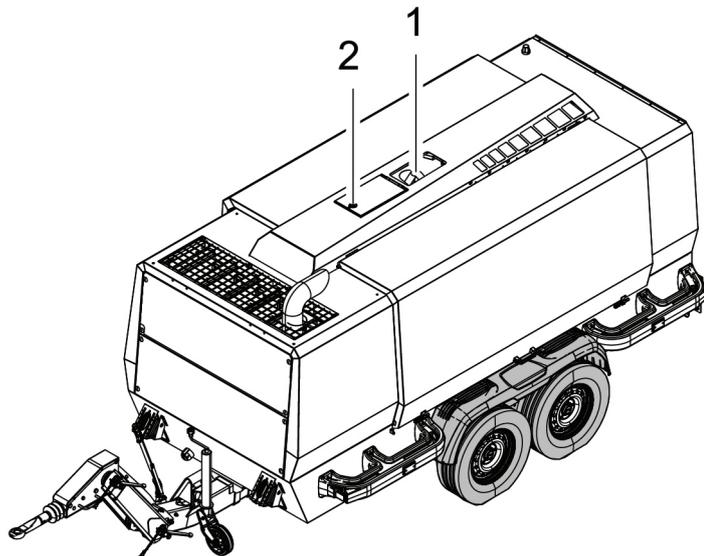
Le réglage de la hauteur doit être effectué sur un sol de niveau et une fois l'attelage fait.



Pendant l'ajustement, assurez-vous que l'avant de la barre d'attelage est à l'horizontale par rapport au point d'attelage.

Avant de commencer le déplacement, assurez-vous que l'arbre de réglage est bloqué de façon à ce que la stabilité et la sécurité soient garanties pendant le déplacement. Serrez, si nécessaire, la barre de verrouillage (2).

### 3.1.3 Instructions pour le levage



#### AVERTISSEMENT :



Le levage de la machine en marche est strictement interdit.  
Le levage par hélicoptère est interdit.

#### ATTENTION :



Il est conseillé d'utiliser de préférence une corde de levage afin de ne pas endommager la structure du palonnier et le capot.

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

1. Placez le treuil dans une position qui vous permette de lever le compresseur à la verticale.
2. Veillez à ce que l'accélération et la décélération du levage restent dans des limites sûres.

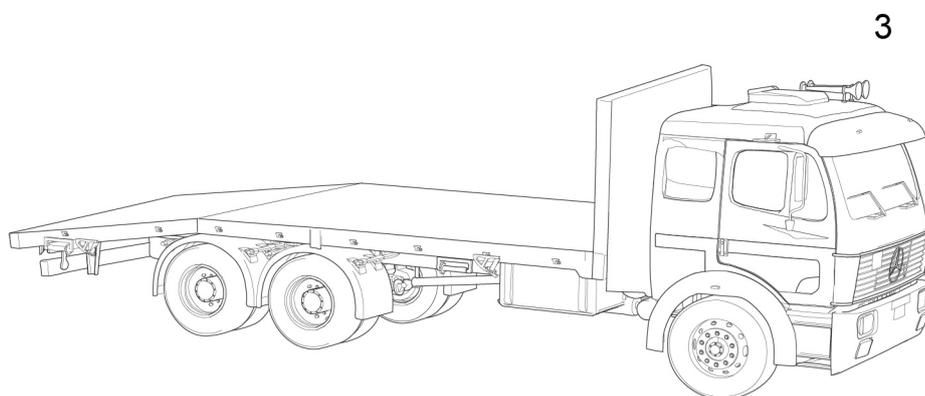
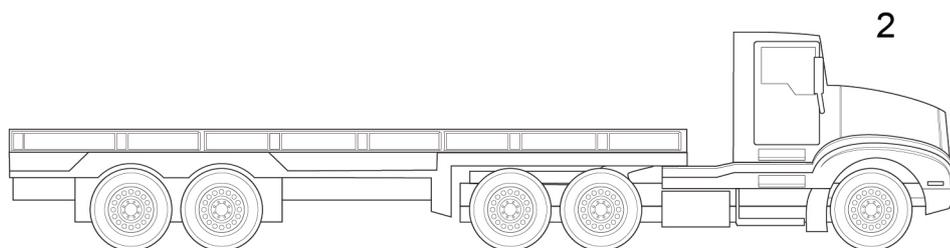
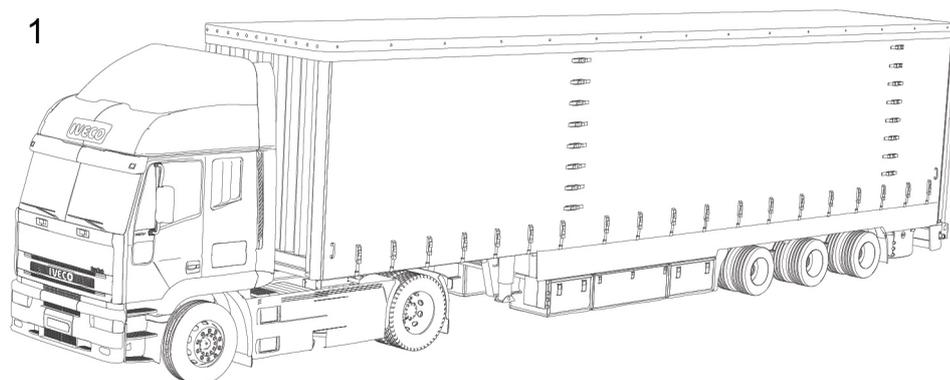
3. Utilisez l'anneau de levage (1) pour soulever la machine. Il est possible d'accéder à l'anneau de levage par la petite porte (2).

## **3.2 Transporter le compresseur**

### **3.2.1 Véhicule de transport spécifié**

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

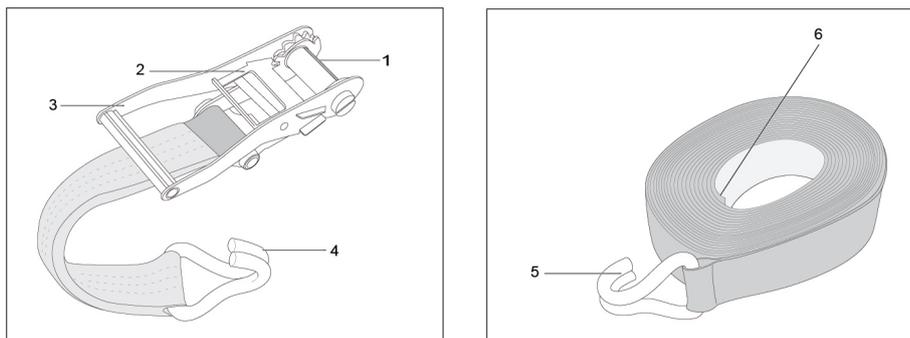
1. Camions à bâche
2. Camions ouverts
3. Camions treuils



### 3.2.2 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.

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



Référence	Désignation
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

- 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).
- 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.
- 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.
- Soulevez et abaissez la poignée à cliquet (3) jusqu'à ce que la force nécessaire pour tendre la courroie devienne trop importante.
- Enfoncez la poignée à cliquet (3) pour verrouiller les courroies en place.

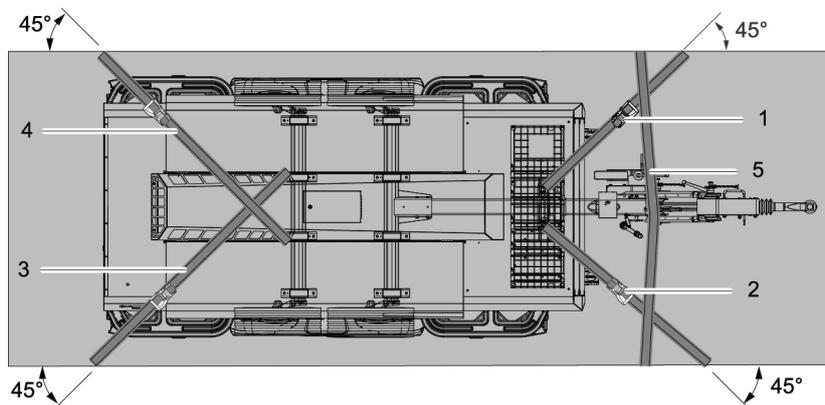
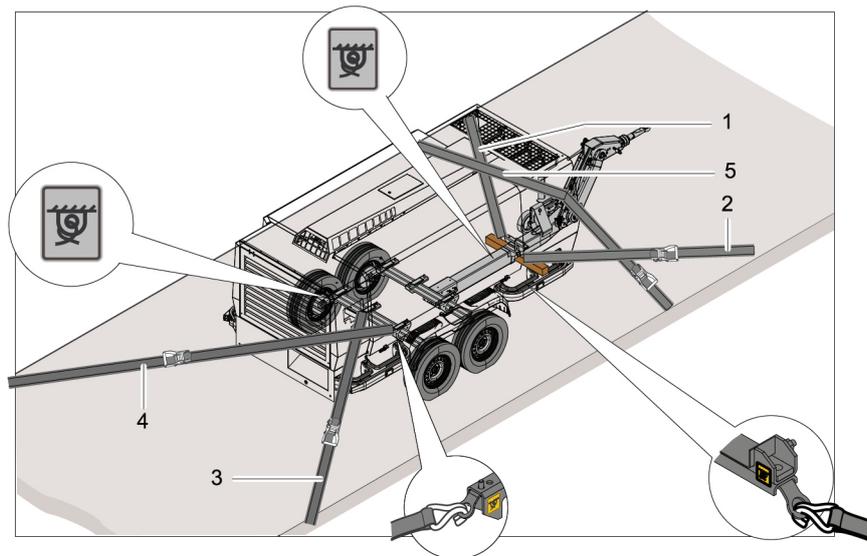
### Retirer les courroies d'arrimage

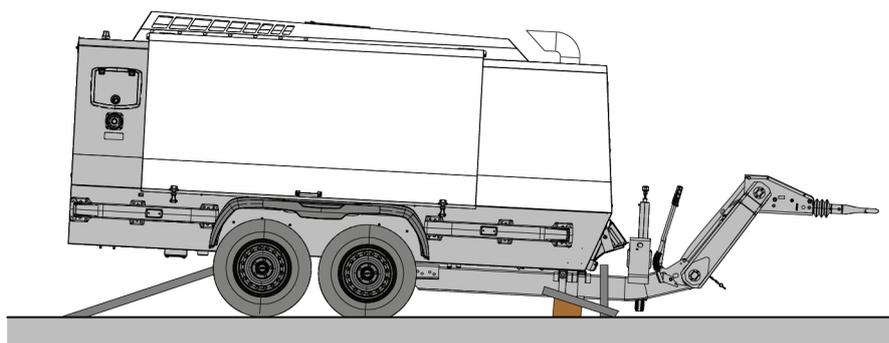
- Ouvrez la poignée à cliquet (3).
- Tirez le dispositif de verrouillage à cliquet (2) vers la poignée du cliquet (3) pour détendre la courroie de réglable.
- Sortez l'extrémité à nu de la courroie réglable (6) hors de la fente (1).
- Décrochez les courroies fixe et réglables des anneaux sur lesquels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

### 3.2.3 Sécuriser la machine sur le véhicule de transport

- Placez la machine au centre du véhicule de transport de façon que le capot soit parallèle aux bords du véhicule.
- Pour les points d'accroche 1 à 4, accrochez les quatre courroies d'ajustage aux anneaux sur la machine et les quatre courroies fixes aux anneaux sur le véhicule de transport.

3. Placez le bloc en bois sous la barre de remorquage afin de garantir que le fond ne sera pas endommagé. Il est recommandé de conserver une hauteur minimum de 10 cm.
4. Fixez les courroies réglables sur les courroies fixes, consultez la section *Fixer les 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 le point d'accroche 5, installez les crochets de la courroie réglable et de la courroie fixe sur les anneaux à l'opposé des précédents 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 *Fixer les courroies d'arrimage*.





### 3.3 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 d'un vernis qui déplace l'huile et empêche la bonne lubrification 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 des pistons, les soupapes et le turbocompresseur. Le carbone accumulé sur les pistons entraîne un grippage en mode de fonctionnement à plein régime.
- Consommation élevée d'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.
- Température de combustion basse : 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 la machine en fonction des besoins.

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

Faites fonctionner la machine 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 la machine et laissez-le monter en température pendant quelques minutes.
- Laissez tourner la machine 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 que module 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 les machines sont louées (et que le régime est un facteur inconnu), elles doivent être testées à plein régime après chaque location ou tous les 6 mois, le première échéance prévalant.



**REMARQUE :**

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



**En cas de panne due à un fonctionnement en sous-régime, la garantie ne couvre pas les réparations.**

### 3.4 Éviter les surcharges

La puissance nominale du moteur est intermittente ce qui signifie qu'il ne peut pas être à pleine charge en permanence.

Les performances, la fiabilité et la durée de vie du moteur jusqu'à la révision ne sont généralement pas affectées si le facteur de charge moyen du moteur est inférieur à 85 % et que le moteur ne tourne pas plus d'une heure en continu à pleine charge. En d'autres termes, après 1 heure de fonctionnement à pleine charge, le moteur doit tourner à moins de 85%.

Le créneau pour le fonctionnement à un facteur de charge de 85% est donnée pour l'intervalle entre deux vidanges ou 500 heures.

## 3.5 Démarrage/Extinction

### 3.5.1 Avant de démarrer

1. Avant le premier démarrage préparez la batterie si ce n'est pas déjà fait. Consultez la section *Recharger une batterie*.
2. Compresseur de niveau, contrôlez le niveau d'huile dans le moteur. Ajoutez de l'huile, si nécessaire, jusqu'au repère supérieur de la jauge. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour connaître le type et le degré de viscosité de l'huile moteur.
3. Contrôlez le niveau d'huile dans le compresseur. Consultez la section *Vérifier le niveau d'huile du compresseur*.



#### AVERTISSEMENT :

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

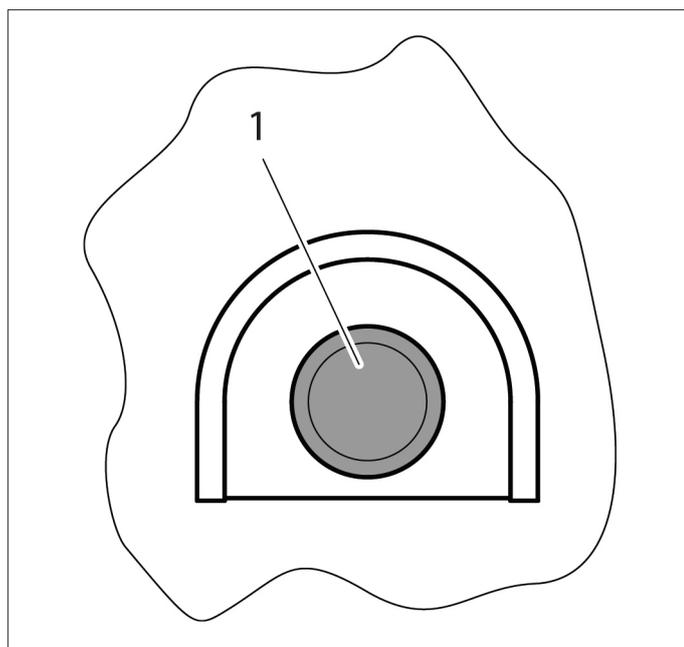
4. Contrôlez que le réservoir à carburant contient suffisamment de carburant. Complétez, si nécessaire. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour savoir quel carburant utiliser.
5. Lors de la première mise en service du compresseur et après que le réservoir à carburant ait été vidé ou que le filtre à carburant ait été remplacé, respectez la procédure de démarrage spécifique décrite dans la section *Contrôler l'absence de fuite*. Resserrer si nécessaire.
6. Vidangez l'eau et les sédiments éventuels du filtre à carburant jusqu'à ce que du carburant propre sorte par le robinet de vidange. Consultez la section *Contrôler l'absence de fuite*. Resserrer si nécessaire.
7. Videz le collecteur de poussière de chaque filtre à air (AF). Voir la section *Nettoyer le collecteur de poussière*.
8. 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.
9. Contrôlez le niveau de liquide de refroidissement dans le réservoir supérieur de système de refroidissement du moteur. Complétez, si nécessaire. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour connaître les caractéristiques du liquide de refroidissement.
10. Fixez la (les) conduite(s) d'air sur la (les) soupape(s) de sortie d'air fermée(s). Raccordez la chaîne de sécurité.



#### AVERTISSEMENT :

**N'exercez aucune force extérieure sur la (les) soupape(s) de sortie d'air, en tirant sur les tuyaux ou en raccordant les équipements directement sur la (les) vanne(s) par exemple.**

### 3.5.2 Arrêt d'urgence



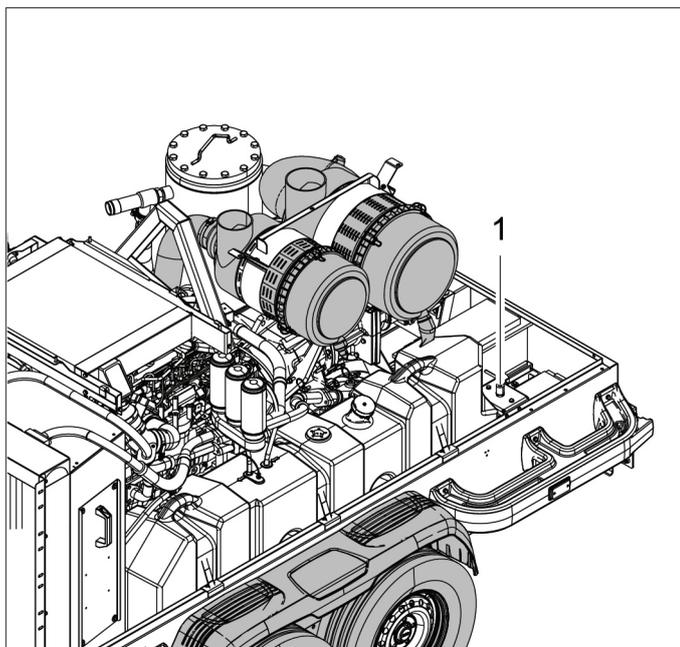
:

**Le bouton d'arrêt d'urgence (1) ne doit uniquement servir en cas d'urgence et non pour éteindre la machine en condition 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.

### 3.5.3 Interrupteur de la batterie



Le compresseur est équipé d'un interrupteur batterie à deux pôles.

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 cet interrupteur pour éteindre le compresseur endommagerait le contrôleur.**

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

Pour activer le circuit électrique, tournez la poignée (1) de l'interrupteur de la batterie dans le sens des aiguilles d'une montre.

Pour couper le circuit électrique, tournez la poignée (1) de l'interrupteur de la batterie dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

#### AVERTISSEMENT :



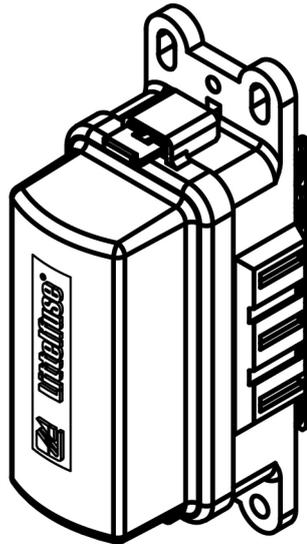
**La tension de la batterie doit rester active pendant quelques secondes après la coupure du moteur pour que le module de commande puisse enregistrer les valeurs. Après 10 coupures du moteur interdites, le module de commande réduit le couple.**

**Ne coupez pas l'interrupteur de la batterie si le voyant d'à côté est allumé après avoir éteint le contrôleur. L'ECU doit rester alimenté pour qu'il puisse toujours communiquer avec la pompe d'alimentation en FED.**

**Gardez à l'esprit que l'appareil de préchauffage (en option) est toujours "sous tension" quand la batterie est éteinte.**

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

### 3.5.4 Boîte à fusibles



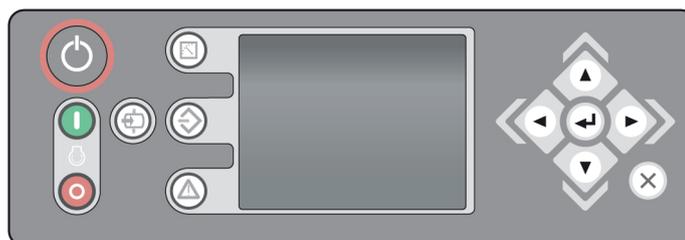
## 3.6 Fonctionnement de base de la machine

Le compresseur dispose de 4 modes de commande différents :

- Mode Fonctionnement local : de façon locale au moyen du panneau de commande,
- Mode Fonctionnement à distance : grâce aux entrées de commutation à distance qui se trouvent au bas du panneau de commande,
- 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.

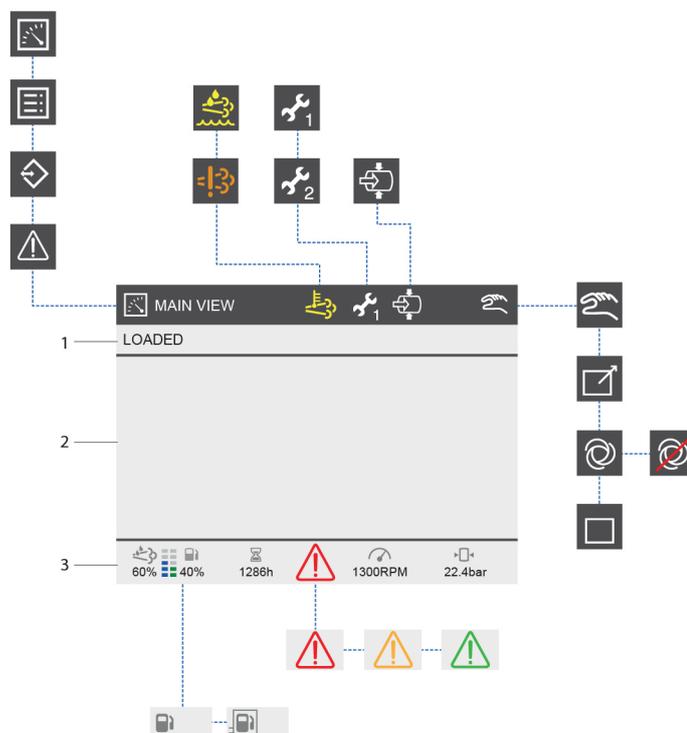
Cette section décrit comment utiliser la machine en mode Fonctionnement local au niveau du panneau de commande.

