

Atlas Copco Instruction Manual



Manuel d'utilisation
pour les compresseurs mobiles
Français

XAVS 378 Cud Stage V APP
XAHS 408 Cud Stage V APP

Engine Cummins B6.7

Atlas Copco

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

**XAVS 378 Cud Stage V APP
XAHS 408 Cud Stage V APP**

**Traduction des instructions
originales**

Matériel imprimé N°
2960 3670 20

10/2021



ATLAS COPCO - PORTABLE ENERGY DIVISION
www.atlascopco.com

Limite de garantie et de responsabilité

N'utilisez que des pièces autorisées.

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

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

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

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

Copyright 2021, www.atlascopco.com

Atlas Copco Airpower,

Boomsesteenweg 957,

2610 Wilrijk,

Belgique

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

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

Préface

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

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

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

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

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

Table des matières


1	Mesures de sécurité	7
1.1	Équipement de protection individuelle	7
1.2	Introduction	7
1.3	Mesures de sécurité générales.....	8
1.4	Sécurité pendant le transport et l'installation	9
1.5	Sécurité pendant l'utilisation et le fonctionnement	11
1.6	Sécurité pendant la maintenance et les réparations	12
1.7	Sécurité pendant l'utilisation d'outils	14
1.8	Mesures de sécurité particulières	14
2	Caractéristiques	16
2.1	Descriptif général	16
3	Pièces principales	18
4	Présentation générale	20
4.1	Présentation des systèmes	22
4.2	Débit d'air	22
4.3	Circuit hydraulique.....	23
4.4	Système de régulation pneumatique continue	23
4.5	Système de post-traitement de l'échappement	24
4.6	Marquages et étiquettes d'information.....	26
5	Instructions pour le fonctionnement	27
5.1	Instructions concernant le stationnement, le remorquage et le levage	27
5.2	Transporter le compresseur	30
5.2.1	Outils de fixation	31
5.2.2	Sécuriser la machine sur le véhicule de transport	32
5.3	Éviter tout sous-régime	33
5.4	Démarrage/Arrêt	34
5.4.1	Avant de démarrer	34
5.4.2	Arrêt d'urgence.....	34
5.4.3	Interrupteur batterie	35
5.5	Fonctionnement de base de la machine.....	36
5.5.1	Panneau de commande	36
5.5.2	Vue d'ensemble des icônes	38
5.5.3	Écrans possibles	40
5.5.4	Démarrage.....	42
5.5.5	Réglage de la pression	46
5.5.6	Pendant le fonctionnement	47
5.5.7	Mise à l'arrêt	48
5.5.8	Coupure.....	48
5.5.9	Extinction.....	49
5.5.10	Paramètres.....	49
5.5.11	Mode ECO	51
5.5.12	Codes Erreurs.....	54
6	Maintenance	55
6.1	Packs de révision.....	55
6.2	Responsabilité	55
6.3	Code QR.....	55
6.4	Entreposage.....	55
6.5	Mesures de sécurité.....	55
6.6	FleetLink	56
6.7	Programme de maintenance préventive.....	57
6.7.1	Programme de maintenance du compresseur	57
6.8	Spécifications Huile	62

6.9	Huile moteur.....	63	7.2	Réservoir à air	76
6.9.1	Contrôler le niveau d'huile moteur	63	7.2.1	Soupape de sûreté	76
6.9.2	Remplacer l'huile et le filtre à huile du moteur	63	7.3	Circuit de carburant.....	77
6.10	Huile compresseur.....	64	7.4	Réglage des freins	78
6.10.1	Vérification du niveau d'huile du compresseur	65	7.5	Roues.....	81
6.10.2	Contrôle journalier	65	7.5.1	Lubrification des roulements de roues ...	81
6.10.3	Contrôle après une longue période d'inactivité du compresseur	65	7.5.2	Réglage des roulements de roues.....	81
6.10.4	Remplacer l'huile du compresseur et le filtre à huile	66	7.5.3	Contrôler les boulons des roues	82
6.10.5	Procédure de rinçage de l'huile du compresseur	67	8	Résolution des problèmes	83
6.11	Recommandations pour le carburant diesel	68	9	Options disponibles	86
6.12	Spécifications du liquide de refroidissement	69	9.1	Système de préchauffage (option).....	87
6.12.1	Parcool EG	69	9.1.1	Introduction.....	87
6.12.2	Manipuler le Parcool EG.....	70	9.1.2	Fonctionnement.....	88
6.12.3	Contrôle du liquide de refroidissement	70	9.1.3	Résolution des problèmes	89
6.12.4	Faire l'appoint/remplacer le liquide de refroidissement	70	10	Caractéristiques techniques	90
6.12.5	Remplacer le liquide de refroidissement	72	10.1	Valeurs de couples	90
6.13	Nettoyage.....	73	10.2	Spécifications du compresseur/moteur	91
6.13.1	Nettoyer les refroidisseurs.....	73	11	Plans cotés.....	100
6.14	Entretien de la batterie.....	74	12	Schémas électriques	104
7	Procédures de réglage et de révision.....	75	13	Réglementation	113
7.1	Filtre à air moteur/compresseur.....	75	14	Plaque signalétique.....	114
7.1.1	Nettoyer le collecteur de poussière	75	15	Mise au rebut	115
7.1.2	Remplacer le filtre à air.....	75	16	Journal de maintenance.....	116

Mesures de sécurité

EQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE



 À lire et à respecter attentivement avant toute opération de remorquage, de maintenance ou de réparation de l'appareil.

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

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

Niveau de qualification 1 : Opérateur

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

Niveau de qualification 2 : Mécanicien

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

Niveau de qualification 3 : Électricien qualifié

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

Niveau de qualification 4 : Spécialiste du fabricant

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

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

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

Pendant la manipulation, l'utilisation, la révision et/ou la maintenance et la réparation des équipements Atlas Copco, les mécaniciens doivent pratiquer des techniques sûres et respecter toutes les exigences et

les réglementations locales applicables en matière de sécurité. La liste suivante constitue un rappel des directives et mesures de sécurité spéciales s'appliquant essentiellement aux équipements Atlas Copco.

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

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

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

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

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

Si une quelconque affirmation dans ce manuel n'est pas conforme à la législation locale, c'est la prescription la plus stricte qui doit alors être appliquée.

Les affirmations mentionnées dans ces mesures de sécurité ne doivent pas être interprétées comme des

suggestions, des recommandations ou des incitations à enfreindre une quelconque loi ou réglementation applicable.

MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES

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

surfaces de transfert de chaleur (les ailettes du radiateur, les refroidisseurs intermédiaires, les chemises d'eau, etc.). Voir la section **Programme de maintenance préventive**.

- 8 Tous les dispositifs de régulation et de sécurité doivent être soigneusement entretenus afin d'assurer leur bon fonctionnement. Ils ne doivent pas être mis hors d'usage.
- 9 Le plus grand soin doit être apporté afin d'éviter l'endommagement des soupapes de sûreté et des autres dispositifs de compensation et spécialement afin d'empêcher les obstructions par la peinture, le coke d'huile ou l'accumulation de saletés qui pourraient nuire au bon fonctionnement de l'appareil.
- 10 L'exactitude des manomètres et des thermomètres doit être régulièrement vérifiée. Ils doivent être remplacés dès qu'ils dépassent les seuils tolérés.
- 11 Les dispositifs de sécurité doivent être testés de la façon décrite dans le programme de maintenance du manuel d'utilisation afin de confirmer leur bon état de fonctionnement. Voir la section **Programme de maintenance préventive**.
- 12 Prêtez attention aux marquages et à l'étiquetage sur l'appareil.
- 13 Si les étiquettes de sécurité sont endommagées ou détruites, elles doivent être remplacées afin de garantir la sécurité de l'opérateur.
- 14 Gardez la zone de travail propre. Le désordre augmente les risques d'accidents.
- 15 Portez des vêtements de protection lorsque vous intervenez sur la machine. En fonction du type de tâches : lunettes de protection, protections auditives, casque de sécurité (avec visière), gants de protection, vêtements de protection, chaussures de sécurité. Ne laissez pas vos cheveux détachés (protégez les cheveux longs à

l'aide d'un filet) et ne portez aucun vêtement ample ou bijou.

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

SÉCURITÉ PENDANT LE TRANSPORT ET L'INSTALLATION

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

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

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

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

Le levage par hélicoptère est interdit.

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

1 Avant de remorquer la machine :

- Assurez-vous que la/les cuves sous pression est/sont exempté(s) de toutes pressions,
- Contrôlez la barre de remorquage, le système de freinage et l'anneau de remorquage. Vérifiez également le bon raccordement du véhicule tracteur,
- Contrôlez la capacité de remorquage et de freinage du véhicule tracteur,
- Vérifiez que la barre de remorquage, la roue jockey ou la béquille sont verrouillées de façon sûre en position relevée,

- Éloignez vos mains / doigts du dispositif de remorquage et de tous les autres points de pincement potentiels. Tenez vos pieds à l'écart de la barre de remorquage afin d'éviter toute blessure en cas de glissement de cette dernière,
 - Assurez-vous que l'anneau d'attelage peut librement pivoter sur le crochet,
 - Contrôlez la sûreté des roues et que les pneus sont en bon état et correctement gonflés,
 - Raccordez le câble d'alimentation des feux, contrôlez le fonctionnement des optiques et raccordez les coupleurs du frein pneumatique, assurez-vous que le câble ne traînera pas au sol lors du remorquage de la machine,
 - Fixez le câble ou la chaîne de sécurité sur le véhicule tracteur,
 - Retirez les cales le cas échéant et retirez le frein de stationnement,
 - Contrôlez la présence et le bon état des ressorts sur les cales de roues.
- 2 Pour remorquer la machine, utilisez un véhicule tracteur de grande capacité. Consultez la documentation du véhicule tracteur.
- 3 Si la machine doit être reculée par le véhicule tracteur, désactivez le mécanisme de freinage à inertie (s'il n'est pas automatique).
- 4 Ne dépassez jamais la vitesse maximum de remorquage de la machine (respectez la réglementation locale).
- 5 Placez la machine sur un sol plat et activez le frein de stationnement avant de dételer la machine du véhicule tracteur. Détachez le câble ou la chaîne de sécurité. Si l'appareil n'a pas de frein de stationnement ou de roue jockey, immobilisez-le en plaçant des cales devant et/ou derrière les roues. Au moment où il devient possible de relever la barre de remorquage, enclenchez le dispositif de verrouillage. Le module doit

- toujours être utilisé/garé/stocké dans une zone non accessible au public, enfermé, pour empêcher son accès aux personnes non habilitées.
- 6 Pour soulever des pièces lourdes, utilisez un treuil de grande capacité, testé et homologué conformément à la réglementation locale en matière de sécurité.
 - 7 Les crochets, anneaux, manilles, etc. de levage ne doivent jamais être tordus et la contrainte qui leur est appliquée ne peut l'être que dans l'alignement de leur axe de charge défini. La capacité d'un appareil de levage diminue si la force de levage est appliquée à un certain angle par rapport à son axe de charge.
 - 8 Pour garantir la sécurité et l'efficacité maximales de l'appareil de levage, tous les organes de levage doivent être sollicités le plus perpendiculairement possible. Si nécessaire, utilisez un palonnier entre le treuil et la charge.
 - 9 Ne laissez jamais aucune charge pendre d'un treuil.
 - 10 Le treuil doit être installé de façon que l'objet soit soulevé à la perpendiculaire. Si c'est impossible, des mesures nécessaires doivent être prises afin d'empêcher le balancement de la charge, à l'aide de deux treuils par exemple, chacun d'eux plus ou moins au même angle (moins de 30° par rapport à l'axe vertical).
 - 11 Éloignez la machine des murs. Prenez toutes les précautions nécessaires afin d'empêcher la recirculation de l'air chaud évacué du moteur et des systèmes de refroidissement de la machine. Si cet air est aspiré par le moteur ou le ventilateur de refroidissement de la machine, cela peut engendrer la surchauffe de l'appareil. S'il l'est par la chambre de combustion, la puissance du moteur est amoindrie.
 - 12 Éteignez le compresseur avant de le déplacer.
 - 13 Si le voyant d'avertissement du module ABS ou du véhicule s'allume, contactez Atlas Copco.
 - 14 Si l'appareil est équipé d'un châssis Tandem UE, il faut contrôler que le système de freinage de l'appareil est adapté au système de freinage du véhicule remorque. Faites vérifier le système de freinage de combiné de l'ensemble (appareil - véhicule remorque) dans un garage spécialisé dans les camions.
 - 15 Si vous transportez un appareil Tandem UE à grande vitesse accroché à un camion, assurez-vous que toutes les portes sont correctement verrouillées par des verrous et serrures à clé supplémentaires.