### 3.6.1 Contrôleur Xc2003



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

### 3.6.2 Vue d'ensemble des icônes

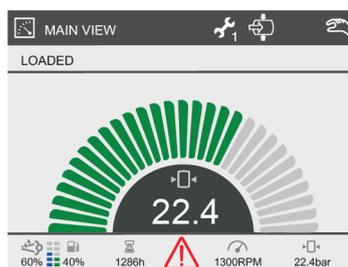


Référence	Nom	Référence	Nom
1	État du compresseur		Charge Auto Cette icône apparaît si la fonction Charge Auto est activée ou suite à un réglage de paramètre ou à l'enfoncement du bouton Charge avant que la machine ne soit prête à être chargée.
2	Indication de la pression dans la cuve ou texte d'information		Alarme Alarme coupure active et non acquittée.
3	Infos compresseur		Alarme Alarme active et de non coupure non acquittée.
	Indication Page principale		Alarme Alarme active et acquittée.
	Indication Écran Mesures		Réservoir à carburant Au niveau du réservoir à carburant interne.

Référence	Nom	Référence	Nom
	Indication Écran Paramètres		Réservoir à carburant Au niveau du réservoir à carburant externe mais le niveau du réservoir à carburant interne est affiché.
	Indication Écran Alarme		Mode de fonctionnement Local
	Niveau bas de fluide d'échappement diesel (AdBlue).		Mode de fonctionnement Déporté
	Défaut Moteur Système Émission.		Mode de fonctionnement Automatique
	Révision Révision mineure nécessaire.		Mode de fonctionnement Le mode Automatique est actif, mais les fonctions de Démarrage Auto et Coupure Auto sont inactives.
	Révision Révision majeure nécessaire.		Mode de fonctionnement Mode Bloc

### 3.6.3 Écrans possibles

#### Écran principal

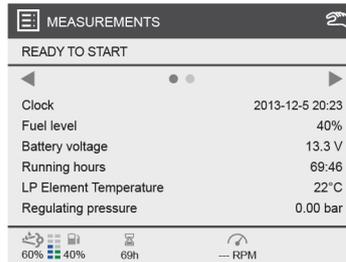


L'écran principal est l'écran par défaut. Sur l'écran principal, l'opérateur peut voir les principales informations sur le fonctionnement actuel du compresseur, comme :

- Séquence active
- Pression dans la cuve
- Régime moteur
- Niveau de carburant
- Heures de fonctionnement
- Indication Alarme
- Mode de fonctionnement
- Indication Préréglage

- Indication Charge Auto
- Indication Révision

## Écran Mesures



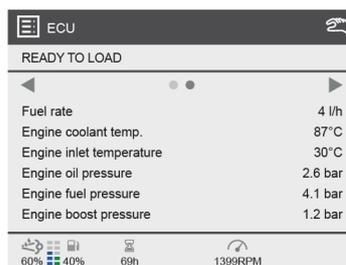
L'écran Mesures montre à l'opérateur jusqu'à 100 valeurs mesurées (en fonction du niveau d'habilitation)

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

Utilisez les boutons de navigation gauche/droite pour faire défiler les différentes pages.

La première page contient des données d'ordre général

- Horloge
- Niveau de carburant
- Tension de la batterie
- Heures de fonctionnement
- Pression dans la cuve
- Pression de régulation
- Compteur d'arrêts d'urgence
- Heures avec 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

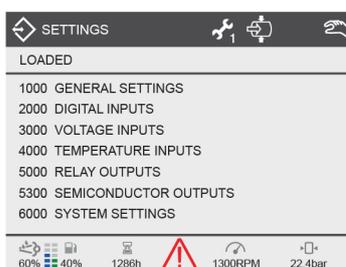


La deuxième page contient les données relatives au moteur.

- Niveau Réservoir Fluide d'échappement diesel (AdBlue)

- Débit de carburant
- Température du liquide de refroidissement
- Température du carburant du moteur
- Réservoir Température Fluide d'échappement diesel (AdBlue)
- Température de l'huile moteur
- Température admission moteur
- Pression de suralimentation moteur
- Charge moteur
- Régime moteur
- Point de consigne tr/min
- Température ambiante

## Écran Paramètres



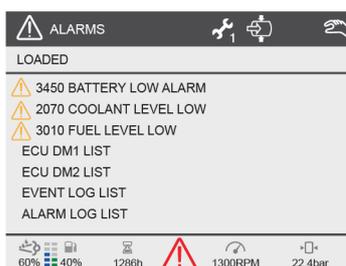
L'écran Paramètres permet à l'opérateur de visualiser et de modifier différents paramètres (selon le niveau d'habilitation).

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 en cours.

## Écran Alarmes



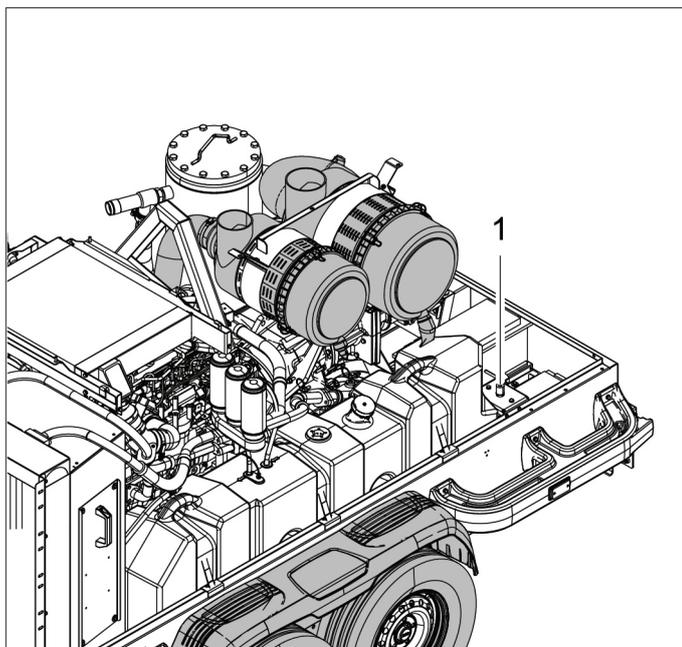
L'écran Alarme montre à l'opérateur les différentes alarmes, en cours et antérieures.

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

Utilisez les boutons de navigation gauche/droite pour faire défiler les différentes pages d'alarmes :

- Alarmes générales
- Journal d'alarmes
- Liste DM1
- Journal des événements
- Liste DM2

### 3.6.4 Démarrage



Ouvrez le capot et enclenchez l'interrupteur de la batterie (1). Fermez le capot.

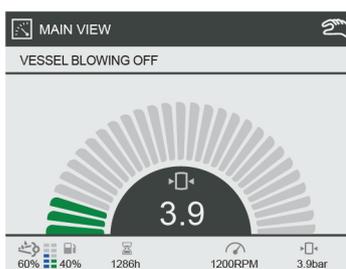
Allumez le dispositif de commande en appuyant sur le bouton d'alimentation.

Le tableau de bord procède alors à un auto-test ; 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.



La pression réelle dans la cuve est affichée. La machine ne démarre pas si la pression mesurée dans la cuve est supérieure à 1,5 bar. La pression de la cuve doit être diminuée en ouvrant la

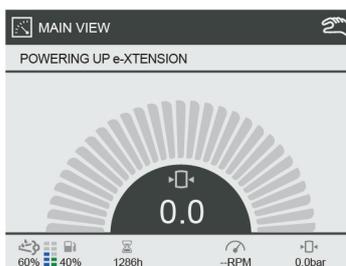
souape de décompression. Après l'allumage, la pression de la cuve est généralement suffisamment basse pour que la procédure de démarrage puisse se poursuivre.



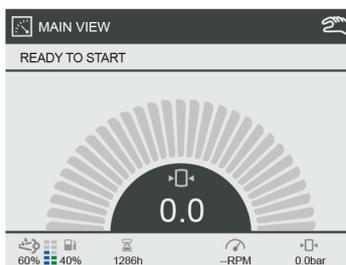
**Si le bouton d'alimentation est mis en position Arrêt alors que la cuve est en décompression, la coupure n'a pas lieu tant que la pression de la cuve est supérieure à 1,5 bars.**

Boutons actifs		
		

L'affichage passe sur



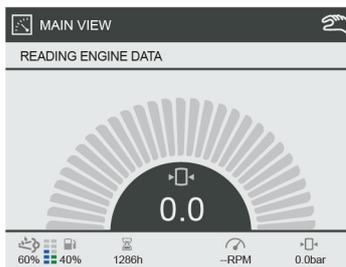
suivi de



La machine est alors prête à démarrer et elle attend la commande de démarrage.

Boutons actifs				
				

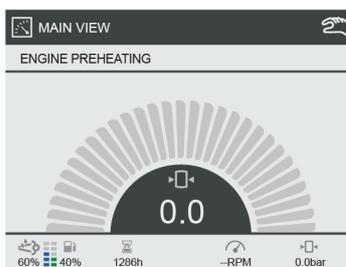
L'affichage passe sur



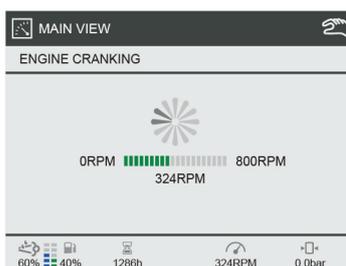
Le module électronique du moteur (ECU) s'allume.

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.

L'affichage passe sur



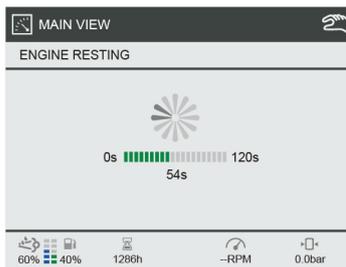
Le moteur est lancé, l'écran affiche



Le moteur est lancé jusqu'à atteindre 800 tr/min.

Si les 800 tr/min ne sont pas atteints en 30 secondes, la procédure de démarrage est annulée et le moteur se met en pause un certain temps. (La durée de la pause est fonction de la durée du lancement).

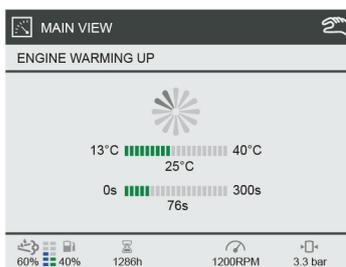
L'écran affiche alors



Après expiration du temps de pause du moteur, une nouvelle séquence de lancement démarre. Le nombre de tentatives de démarrage maxi est 10.

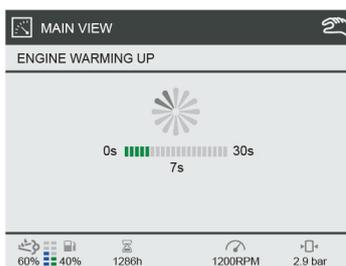


Le moteur commence à tourner au ralenti. L'écran affiche

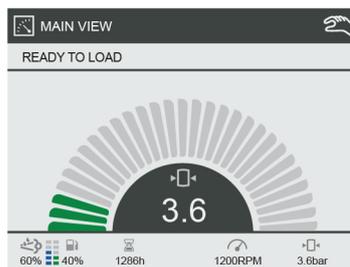


Le moteur tourne au régime minimum, jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement du moteur atteigne 40°C pendant une durée minimum de 30 secondes et une durée maximum de 300 secondes.

Quand la température de chauffe est atteinte dans les 30 secondes, l'écran affiche



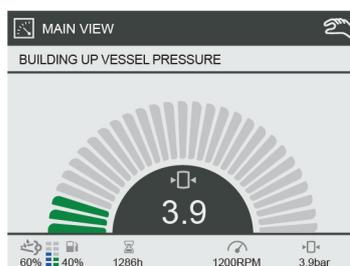
Après le réchauffage, la machine est prête à être chargée et elle attend la commande de charge. L'écran affiche



#### Boutons actifs



Appuyez sur le bouton Charge, l'écran affiche

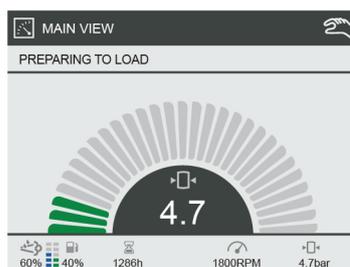


Lorsque le bouton Charge est enfoncé et que la pression mesurée dans la cuve est inférieure à 4,5 bars, le contrôleur exécute un programme spécifique pour atteindre les 4,5 bars nécessaires et pouvoir charger la machine.

#### Boutons actifs



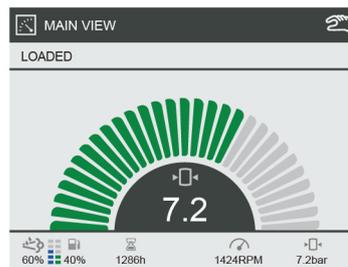
Le moteur fonctionne alors à plein régime, l'écran affiche



La soupape de charge est mise sous tension et la pression commence à s'accumuler.



Pendant la charge, l'écran suivant est affiché (écran par défaut)



Le contrôleur régule le régime du moteur afin de respecter la pression effective requise avec la consommation en carburant la plus économique possible.

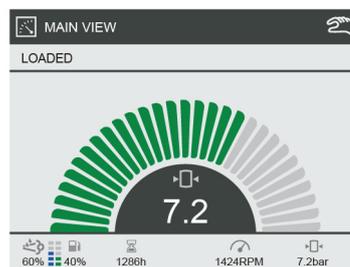


### 3.6.5 Réglage pression

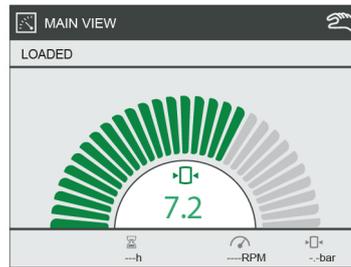
Il y a deux moyens de régler la pression.

1. Choisir entre les valeurs prédéfinies

L'opérateur peut choisir entre deux pressions prédéfinies.



Le préréglage actuellement actif est indiqué en haut à droite de l'écran : 1 ou 2. Pour basculer sur l'autre préréglage, accédez à l'écran principal et appuyez sur le bouton Entrée pendant 2 secondes (le point de consigne de pression s'allume en vert).



En appuyant sur la flèche droite ou gauche, il est demandé ce qui suit à l'opérateur :  
"Appuyez sur Entrée pour accéder aux autres paramètres de pression X Y"

Une fois la touche Entrée enfoncée, le réglage devient actif.

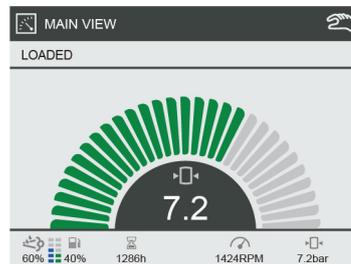
En appuyant à nouveau sur Entrée, le contrôleur quitte le mode Modification.

La pression prédéfinie active (1 ou 2) est visible dans le coin supérieur droit de l'écran.

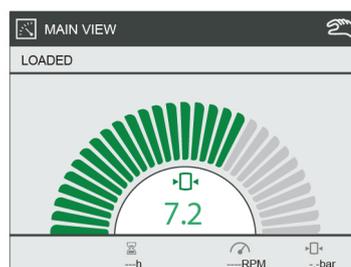


## 2. Modifier la pression d'un pré-réglage

L'opérateur peut ajuster le pré-réglage actuellement actif comme suit.



Dans l'écran principal, dès que l'opérateur appuie sur le bouton Entrée pendant 2 secondes la valeur de réglage de la pression s'allume en vert.



Le réglage de la pression peut être augmenté ou diminué par incréments de 0,1 bar en appuyant sur les flèches haut/bas.

Appuyer à nouveau sur le bouton Entrée permet de confirmer le réglage de la pression et de quitter le mode Modification.



### 3.6.6 Pendant le fonctionnement



:

**Les portes doivent être fermées pendant le fonctionnement et ne peuvent être ouvertes que pour de courtes durées.**



**AVERTISSEMENT :**

**Veillez à ne pas toucher les pièces chaudes quand la porte est ouverte.**

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 arrive malgré tout, remplissez le réservoir à carburant et amorcez le circuit de carburant pour accélérer le démarrage (voir la section Contrôler l'absence de fuites, resserrer si nécessaire).

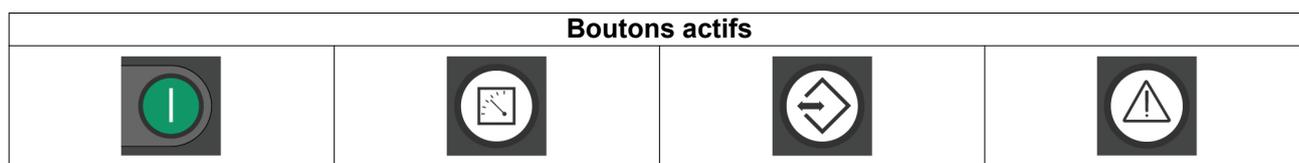
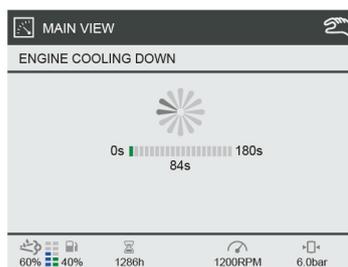


**AVERTISSEMENT :**

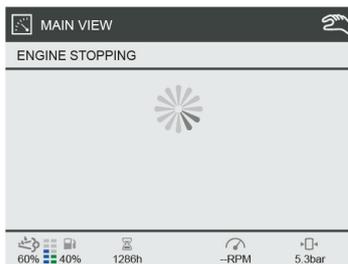
**Lorsque le moteur tourne, les soupapes de sortie d'air (robinets à boisseau sphérique) doivent toujours être complètement ouvertes ou complètement fermées.**

### 3.6.7 Mise à l'arrêt

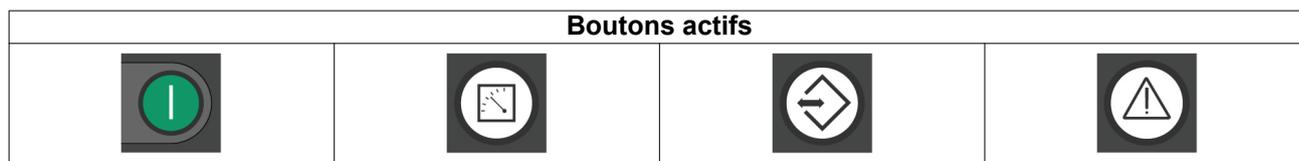
Une fois le bouton Arrêt enfoncé, l'écran affiche :



Après refroidissement, le moteur s'arrête et l'écran affiche

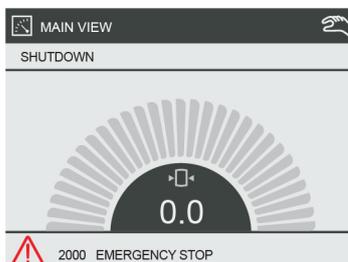


Le moteur se coupe et le contrôleur procède à une double vérification afin de s'assurer que le moteur est effectivement arrêté.

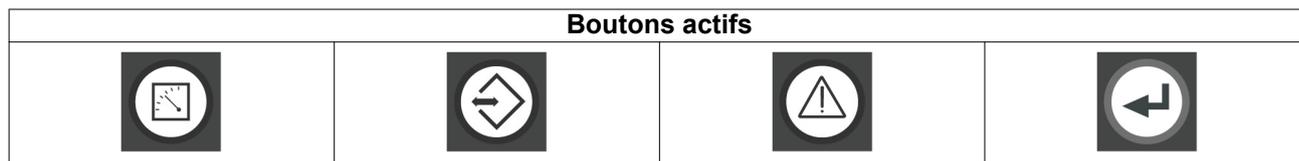


### 3.6.8 Coupure

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



Le bouton ENTRÉE doit être enfoncé pour acquitter l'alarme affichée et continuer.



### 3.6.9 Mise hors tension

Éteignez le boîtier de commande en appuyant sur le bouton d'alimentation.

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.

### 3.6.10 Paramètres

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

#### Acquitter une alarme

En cas d'alarme, avertissement de niveau de carburant bas par exemple :

cette alarme peut alors être acquittée en appuyant sur la touche Entrée. Si le niveau de carburant est toujours bas, l'affichage change pour :

Dès que le niveau de carburant est à nouveau supérieur au niveau d'avertissement, l'icône de l'alarme disparaît automatiquement.

Tant qu'une icône d'alarme est présente au centre de 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 Vue Alarme pour revenir à l'écran principal.

#### Réglage de l'heure

Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur Entrée
- Faites défiler jusqu'à 1290 DATE/HEURE
- Entrez dans le menu DATE/HEURE
- Faites défiler jusqu'au paramètre que vous souhaitez modifier
- Accédez à ce paramètre.

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

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

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

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

Appuyez alors sur 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 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

- Entrez dans le menu voulu
- Entrez dans PARAMÈTRES
- Faites défiler jusqu'au paramètre souhaité
- Appuyez sur Entrée.

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

## Modifier les paramètres d'affichage

Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

- Faites défiler jusqu'à 1000 PARAMÈTRES GÉNÉRAUX
- Appuyez sur 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 Entrée.

Pour changer un paramètre, le chiffre rouge reste modifiable. Faites défiler vers le haut/bas et appuyez sur Entrée pour procéder au changement. Utilisez les flèches gauche/droite pour naviguer entre les chiffres modifiables.