SÉCURITÉ PENDANT L'UTILISATION ET LE FONCTIONNEMENT

- 1 Si l'appareil est utilisé dans un environnement présentant un risque d'incendie, chaque tuyau d'échappement du moteur doit être pourvu d'un pare-étincelles pour capter les éventuelles étincelles.
- 2 Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone qui est un gaz mortel. Si l'appareil est utilisé dans un espace confiné, dirigez les gaz d'échappement vers l'extérieur à l'aide d'un tuyau d'un diamètre suffisant, en prenant soin de ne créer aucune contre pression dans le moteur. Si nécessaire, installez un extracteur. Respectez toutes les réglementations locales en vigueur. Assurez-vous que l'unité dispose de suffisamment d'air pour son fonctionnement. Si nécessaire, installez des prises d'air supplémentaires.
- 3 Lorsque l'appareil doit fonctionner dans une atmosphère poussiéreuse, placez-le de telle sorte qu'aucune poussière véhiculée par le vent ne puisse l'atteindre. L'utilisation dans un environnement propre permet de prolonger considérablement les intervalles de nettoyage des filtres des arrivées d'air et des noyaux de radiateurs.
- 4 Fermez la vanne de sortie d'air du compresseur avant de brancher ou de débrancher un tuyau. Avant de débrancher un tuyau, assurez-vous qu'il est totalement exempt de pression. Avant de souffler de l'air comprimé dans un tuyau ou une conduite d'air, assurez-vous que l'extrémité ouverte est bien fixée afin d'éviter tout déplacement brusque et inopiné risquant de provoquer des blessures.
- 5 L'extrémité de la conduite d'air raccordée à la vanne de sortie doit être protégée à l'aide d'un câble de sécurité fixé à côté de la soupape.
- 6 N'exercez aucune contrainte externe sur les soupapes de sortie d'air, en tirant sur les tuyaux ou en installant des équipements auxiliaires directement sur une soupape par exemple (extracteur d'eau, lubrificateur, etc.). Ne piétinez pas les soupapes de sortie d'air.
- 7 Ne déplacez jamais l'appareil si des conduites ou des tuyaux externes sont encore raccordés aux soupapes de sortie, afin d'éviter tout endommagement des soupapes, du collecteur et des tuyaux.
- 8 N'utilisez pas l'air comprimé émanant d'un quelconque compresseur sans avoir pris des précautions respiratoires supplémentaires afin d'éviter de graves lésions ou la mort. Pour que la qualité de l'air soit respirable, l'air comprimé doit être correctement purifié, conformément à la législation locale et aux normes en vigueur. La pression de l'air à respirer doit toujours être stable et adaptée.
- 9 La tuyauterie de distribution et les tuyaux d'air doivent être du bon diamètre et adaptés à la pression de service. N'utilisez jamais de tuyaux élimés, endommagés ou détériorés. Remplacez les tuyaux et les flexibles avant expiration de leur durée de vie. N'utilisez que des embouts et des raccords d'extrémité de tuyau du bon type et de la bonne taille.
- 10 Si le compresseur doit être utilisé pour une opération de sablage ou s'il est raccordé à un système d'air comprimé classique, installez un clapet anti-retour (soupape de retenue) approprié entre la sortie du compresseur et le système de sablage ou d'air comprimé raccordé. Respectez la position/le sens de montage.
- 11 Avant de retirer le bouchon de remplissage d'huile, veillez à purger la pression en ouvrant la vanne de sortie d'air.
- 12 N'enlevez jamais le bouchon de remplissage du système de refroidissement à eau si le moteur est chaud. Attendez que le moteur ait suffisamment refroidi.
- 13 Ne faites jamais le plein de carburant si l'appareil est en marche, sauf indication contraire dans le manuel d'utilisation Atlas Copco (AIB). Tenez le carburant à l'écart de pièces chaudes telles que tuyaux de sortie d'air ou le tuyau d'échappement du moteur. Ne fumez pas pendant le remplissage. Si le plein de carburant est fait à l'aide d'une pompe automatique, un câble de mise à la terre doit être raccordé à l'appareil afin de dissiper l'électricité statique. Évitez tout déversement d'huile, de carburant, de liquide de refroidissement ou de détergent dans ou à proximité de l'appareil.
- 14 Toutes les portes doivent être fermées pendant le fonctionnement afin de ne pas perturber le flux de l'air de refroidissement à l'intérieur de la carrosserie et/ou de ne pas diminuer l'insonorisation. Une porte ne peut rester ouverte que pendant une brève période, pour une inspection ou un réglage par exemple.
- 15 Effectuez périodiquement les tâches de maintenance conformément au programme de maintenance.
- 16 Des dispositifs de protection fixes existent sur toutes les pièces pivotantes ou à mouvement alternatif qui ne sont pas protégées autrement et qui peuvent donc représenter un risque pour le personnel. La machine ne doit jamais être mise en marche si ces dispositifs de protection ont été retirés et avant qu'ils ne soient correctement remis en place.
- 17 Le bruit, même à des niveaux raisonnables, peut provoquer des irritations et des troubles pouvant,

à long terme, occasionner de graves lésions du système nerveux. Quel que soit l'endroit de la zone où travaille généralement le personnel, si le niveau de pression sonore est :

- Inférieur à 70 dB(A) : aucune action particulière n'est à réaliser,
 - Supérieur à 70 dB(A) : des protections auditives doivent être distribuées aux personnes travaillant en permanence dans la pièce,
 - Inférieur à 85 dB(A) : aucune action particulière n'est à réaliser pour les visiteurs occasionnels présents pour une durée limitée,
 - Supérieur à 85 dB(A) : la pièce doit être classée comme zone à risques exposée au bruit et des avertissements imposant le port de protections auditives doivent être installés de manière permanente au niveau de chacune des entrées afin d'alerter les personnes pénétrant dans la zone, même brièvement,
 - Supérieur à 95 dB(A) : les avertissements aux entrées doivent être accompagnés d'une recommandation imposant le port de protections auditives, même aux visiteurs occasionnels,
 - Supérieur à 105 dB(A) ; des protections auditives spécifiquement adaptées à ce niveau de bruit et à sa composition spectrale doivent être fournis. Un avertissement spécifique doit également être placé au niveau de chaque entrée.
- 18 L'appareil est équipé de pièces pouvant être accidentellement touchées et dont la température peut dépasser 80 °C (176 °F). L'isolation ou les dispositifs de protection de ces pièces ne doivent pas être retirés avant le refroidissement complet des pièces à la température ambiante. Les pièces chaudes ne pouvant techniquement pas être isolées ou équipées de dispositifs de protection (collecteur ou turbine d'échappement), l'opérateur ou le technicien de maintenance doivent toujours veiller à ne jamais toucher les pièces chaudes en ouvrant une porte de la machine.
- 19 Ne faites jamais fonctionner l'appareil dans des environnements exposés à des fumées inflammables ou toxiques.
- 20 Si la procédure de travail entraîne des risques de production de fumées, de poussières ou de vibrations, etc., prenez les mesures nécessaires afin de supprimer tout risque de blessures.
- 21 Si vous utilisez de l'air comprimé ou un gaz inerte pour nettoyer les équipements, faites-le avec précaution et assurez-vous de porter, ainsi que les éventuels spectateurs, des protections adaptées, dont au moins des lunettes de protection. Ne dirigez jamais directement l'air comprimé ou le gaz inerte sur votre peau ou vers quiconque. N'utilisez jamais l'air comprimé ou le gaz inerte pour nettoyer vos vêtements.
- 22 Pour laver des pièces dans ou avec du solvant de nettoyage, assurez-vous que l'aération soit suffisante et utilisez des protections appropriées comme un filtre respiratoire, des lunettes de protection, un tablier et des gants en caoutchouc, etc.
- 23 Les chaussures de sécurité sont obligatoires dans tous les ateliers, et s'il existe des risques, même minimes, de chute d'objets, le port du casque est de rigueur.
- 24 S'il existe un risque d'inhalation de gaz, de fumées ou de poussières nocifs, protégez vos voies respiratoires ainsi que vos yeux et votre peau, si la nature du danger l'impose.
- 25 N'oubliez pas que partout où des poussières sont visibles, des particules plus fines et invisibles sont quasiment toujours présentes ; le fait de ne voir

aucune poussière ne permet pas de conclure de manière certaine que l'air est exempt de poussières invisibles dangereuses.

- 26 N'utilisez jamais l'appareil à des pressions ou vitesses inférieures ou supérieures aux limites indiquées dans les caractéristiques techniques.
- 27 N'utilisez pas d'aides au démarrage de type aérosols comme l'éther. L'utilisation de telles substances peut provoquer une explosion et des blessures.

SÉCURITÉ PENDANT LA MAINTENANCE ET LES RÉPARATIONS

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

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

- Laisser l'alimentation électrique coupée" doit être fixé sur la boîte à fusibles ou l'interrupteur principal.
- 4 Avant de démonter un quelconque composant sous pression, le compresseur ou l'équipement doit être correctement isolé de toutes les sources de pression et l'ensemble du système doit être exempt de pression. Ne vous fiez pas aux clapets anti-retour (soupapes de retenue) pour isoler les systèmes sous pression. De plus, un panneau d'avertissement portant une mention du type "Travaux en cours. Ne pas ouvrir" doit être fixé sur chaque vanne de sortie.
 - 5 Avant de déshabiller un moteur ou une autre machine ou de procéder à une révision importante, empêchez toutes les pièces mobiles de rouler ou de bouger.
 - 6 Assurez-vous de ne laisser aucun outil, aucune pièce détachée ou aucun chiffon dans ou sur la machine. Ne laissez jamais aucun chiffon ou vêtement près de la prise d'air du moteur.
 - 7 N'utilisez jamais de solvants inflammables pour le nettoyage (risque d'incendie).
 - 8 Prenez des mesures de protection contre les vapeurs toxiques des liquides de nettoyage.
 - 9 N'utilisez jamais les pièces de la machine pour grimper dessus.
 - 10 Respectez rigoureusement toutes les règles de propreté pendant les opérations de maintenance ou les réparations. Éloignez toute source de salissure potentielle, couvrez les pièces et les ouvertures exposées à l'aide d'un tissu propre, de papier ou de ruban adhésif.
 - 11 Ne soudez et n'exécutez jamais aucune opération impliquant de la chaleur près du carburant ou des systèmes de graissage. Avant de réaliser ces opérations, les réservoirs à carburant ou à huile doivent être complètement vidangés par un nettoyage à la vapeur par exemple. Ne soudez et ne modifiez jamais d'aucune sorte les cuves sous pression. Débranchez les câbles de l'alternateur en cas de soudure à l'arc sur la machine.
 - 12 Sécurisez parfaitement la barre de remorquage et le/les axe(s) si vous intervenez sous la machine ou que vous retirez une roue. Ne vous fiez pas aux crics.
 - 13 Ne retirez et n'altérez aucun des éléments d'insonorisation. Gardez les éléments exempts de saletés et de liquides tels que carburant, huile et détergents. Si un quelconque élément d'insonorisation est endommagé, remplacez-le afin d'empêcher l'augmentation du niveau de pression sonore.
 - 14 N'utilisez que des huiles et graisses lubrifiantes recommandées ou approuvées par Atlas Copco ou par le fabricant de la machine. Assurez-vous que les lubrifiants choisis répondent à toutes les prescriptions réglementaires en vigueur liées à la sécurité, en particulier vis-à-vis du risque d'explosion et d'incendie ainsi que de la possibilité de décomposition ou de génération de gaz dangereux. Ne mélangez jamais de l'huile synthétique et de l'huile minérale.
 - 15 Protégez le moteur, l'alternateur, le filtre de prise d'air, les composants électriques et les éléments de régulation, etc. afin d'empêcher la pénétration d'humidité, pendant un nettoyage à la vapeur par exemple.
 - 16 Si vous effectuez une opération impliquant de la chaleur, des flammes ou des étincelles sur la machine, les composants à proximité doivent être protégés par un matériau ininflammable.
 - 17 N'utilisez jamais de source d'éclairage avec une flamme nue pour inspecter l'intérieur de la machine.
 - 18 Débranchez les cosses de la batterie avant de commencer la maintenance électrique ou une opération de soudure (ou activez le coupe-batterie).
 - 19 Une fois la réparation terminée, la machine doit être bloquée manuellement pendant au moins un cycle pour les machines alternatives et plusieurs cycles pour les machines rotatives, afin de garantir que la machine ou l'organe moteur ne subit aucune interférence mécanique. 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.
 - 20 Les opérations de maintenance et de réparation doivent être notifiées dans le registre de l'opérateur pour l'ensemble des machines. La fréquence et la nature des réparations peuvent révéler des conditions dangereuses.
 - 21 Si vous devez manipuler des pièces chaudes comme des réducteurs thermorétractables par exemple, utilisez des gants spéciaux résistant à la chaleur, et, le cas échéant, d'autres EPI.
 - 22 Si vous utilisez un appareil respiratoire à cartouche, assurez-vous d'utiliser le bon type de cartouche et que sa date limite d'utilisation n'est pas dépassée.
 - 23 Veillez à éliminer correctement les huiles, solvants et autres substances polluant l'environnement.
 - 24 Avant de faire fonctionner la machine après une opération de maintenance ou une réparation, vérifiez que les pressions, températures et vitesses de service sont correctes et que les dispositifs de commande et de coupure fonctionnent correctement.