Appuyez alors sur 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 Entrée
- Faites défiler jusqu'à 1150 DIAGNOSTICS
- Entrez dans le menu DIAGNOSTICS
- Accédez au paramètre ACTIVER
- Faites défiler jusqu'à ACTIF puis appuyez sur 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 RETOUR jusqu'à être revenu sur l'écran principal (ou dans le menu que vous voulez).

Pour quitter DIAGNOSTICS, appuyez sur le bouton Arrêt.

## Régler la fonction Charge Auto

Appuyez sur le bouton Écran Paramètres

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

La fonction Charge Auto est désormais active et dès que la machine est prête à démarrer, l'écran affiche l'icône Charge Auto.

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

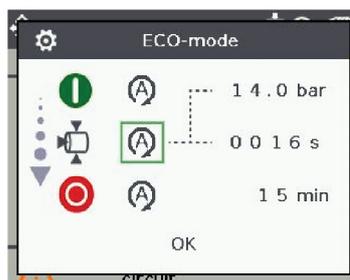
### 3.6.11 Mode ECO

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 SansCharge/ReCharge 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.

Lorsque le mode ECO est actif, une icône est affichée dans le coin supérieur droit de l'écran de commande, comme illustré ci-dessous :



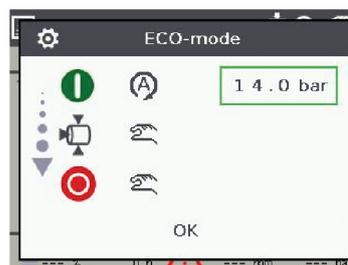
### Démarrage auto

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 :

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



### SansCharge/ReCharge auto

La fonction SansCharge 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 ReCharge Auto, le compresseur est à nouveau chargé, en cas de demande d'air.

### Pour configurer les fonctions SansCharge et ReCharge auto

1. Sélectionnez l'icône **Charge** dans le menu contextuel du mode ECO et réglez le paramètre sur **Automatique**.
2. Réglez la minuterie pour SansCharge auto

- Une fois la pression pour ReCharge auto définie, si la pression chute sous cette pression définie, la machine est automatiquement rechargée.
3. Cliquez sur **OK** pour confirmer.



### Arrêt auto

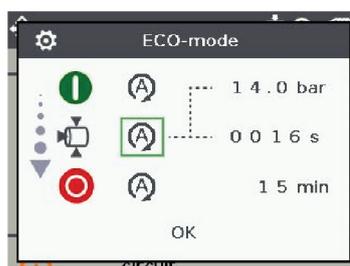
La fonction Arrêt auto sert à arrêter le compresseur si aucune demande en air n'est faite pendant une période prolongée. Cette fonction peut être combinée avec les fonctions Démarrage auto et Charge auto.



**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

1. Sélectionnez l'icône **Stop** dans le menu contextuel du mode ECO et réglez le paramètre sur **Automatique**.
2. Réglez la minuterie pour Arrêt auto puis cliquez sur **OK** pour confirmer.



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

### 3.6.12 Codes Erreurs

La liste ci-dessous est d'ordre général. Les messages présents ici ne s'appliquent pas nécessairement à votre machine. 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 contrôleur.

Code Alarme	Texte d'alarme	Classe de défaut
1550	ALARME RÉVISION MAJEURE	AVERTISSEMENT
2000	--- COURANT ---	COUPURE
2312	SW Surintensité Inverseur principal	COUPURE
2313	SW Mode courant commun maxi	COUPURE
2314	HW Surintensité Inverseur principal	COUPURE
2322	HW Desat IGBT Inverseur principal	COUPURE
3000	--- TENSION ---	COUPURE
3050	AVERTISSEMENT PRESSION ÉLEVÉE DE LA CUVE	AVERTISSEMENT
3060	COUPURE PRESSION ÉLEVÉE DE LA CUVE	COUPURE
3125	HW Sous-tension IGBT Inverseur principal	COUPURE
3210	SW Surtension Liaison DC	COUPURE
3211	HW Surtension Liaison DC	COUPURE
3221	SW Sous-tension Liaison DC	COUPURE
3222	HW Sous-tension Liaison DC	COUPURE
4000	--- TEMPÉRATURE ---	ARRÊT CONTRÔLÉ
4010	ALARME TEMP. ÉLÉMENT DE PRESSION BASSE	INDICATION
4212	SW Surchauffe MCU CB	COUPURE
4213	SW Surchauffe MCU PB	COUPURE
4020	ALARME TEMP. ÉLÉMENT DE PRESSION BASSE	COUPURE
4311	SW Surchauffe principale IGBT	COUPURE
4320	SW Surchauffe PCB PB	COUPURE
4321	SW Surchauffe PCB CB	COUPURE
4325	SW Surchauffe Panneau PSU	COUPURE
4334	SW Surchauffe SCR	COUPURE
4335	SW Inverseur principal i2t	COUPURE
4336	SW Surcharge courant non autorisée	COUPURE
4337	HW Surchauffe IGBT Inverseur principal	COUPURE
5000	--- PÉRIPHÉRIQUE MATÉRIEL ---	COUPURE
5020	HW STO lu par le panneau d'alimentation	COUPURE
5021	HW STO lu par le tableau de commande (cn-STOn)	COUPURE
5114	HW Échec PSU (cn-PSU_FAILn)	COUPURE
5401	HW Défaut électrique Inverseur principal	COUPURE
5462	HW Ventilateur interne bloqué	COUPURE
5463	HW Défaut externe 24V, non récupérable	COUPURE
5464	HW Limitation du courant fourni active PSU 24V (contrôleur)	COUPURE
5465	HW Limitation du courant fourni active PSU 28V (ventilateur externe)	COUPURE
6000	--- PÉRIPHÉRIQUE LOGICIEL ---	COUPURE
6100	SW Erreur logiciel interne, non récupérable	COUPURE
6102	SW Échec communication CB<->PB, non récupérable	COUPURE
6108	SW Délai expiré communication CB<->PB	COUPURE
610E	SW Taille tableau de conduite non définie, non récupérable	COUPURE
6110	SW Cartes IGBT non compatibles, non récupérable	COUPURE
6113	SW Sur débit comme pile CAN (écrasement buffer circulaire)	COUPURE
6115	SW Surcharge premier plan partie2	COUPURE
6119	SW Version PB App FW invalide, non récupérable	COUPURE
611A	SW Échec Config. sérialiseur 24V, non récupérable	COUPURE
611C	SW PB HW non compatibles, non récupérable	COUPURE
611E	SW CB HW non compatibles, non récupérable	COUPURE
6120	SW App PB non compatible, non récupérable	COUPURE
6121	SW Boot CB non compatible, non récupérable	COUPURE
6122	SW Défaut init pile CAN	COUPURE

Code Alarme	Texte d'alarme	Classe de défaut
6123	SW Profil VoverHz invalide	COUPURE
6124	SW Échec écriture EEPROM tableau de conduite, non récupérable	COUPURE
6125	SW EEPROM tableau de conduite invalide, non récupérable	COUPURE
6126	SW Échec elab données post identification inductance SQV	COUPURE
6129	SW Premier plan partie1 détecte délai expiré pour la 1ère seq. ADC.	COUPURE
612A	SW Premier plan partie2 détecte un premier plan partie1 interrompu	COUPURE
612B	SW Saturation tension	COUPURE
612C	SW Échec décimation Vbus	COUPURE
612D	SW Échec décimation Vbus	COUPURE
612E	SW Échec Traitement diagnostic EEPROM PB, non récupérable	COUPURE
612F	SW Échec séquence position Init IPM	COUPURE
6130	SW Surcharge premier plan partie1	COUPURE
6131	SW Phase magnétisation trop longue	COUPURE
6132	SW Mode de commande incompatible avec le type de moteur	COUPURE
7000	SW Défaut interne sérialiseur 24V, non récupérable	COUPURE
7130	--- MODULES SUPPLÉMENTAIRES ---	COUPURE
8000	SW Surchauffe moteur principal	COUPURE
8101	--- SURVEILLANCE ---	COUPURE
8103	SW Erreur interne pile CAN	COUPURE
8111	SW Délai expiré pile CAN	COUPURE
8112	SW débordement pile CAN tx	COUPURE
8121	SW débordement pile CAN rxb	SW débordement pile CAN rxb
8122	SW Pile CAN tx bus passif	COUPURE
8131	SW Délai expiré pile CAN NG	COUPURE
8141	SW Pile CAN tx bus éteint	COUPURE
8401	SW Survitesse	COUPURE
8403	SW Vitesse négative	COUPURE

## 4 Maintenance

### AVERTISSEMENT :



Certaines pièces restent chaudes et peuvent provoquer des blessures pendant la maintenance. Laissez les pièces refroidir suffisamment avant les opérations de maintenance.

:



Gardez toujours la machine propre afin d'empêcher tout risque d'incendie. Toute modification non autorisée peut entraîner des risques de blessures ou de dommages à la machine.

### REMARQUE :



Le manque de maintenance peut entraîner l'annulation de la garantie. L'opérateur n'est habilité qu'à procéder à la maintenance journalière. Toutes les autres opérations de maintenance ou de réparation doivent être exécutées par du personnel agréé.

### 4.1 Kits de maintenance

Les kits de maintenance 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 kits de maintenance sont listés dans la nomenclature Atlas Copco (ASL).

#### 4.1.1 Utilisation des kits de maintenance

- Les kits de maintenance contiennent toutes les pièces nécessaires à la maintenance normale de la machine et du moteur.
- Les kits de maintenance minimisent les durées d'immobilisation tout en réduisant votre budget maintenance.
- Vous pouvez commander les kits de maintenance auprès de votre revendeur Atlas Copco local.

### 4.2 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.

### 4.3 Code QR

Scannez le code QR pour accéder au site Atlas Copco Power Connect. Saisissez le numéro de série, de la machine pour accéder à la nomenclature Atlas Copco (ASL).



### 4.4 Remisage

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.**

### 4.5 Mesures de sécurité



**AVERTISSEMENT :**

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



**AVERTISSEMENT :**

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



**AVERTISSEMENT :**

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

## 4.6 FleetLink

La machine est équipée de l'option FleetLink, système intelligent servant à surveiller la flotte. Atlas Copco a développé la partie matérielle et logicielle de cette option pour vous fournir un aperçu des performances de la machine.

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.

## 4.7 Programme de maintenance préventive

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.

### 4.7.1 Programme de maintenance du compresseur

Programme de maintenance	Remarques	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 heures ou tous les ans	1000 heures ou tous les 2 ans
Afin de définir les intervalles de maintenance, utilisez le nombre d'heures de service ou une durée calendaire, la première échéance des deux prévalant.					
Vidangez l'eau du filtre à carburant		x			
Vidangez l'eau et éliminez les 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)		x			
Contrôlez le niveau de liquide de refroidissement		x			
Contrôlez/complétez le niveau de carburant		x			
Contrôlez/Complétez les niveau de fluide d'échappement diesel		x			
Contrôlez les indicateurs de vide aux arrivées d'air		x			
Contrôlez les fluides présents dans le cadre antifuite. S'il y en a, vidangez et nettoyez le cadre avant de démarrer la machine.		x			

Programme de maintenance	Remarques	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 heures ou tous les ans	1000 heures ou tous les 2 ans
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			
Nettoyez le filtre du reniflard/tuyau et contrôlez qu'ils ne sont pas bouchés		x			
Remplacez le/les filtre(s) à huile du compresseur	5		x		x
Contrôlez l'absence de fuite sur le moteur, le compresseur, les systèmes pneumatique, hydraulique et le circuit de carburant			x	x	x
Contrôlez le bon fonctionnement de la soupape d'étranglement/circuit			x	x	x
Contrôlez le serrage des boulons des raccords critiques			x	x	x
Contrôlez le niveau d'électrolyte et les bornes de la batterie			x	x	x
Contrôlez la vitesse du moteur (mini et maxi)			x	x	x
Inspectez/Réglez la courroie du ventilateur (remplacez si nécessaire)			x	x	x
Tuyaux et colliers - Inspectez/Remplacez				x	x
Remplacez l'huile moteur				x	x
Remplacez le filtre à huile du moteur				x	x
Remplacez les (pré)filtres à carburant				x	x
Testez la soupape de sûreté	9			x	x
Contrôlez les flexibles en caoutchouc	11			x	x
Contrôlez l'arrêt d'urgence				x	x
Nettoyez le/les radiateurs d'huile	1			x	x
Nettoyer le radiateur	1			x	x
Nettoyez le refroidisseur intermédiaire	1			x	x
Analysez le liquide de refroidissement	4,8			x	x
Inspection par un technicien Atlas Copco				x	x
Inspectez le démarreur du moteur					x
Inspectez le turbocompresseur				x	x
Inspectez la pompe à eau				x	x
Inspectez l'alternateur				x	x
Vidangez/nettoyez le réservoir à carburant de l'eau et des sédiments	1				x
Nettoyez les réducteurs de débit du circuit de récupération d'huile					x
Graissez les charnières					x
Réglez les soupapes d'admission et de sortie du moteur					x
Nettoyez la soupape d'arrêt d'huile					x
Remplacez l'huile du compresseur	1,7				x
Remplacez le séparateur d'huile					x
Remplacez le filtre à air	1				x

Programme de maintenance	Remarques	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 heures ou tous les ans	1000 heures ou tous les 2 ans
Contrôlez/remplacez la cartouche de sécurité					x
Contrôlez les coussinets anti-vibrations du moteur et du compresseur					x
Remplacez le/les filtre(s) DEF					x

#### 4.7.2 Programme de maintenance du châssis

Programme de maintenance (km)	Remarques	Tous les jours	Tous les ans
Contrôlez la pression des pneus	12	x	x
Contrôlez l'absence d'usure des pneus	12	x	x
Contrôlez la tête d'attelage	12	x	x
Contrôlez l'absence de dommage sur le câble de sécurité	12	x	x
Contrôlez le serrage des écrous de roues			x
Contrôlez la hauteur du système de réglage			x
Contrôlez la barre d'attelage, le levier du frein à main, l'actionneur à ressort, le levier de marche arrière, la direction ainsi que la liberté de mouvement de toutes les pièces mobiles			x
Graissez la tête de remorquage, les roulements de la barre de remorquage au niveau du boîtier des freins à inertie			x
Contrôlez et réglez le système de freinage (le cas échéant)			x
Huilez et graissez le levier de frein et les pièces mobiles comme les boulons et les articulations			x
Graissez les points coulissants des pièces du système de réglage en hauteur			x
Contrôlez l'absence de dommage sur le câble Bowden du dispositif de raccordement du système de réglage en hauteur			x

#### REMARQUE :



1. Plus fréquemment en cas d'utilisation dans un environnement poussiéreux.
2. Consultez la notice du moteur.
3. Après une 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 de l'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 Réflectomètre
- 2913 0029 00 Testeur de pH

9. Voir la section *Soupapes de sécurité*.

10. Voir 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.

12. Tous les jours ou avant de vous déplacer sur la route.



Gardez les boulons du carénage, la barre de levage, la barre d'attelage et les essieux parfaitement serrés. Pour connaître les couples de serrage, voir la section *Caractéristiques techniques*.

## 4.8 Spécifications liées à l'huile



**REMARQUE :**

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

- 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.**

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

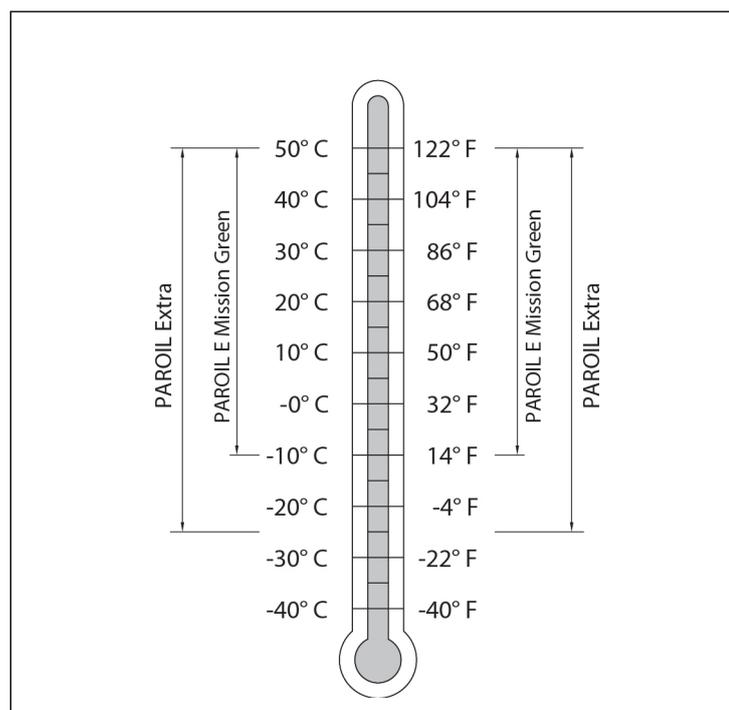
**Après avoir procédé au remplacement complet de l'huile synthétique, faites tourner la machine quelques minutes pour laisser à l'huile synthétique le temps de parfaitement circuler dans le circuit.**

**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 dans les machines 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 (TBN), 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/Tier 4 Final pour les moteurs diesel 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 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 basse température jusqu'à  $-25^{\circ}\text{C}$  ( $-13^{\circ}\text{F}$ ).
- 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  $-10^{\circ}\text{C}$  ( $14^{\circ}\text{F}$ ).
- PAROIL E xtra et PAROIL E Mission Green sont des huiles low SAPS. Ces huiles doivent être utilisées dans les moteurs Niveau V / Tier 4 final afin d'apporter au moteur et au système de post-traitement leur pleines performances et une durée de vie maximale.

#### 4.8.1 Huile moteur





:

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

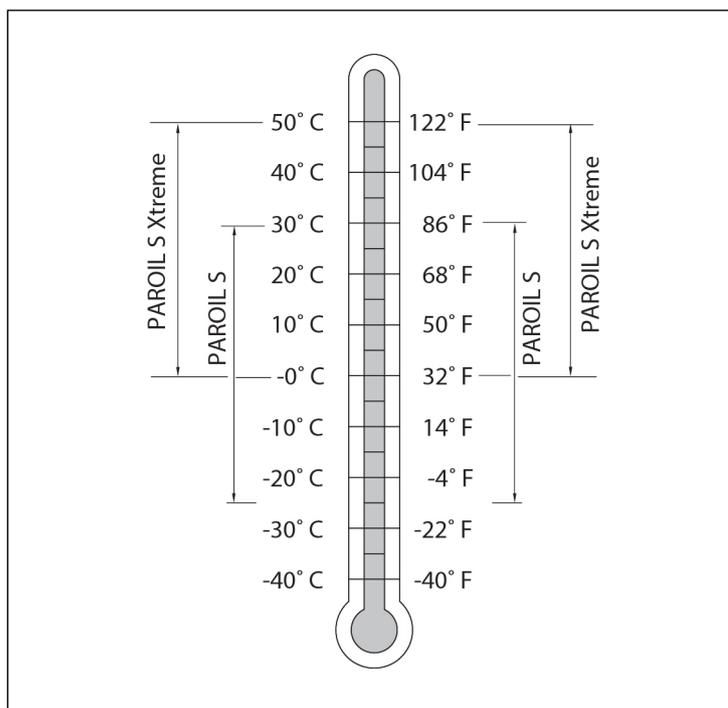
**Huile moteur minérale PAROIL E Mission Green**

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1630 0471 00
bidon	20	5	1630 0472 00
baril	210	55	1630 0473 00

**Huile moteur synthétique PAROIL E xtra**

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1630 0135 01
bidon	20	5	1630 0136 01
baril	210	55	1626 0102 00

**4.8.2 Huile compresseur**



:

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

**Huile compresseur minérale PAROIL S Xtreme**

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	20	5	1630 0180 00

	Litre	US gal	Numéro d'article
baril	210	55	1630 0181 00
Conteneur	1000	265	1630 0182 00

### Huile compresseur synthétique PAROIL S

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1630 0160 00
bidon	20	5	1630 0161 00
baril	210	55	1630 0162 00
Conteneur	1000	265	1630 0163 00

#### 4.8.3 Contrôler le niveau d'huile moteur

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

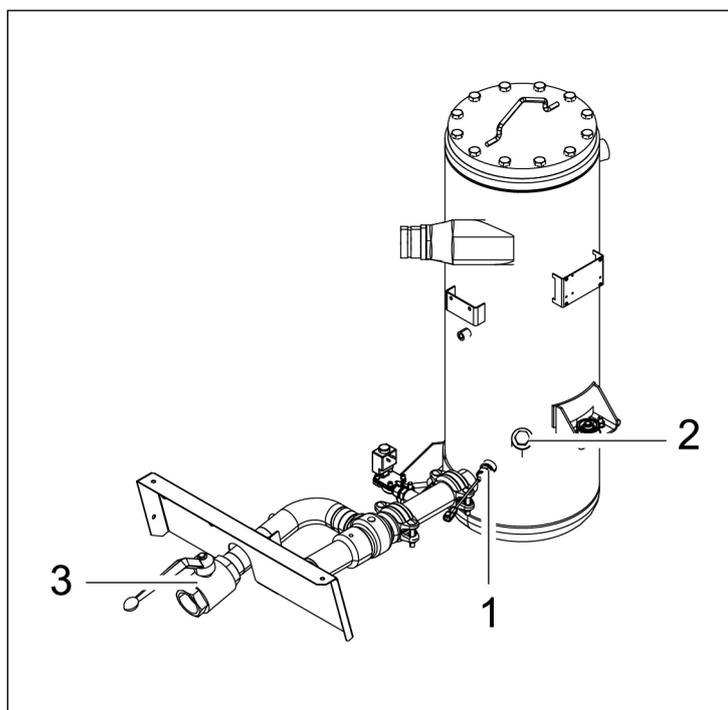
Pour connaître les intervalles, consultez la section *Programme de maintenance préventive*.