SÉCURITÉ PENDANT L'UTILISATION D'OUTILS



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

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

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

MESURES DE SÉCURITÉ PARTICULIÈRES

Batteries

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

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

Cuves sous pression

Prescriptions de maintenance et d'installation :

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

- 8 Les boulons du couvercle et les brides ne doivent pas être utilisés comme fixation supplémentaire.
- 9 La maintenance de la cuve (sous pression) ne peut être réalisée que par Atlas Copco.
- 10 Les joints souples et les ressorts sont à remplacer dans le cadre de la procédure de maintenance.
- 11 Ne peignez et n'appliquez aucun revêtement sur la soupape de sûreté installée.

Soupapes de sûreté

- 1 L'ensemble des réglages et des réparations ne peut être réalisé que par l'un des prestataires agréés du fournisseur des soupapes (voir également **Programme de maintenance préventive**).
- 2 Il n'y a que le personnel formé et disposant des bonnes compétences techniques qui soit habilité à réviser, reconfigurer ou tester les soupapes de sûreté.
- 3 La soupape de sûreté est livrée avec un joint de sécurité en plomb ou un cache serti qui empêche l'accès au régulateur de pression.
- 4 La pression définie de la soupape de sûreté et estampillée sur la vanne ne peut en aucun cas être modifiée sans l'autorisation du concepteur de l'installation.
- 5 Si la pression définie doit être modifiée, n'utilisez que des pièces adaptées, fournies par Atlas Copco et conformément aux instructions disponibles en fonction du type de soupape.
- 6 Les soupapes de sûreté doivent fréquemment être testées et régulièrement être entretenues.
- 7 La précision de la pression définie doit périodiquement être vérifiée.
- 8 Une fois installés, les compresseurs doivent fonctionner à des pressions supérieures à 75% de la pression définie afin de garantir la facilité et la liberté de mouvement des pièces intérieures.
- 9 La fréquence des tests est influencée par des facteurs comme la rudesse des conditions de fonctionnement et l'agressivité du milieu sous pression.

Réduction catalytique sélective

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

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

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

Précautions de sécurité si vous travaillez sur le système RCS

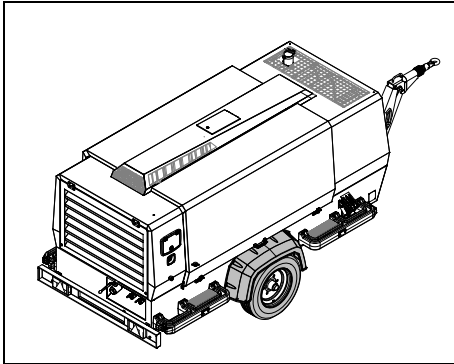
- Inhalation : Si une personne inhale de la poussière, elle doit immédiatement respirer de l'air frais. Consultez un médecin.
- Contact avec les yeux : Rincez immédiatement les yeux à l'eau. Si l'irritation persiste, consultez un médecin.
- Contact avec la peau : Lavez à l'eau et au savon. Retirez les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

Risques pour l'environnement

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

Caractéristiques

DESCRIPTIF GÉNÉRAL



Le compresseur XAVS 378 est un compresseur silencieux, à vis lubrifiée et à un étage, prévu pour une pression effective nominale de 14 bars (203 psi).

Le compresseur XAHS 408 est un compresseur silencieux, à vis lubrifiée et à un étage, prévu pour une pression effective nominale de 12 bars (174 psi).

Moteur

Les compresseurs sont entraînés par un moteur diesel de 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. Le filtre à particules est certifié pare-étincelles par la norme.

Compresseur

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

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

Système de graissage du compresseur

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

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

La cuve est équipée d'un capteur de niveau d'huile bas et d'une jauge.

Régulation

Le compresseur est muni d'un système de régulation continue et d'une soupape de surpression intégrée au déchargeur. La soupape est fermée pendant le fonctionnement par la pression d'air du réservoir et ouverte par la pression d'air du réservoir via l'élément compresseur lorsque le compresseur est arrêté.

Lorsque la consommation en air augmente, la pression dans le réservoir diminue et vice-versa.

Système de refroidissement

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

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

Dispositifs de sécurité

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

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

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

Cadre et axes

Le compresseur/l'unité motrice est monté sur le cadre sur des amortisseurs en caoutchouc. Ce bâti est un bâti étanche qui peut collecter au moins 110% de tous les fluides utilisés dans le compresseur afin d'empêcher toute contamination de l'environnement.

L'absence de fuite sur le bâti 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 le chapitre **Options disponibles**).

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.

Anneau de levage

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

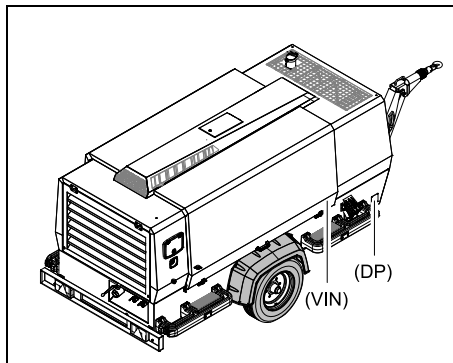
Panneau de commande

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

Plaque signalétique

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

Numéro d'immatriculation

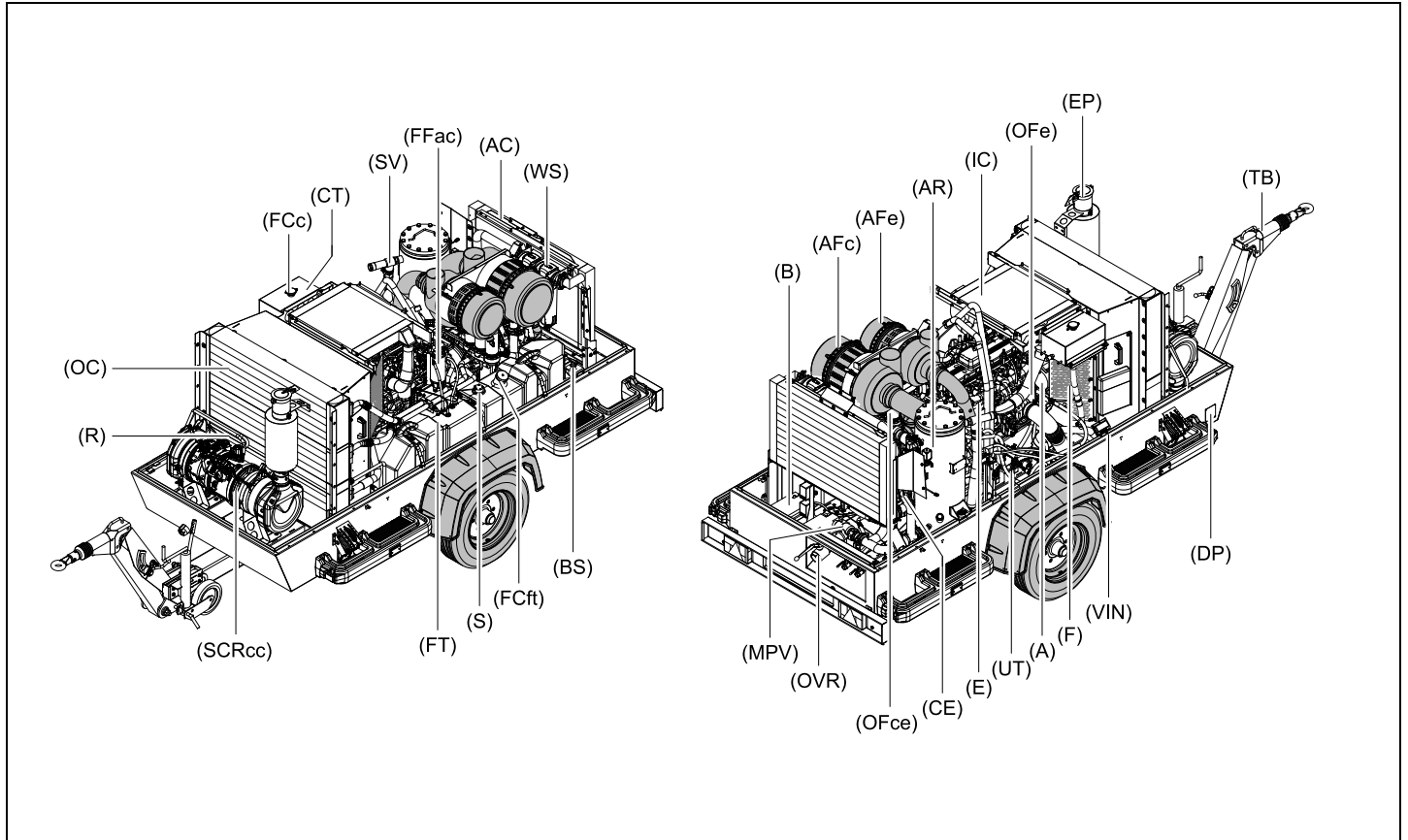


Le numéro d'immatriculation (VIN) se trouve à droite à l'avant en haut du cadre.

Système d'échappement

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

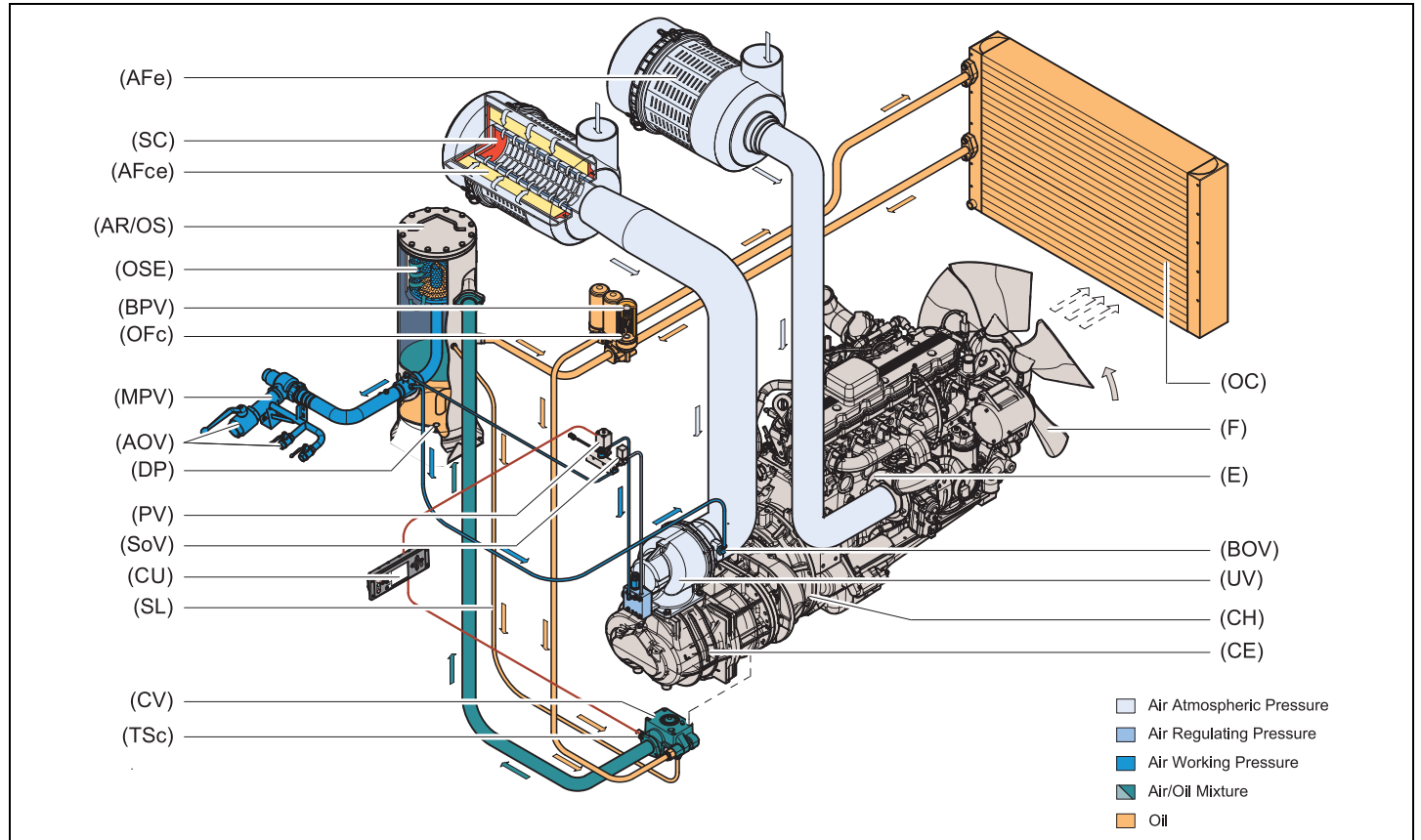
Pièces principales



Référence	Nom
A	Alternateur
AC	Refroidisseur de sortie
AFce	Filtre à air (élément compresseur)
AFe	Filtre à air (moteur)
AOV	Soupapes de sortie d'air
AR	Réservoir à air
B	Batterie
BS	Interrupteur Batterie
CE	Élément compresseur
CT	Réservoir à liquide de refroidissement
DP	Plaque signalétique
E	Moteur
EP	Tuyau d'échappement
F	Ventilateur
FCft	Bouchon de remplissage (réservoir à carburant)
FCc	Bouchon de remplissage (liquide de refroidissement)
FFac	Filtre à carburant AC
FT	Réservoir à carburant
IC	Refroidisseur intermédiaire

Référence	Nom
M	Collecteur
MPV	Vanne de pression minimum
OC	Refroidisseur d'huile
OFce	Filtre à huile (élément compresseur)
OFe	Filtre à huile (moteur)
R	Radiateur
S	Interrupteur
SV	Soupape de sûreté
SCRcc	Convertisseur RCS
WS	Extracteur d'eau
TB	Barre d'attelage
UT	Réservoir d'urée
VIN	Numéro d'immatriculation du véhicule

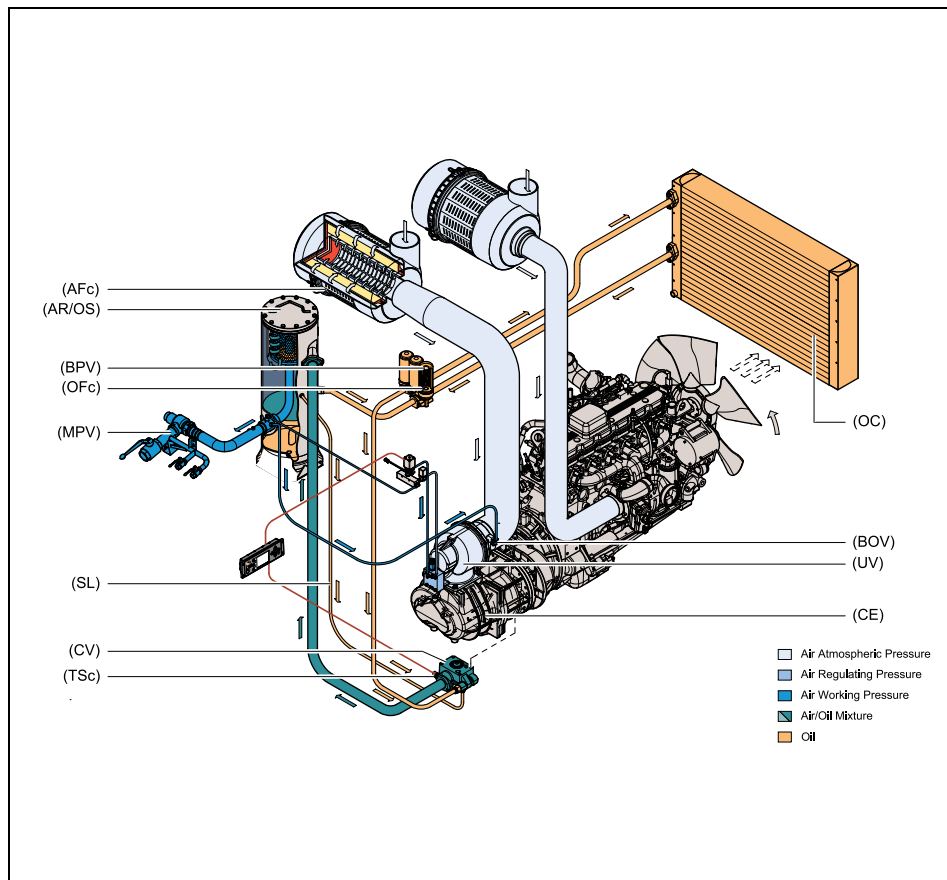
Présentation générale



Référence	Nom
AFce	Filtre à air (élément compresseur)
AFe	Filtre à air (moteur)
AOV	Soupapes de sortie d'air
AR/OS	Réservoir d'air / Séparateur d'huile
BOV	Soupape de surpression
BPV	Vanne de dérivation (filtre à huile)
CE	Élément compresseur
CH	Carter d'attelage
CU	Boîtier de commande
CV	Soupape de retenue
DP	Bouchon de vidange
E	Moteur
F	Ventilateur
MPV	Vanne de pression minimum
OC	Refroidisseur d'huile
OFc	Filtre à huile (compresseur)
OFE	Filtre à huile (moteur)
OSE	Élément Séparateur d'huile
CV	Robinet d'arrêt / soupape de retenue Huile
PV	Vanne proportionnelle

Référence	Nom
SC	Cartouche de sécurité
SL	Circuit de récupération
SoV	Électrovanne
SV	Soupape de sûreté
TSc	Thermocontact (compresseur)
UV	Soupape de décompression

PRÉSENTATION DES SYSTÈMES



DÉBIT D'AIR

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

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

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

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

La MPV agit également comme valve anti-retour ce qui empêche la pression accumulée dans le circuit derrière le compresseur de s'échapper du compresseur.

Le système est équipé d'un capteur de température (TSc).

Une soupape de surpression (BOV) est installée dans le déchargeur pour automatiquement dépressuriser le réservoir à air (AR) quand le compresseur est arrêté.

CIRCUIT HYDRAULIQUE

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

La pression de l'air force l'huile hors du réservoir d'air/séparateur d'huile (AR/OS) vers le radiateur d'huile (OC) et les filtres à huile (OFc) jusqu'à l'élément compresseur (CE).

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

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

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

La 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 régulièrement (voir la section **Programme de maintenance préventive**).

SYSTÈME DE RÉGULATION PNEUMATIQUE CONTINUE

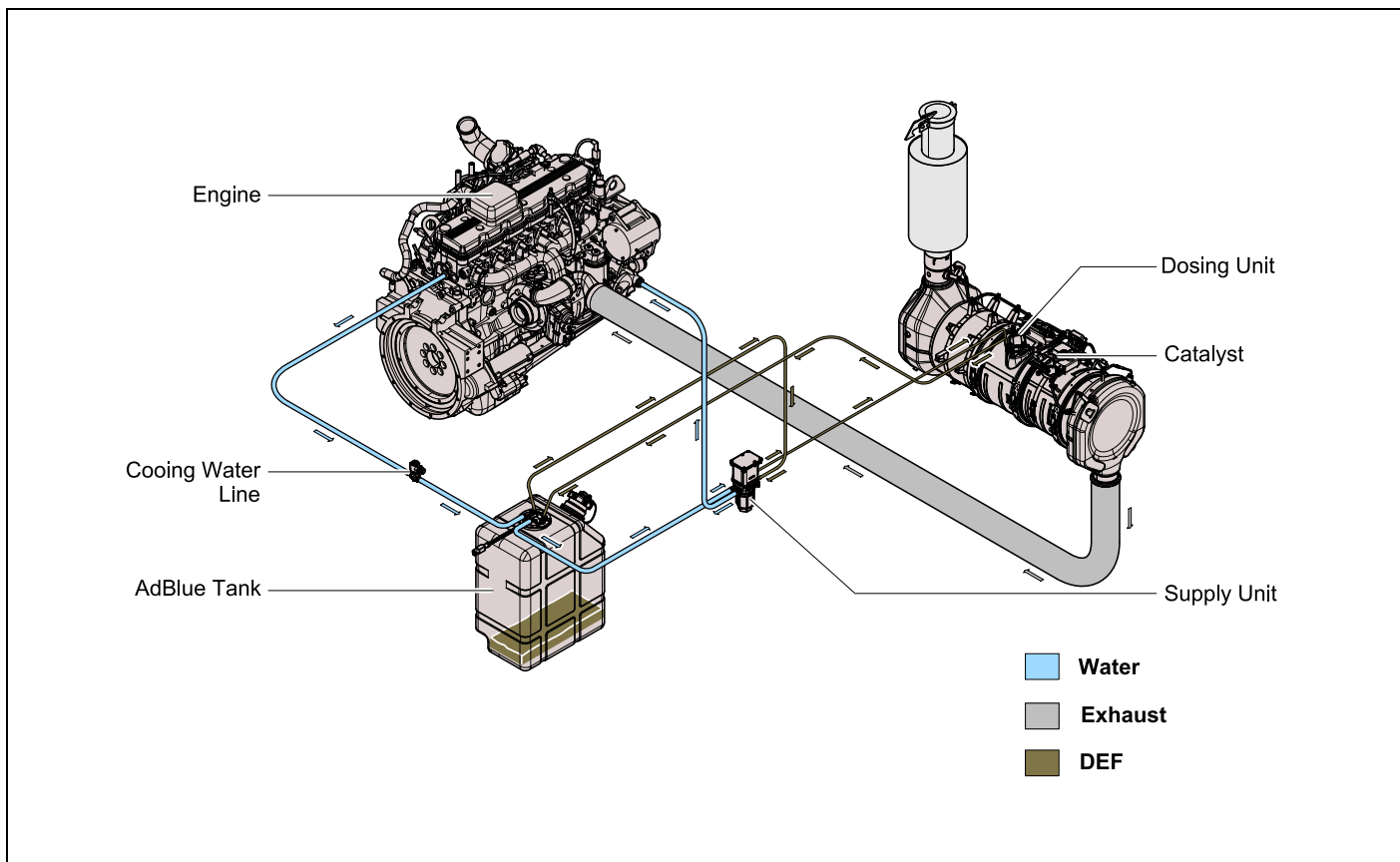
Le compresseur est équipé d'un système de régulation électropneumatique continue. Ce système assure un débit d'air tel que la pression dans le réservoir à air corresponde à la pression définie dans le boîtier de commande. La sortie de l'air est contrôlée entre un rendement maximum et rendement nul par :

1. Le contrôle de la vitesse du moteur entre la vitesse maximum et la vitesse minimum.
2. L'étranglement de l'arrivée d'air.

La pression du réservoir est détectée par le contrôleur via le capteur de la pression de service. Si la pression dans le réservoir est supérieure à la pression de consigne, le dispositif de commande réduit d'abord la vitesse du moteur en tentant d'obtenir la même pression dans le réservoir que la pression de consigne. Si la vitesse du moteur est au minimum et que la pression du réservoir est toujours supérieure à la pression de consigne, la soupape d'étranglement commence à générer une pression de régulation. En augmentant la pression de régulation le déchargeur est plus étranglé et il admet moins d'air dans l'élément compresseur ce qui fait chuter la pression du réservoir.

Si la pression dans le réservoir à air est inférieure à la pression de consigne, le régime du moteur est passé au maximum et la pression de régulation est à son niveau minimum. La vitesse maximale du moteur dépend de la pression de consigne (si le boost du débit = désactivé) ou de la pression du réservoir (si le boost du débit = activé).

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 filtre à particules diesel et d'un système de réduction catalytique sélective. Les gaz d'échappement sont automatiquement complètement nettoyés. La procédure est surveillée par le contrôleur du moteur et du système de post-traitement.

Phase 1 Catalyseur à oxydation diesel (DOC)

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

Phase 2 Filtre à particules diesel (DPF)

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

Le filtre est régénéré, nettoyé, automatiquement.

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

Le moteur peut être utilisé sans aucun impact le fonctionnement.