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

#### 4.8.4 Remplacer l'huile et le filtre à huile du moteur

Consultez la section *Programme de maintenance préventive*.

#### 4.8.5 Vérification du niveau d'huile du compresseur



Alors que le compresseur est à l'horizontal, contrôlez le niveau d'huile dans le compresseur.

Ajoutez de l'huile si nécessaire.


**ATTENTION :**

**Avant de retirer le bouchon de remplissage d'huile (2), veillez à purger la pression en ouvrant la vanne de sortie d'air (3).**

**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 (100°C).**

1. Arrêtez le compresseur, vanne de sortie d'air fermée (3) et laissez-le au repos pendant un court moment, le temps que la pression à l'intérieur de la cuve soit déchargée et que l'huile soit stabilisée.
2. Contrôlez l'avertissement du capteur de niveau d'huile bas sur le dispositif de commande et contrôlez la jauge (2) dans le bouchon de remplissage de la cuve, ne vissez pas la jauge dans le goulot.
3. Si le niveau d'huile est trop bas, ajoutez l'huile par le bouchon de remplissage (2).
4. Faites l'appoint d'huile jusqu'à ce que l'indicateur sur la jauge à huile se trouve dans la partie supérieure de la jauge.



**N'ajoutez jamais plus d'huile. Un surremplissage provoquerait une surconsommation en huile.**

5. Réinstallez et revissez le bouchon de remplissage.

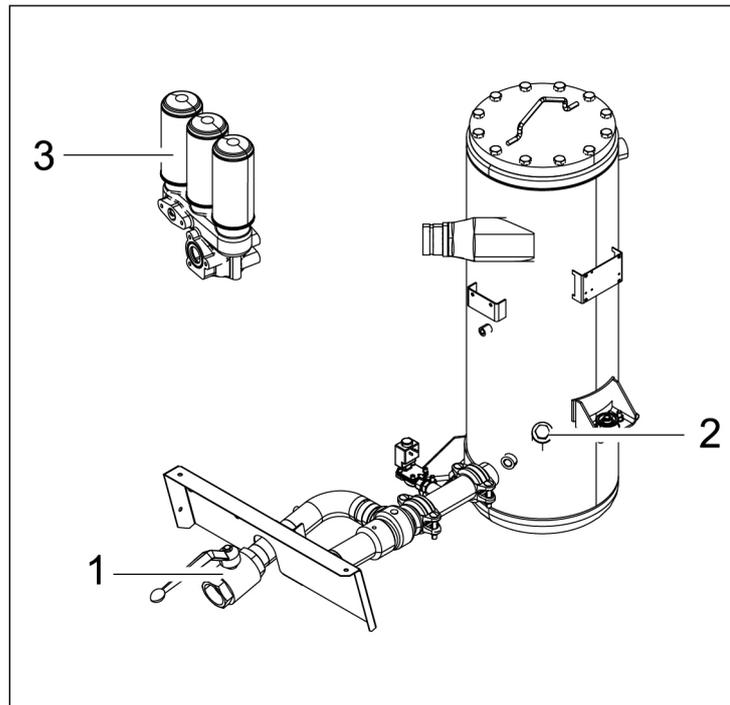
**Contrôle après une longue période d'inactivité du compresseur**

1. Contrôlez l'avertissement du capteur de niveau d'huile bas (1) sur le dispositif de commande et contrôlez la jauge (2) dans le bouchon de remplissage de la cuve, ne vissez pas la jauge dans le goulot.
2. Si le niveau d'huile est trop bas, retirez le bouchon de remplissage d'huile (2) 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 curseur de la jauge de niveau d'huile se trouve dans la partie supérieure de l'indicateur de la jauge et respectez les étapes décrites ci-dessus 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 (3), puis suivez les étapes décrites ci-dessus dans *Contrôle journalier*.



**Si les températures sont inférieures à 0°C, le compresseur doit être chargé pour garantir que son thermostat s'ouvre (huile du compresseur à plus de 100°C).**

#### 4.8.6 Remplacer 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 130°C (266°F) (voir la section *Programme de maintenance préventive*).

#### REMARQUE :



**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 les vannes de sortie (1) 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 tous les bouchons de vidange concernés. Les bouchons de vidange se trouvent sur la cuve d'air (DPar), sur l'élément compresseur (DPcv, DPosv) et sur le refroidisseur d'huile du compresseur (DPoc). 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. Retirez les filtres à huile (3). 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 la cuve jusqu'à ce que le niveau d'huile soit proche du maximum de la jauge. Assurez-vous qu'aucune saleté ne pénètre dans le circuit. Réinstallez et revissez le bouchon de remplissage (2).
6. Démarrez le compresseur et laissez-le tourner à vide pendant quelques minutes.



**N'ajoutez jamais plus d'huile. Un surremplissage provoquerait une surconsommation en huile.**

#### 4.8.7 Procédure de rinçage de l'huile du compresseur

##### AVERTISSEMENT :



**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 décline toute responsabilité en cas de dommage découlant du non-respect du programme de maintenance ou de l'utilisation de pièces qui ne soient pas 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 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 rincé :

1. 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 d'huile. Consultez la notice 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.
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.

<p>Bouchon de la cuve contaminé</p> 	<p>Nettoyer</p> 
<p>Cuve contaminée</p> 	<p>Nettoyer</p> 

	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.

#### 4.8.8 Recommandations pour le carburant diesel



La réglementation préconise un carburant diesel à très faible teneur en soufre (ULSD) à 10 ppm (mg/kg) de soufre dans les moteurs certifiés non roulants par la norme Niveau V et les normes 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'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.

## 4.9 Fluide d'échappement diesel (AdBlue)

### Informations d'ordre général

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

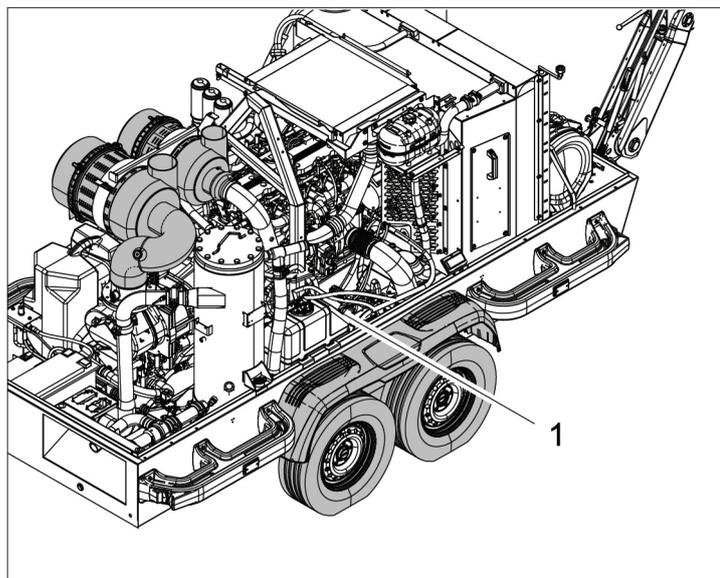
Pour les moteurs et les machines avec système SCR utilisés aux États-Unis, l'utilisation d'un fluide d'échappement diesel (AdBlue) certifié API est obligatoire.



**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 de post-traitement.**

**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'encrassement progressifs du système de post-traitement 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 les réservoirs alors que l'équipement est à l'arrêt à 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.

## 4.10 Spécifications du liquide de refroidissement

**DANGER :**

**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.**

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

- 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 la notice du moteur et respectez les directives du fabricant.

#### 4.10.1 PARCOOL EG

- Le liquide PARCOOL EG est le seul liquide de refroidissement qui ait été testé et approuvé pour une utilisation dans les machines Atlas Copco avec moteurs Cummins.
- Le liquide de refroidissement longue durée PARCOOL EG de Atlas Copco fait partie d'une nouvelle gamme de liquides de refroidissement conçue pour répondre aux besoins des moteurs récents. PARCOOL EG aide à éviter les fuites dues à la corrosion. PARCOOL EG est également parfaitement compatible avec tous les types de joints développés pour raccorder les différentes matières utilisées à l'intérieur d'un moteur.
- PARCOOL EG 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 contre le gel jusqu'à -40°C (-40°F).
- La formation de dépôts est limitée car PARCOOL EG 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 EG 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.

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1630 0134 01
bidon	20	5,3	1630 0134 06

## Manipulation PARCOOL EG

- PARCOOL EG 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 EG 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 EG 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 EG 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 les liquides de refroidissement EG mélangés avec le même type de glycol en utilisant un réfractomètre ainsi que le système "densité". 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 EG 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 EG.

### 4.10.1.1 Contrôle du liquide de refroidissement

#### **DANGER :**



**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 déterminée 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 avec le 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 EG, 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 avec le n° d'article 2913 0028 00.



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

#### 4.10.1.2 Faire l'appoint de 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, l'ensemble du liquide doit être remplacé (voir la section *Remplacer le liquide de refroidissement*).
- Ne procédez au remplissage qu'avec du concentré PARCOOL EG/ PARCOOL EG.
- Ne compléter le liquide de refroidissement qu'avec de l'eau modifie la concentration de l'additif, ce qui est interdit.



**AVERTISSEMENT :**

**Ne faites pas le remplissage si le moteur est chaud.**

### Faire l'appoint sans vidanger

La quantité de concentré PARCOOL EG à verser peut être estimée avec la formule et/ou le graphique suivants :

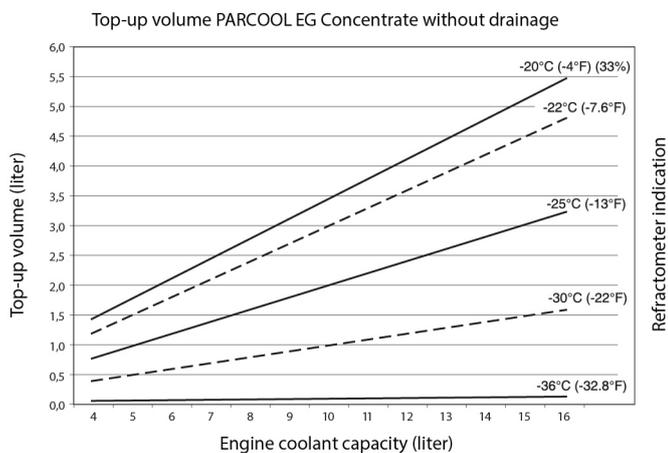
Corrections de concentré dans le circuit mesuré à un volume de 50 % avec du concentré PARCOOL EG.

Exemple :

$$\begin{array}{l}
 \text{Total volume coolant} = \\
 \text{Measured concentration} =
 \end{array}
 \begin{array}{l}
 \boxed{14} \text{ Liter} \\
 \boxed{33} \text{ Vol\%}
 \end{array}$$

$$50 - \frac{33}{33} = 17 \cdot \frac{14}{50} = 4,8 \text{ Liter PARCOOL EG Concentrate}$$

Si le niveau du réservoir de dilatation est bas, cette quantité doit être ajoutée sans vidanger le circuit de refroidissement.



**Faire l'appoint après avoir vidangé une quantité limitée**

La quantité de concentré PARCOOL EG à verser après vidange d'un volume calculé du circuit de refroidissement, peut être estimée avec la formule et/ou le graphique suivants :

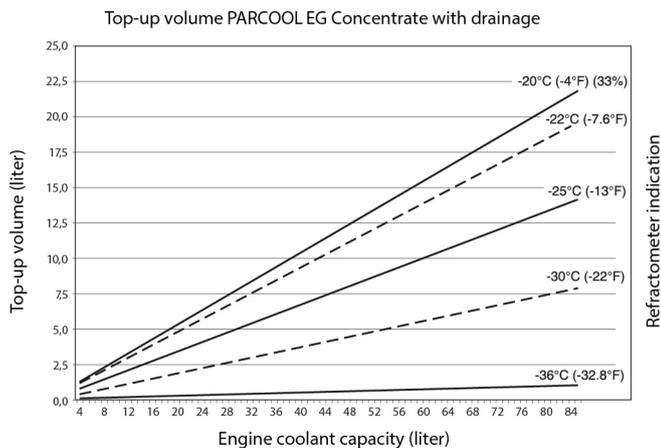
Corrections de concentré dans le circuit mesuré à un volume de 50 % avec du concentré PARCOOL EG.

Exemple :

Total volume coolant = 80 Liter  
 Measured concentration = 33 Vol %

$$50 - \frac{33}{100} = \frac{17}{100} \Rightarrow \frac{17}{100} * \frac{80}{67} = \frac{20}{100} \Rightarrow 20 \text{ Liter PARCOOL EG Concentrate}$$

Si le niveau du réservoir de dilatation est normal, cette quantité doit être vidangée du circuit de refroidissement.



### 4.10.1.3 Remplacer 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 EG 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

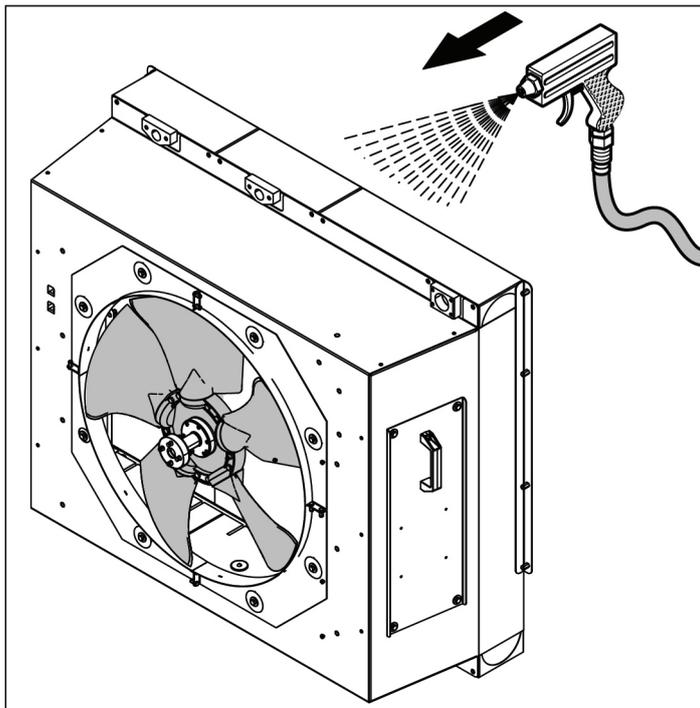
1. Remplissez le circuit de refroidissement de PARCOOL EG 50/50, en ne dépassant pas une vitesse de 10 l/min, pour éviter les sas d'air. Si un réservoir de récupération est installé, ne le remplissez pas car il est prévu pour le débordement.
2. N'installez pas le bouchon de remplissage du système de refroidissement.
3. Évacuez l'air au niveau du robinet de vidange du liquide de refroidissement, situé à l'arrière du châssis.
4. Démarrez le moteur et faites-le tourner au ralenti bas.
5. Augmentez le régime du moteur jusqu'au ralenti haut.
6. Faites tourner le moteur au ralenti haut pendant environ 1 minute afin de purger l'air des cavités du bloc-moteur.
7. Arrêtez le moteur.
8. Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement. Maintenez le niveau du liquide de refroidissement à fleur avec le bas du tube de remplissage.
9. Contrôlez l'absence de dommage sur le joint du bouchon de remplissage et remplacez-le si nécessaire. Installez le bouchon de remplissage.
10. Démarrez le moteur et contrôlez l'absence de fuites sur le système de refroidissement et les bonnes températures de service.



**Un surremplissage 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.**

## 4.11 Nettoyage

### 4.11.1 Nettoyer les refroidisseurs



Gardez les refroidisseurs propres pour garantir leur efficacité.



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.

Le nettoyage à la vapeur combinée avec un détergent est possible.



Afin de ne pas endommager les refroidisseurs, l'angle entre le jet et les refroidisseurs doit être d'environ 90° (N'utilisez pas le jet à sa puissance maximale).

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

Fermez la/les porte(s) de service.



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

## 4.12 Entretien de la batterie



### REMARQUE :

**Avant de manipuler les batteries, veuillez 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



### REMARQUE :

**Veuillez 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

1. Retirez la batterie.
2. Veillez à ce que la batterie et l'électrolyte soient à la même température, au-dessus de 10 °C (50 °F).
3. Retirez les caches et/ou bouchons de toutes les cellules.
4. 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").
5. 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.
6. Réinstallez les bouchons et/ou caches.
7. Installez la batterie dans le compresseur.

### Recharger une 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.

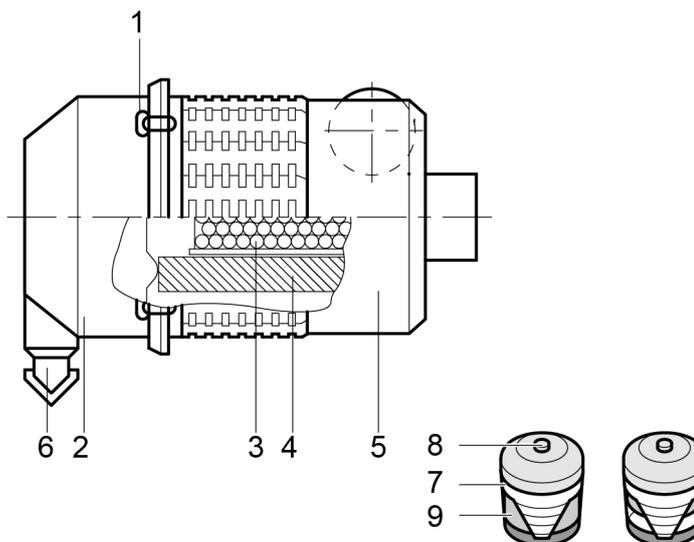
### **Entretien périodique de la batterie**

- 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 sur-remplissez 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 serrées, propres et légèrement recouvertes 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.).

## 5 Procédures de réglage et de maintenance

### 5.1 Filtre à air (moteur/compresseur)



Référence	Désignation	Référence	Désignation
1	Clips	6	Soupape Vacuumator
2	Cache collecteur de poussière	7	Indicateur de vide
3	Cartouche de sécurité (en option)	8	Bouton de réinitialisation
4	Élément filtrant	9	Indicateur jaune
5	Boîtier du filtre		

#### 5.1.1 Nettoyer le collecteur de poussière

Retirez la poussière tous les jours.

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

#### Recommandations



**Les filtres à air Atlas Copco sont spécialement conçus pour la machine. L'utilisation de filtres à air non d'origine peut conduire à l'endommagement grave du moteur et/ou du compresseur.**

**Ne faites jamais tourner le compresseur sans filtre à air.**

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

Jetez le filtre (4) s'il est endommagé.

Pour les applications poussiéreuses, il est recommandé d'installer une cartouche de sûreté qui peut être commandée séparément.

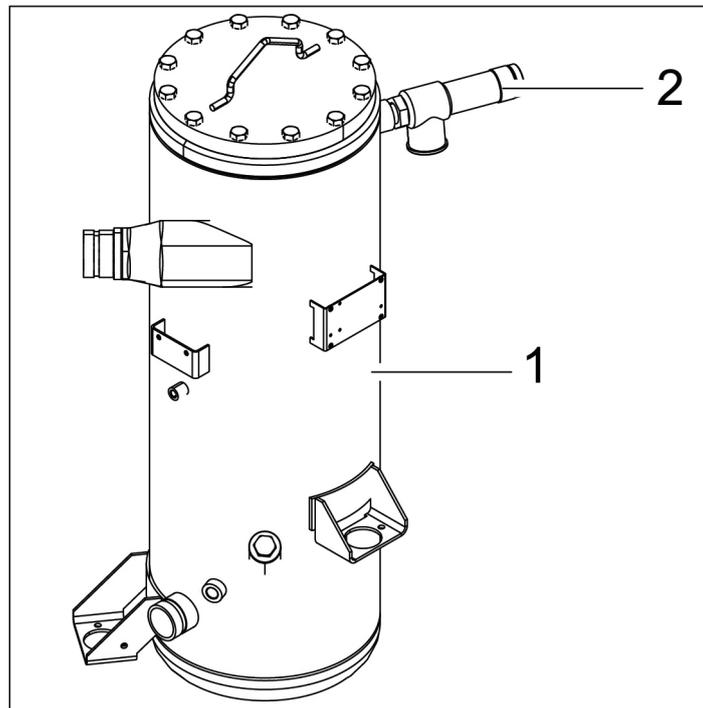
Une cartouche de sécurité sale (3) indique le dysfonctionnement du filtre à air. Dans ce cas, remplacez le filtre et la cartouche de sécurité.

La cartouche de sécurité (3) ne peut pas être nettoyée.

### 5.1.2 Remplacer le filtre à air

1. Libérez les clips (1) et retirez le collecteur de poussière (2). Nettoyez le collecteur.
2. Retirez le filtre (4) et la cartouche de sécurité.
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.
5. Réinitialisez l'indicateur de vide en appuyant sur le bouton de réinitialisation (8).

## 5.2 Cuve



La cuve (1) est testée conformément aux normes officielles. Procédez à des inspections régulières conformes à la réglementation locale.



:

**Vidangez tous les jours les condensats.**

## Soupape de sécurité



**L'ensemble des réglages et des réparations ne peut être réalisé que par l'un des prestataires agréés du fournisseur des soupapes. Voir section *Mesures de sécurité particulières*.**

Les contrôles suivants doivent être faits sur la soupape de sécurité (2) :

- 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 effectuée sur la machine mais sur un banc d'essai approprié.