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

Phase 3 Technologie SCR













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

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












Les principaux composants du système SCR sont le module pompe réservoir électronique (PETU) et le convertisseur catalytique (CC). L'agent réducteur est injecté dans le vaporisateur de réducteur, intégré dans le convertisseur catalytique (CC), en aval du moteur. Chauffé dans le système d'échappement il se décompose en ammoniac et en CO₂.

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

MARQUAGES ET ÉTIQUETTES D'INFORMATION

	Gaz dangereux en sortie.
	Danger, surface chaude.
	Risque d'électrocution.
	Huile synthétique pour moteur Atlas Copco.
	Huile minérale pour moteur Atlas Copco.
	Huile synthétique pour compresseur Atlas Copco.
	Huile minérale pour compresseur Atlas Copco.
	Manuel.
	Lisez le manuel d'utilisation avant d'intervenir sur la batterie.
	Réarmez le fusible.
	Bouton Marche/Arrêt.
	Interdiction d'ouvrir les vannes à air sans que les tuyaux ne soient raccordés.

	Sens de rotation.
	Entrée.
	Sortie.
	Vidange de l'huile du compresseur.
	Lisez le manuel d'utilisation avant la mise ne marche.
	Entretien toutes les 24 heures.
	Avertissement Pièce sous pression.
	Ne marchez pas sur les vannes de sortie.
	Indication Démarrage-Arrêt de l'interrupteur.
	Ne faites pas tourner le compresseur avec les portes ouvertes.
	Levage autorisé.
	Utilisez du carburant diesel avec une teneur en soufre < 10 ppm.

	Pression des pneus.
	Niveau de puissance sonore conformément à la Directive 2000/14/CE (exprimé en dB (A)).
	Levage avec fourches autorisé.
	Ne soulevez pas ici.
	Lisez le manuel d'utilisation avant le levage.
	Bouchon de remplissage pour le liquide de refroidissement.
	Lisez le manuel d'utilisation avant de faire l'appoint de liquide de refroidissement.
	Point de service.
	Disjoncteur.
	Ne faites pas fonctionner le compresseur si les déflecteurs ne sont pas correctement installés.
	Contrôlez la pression maximum des outils et des tuyaux par rapport à la pression de la cuve.

Instructions pour le fonctionnement

INSTRUCTIONS CONCERNANT LE STATIONNEMENT, LE REMORQUAGE ET LE LEVAGE

Mesures de sécurité



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

Attention



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.



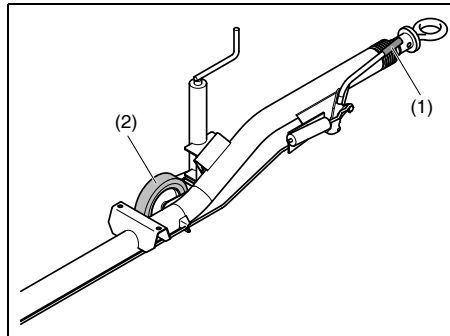
Lors du remorquage, du levage ou du transport du compresseur de quelque manière que ce soit, l'interrupteur de la batterie doit toujours être en position d'arrêt.



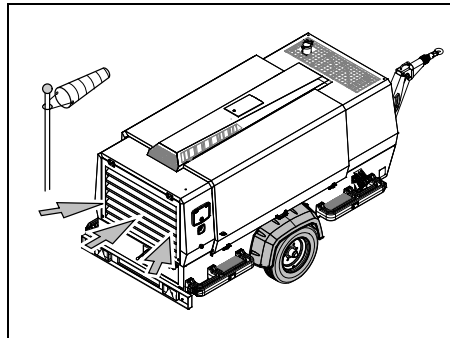
Si vous utilisez un véhicule tracteur pour déplacer l'appareil, prenez soin de relever la roue jockey au maximum.

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

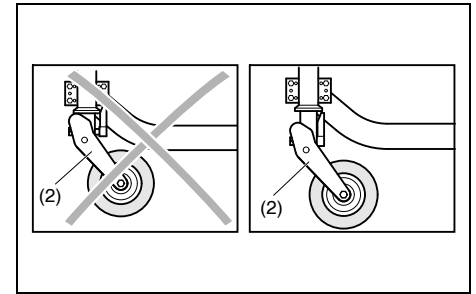
INSTRUCTIONS POUR LE STATIONNEMENT



Barre d'attelage fixe avec roue jockey et freins



Extrémité arrière du compresseur contre vent

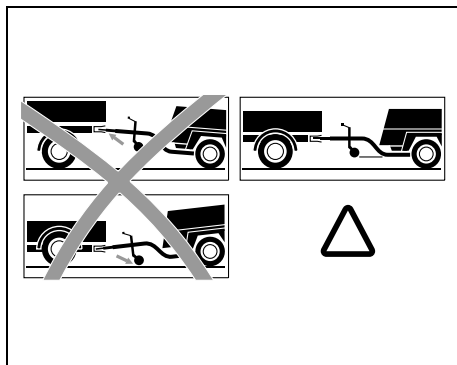


Position de stationnement de la roue jockey (barre d'attelage réglable)

Pour garer le compresseur, fixez la roue jockey (2) afin de soutenir le compresseur de niveau. Enclenchez le frein de stationnement en tirant le levier de frein de stationnement (1) vers le haut. Positionnez autant que possible le compresseur de niveau, il peut cependant fonctionner de façon temporaire avec une inclinaison n'excédant pas 15°. Si le compresseur est stationné sur un sol incliné, immobilisez-le en plaçant des cales (disponibles en option) devant ou derrière les roues. Placez l'extrémité arrière du compresseur contre le vent, loin des courants d'air contaminés et des murs. N'obturez pas les évacuations d'air du système de refroidissement. Évitez la recirculation 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.

INSTRUCTIONS POUR LE REMORQUAGE

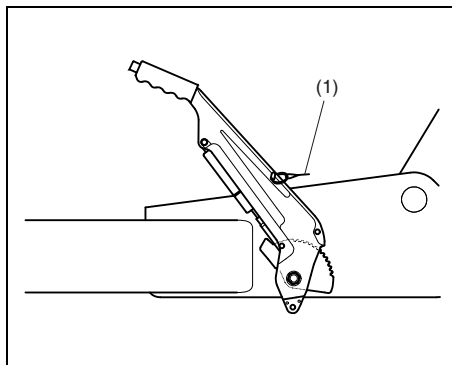


Étiquette sur la barre d'attelage, instructions pour le remorquage

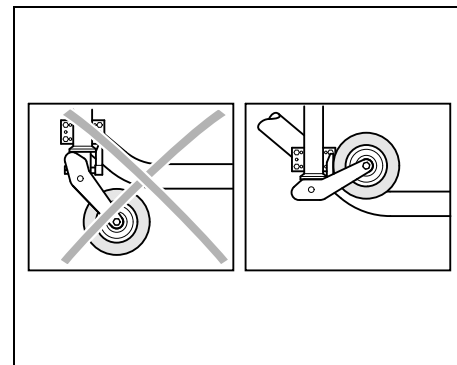


Avant de remorquer le compresseur, assurez-vous que l'équipement servant à atteler sur le véhicule est adapté à l'anneau ou à la boule d'attelage.

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.



Enfoncez le levier de frein à main complètement vers le bas et raccordez le câble de sécurité (1) au véhicule.



Position de remorquage de la roue jockey

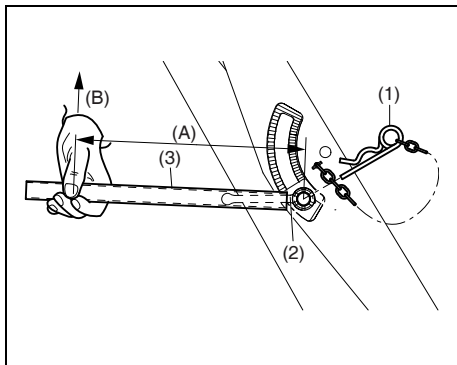
Sécurisez la roue jockey à la position la plus élevée possible. La roue jockey ne peut plus tourner.



Éteignez le compresseur avant de le déplacer.

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

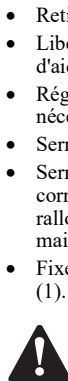
RÉGLAGE DE LA HAUTEUR (avec barre d'attelage réglable)



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 et les articulations.

Voir ci-dessous les instructions spécifiques

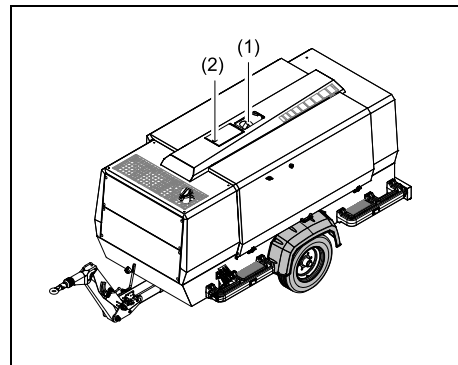
Type	M [Nm/lbf.ft.]	A [mm/in]	B [N/lbf]
ZV 2000	250 - 300 / 184,5 - 221,4	600 / 23,4	420 - 500 / 94,5 - 112,5
ZV 2500	350 - 400 / 258,3 - 295,2	600 / 23,4	580 - 660 / 130,5 - 148,5



À l'attention de :

- Retirez la goupille à ressort (1).
 - Libérez le contre-écrou (2) à l'aide des outils d'aide (tube rallonge 3).
 - Réglez la barre de remorquage à la hauteur nécessaire.
 - Serrez le contre-écrou (2) d'abord à la main.
 - Serrez ensuite le contre-écrou (2) au couple correspondant dans le tableau. À l'aide du tube-rallonge (3) ("A" dans le tableau) et à la force de la main ("B" dans le tableau) le serrage est simple
 - Fixez le contre-écrou (2) avec la goupille ressort (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, le contre-écrou (2) en fonction du tableau.

INSTRUCTIONS POUR LE LEVAGE



Pour soulever le compresseur, le treuil doit être placé de façon que le compresseur, qui doit être de niveau, soit soulevé à la verticale. L'accélération et la décélération du levage doivent rester dans des limites sûres.

L'anneau de levage (1) doit de préférence être utilisé après avoir ouvert la petite porte (2).



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

Le levage par hélicoptère est interdit.

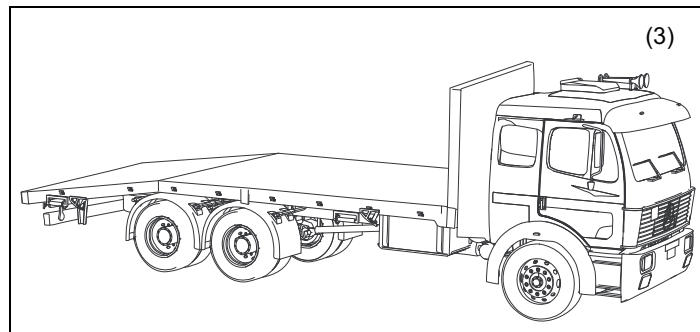
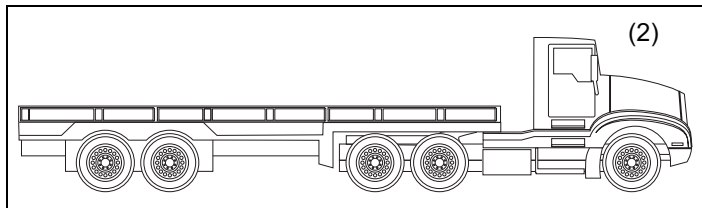
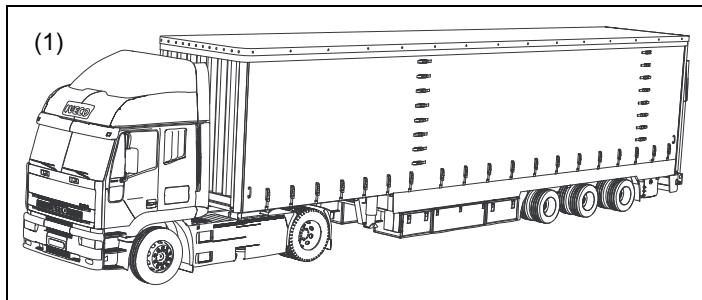
Le levage de la machine en marche est strictement interdit.