## 5.3 Circuit de carburant

### 5.3.1 Instructions pour l'amorçage

#### ATTENTION :



**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.**

Vidangez régulièrement l'eau du filtre à carburant conformément aux instructions liées au filtre à 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
- Remisage
- Remplacement du filtre à carburant

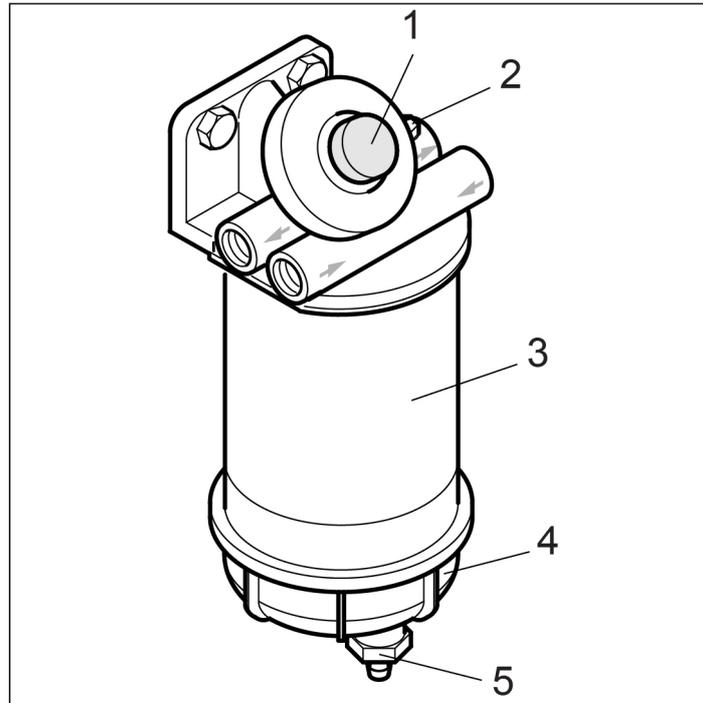
#### AVERTISSEMENT :



**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.**

L'amorçage manuel du circuit de carburant n'est pas nécessaire. La pompe à carburant électrique est activée avant que le moteur ne soit démarré et elle remplit le circuit de carburant.

### 5.3.2 Instructions pour la vidange



1. Ouvrez la vanne de vidange du bol (5), actionnez la pompe (1) et pompez l'eau à l'extérieur.
2. Refermez la vanne de vidange (5).

#### Remplacer les éléments filtrants

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

### 5.4 Réglage des freins



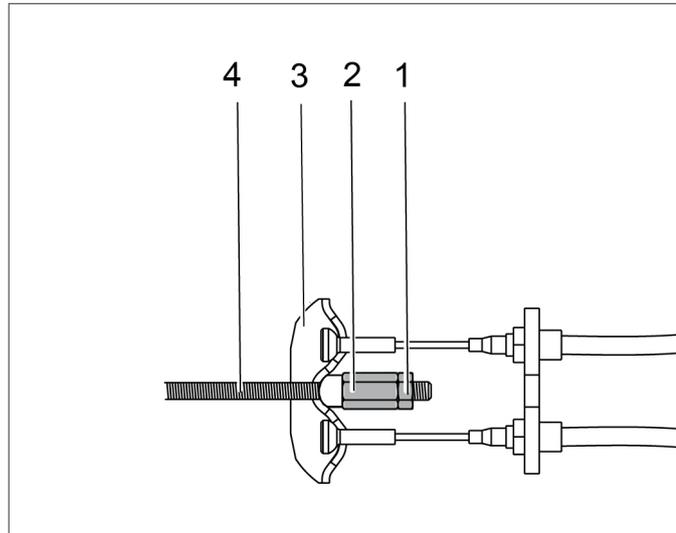
:

**Avant de soulever le compresseur, raccordez-le à un véhicule tracteur ou fixez un poids minimum de 50 kg (110 lb) sur la barre d'attelage.**

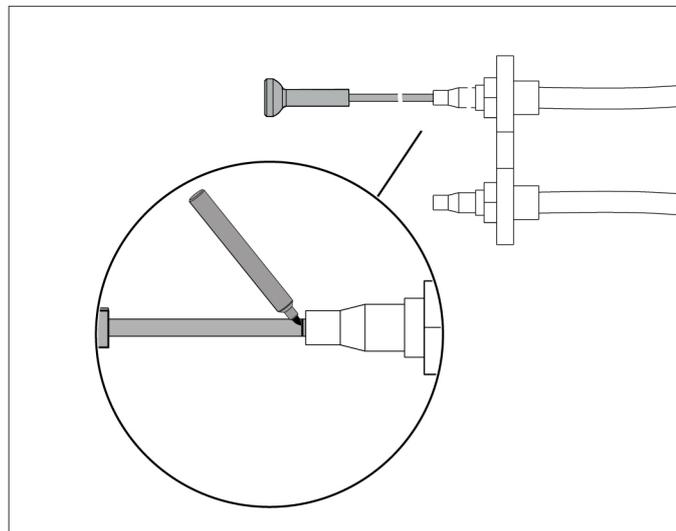
#### Régler le système de freinage

1. Soulevez le véhicule.
2. Sortez le tube de la barre d'attelage hors du système à inertie vers l'avant.
3. Relâchez complètement le levier frein à main.

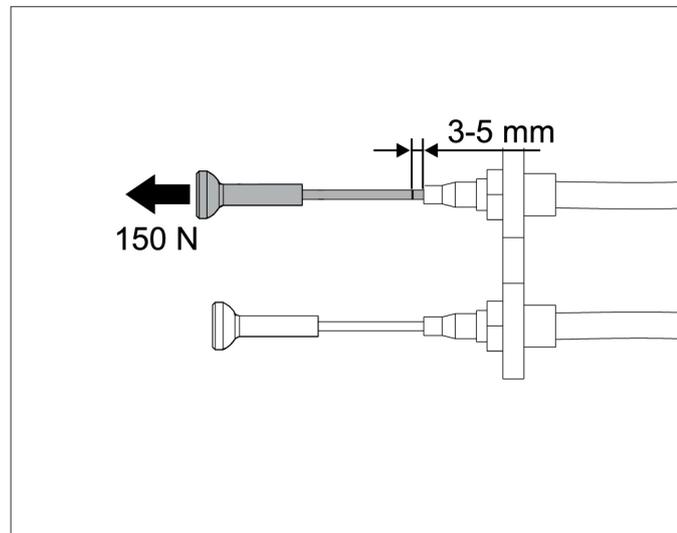
4. Desserrez l'écrou de blocage (1) et l'écrou long (2) sur la barre de traction (3) et retirez les câbles Bowden du profilé de compensation (4).



5. Marquez le câble Bowden au stylo.



6. Contrôlez le jeu du frein de roue par rapport aux câbles Bowden.

**REMARQUE :**

Si le jeu doit être ajusté, consultez la section *Régler le frein de roue*.

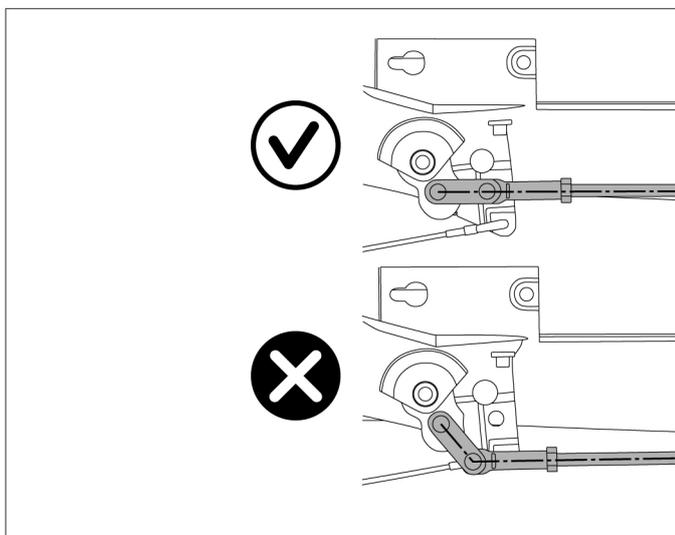
7. Accrochez les câbles Bowden dans le profilé de compensation.
8. Resserrez l'écrou long jusqu'à ce que la barre de traction soit reliée aux câbles Bowden et au profilé de compensation, sans espace entre.



:

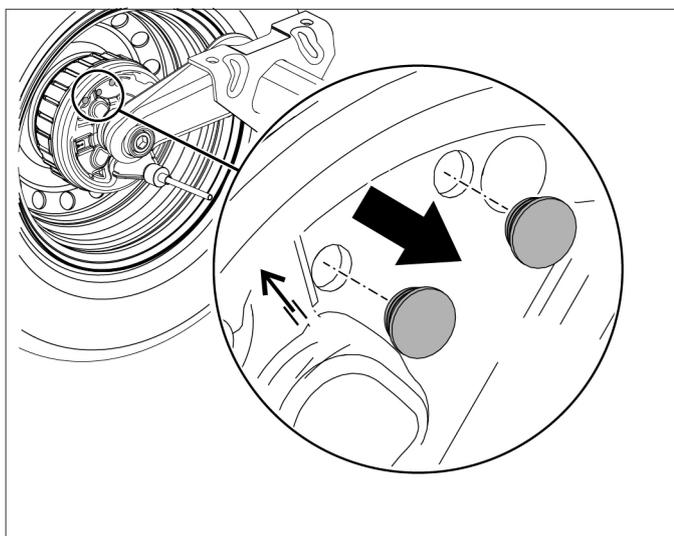
**La barre de traction doit être étirée.**

9. Actionnez 3 fois le levier de frein à main vigoureusement et relâchez-le (uniquement nécessaire à l'installation de pièces neuves).
10. Contrôlez de nouveau le jeu et réajustez si nécessaire.
11. Contrôlez que les roues de la remorque tournent librement.
12. Verrouillez l'écrou long avec l'écrou et serrez à un couple de :
  - M10 = 24Nm
  - M12 = 40Nm

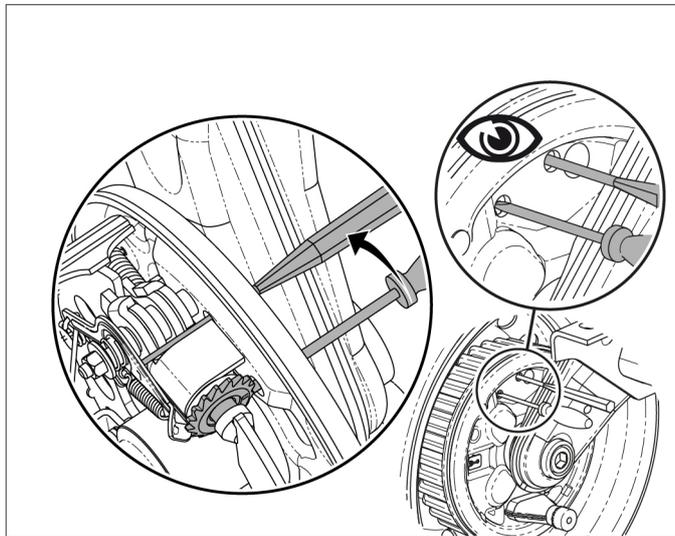


## Régler le frein de roue

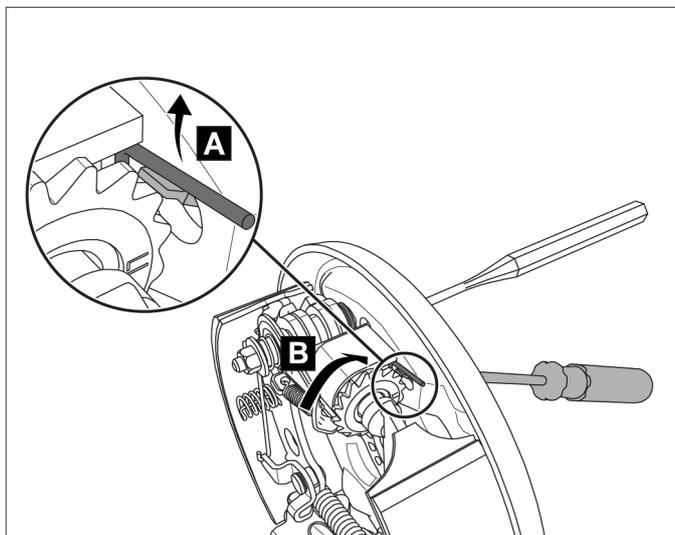
1. Retirez le bouchon.



2. Réglez le jeu de l'écrou de réglage :
  - a. Réduire le jeu - "vis fermée"



- Tournez l'écrou de réglage à l'aide d'un tournevis dans le sens de la flèche
- b.** Augmenter le jeu - "dévisser"

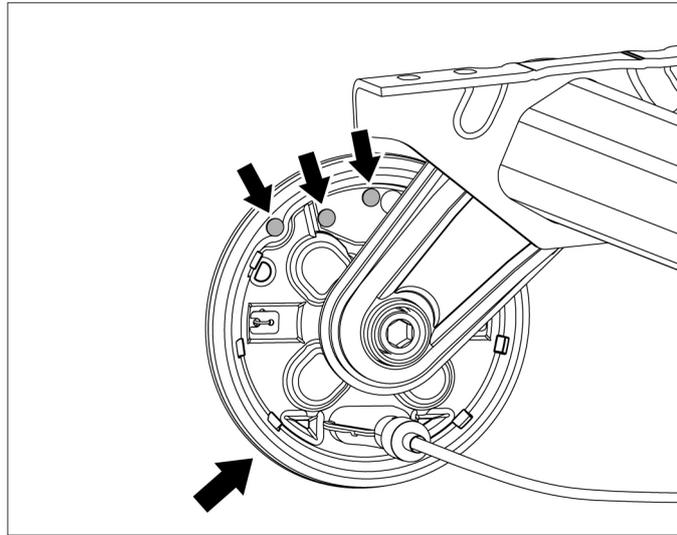


1. Soulevez le levier de réglage hors de l'engrenage à l'aide d'un objet pointu (ex : tournevis)
  2. Les freins de roue sont équipés d'un support de centrage. Le support de centrage doit être appuyé vers le bord de la plaquette de frein arrière au desserrage.
  3. Tournez la roue dans le sens opposé à la flèche
- 3.** Réinstallez le bouchon.

### Marquage sur le frein de roue

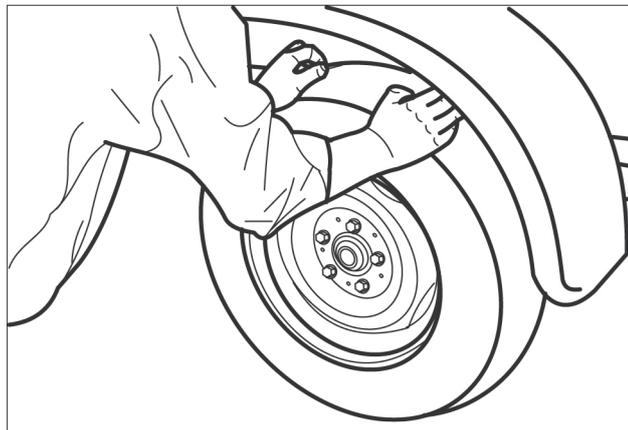
À l'arrière du frein de roue se trouve une empreinte montrant le type de frein de roue dans la plaquette de frein arrière. S'il s'agit d'un frein de roue avec réglage automatique du jeu (version AAA), il y a 3 bouchons rouges dans la plaquette de frein arrière et "AAA" est gravé dans le bouchon du tambour de frein.

S'il s'agit de freins de roues avec support de centrage (à partir de l'année de fabrication 2019), l'inscription WNK-01 (02, 03,...) se trouve également sur le bord de la plaquette de frein arrière.



## 5.5 Roue

### Réglage des roulements de roues



1. Soulevez le compresseur, libérez les freins.
2. Tournez les roues à la main et secouez.
3. Réglez les roulements en cas de jeu.



**Si vous détectez du jeu dans les roulements, remplacez les roulements compacts.**

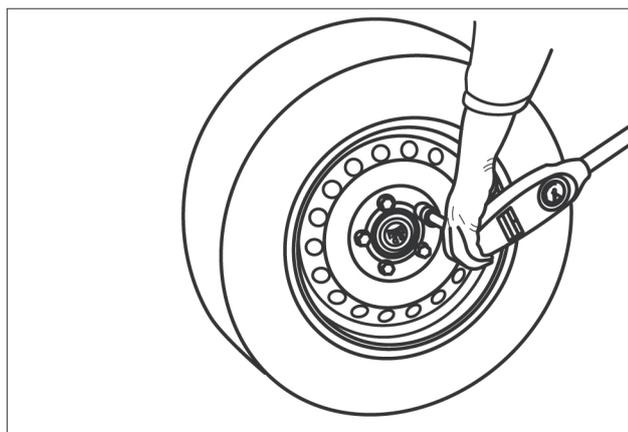
### Roulements compacts

Les roulements compacts sont reconnaissables à la forme cylindrique du cache-moyeu, voir l'illustration ci-dessus.

Les roulements compacts sans entretien grâce la lubrification permanente et ils sont conçus pour les grands kilométrages.

Aucun remplacement de graisse ou de re-lubrification ne sont donc nécessaires.

### Contrôlez les boulons des roues



:

**Après le premier voyage, et après chaque changement de roue.**

Serrez les boulons de roues en croix à l'aide d'une clé dynamométrique et en utilisant le couple de serrage dans la section *Valeurs des couples de serrage*.

## 6 Contrôles et dépannage

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



### AVERTISSEMENT :

**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. consultez la section *Schémas électriques*.

Consultez également la section *Contrôleur*.

### Problème : Capacité du compresseur ou pression sous la normale

Défauts possibles	Remèdes
La consommation en air dépasse la capacité du compresseur	Contrôlez le raccordement de l'équipement.
Éléments filtrant l'air obturés	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.	Contactez Atlas Copco.
Fuite de la soupape de sécurité (SV)	Retirez et inspectez la soupape de sécurité. Remplacez-la si elle n'est plus étanche après sa réinstallation.
Fuite de la soupape de surpression.	Retirez et inspectez. Remplacez si nécessaire.

### Problème : La pression dans la cuve à air grimpe au-dessus du maximum et provoque le déclenchement de la soupape de sécurité.

Défauts possibles	Remèdes
La soupape de prise d'air ne se ferme pas pour une quelconque raison.	Contactez Atlas Copco.
Dysfonctionnement de la soupape de pression minimum.	Retirez et inspectez la soupape.
Dysfonctionnement de la soupape de surpression.	Retirez et inspectez la soupape.

### 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.
Radiateur d'huile bouché à l'extérieur	Nettoyez le radiateur d'huile. Consultez la section <i>Nettoyer les refroidisseurs</i> .
Radiateur d'huile bouché de l'intérieur	Contactez Atlas Copco.
Filtres à huile encrassés	Remplacez les filtres à huile.

Défauts possibles	Remèdes
Niveau d'huile trop bas	Contrôlez le niveau d'huile. Complétez avec l'huile recommandée, si nécessaire.
Clapet de dérivation thermostatique coincé en position ouverte	Retirez la valve 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	L'élément doit être retiré et inspecté par un prestataire de service Atlas Copco.

**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 la notice d'utilisation du moteur.
Surchauffe du compresseur ou du moteur.	Consultez les actions correctives "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. Remplacez 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. Remplacez 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.

### Mesures de précaution liées à l'alternateur

:

**N'inversez jamais la polarité de la batterie ou de l'alternateur.**

**Ne débranchez jamais l'alternateur ou la batterie si le moteur tourne.**



**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.**

**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.**

## 7 Options disponibles

### 7.1 Plateau

Une version avec support rigide pour les conditions de chantiers extrêmes avec possibilité d'installation sur un camion. L'installation permet de placer et de retirer la machine du camion tous les jours. Il est possible de manipuler la machine à l'aide d'un chariot élévateur.

### 7.2 Barre d'attelage réglable avec freins

Un ensemble barre d'attelage articulée à deux charnières avec frein de stationnement intégré.

### 7.3 Anneau ou boule d'attelage DIN/NATO/ITA/BNA/GB

Anneau d'attelage conforme DIN, NATO, ITA, BNA, GB ou aux spécifications pour la boule d'attelage.

### 7.4 Signalisation routière

Un option Signalisation routière conforme à la réglementation européenne. Les feux arrières sont protégés contre les dommages par la carrosserie ou le pare-chocs.

### 7.5 Carrosserie avec couleur personnalisée

La couleur spéciale sur la carrosserie avant et les portes.



#### REMARQUE :

Il n'y a que les parties jaunes qui peuvent être changées.

### 7.6 Coupure de l'admission

La coupure de l'admission protège le moteur diesel contre les sursrégimes provoqués par le dysfonctionnement du régulateur du moteur, par l'huile brûlante de la pompe à carburant en cas de surremplissage ou l'aspiration des fumées de combustible dans les environnements dangereux.

### 7.7 Adaptateur route 24V

Adaptateur pour passer d'un connecteur 12V 13 broches à un connecteur 24V 15 broches pour le raccordement électrique à un véhicule tracteur.

## 7.8 Goulot de remplissage métallique pour le carburant

Insert métallique ajouté sur le goulot de remplissage du réservoir de carburant pour le protéger de l'usure.

## 7.9 Préchauffage

### Introduction

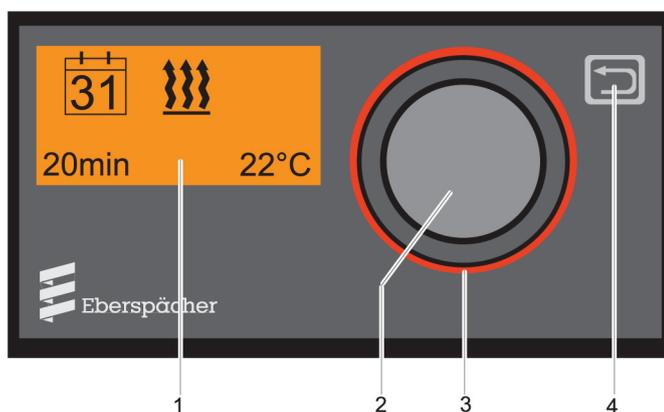
#### AVERTISSEMENT :



**Coupez le système de préchauffage avant de démarrer le moteur. Il est interdit de faire fonctionner le système de préchauffage en même temps que la machine.**

Le système de préchauffage Easy Start Pro est un module de commande permanent pour les chauffe-eau. Lorsque le courant est coupé (ex : la batterie est débranchée), le système de préchauffage retient tous les paramètres de base à l'exception de la date et de l'heure.