TRANSPORTER LE COMPRESSEUR

Véhicule de transport spécifié

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

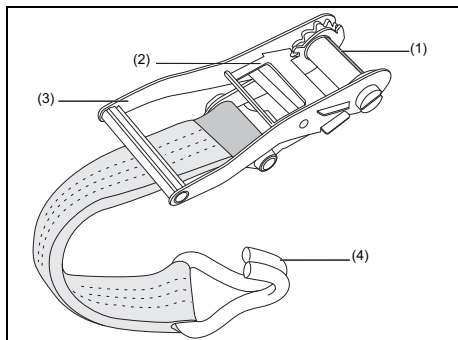
1. Camions à bâche
2. Camions ouverts
3. Camions treuils



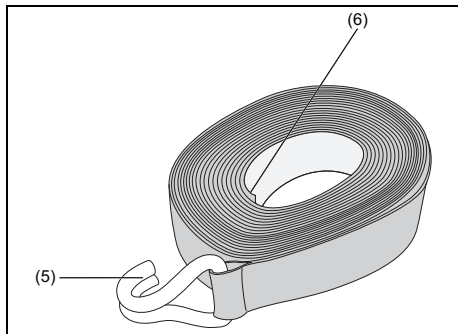
OUTILS DE FIXATION

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

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



Courroie fixe



Courroie réglable

Le jeu de courroies d'arrimage est composé de deux courroies séparées, la

courroie fixe et la courroie d'ajustage.

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

Fixer les courroies d'arrimage

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

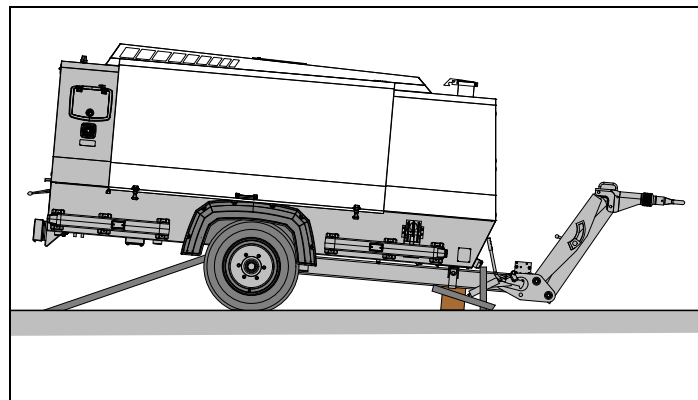
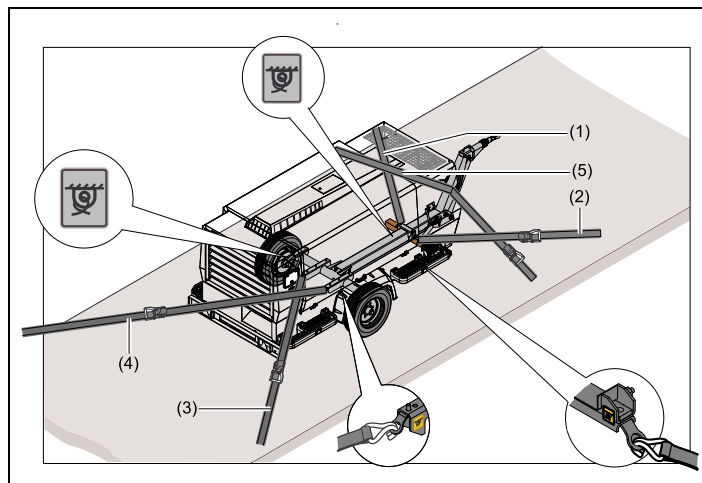
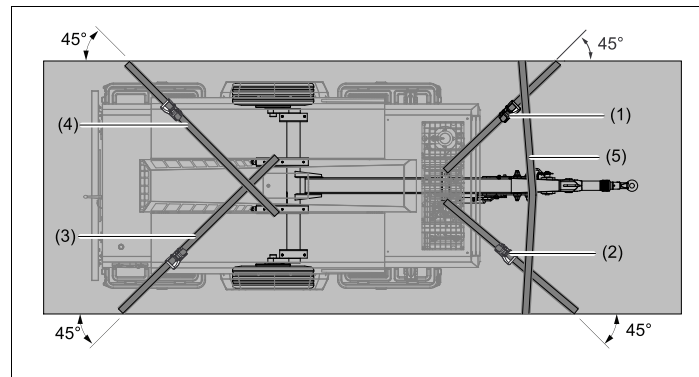
5. Enfoncez la poignée à cliquet (3) pour verrouiller les courroies en place.

Retirer les courroies d'arrimage

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

SÉCURISER LA MACHINE SUR LE VÉHICULE DE TRANSPORT

1. Placez la machine au centre du véhicule de transport de façon que le capot soit parallèle aux bords du véhicule.
2. Pour les points d'accroche 1 à 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 d'ajustage aux courroies fixes, consultez **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 la procédure de fixation, consultez **Fixer les courroies d'arrimage**.



ÉVITER TOUT SOUS-RÉGIME

GÉNÉRALITÉS

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

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

RISQUES D'UN FONCTIONNEMENT EN SOUS-RÉGIME

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

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

MEILLEURES PRATIQUES

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

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

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

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

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

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

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

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




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

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

DÉMARRAGE/ARRÊT

AVANT DE DÉMARRER

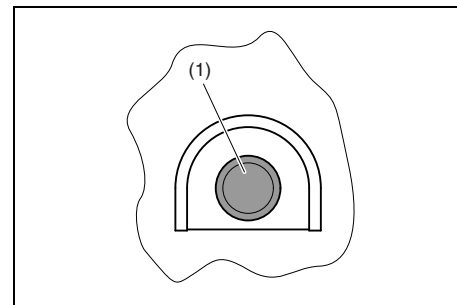
1. Avant le premier démarrage préparez la batterie si ce n'est pas déjà fait. Consultez la section **Recharger la batterie**.
 2. Compresseur de niveau, contrôlez le niveau d'huile dans le moteur. Ajoutez de l'huile, si nécessaire, jusqu'au repère supérieur de la jauge. Consultez le manuel d'utilisation 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 **Vérification du niveau d'huile du compresseur**.
-  **Avant de démonter le bouchon de remplissage d'huile (FP), assurez-vous de l'absence de pression en ouvrant la soupape de sortie d'air.**
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 qu'un filtre ait été remplacé, respectez la procédure de démarrage spécifique décrite dans la section **Contrôlez l'absence de fuites, resserrez 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 **Contrôlez l'absence de fuites, resserrez si nécessaire..**

7. Videz le collecteur de poussière de chaque filtre à air (AF). Consultez 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.



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.

ARRÊT D'URGENCE

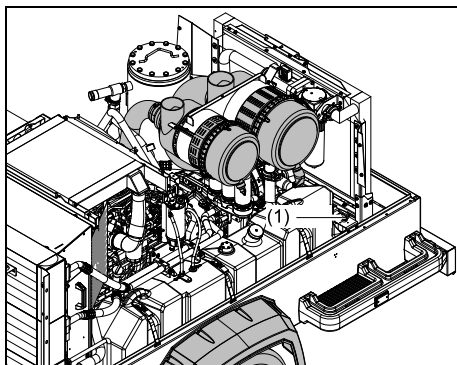


Le bouton d'arrêt d'urgence ne doit être utilisé qu'en cas d'urgence et non en remplacement de la procédure d'extinction normale.

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

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

INTERRUPTEUR BATTERIE



Le compresseur est équipé d'un interrupteur de batterie.

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



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 module de commande.



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.

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

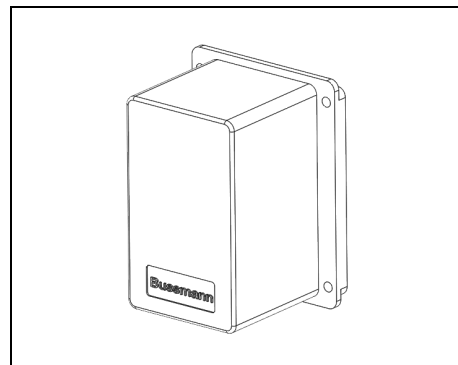
Pour activer le circuit électrique, tournez la poignée (1) de l'interrupteur de la batterie dans le sens des aiguilles d'une montre.

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



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.

BOÎTE À FUSIBLES



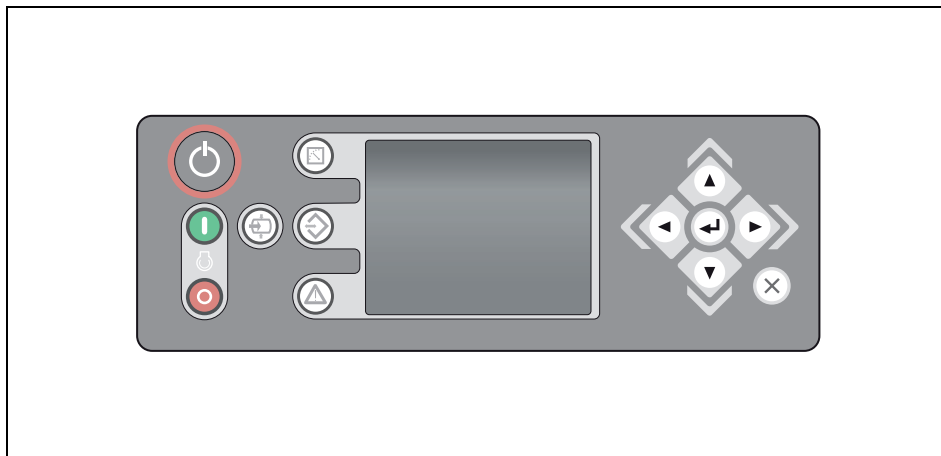
FONCTIONNEMENT DE BASE DE LA MACHINE




Le compresseur dispose de 4 modes de commande différents :








- Mode Fonctionnement local : de façon locale au niveau du panneau de commande,
- Mode Fonctionnement 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.

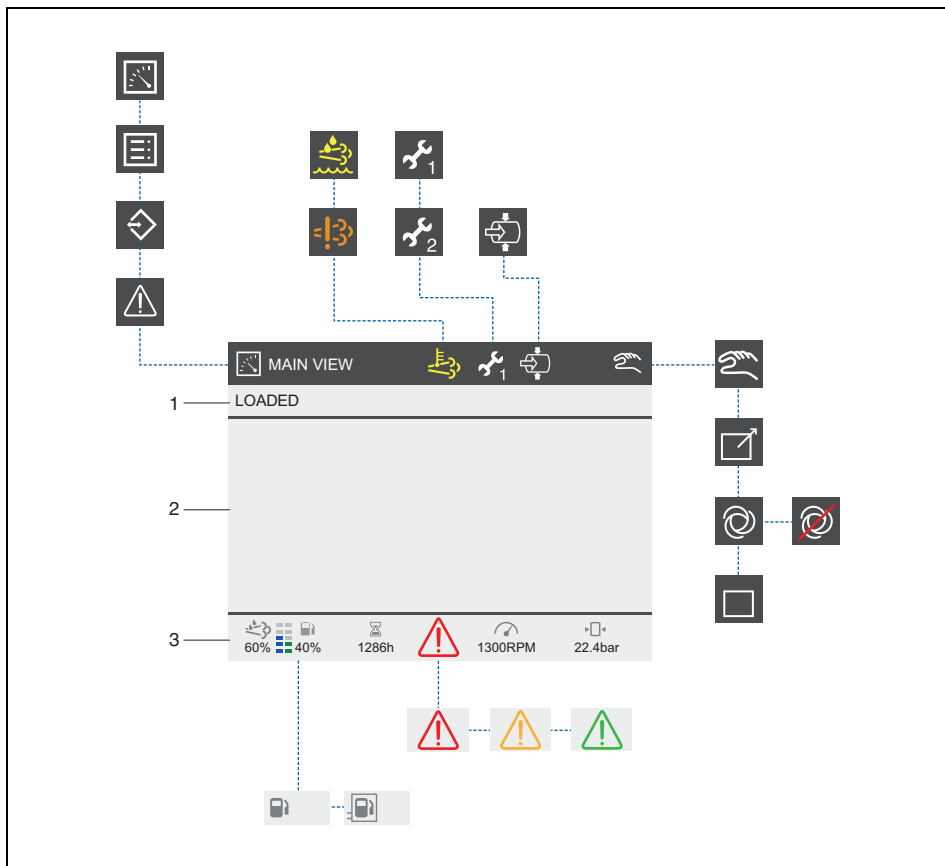
PANNEAU DE COMMANDE

















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






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

VUE D'ENSEMBLE DES ICÔNES



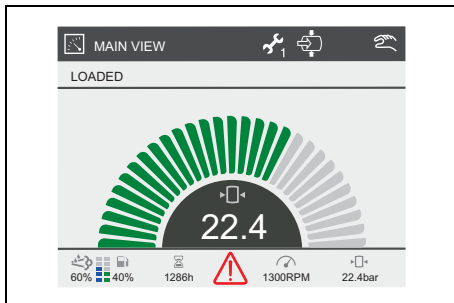
Référence	Nom
1	État du compresseur
2	Indication de la pression dans la cuve ou texte d'information
3	Infos compresseur
	Indication Page principale
	Indication Écran Mesures
	Indication Écran Paramètres
	Indication Écran Alarme
	Fluide d'échappement diesel (AdBlue) Niveau bas.
	Système Émission Moteur Défaut.