Une fois l'alimentation électrique revenue, il n'y a que la date et l'heure qui doivent être de nouveau réglées pour le mode Minuterie.



Référence	Désignation
1	<p>Écran, affiche les paramètres ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mode de fonctionnement actuel</li> <li>• Température intérieure actuelle</li> <li>• Mode de fonctionnement</li> <li>• Positions des minuterie</li> <li>• Paramètres</li> <li>• Codes erreurs</li> </ul>
2	Bouton Opération, utilisé pour utiliser, sélectionner et programmer toutes les fonctions et toutes les valeurs.

Référence	Désignation
3	Anneau LED, indique le mode de fonctionnement comme suit : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anneau rouge : Mode Chauffage</li> <li>• Anneau bleu : Mode Ventilateur</li> <li>• Anneau orange : Mode Chauffage résiduel</li> <li>• Anneau blanc : Configuration du système</li> <li>• Anneau rouge clignotant : Défaut</li> </ul>
4	Bouton Retour



**Un appui prolongé (mini 2s) sur le bouton Opération démarre immédiatement le système de chauffage. La durée de fonctionnement standard est configurée en usine sur 30 minutes.**

**Pendant le fonctionnement, un appui prolongé (mini 2s) sur le bouton Opération coupe immédiatement tous les systèmes de chauffage raccordés.**

### Régler la durée de fonctionnement

La durée de fonctionnement peut être réglée individuellement à l'aide du bouton Opération.

- Tournez-le à droite pour augmenter la durée de fonctionnement.
- Tournez-le à gauche pour diminuer la durée de fonctionnement.
- Plage de réglage de la durée de fonctionnement : mini 10 minutes jusqu'à maxi 120 minutes par paliers d'une minute.

La durée de fonctionnement peut être prolongée jusqu'à l'infini. Au-delà de 120 minutes, l'incrémentation est faite par paliers de 60 minutes.

## 7.9.1 Fonctionnement

### Vue d'ensemble des icônes

Icône	Présentation générale
	Chauffage
	Chauffage résiduel
	Paramètres
	Minuterie

## Chauffage

Chauffage immédiat par un appui prolongé :

Appuyez sur le bouton Opération (2) pendant plus de 2s pour immédiatement lancer le mode Chauffage pour la dernière durée de fonctionnement utilisée.



### REMARQUE :

**La fonction Allumage sur appui prolongé n'est pas disponible en mode Chauffage résiduel.**

Chauffage activé avec paramètres :

1. Appuyez sur le bouton Opération (2).
2. Sélectionner la durée de fonctionnement en tournant le bouton Opération et confirmez la durée.

## Chauffage résiduel

Mode Chauffage résiduel activé :

1. Appuyez sur le bouton Opération (2) et sélectionnez ON.
2. Le mode Chauffage résiduel démarre si le liquide de refroidissement du moteur contient de la chaleur résiduelle.

Mode Chauffage résiduel désactivé :

1. Appuyez sur le bouton Opération (2) et sélectionnez OFF.
2. Un appui prolongé (mini 2s) sur le bouton Opération coupe immédiatement le système de chauffage.
3. Le mode Chauffage résiduel s'arrête.

## Paramètres

Sur l'écran de démarrage, appuyez sur la roue dentée qui clignote dans la barre de menu qui affiche le jour de la semaine défini et l'heure actuelle.

Les actions possibles sont :

- Paramétrage standard pour le format du jour de la semaine, de l'heure et de la température
- Chauffage à haute altitude : Activé / Désactivé
- Basse température pendant le chauffage : Activé / Désactivé
- Diagnostic des défauts : Écran des messages d'erreurs
- Réinitialiser les paramètres utilisateur

## Minuterie

- Appuyez sur le bouton Opération (2). Le menu Sélection minuterie peut contrôler jusqu'à trois positions de minuteries programmables. Les positions de la minuterie peuvent soit avoir lieu sur un seul jour de la semaine, soit être réparties sur différents jours de la semaine.
- Pour désactiver une position de minuterie, appuyez sur le bouton Opération (2). Appuyez une fois et quand le clignotement cesse, appuyez à nouveau sur le bouton Opération (2). Tous les paramètres opérationnels de la minuterie restent sauvegardés.

## 7.9.2 Résolution des problèmes

### Problème : Erreur Réchauffeur

Défauts possibles	Remèdes
Il n'y a pas de carburant	Contrôlez le niveau de carburant.
Sous-tension ou surtension de la batterie	Contrôlez la batterie.
Circuit d'eau ou pompe	Contrôlez le bon fonctionnement de la pompe à eau et la bonne circulation de l'eau dans le circuit.
Conduite d'air ou conduite de gaz d'échappement bouchée	Contrôlez la conduite d'air de combustion et la conduite de gaz d'échappement.
Système de chauffage en défaut/endommagé	Contactez votre fournisseur.
Surchauffe	Faites refroidir le système de chauffage. Retirez le fusible du système de chauffage pour qu'il se réinitialise.

### Problème : Erreur module de commande

Défauts possibles	Remèdes
Capteur de température externe défectueux	Contrôlez le câblage du capteur de température externe, un éventuel court-circuit ou endommagement. Remplacez si nécessaire.
Capteur de température interne défectueux	Aucune action possible. Remplacez le module de commande.
Bouton rotatif bloqué	Réglez le bouton à la main. Si le défaut ne peut pas être corrigé, contactez votre fournisseur.
Bouton poussoir bloqué	Réglez le bouton à la main. Si le défaut ne peut pas être corrigé, contactez votre fournisseur.
Mode Minuterie non autorisé	Contrôlez la configuration.
Opération non prise en charge	Mettez fin au mode Chauffage auxiliaire.
CAN Communication	Contrôlez l'absence de rupture de câble ou de court-circuit.

## 8 Caractéristiques techniques

### 8.1 Valeurs des couples

#### 8.1.1 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) +/-23 %
M12	120 (89) +/-25 %
M14	195 (144) +/-23 %
M16	315 (233) +/-23 %

#### 8.1.2 Valeurs de couples critiques

:



Cette machine intègre des boulons critiques qui ne peuvent pas être réutilisés et qui doivent être serrés de façon spéciale.

Contactez Atlas Copco pour obtenir plus de précisions sur la liste complète des boulons critiques.

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

Ensembles	Valeur de couple (Nm / lbf.ft)
<b>Essieux vers cadre :</b>	
Écrous de roues	90 (66) +10/-0 %
Boulons, essieu avant/cadre	80 (60) +/- 10 %
Boulons, essieu avant/cadre	80 (60) +/- 10 %
<b>Compresseur vers cadre :</b>	
Boulons, éléments/carter d'engrenages	46 (34) +/- 10 %

Ensembles	Valeur de couple (Nm / lbf.ft)
Boulons, éléments/support	80 (60) +/- 10 %
Boulons, éléments/support	205 (152) +/- 10 %
Boulons, amortisseur/cadre	80 (60) +/- 10 %
<b>Moteur vers cadre :</b>	
Boulons, moteur/support	205 (152) +/- 10 %
Boulons, support/amortisseur	205 (152) +/- 10 %
Boulons, amortisseur/cadre	80 (60) +/- 10 %
<b>Palonniers vers cadre :</b>	
Boulons, palonniers	205 (152) +/- 10 %
Boulons, palonniers/cadres	205 (152) +/- 10 %
<b>Colliers de serrage :</b>	
Colliers de serrage Pebra sur toutes les IC/tuyaux de radiateur	12 (9) +/- 10 %

## 8.2 Spécifications compresseur/moteur

### Conditions de référence

Désignation	Unité	X-Air <sup>+</sup> 750-25
Pression absolue à l'arrivée	bar	1
	psi	14,5
Humidité relative de l'air	%	0
Température d'entrée de l'air	°C	20
	°F	68
Pression de service effective nominale	bar	25
	psi	363



#### REMARQUE :

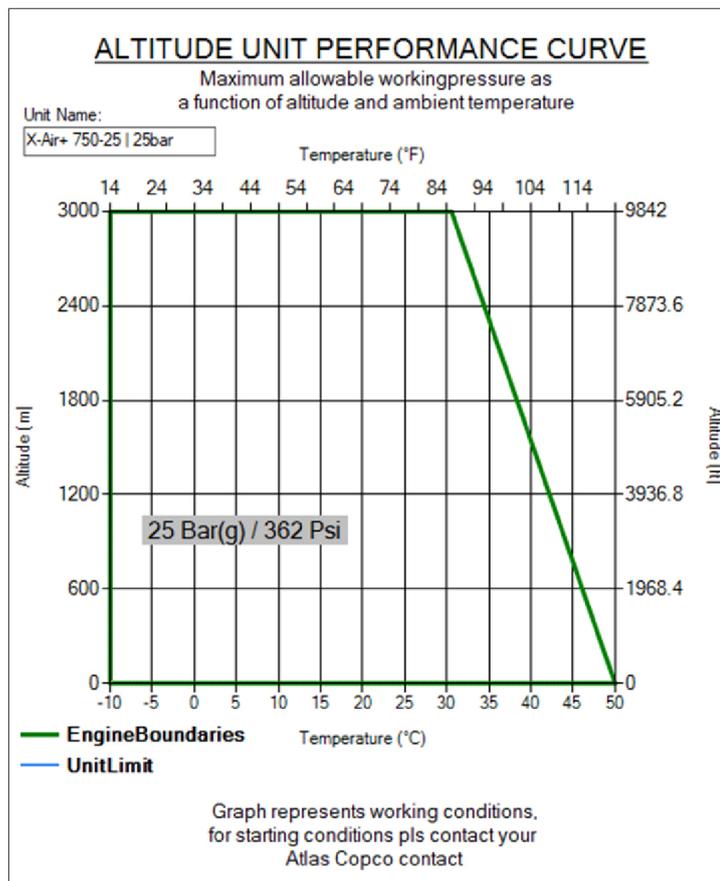
Les conditions à l'arrivée s'entendent pour la grille d'arrivée d'air à l'extérieur du capot.

### Limites

Désignation	Unité	X-Air <sup>+</sup> 750-25
Pression effective minimum du réservoir	bar	15
	psi	218
Pression effective maximum du récepteur, compresseur à vide	bar	27
	psi	392
Température ambiante maximum au niveau de la mer	°C	50
	°F	122
Température de démarrage minimum	sans refroidisseur de sortie	
	°C	-10
	°F	14
	sans équipement pour démarrage à froid	
Température de démarrage minimum	°C	-25
	°F	-13

### 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.



### Données liées aux performances

Aux conditions de référence, le cas échéant, et pour une vitesse de l'arbre nominale, sauf indication contraire.

Désignation		Unité	X-Air+ 750-25
Vitesse de l'arbre moteur, nominale et maximum	à 16 bars (232 psi)	tr/min	1920
	à 20 bars (290 psi)	tr/min	1920
	à 25 bars (363 psi)	tr/min	1890
Vitesse de l'arbre du moteur, compresseur non chargé		tr/min	1100
Alimentation en air ambiant <sup>1)</sup>	à 16 bars (232 psi)	l/s	330
		m <sup>3</sup> /min	19,8
		cfm	699
	à 20 bars (290 psi)	l/s	330
		m <sup>3</sup> /min	19,8
		cfm	699
à 25 bars (363 psi)	l/s	320	
	m <sup>3</sup> /min	19,2	
	cfm	678	
Consommation en carburant à FAA de 100% (pleine charge)	à 16 bars (232 psi)	kg/h	33,9
		lb/h	74,7
	à 20 bars (290 psi)	kg/h	36,8
		lb/h	81,1
	à 25 bars (363 psi)	kg/h	41,3
		lb/h	91,1
FAA de 75%	à 16 bars (232 psi)	kg/h	24,4

Désignation		Unité	X-Air <sup>+</sup> 750-25
		lb/h	53,8
		kg/h	26,7
	à 20 bars (290 psi)	lb/h	58,9
		kg/h	30,9
	à 25 bars (363 psi)	lb/h	68,1
		kg/h	17,8
FAA de 50%	à 16 bars (232 psi)	lb/h	35,1
		kg/h	19,9
	à 20 bars (290 psi)	lb/h	39,2
		kg/h	23,7
	à 25 bars (363 psi)	lb/h	52,2
		kg/h	13,2
FAA de 25%	à 16 bars (232 psi)	lb/h	29,1
		kg/h	14,8
	à 20 bars (290 psi)	lb/h	32,6
		kg/h	17,6
	à 25 bars (363 psi)	lb/h	38,8
		kg/h	10,8
FAA de 0%	à 16 bars (232 psi)	lb/h	23,8
		kg/h	13,2
	à 20 bars (290 psi)	lb/h	29,1
		kg/h	16,7
	à 25 bars (363 psi)	lb/h	36,8
		g/m <sup>3</sup>	29,7
Consommation de carburant spécifique à FAA de 100%	à 16 bars (232 psi)	oz/1000 cu.ft	29,7
		g/m <sup>3</sup>	32,5
	à 20 bars (290 psi)	oz/1000 cu.ft	32,5
		g/m <sup>3</sup>	36,3
	à 25 bars (363 psi)	oz/1000 cu.ft	36,3
		g/m <sup>3</sup>	36,3
Température de l'air comprimé au niveau de la vanne de sortie	sans refroidisseur de sortie	°C	91
		°F	196
Niveau de pression sonore (Lp) mesuré conformément à la norme ISO 2151		dB(A)	72
Niveau de puissance sonore (Lw), mesuré conformément à la norme 2000/14/CE		dB(A)	100
Teneur en huile type maximum de l'air comprimé		mg/m <sup>3</sup>	5
		oz/1000 cu.ft	0,005
Teneur en huile type de l'air comprimé		mg/m <sup>3</sup>	3,5
		oz/1000 cu.ft	0,035

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

Tolérance :

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

## Données de conception

### Élément compresseur

<b>Désignation</b>	
Nombre d'étages de compression	2

Désignation	Unité	X-Air+ 750-25
Marque		Cummins
Type		B6.7 stage V
Liquide de refroidissement		Parcool EG
Nombre de cylindres		6
Alésage	mm	107
	inch	4,2
Course	mm	124
	inch	4,8
Volume balayé	l	6,7
	cu.in	408
Puissance en sortie à une vitesse d'arbre normale (kW)	kW	231
	CV	310
Capacité du système de refroidissement	l	43
	US gal	11,4
Sortie conformément à la capacité du carter d'huile :		
- Remplissage initial	l	19
	US gal	5
- Remplissage (max.) <sup>1)</sup>	l	17,8
	US gal	4,7
Modèle moteur		B6.7
Nom Famille d'émissions		Q313
Valeur émissions CO2	g/kWh	673,59

<sup>1)</sup>du système de remplissage

\* Conformément à l'article 43(4) du Règlement européen 2016/1628, la valeur des émissions de dioxyde de carbone en g/kWh est fournie pour le moteur.

#### REMARQUE :



**La mesure du CO2 résulte de tests sur un cycle-test fixe dans des conditions de laboratoire a (parent) représentatives du type du moteur (famille de moteur) et n'implique ni n'exprime aucune garantie de performance d'un moteur particulier.**

## Compresseur

Désignation	Unité	X-Air+ 750-25
Capacité du système hydraulique du compresseur	l	58,5
	US gal	15,5
Capacité nette du réservoir à air	l	91
	US gal	24
Volume d'air au niveau de la grille d'arrivée (env.) <sup>1)</sup>	m <sup>3</sup> /s	7,4
	cu ft/s	261
Capacité du réservoir à carburant standard	l	270
	US gal	71,3
Capacité du réservoir de fluide d'échappement diesel (AdBlue)	l	37,9
	US gal	10

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

### 8.3 Réglementation

#### Pièces soumises à la Directive sur les équipements sous pression 2014/68/CE, cat. II et plus

Soupape de sécurité : cat. IV

Désignation	Unité	X-Air+ 750-25
Pression définie	bar	30
	psi	435
Température nominale	°C	130
	°F	266

#### Pièces soumises à la directive sur les cuves pressurisées simples 2014/29/CE

Cuve

Désignation	Unité	X-Air+ 750-25
Pression nominale	bar	30
	psi	435
Température nominale maxi	°C	130
	°F	266
Température nominale mini	°C	-25
	°F	-13
Volume	l	91
	US gal	24

#### Pièces soumises à la cat. I et couvertes par la Directive Machines 2006/42/CE

Canalisations en sortie

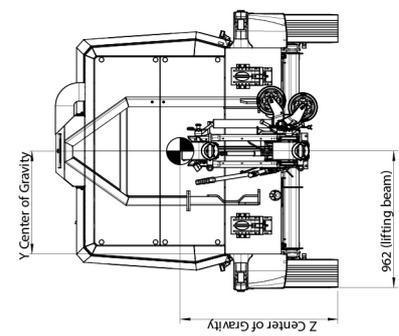
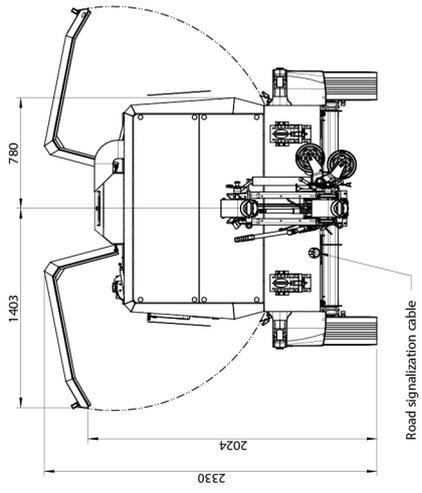
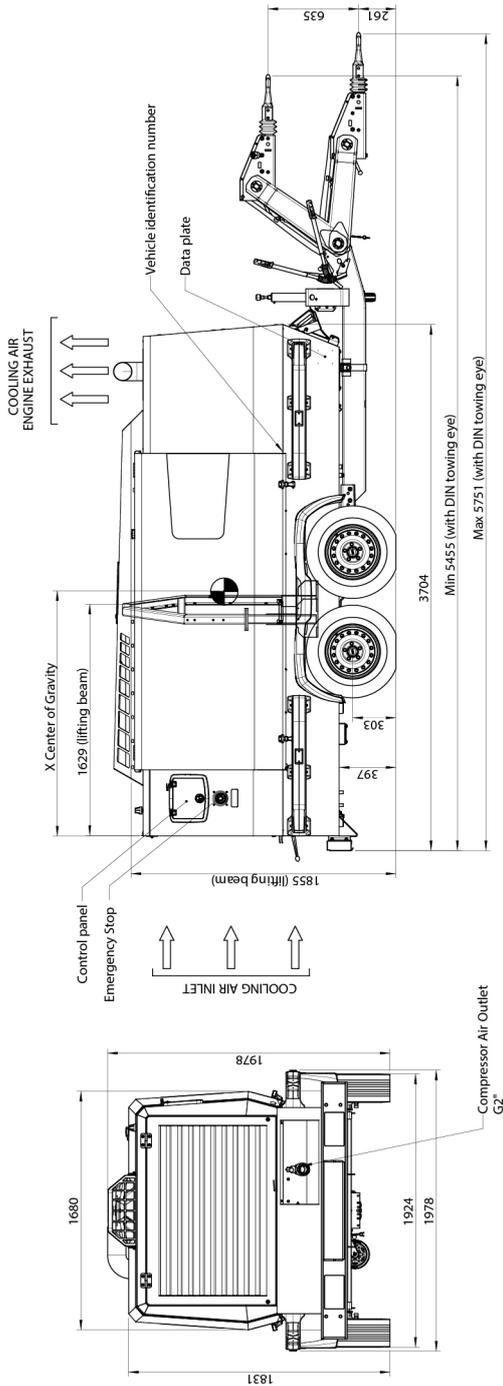
Désignation	Unité	X-Air+ 750-25
Pression nominale	bar	30
	psi	435
Température nominale maxi	°C	130
	°F	266
Température nominale mini	°C	-25
	°F	-13
Diamètre nominal	mm	50
	inch	2

#### Pièces soumises à l'art. I, paragraphe 4.3

Toutes les autres pièces

# 8.4 Plans côtés

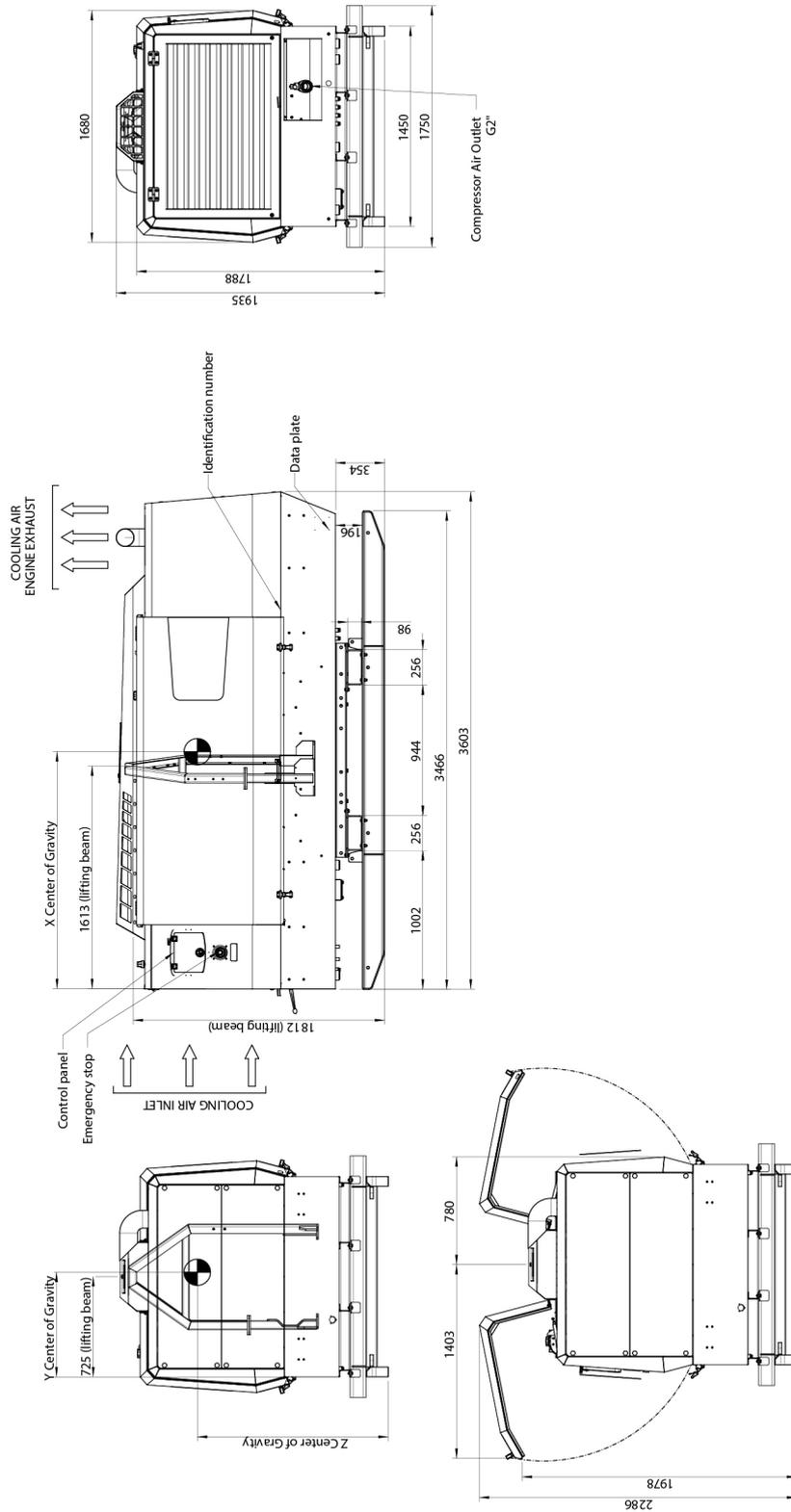
9822126911-01



Ball Coupling	B50		117	158,5	54
Towing Eye GB			50,8	214	54
Towing Eye ITA	45		217	163,5	54
Towing Eye BNA			68	192,5	54
Towing Eye NATO			76	216,5	54
Towing Eye DIN			40	232,5	54

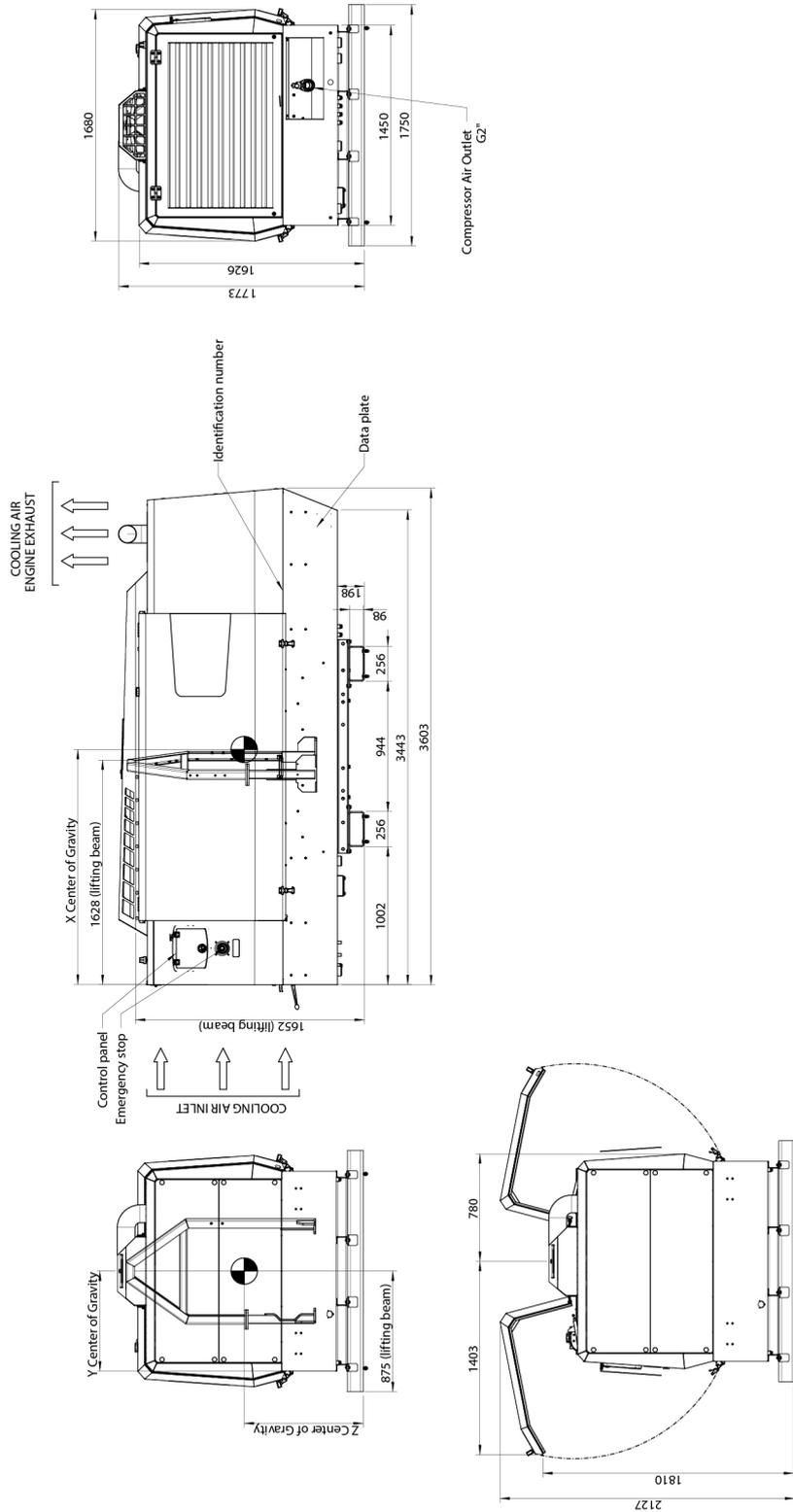
	Weight wet (excl. Fuel)	Weight wet
X-Air <sup>+</sup> 750-25	3220 kg	3480 kg
	X= 1745 mm	X= 1735 mm
	Y= 340 mm	Y= 735 mm
	Z= 650 mm	Z= 700 mm

9822126912-01



	Weight wet
X-Air <sup>+</sup> 750-25	3440 kg
	3180 kg
	X= 1735 mm
	Y= 340 mm
	Z= 600 mm
	X= 1725 mm
	Y= 735 mm
	Z= 650 mm

9822126913-01



	Weight wet
X-Air <sup>+</sup> 750-25	3260 kg
Weight wet (excl. Fuel)	3100 kg
X=	1725 mm
Y=	735 mm
Z=	500 mm

# 9 Schémas électriques

## 9.1 Schémas électriques

### 9822140503 - Feuillet 1

TAGNAME	DESC1	DESC2	LOC	SH	REF
D1	DIODE	HEATER PRESSURE LINE	FUSE BOX	5	4
D2	DIODE	HEATER BACKFLOW LINE	FUSE BOX	5	4
D3	DIODE	HEATER SUCTION LINE	FUSE BOX	5	4
E1	HEATER	PREHEATER	OPTIONAL	9	9
E2	HEATER	PRESSURE LINE	MACHINE	5	4
E3	HEATER	BACKFLOW LINE	MACHINE	5	4
E4	HEATER	SUCTION LINE	MACHINE	5	4
E11	HEATER	ENGINE AIR INTAKE	ENGINE	3	6
F1	FUSE	SWITCHED POWER 5A	FUSEBOX	5	3
F2	FUSE	LINE HEATER 10A	FUSEBOX	3	4
F3	FUSE	DEF DODGING SUPPLY MODULE 15A	FUSEBOX	3	5
F4	FUSE	CONTROLLER 10A	FUSE BOX	3	5
F5	FUSE	ELETLINK 10 A	FUSE BOX	3	5
F6	FUSE	HEATER EPS 10 A	FUSE BOX	3	8
F7	FUSE	INLET SHUTDOWN VALVE 10 A	FUSE BOX	3	9
F8	FUSE	ECU 30A	WIRING	5	2
F9	FUSE	CAL FANMOTOR 20A	FUSEBOX	3	7
F10	FUSE	AFTERTREATMENT POWER 15A	FUSEBOX	3	9
F11	FUSE	ENGINE AIR INTAKE HEATER	MACHINE	3	6
F12	FUSE	PREHEATER 10A	OPTIONAL	9	6
F13	FUSE	PREHEATER TIMER 5A	OPTIONAL	9	6
F14	FUSE	ENGINE DIAGNOSTICS CONNECTOR	FUSEBOX	5	8
F15	FUSE	POWER ON INDICATOR 2A	FUSE BOX	5	3
F21	INLINE FUSE	TELEMATICS 10A	WIRING	3	2
G1	BATTERY	POWER	MACHINE	3	1
G2	BATTERY	CHARGING	MACHINE	3	1
G3	ALTERNATOR	NOX TRANSDUCER	ENGINE	3	4
G11	NOX TRANSDUCER	SCR INLET	MACHINE	7	5
G12	NOX TRANSDUCER	SCR OUTLET	MACHINE	7	6
H1	LAMP 1	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	3
H2	LAMP 2	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	5
H3	LAMP	POWER ON INDICATOR ECU	MACHINE	5	3
K0	RELAY	STARTER MOTOR	ENGINE	3	2
K1	RELAY	START 1	FUSEBOX	3	3
K2	RELAY	START 2	FUSEBOX	6	3
K4	RELAY	INLET SHUTDOWN VALVE	FUSE BOX	4	5
K5	RELAY	LINE HEATERS	FUSEBOX	5	3
K6	RELAY	DEF PUMP MOTOR SUPPLY	FUSEBOX	6	4
K7	RELAY	AFTERTREATMENT POWER	FUSEBOX	6	5

INDEX SHEET	DESCRIPTION
1	INDEX & LEGEND
2	LEGEND
3	MAIN CIRCUIT
4	CONTROLLER
5	ECU ENGINE
6	ECU ENGINE
7	DOC / SCR
8	COMPRESSOR CONTROLLER
9	OPTIONAL

**Color codes**

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

**Wire sections**

- aa = 0,5 mm<sup>2</sup>
- ab = 0,75 mm<sup>2</sup>
- a = 1 mm<sup>2</sup>
- b = 1,5 mm<sup>2</sup>
- c = 2,5 mm<sup>2</sup>
- d = 4 mm<sup>2</sup>
- e = 6 mm<sup>2</sup>
- f = 10 mm<sup>2</sup>
- g = 16 mm<sup>2</sup>
- h = 25mm<sup>2</sup>
- i = 35 mm<sup>2</sup>
- j = 50 mm<sup>2</sup>
- k = 70mm<sup>2</sup>
- l = 95 mm<sup>2</sup>

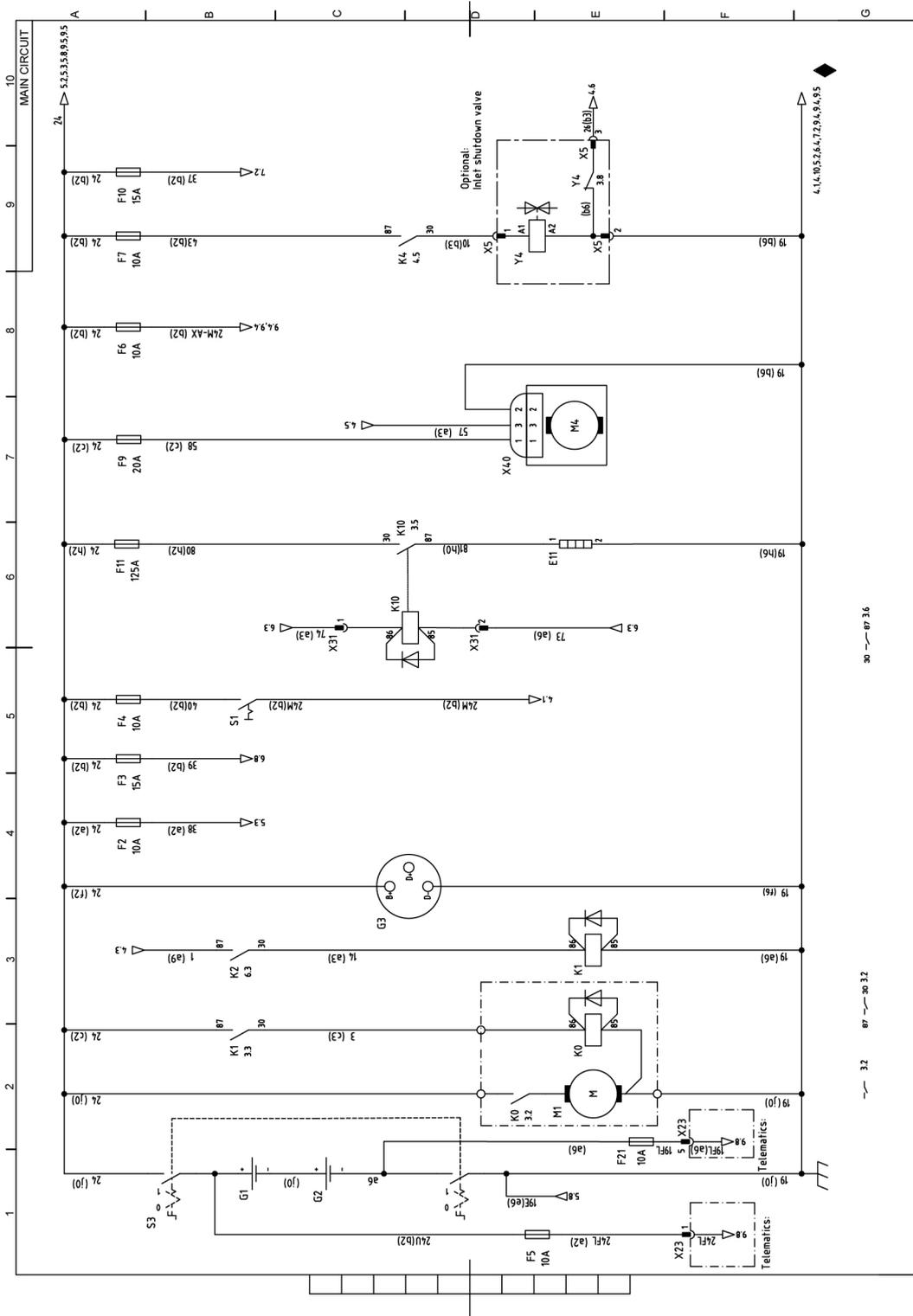
  

Verschild met de betekening, vermeld in het vak "Vergelijk" of "Vervang!"  
 Difference with the drawing, mentioned in box "Compare" or "Replaces"

9822140503 - Feuillet 2

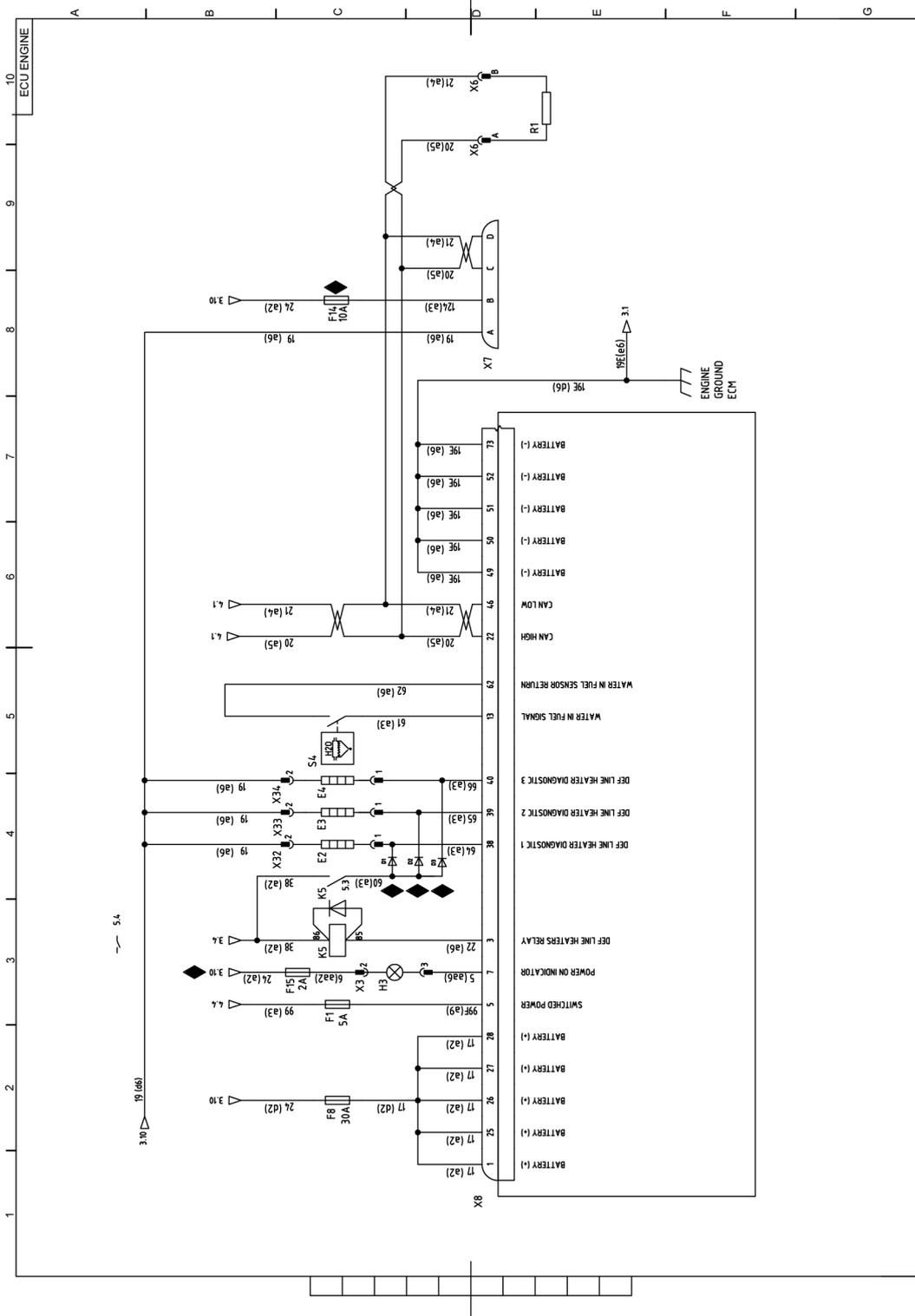
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
TAGNAME	DESC1	DESC2	LOC	SH	REF	TAGNAME	DESC1	DESC2	LOC	SH	REF
XK0	RELAY	ENGINE AIR INTAKE HEATER	MACHINE	3	6	X3	CONNECTOR	LAMP H3	MACHINE	5	3
LS9	LEVEL SWITCH	COOLANT LEVEL	MACHINE	4	10	X5	CONNECTOR	INLET SHUTDOWN VALVE	MACHINE	3	9
LT1	LEVEL TRANSDUCER	FUEL	MACHINE	4	6	X6	CONNECTOR	END RESISTOR J1939 CANBUS	MACHINE	5	10
LT2	LEVEL SWITCH	COOLANT LEVEL WARNING	MACHINE	4	9	X7	CONNECTOR	DIAGNOSTIC 9PINS	MACHINE	5	8
M1	MOTOR	STARTER	ENGINE	3	2	X8	CONNECTOR	ECU 98PINS	ENGINE	5	1
M2	PUMP	FUEL	OPTIONAL	9	8	X9	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	4
M3	MOTOR	AIRXPERT	WIRING	9	2	X10	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	4
M4	MOTOR	CAC FAN MOTOR	MACHINE	3	7	X11	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	2
N1	CONTROLLER	XC2003	MACHINE	8	1	X12	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	2
N2	MODULE	TBAP ENGINE	MACHINE	7	3	X13	CONNECTOR	AIRFILTER SWITCH	WIRING	4	7
N3	MODULE	DEF DOSING	MACHINE	6	6	X14	CONNECTOR	DEF PUMP MOTOR	MACHINE	6	9
N4	MODULE	DOSING SUPPLY	MACHINE	6	7	X15	CONNECTOR	EMERGENCY STOP PREHEATER	MACHINE	9	7
N5	MODULE	DEF QUALITY/LEVEL/TEMPERATURE	MACHINE	7	9	X16	CONNECTOR	POWER SUPPLY PREHEATER	OPTIONAL	9	9
N6	MODULE	TELEMATICS	MACHINE	9	7	X17	CONNECTOR	PREHEATER OPTION	OPTIONAL	9	6
PS1	SWITCH	PRESSURE	MACHINE	4	7	X19	CONNECTOR	TIMER PREHEATER	OPTIONAL	9	8
PT2	PRESSURE TRANSDUCER	VESSEL	MACHINE	4	4	X20	CONNECTOR	PREHEATER	OPTIONAL	9	9
PT3	PRESSURE TRANSDUCER	DIFFERENTIAL PRESSURE	MACHINE	6	5	X23	CONNECTOR	FLEETLINK	MACHINE	3	1
PT4	PRESSURE TRANSDUCER	DISCHARGE PRESSURE	MACHINE	4	3	X25	CONNECTOR	USB	MACHINE	4	2
PT6	PRESSURE TRANSDUCER	OIL STOP VALVE	MACHINE	4	5	X26	CONNECTOR	DEF QUALITY/LEVEL/TEMPERATURE TRANSDUCER	MACHINE	7	9
PT7	PRESSURE TRANSDUCER	INTERSTAGE	MACHINE	7	4	X29	CONNECTOR	RESISTOR J1939 CANBUS AFTERTREATMENT	WIRING	7	4
PT8	PRESSURE TRANSDUCER	INLET	MACHINE	7	3	X30	CONNECTOR	TBAP ENGINE	MACHINE	7	3
PTT1	TRANSDUCER	PRESSURE TEMPERATURE	MACHINE	7	3	X31	CONNECTOR	ENGINE AIR INTAKE HEATER	WIRING	3	6
Q1	TIMER	PREHEATER	OPTIONAL	9	6	X31A	CONNECTOR	AIRXPERT MOTOR - POWER	WIRING	9	3
R1	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	MACHINE	5	10	X31B	CONNECTOR	AIRXPERT MOTOR-COMMUNICATION	WIRING	9	2
R2	RESISTOR	J1939 CANBUS AFTERTREATMENT	WIRING	7	4	X32	CONNECTOR	LINE HEATER E2	MACHINE	5	4
R3	RESISTOR	1000 OHM	WIRING	4	9	X33	CONNECTOR	LINE HEATER E3	MACHINE	5	4
R5	RESISTOR	J1939 CANBUS END 20 OHM	OPTIONAL	9	7	X34	CONNECTOR	LINE HEATER E4	MACHINE	5	4
R6	RESISTOR	J1939 CANBUS END 20 OHM	OPTIONAL	9	9	X40	CONNECTOR	CAC FAN	MACHINE	3	7
S1	SWITCH	ON/OFF	MACHINE	3	5	Y2	SOLENOID VALVE	LOADING	MACHINE	4	4
S2	SWITCH	EMERGENCY STOP	MACHINE	4	2	Y4	SOLENOID VALVE	INLET SHUTDOWN	MACHINE	3	9
S3	DPST SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1	Y6	SOLENOID VALVE	DEF TANK HEATER	MACHINE	6	3
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	WATER IN FUEL	MACHINE	3	1						
S4	SWITCH	BATTERY MASTER									