Référence	Nom
	Révision Révision mineure nécessaire.
	Révision Révision majeure nécessaire.
	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.
	Alarme Alarme active et de coupure non acquittée.
	Alarme Alarme active et de non coupure non acquittée.
	Alarme Alarme active et acquittée.
	Réservoir à carburant Au niveau du réservoir à carburant interne.
	Réservoir à carburant Au niveau du réservoir à carburant externe mais le niveau du réservoir à carburant interne est affiché.

Référence	Nom
	Mode de fonctionnement Local
	Mode de fonctionnement Déporté
	Mode de fonctionnement Automatique
	Mode de fonctionnement Le mode Automatique est actif, mais les fonctions de Démarrage Auto et Coupure Auto sont inactives.
	Mode de fonctionnement Mode Bloc

ÉCRANS POSSIBLES

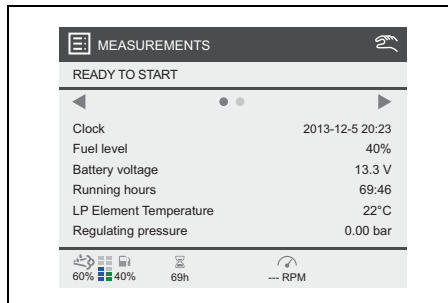
Écran principal



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 service
- Indication Alarme
- Mode de fonctionnement
- Indication Préréglage
- Indication Charge Auto
- Indication Révision

Écran Mesures



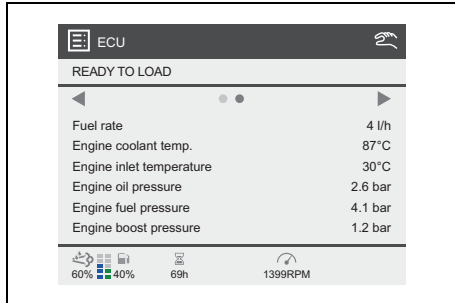
L'écran Mesures montre à l'opérateur jusqu'à 100 valeurs mesurées (en fonction du niveau d'habilitation)

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

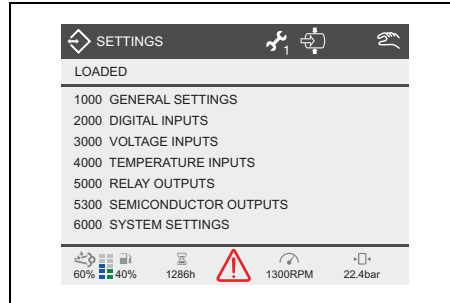
- Horloge
- Niveau de carburant
- Tension de la batterie
- Heures de service
- Pression dans la cuve
- Pression de régulation
- Compteur d'arrêts d'urgence
- Heures en charge
- Heures sans charge
- Heures de travail
- Heures de travail chargé
- Consommation de carburant moyenne
- Jusqu'à la prochaine révision mineure en jours
- Jusqu'à la prochaine révision mineure en heures
- Jusqu'à la prochaine révision majeure en jours
- Jusqu'à la prochaine révision majeure en heures
- Version de l'application



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 réglage tr/min
- Température ambiante

Écran Paramètres



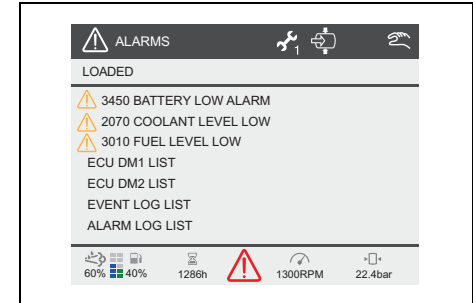
L'écran Paramètres permet à l'opérateur de visualiser et de modifier différents paramètres (selon le niveau d'habilitation).

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 :

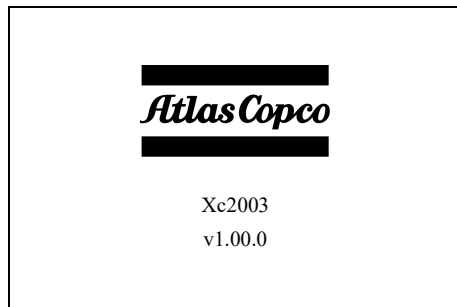
- Alarmes générales
- Journal d'alarmes
- Liste DM1
- Journal des événements
- Liste DM2

DÉMARRAGE

Allumez l'interrupteur de la batterie.

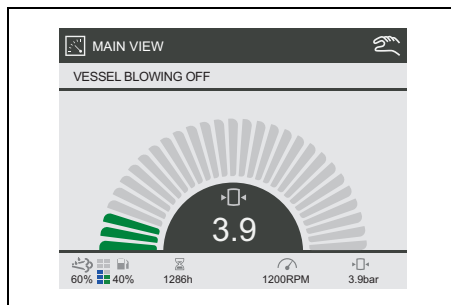
Allumez le dispositif de commande en appuyant sur le bouton d'alimentation.

Le tableau de bord procède alors à un autotest ; l'écran suivant apparaît et le contrôleur s'initialise :



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

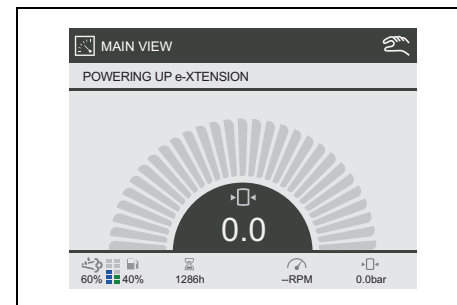


Si le bouton d'alimentation est mis en position Arrêt alors que la cuve est en décompression, la coupure n'a pas lieu tant que la pression de la cuve est supérieure à 1,5 bars.

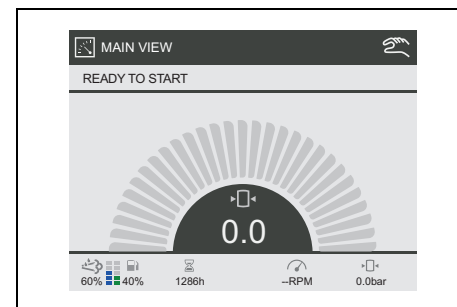


Boutons actifs

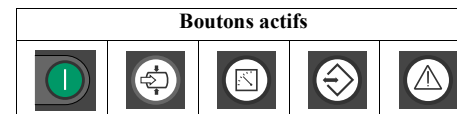
L'affichage passe sur



Suivi de

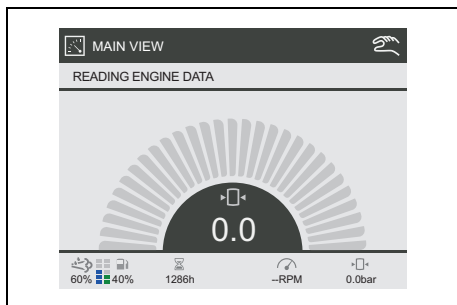


La machine est alors prête à démarrer et elle attend la commande de démarrage.



Boutons actifs

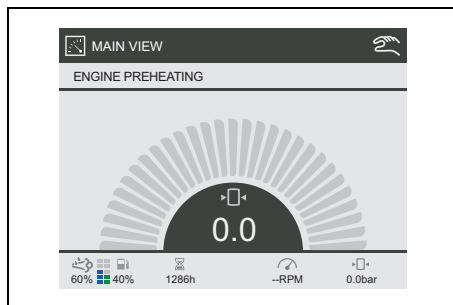
L'affichage passe sur



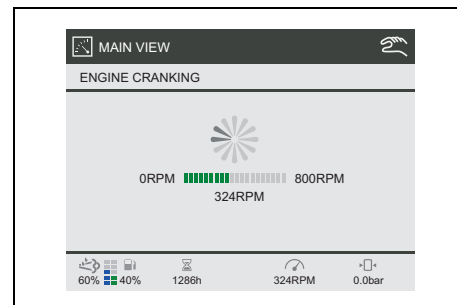
Le module électronique du moteur (ECU) s'allume.

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 du contrôleur du moteur.

L'affichage passe sur



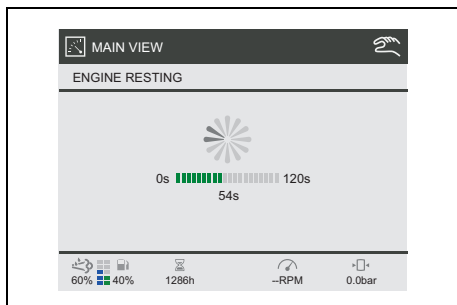
Le moteur est lancé, l'écran affiche



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

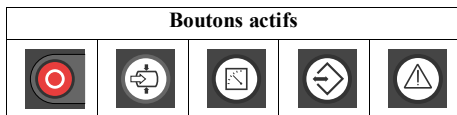
Si les 800 tr/min ne sont pas atteints en 30 secondes, la procédure de démarrage est annulée et le moteur se met en pause un certain temps. (La durée de la pause est fonction de la durée du lancement).

L'écran affiche alors

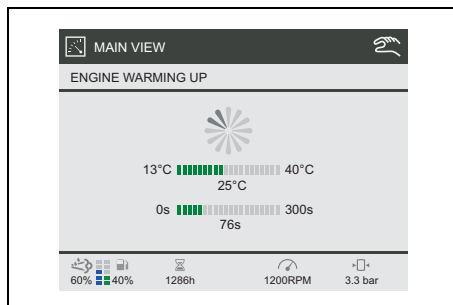


Après expiration du temps de pause du moteur, une nouvelle séquence de lancement démarre.

Le nombre de tentatives de démarrage maxi est 10.

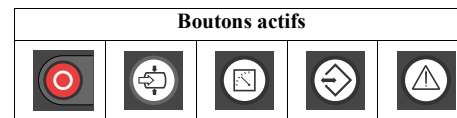
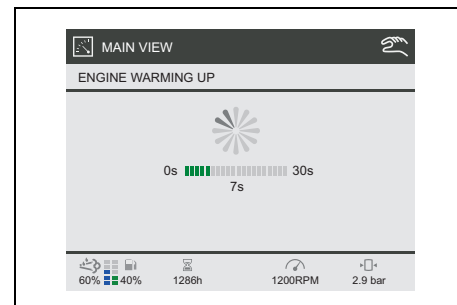


Le moteur commence à tourner au ralenti. L'écran affiche

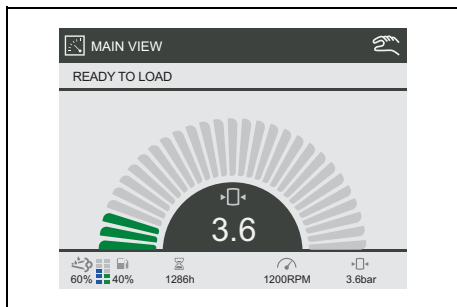


Le moteur tourne à plein régime, jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement atteigne 40°C pendant une durée minimum de 30 secondes et une durée maximum de 300 secondes.

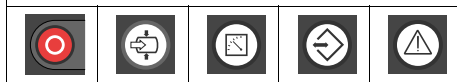
Quand la température de chauffe est atteinte dans les 30 secondes, l'écran affiche



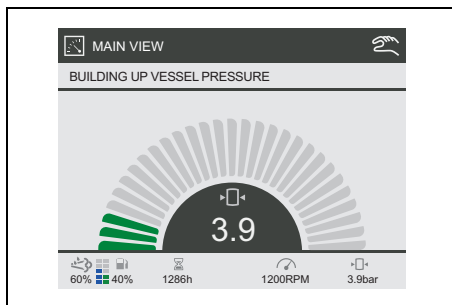
Après le réchauffage, la machine est prête à être chargée et elle attend la commande de charge. L'écran affiche



Boutons actifs



Appuyez sur le bouton Charge, l'écran affiche

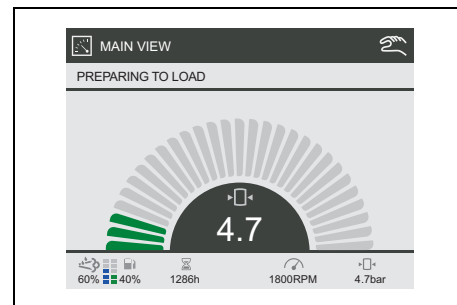


Lorsque le bouton Charge est enfoncé et que la pression mesurée dans la cuve est inférieure à 4,5 bars, le contrôleur exécute un programme spécifique pour atteindre les 4,5 bars nécessaires et pouvoir charger la machine.