9822140503 - Feuillet 3

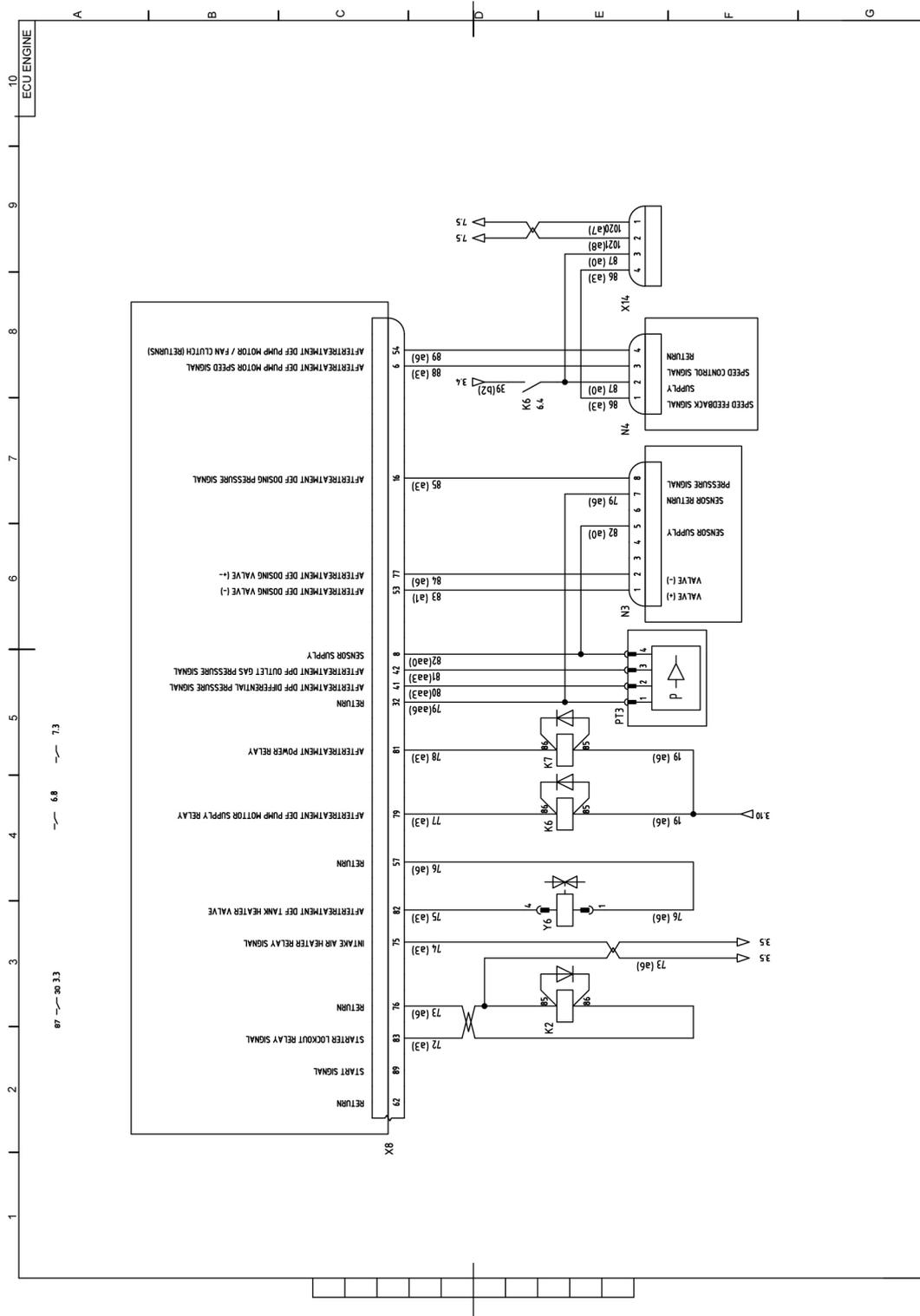




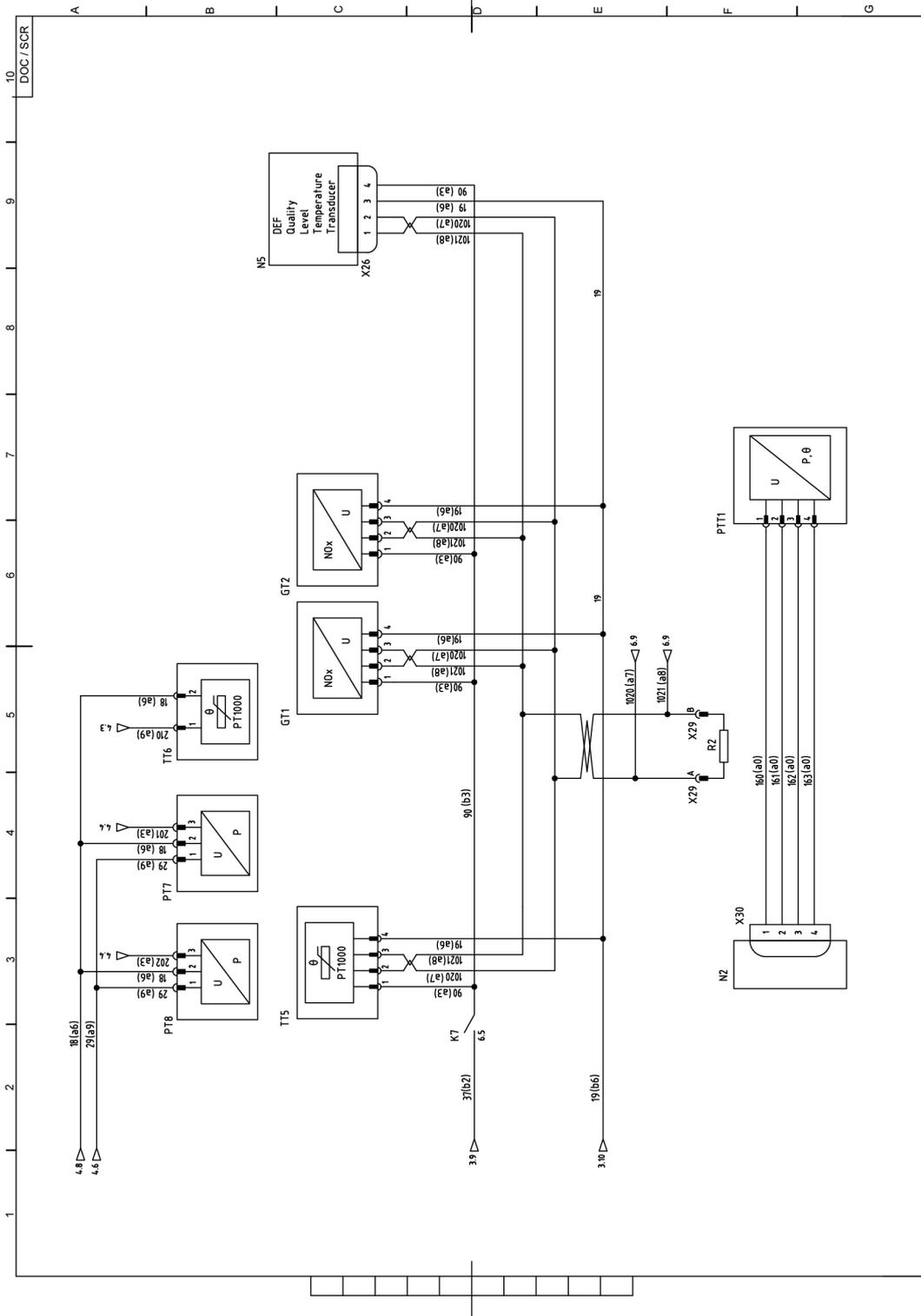
9822140503 - Feuillet 5



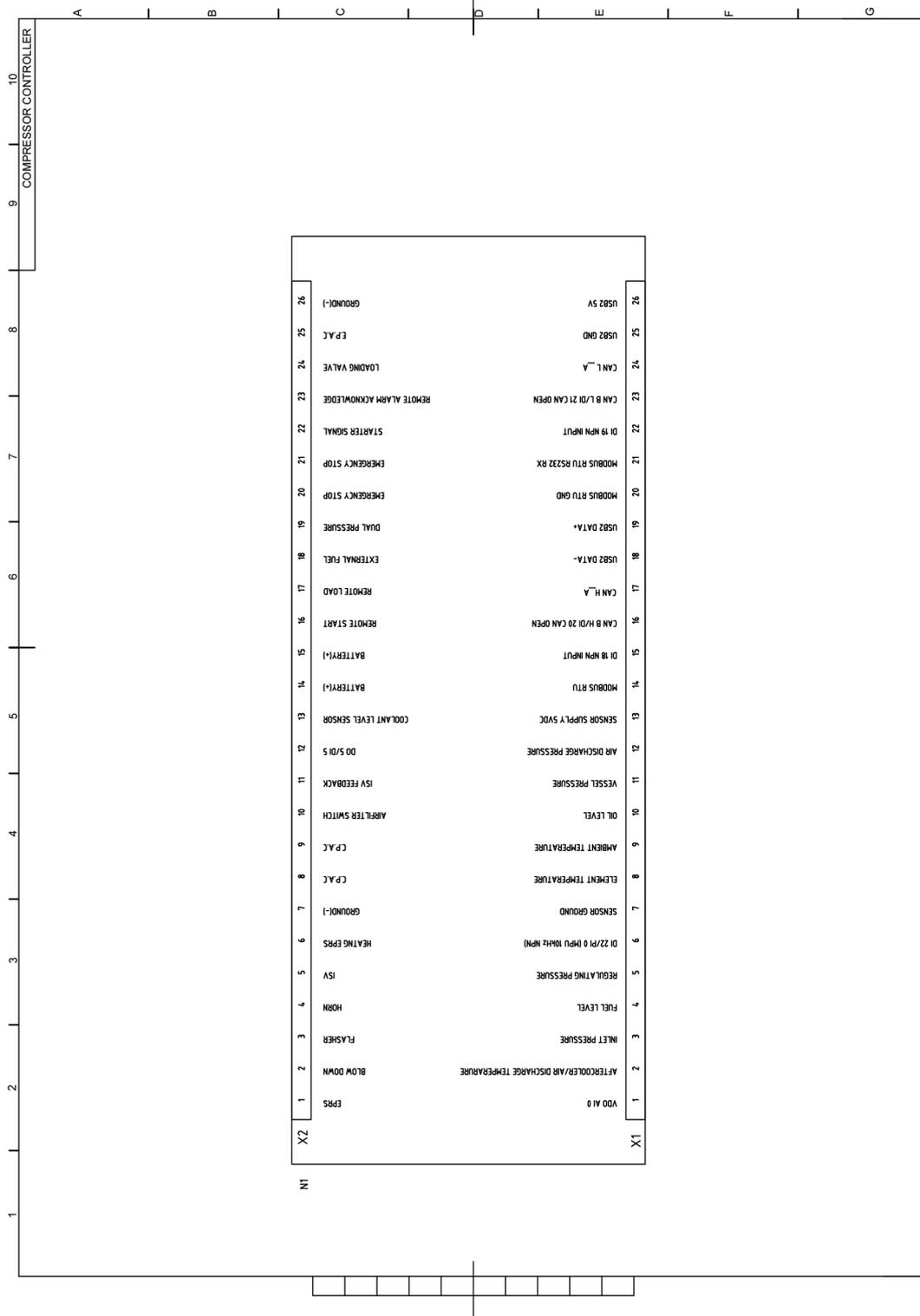
9822140503 - Feuillet 6



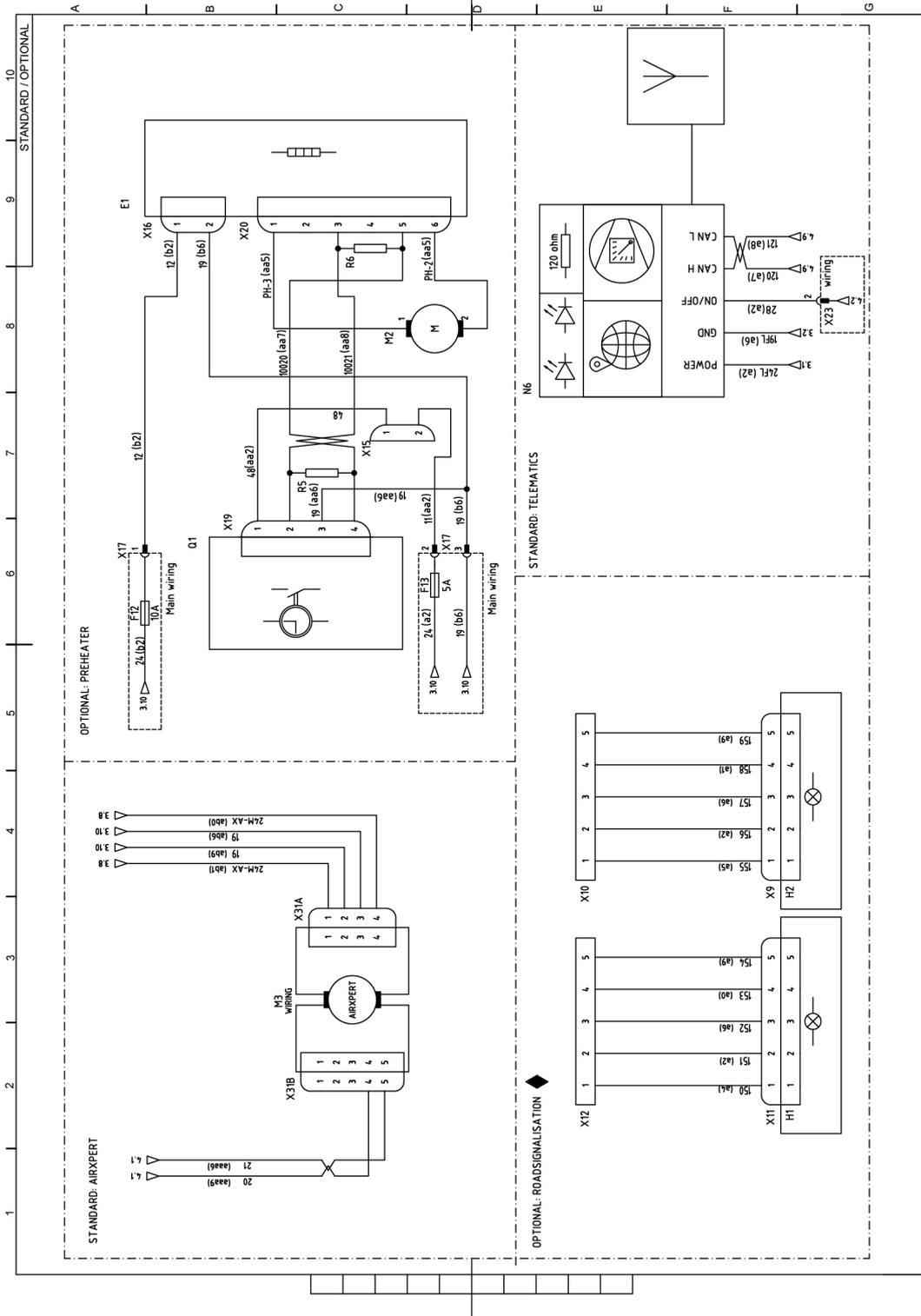
9822140503 - Feuillet 7



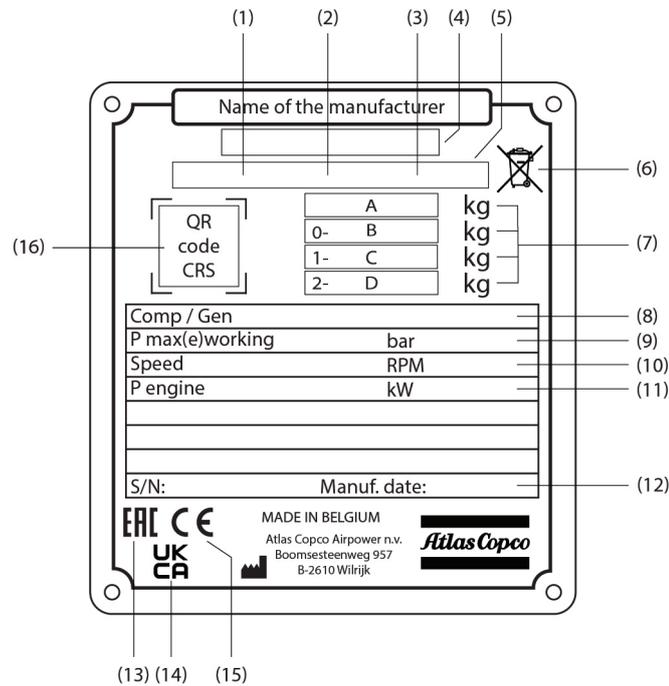
9822140503 - Feuillet 8



9822140503 - Feuillet 9



## 10 Plaque signalétique



Référence	Désignation
1	Code Société
2	Code Produit
3	Numéro de série de la machine
4	Numéro d'autorisation CE
5	Numéro d'immatriculation du véhicule
6	Marquage DEEE conformément à la Directive européenne 2012/19/UE
7	Remorque <b>A</b> Poids total maximum autorisé du véhicule <b>0-B</b> Charge maximale autorisée sur l'anneau d'attelage <b>1-C</b> Charge maximale autorisée sur l'essieu (ou essieu avant pour les machines à double essieu) <b>2-D</b> Charge maximale autorisée sur l'essieu arrière (pour les machines à double essieu)
8	Nom du modèle
9	Pression de service en bars
10	Régime en tr/min
11	Puissance du moteur en kW
12	Date de fabrication
13	Symbole de certification EAC le cas échéant
14	Symbole de certification UKCA avec le numéro d'organisme DOC 0038, le cas échéant
15	Marquage CE avec le numéro d'organisme 0343, le cas échéant
16	Code QR

# 11 Mise au rebut

## 11.1 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.

Pour sélectionner les matériaux, Atlas Copco tient compte de facteurs tels que le niveau de recyclabilité, les possibilités de démontage et le tri des matériaux et des assemblages. De plus, nous évaluons les risques environnementaux et les risques pour la santé associés au recyclage, ainsi qu'à l'élimination des quantités inévitables 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.

### REMARQUE :



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

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

## 11.2 Mise au rebut 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 utile, videz-la de tous les fluides et débarrassez-vous de ces derniers selon les règles locales applicables en matière d'élimination des déchets.

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.

### 11.3 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.

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



# 13 Certificat de conformité CE



## EC DECLARATION OF CONFORMITY

1

2 We, Atlas Copco Airpower n.v., declare under our sole responsibility, that the product

3 Machine name : **Compressor (< 350 kW)**

4 Commercial name ::

5 Serial number :

6 Which falls under the provisions of article 12.2 of the EC Directive 2006/42/EC on the approximation of the laws of the Member States relating to machinery, is in conformity with the relevant Essential Health and Safety Requirements of this directive.

The machinery complies also with the requirements of the following directives and their amendments as indicated.

7	Directive on the approximation of laws of the Member States relating to	Harmonized and/or Technical Standards used	Att' mnt
a.	Pressure equipment	97/23/EC	X
b.	Machinery safety	2006/42/EC	EN ISO 12100-1 EN ISO 12100-2 EN 1012-1
c.	Simple pressure vessel	87/404/EEC	X
d.	Electromagnetic compatibility	2004/108/EC	EN 61000-6-2 EN 61000-6-4
e.	Low voltage equipment	2006/95/EC	EN 60034 EN 60204-1 EN 60439
f.	Outdoor noise emission	2000/14/EC	ISO 3744

8.a The harmonized and the technical standards used are identified in the attachments hereafter

8.b Atlas Copco Airpower n.v. is authorized to compile the technical file

9		<b>Conformity of the specification to the Directives</b>	<b>Conformity of the product to the specification and by implication to the directives</b>
10			
11	Issued by	Product engineering	Manufacturing
12	Name		
13	Signature		
14	Place , Date		
15			
16			

Form 5009 0600 06  
ed. 07, 2010-03-15

<b>Atlas Copco Airpower n.v.</b>		A company within the Atlas Copco Group	
Postal address	Visitors address	Phone: +32 (0)3 870 21 11	Com. Reg. Antwerp 44651
P.O. Box 100	Boomsesteenweg 957	Fax: +32 (0)3 870 24 43	V.A.T. 403.992.231
B-2610 Wilrijk-Antwerp	B-2610 Wilrijk-Antwerp		
Belgium	Belgium		
www.atlascopco.com		For info, please contact your local Atlas Copco representative	