Boutons actifs



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

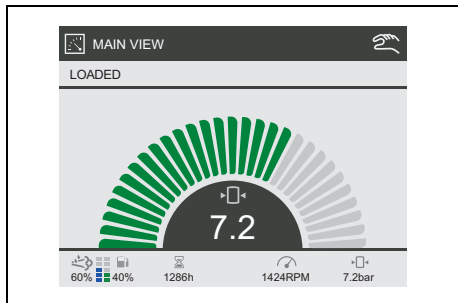


La soupape de charge est mise sous tension et la pression commence à s'accumuler.

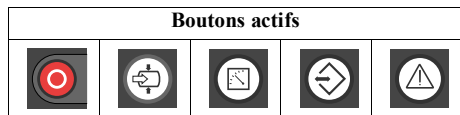
Boutons actifs



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.

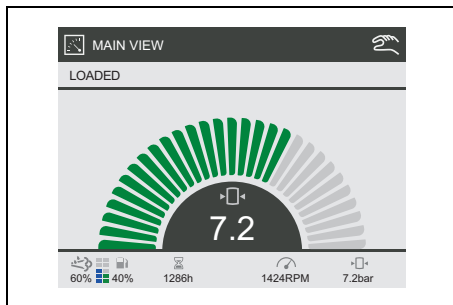


RÉGLAGE DE LA PRESSION

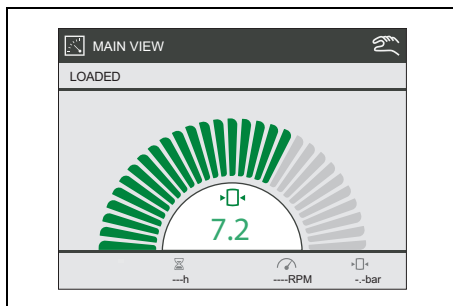
Il y a deux moyens de modifier la pression réglée.

1. Choisir entre les valeurs prédéfinies

L'opérateur peut choisir entre deux pressions prédéfinies.



Le pré-réglage actuellement actif est indiqué en haut à droite de l'écran : 1 ou 2. Pour basculer sur l'autre pré-réglage, 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.

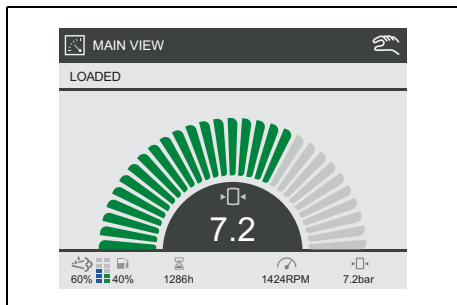
En appuyant à nouveau sur Entrée, le contrôleur quitte le mode Modification.

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

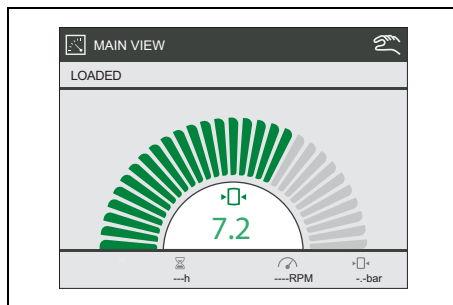


2. Modifier la pression d'un préréglage

L'opérateur peut ajuster le préréglage 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.



PENDANT LE FONCTIONNEMENT



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



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

Procédez régulièrement aux contrôles suivants :

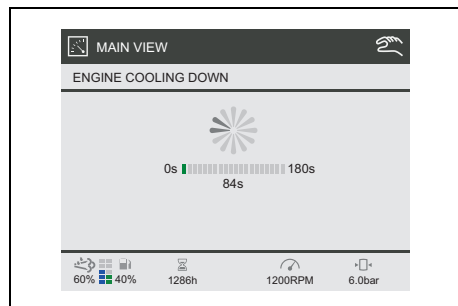
1. Contrôlez que toutes les valeurs des écrans Mesures sont normales.
2. Empêchez que le moteur arrive à cours de carburant. Si cela arrive malgré tout, remplissez le réservoir de carburant et amorcez le circuit de carburant pour accélérer le démarrage (voir la section **Contrôlez l'absence de fuites, resserrez si nécessaire.**).



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

MISE À L'ARRÊT

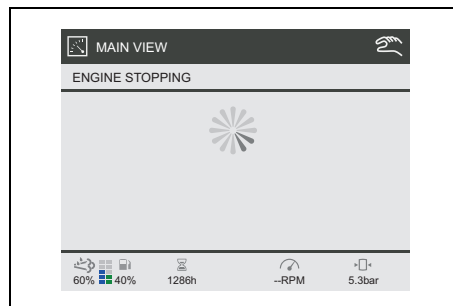
Une fois le bouton Arrêt enfoncé, l'écran affiche :



Boutons actifs



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



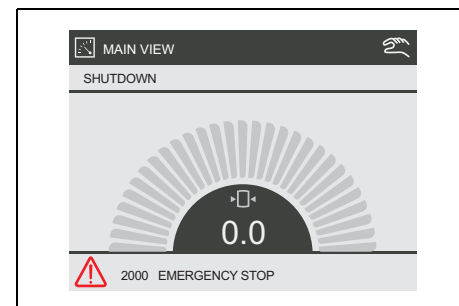
Le moteur se coupe et le contrôleur procède à une double vérification afin de s'assurer que le moteur est effectivement arrêté.

Boutons actifs



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 acquiescer l'alarme affichée et continuer.

Boutons actifs



EXTINCTION

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 module de commande ou le module de commande électronique du moteur.

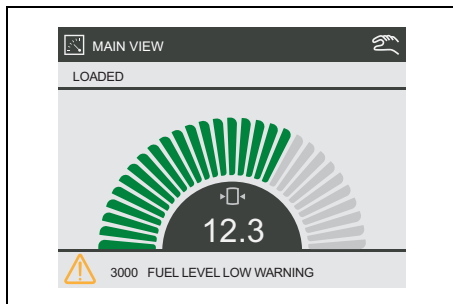
Éteignez toujours d'abord le boîtier de commande et attendez que l'écran s'assombrisse avant de couper l'interrupteur de la batterie.

PARAMÈTRES

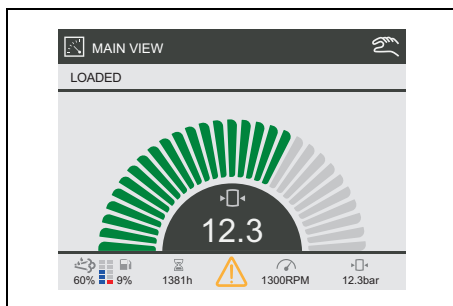
Pour savoir quels boutons utiliser, consultez la section **Panneau de commande**.

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
- Saisissez la valeur pour le 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 module de commande électronique (ECU) reçoit alors une alimentation après contact (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, ...).

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 l'appareil est prêt 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).

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

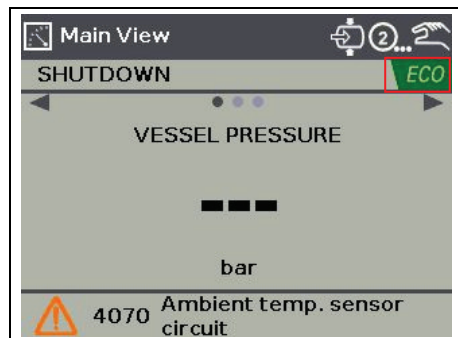


 Toutes les fonctionnalités sont paramétrées en mode de fonctionnement manuel par défaut dans le menu contextuel du mode ECO (afin d'empêcher le démarrage et le chargement inattendus de la machine).

 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 :

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



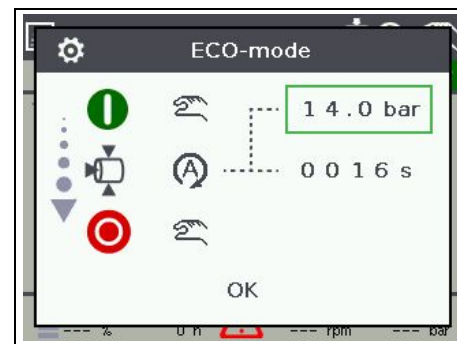
SansCharge/ReCharge auto

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

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


Pour configurer les fonctions SansCharge et ReCharge auto


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



Arrêt auto

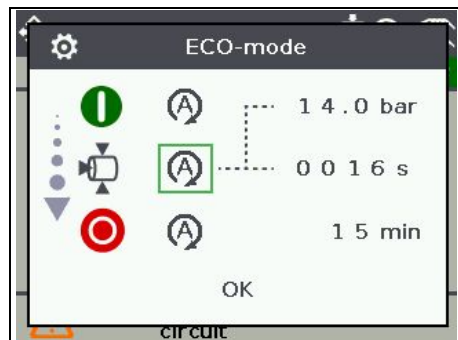
La fonction Arrêt auto sert à arrêter le compresseur si aucune demande en air n'est faite pendant une période prolongée. Cette fonction peut être combinée avec les fonctions Démarrage auto et Charge auto. Elle peut servir à économiser le carburant.

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

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

Pour configurer la fonction Arrêt auto

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



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 boîtier de commande.

Code Alarme	Texte d'alarme	Classe de défaut
1550	ALARME RÉVISION MAJEURE	AVERTISSEMENT
2000	ARRÊT D'URGENCE	COUPURE
2010	NIVEAU DE LIQUIDE DE REFRROIDISSEMENT	COUPURE
2020	CONTRÔLE FILTRE À AIR	AVERTISSEMENT
3000	NIVEAU CARBURANT BAS 1	AVERTISSEMENT
3010	NIVEAU CARBURANT BAS 2	ARRÊT CONTRÔLÉ
3050	AVERTISSEMENT PRESSION ÉLEVÉE DE LA CUVE	AVERTISSEMENT
3060	COUPURE PRESSION ÉLEVÉE DE LA CUVE	COUPURE
3450	ALARME BATTERIE FAIBLE	INDICATION
3460	ALARME BATTERIE ÉLEVÉE	AVERTISSEMENT
4000	ALARME TEMP. ÉLÉMENT DE PRESSION BASSE	INDICATION
4050	TEMP. AMBIANTE ALARME 1	INDICATION
4060	TEMP. AMBIANTE ALARME 2	INDICATION
6190	SURVEILLANCE CHARGE	AVERTISSEMENT
7010	RÉGIME MOTEUR ALARME 1	COUPURE
7020	RÉGIME MOTEUR ALARME 2	COUPURE
7030	TEMP. LIQUIDE DE REFRROIDISSEMENT MOTEUR	AVERTISSEMENT
7040	PRESSIION HUILE MOTEUR	AVERTISSEMENT
7050	TEMP ADMISSION AIR MOTEUR	AVERTISSEMENT
7070	CHARGE MOTEUR ALARME	COUPURE
7080	TEMP. AMBIANTE ALARME	INDICATION
7150	NIVEAU DEF ALARME 1	AVERTISSEMENT
7160	NIVEAU DEF ALARME 2	ARRÊT CONTRÔLÉ

Maintenance

PACKS DE RÉVISION

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

Il garantit que toutes les pièces nécessaires soient remplacées en même temps tout en limitant la durée d'immobilisation.

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

Utilisation des packs de révision

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

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

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



Le kit 50 heures vous a été fourni avec la machine.

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.

CODE QR

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



XAVS 378 Cud S5



XAHS 408 Cud S5

ENTREPOSAGE

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

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



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

MESURES DE SÉCURITÉ



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

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

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

FLEETLINK

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

Respectez les étapes suivantes :

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

PROGRAMME DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE



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



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



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

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

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

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

Le programme de maintenance est conçu comme un guide pour les compresseurs fonctionnant dans des environnements normalement poussiéreux. Le programme de maintenance peut être adapté en fonction de l'environnement d'utilisation et de la qualité de la maintenance.

PROGRAMME DE MAINTENANCE DU COMPRESSEUR

Afin de définir les intervalles de maintenance, utilisez le nombre d'heures de service ou une durée calendaire, la première échéance des deux ayant priorité.

Programme de maintenance (heures de service)	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 ou 1 an	1000 ou 2 ans
Vidangez l'eau du filtre à carburant	x			
Vidangez les condensats et 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 bâti antifuite. S'il y en a, vidangez et nettoyez le bâti avant de démarrer la machine.	x			
Contrôlez le fonctionnement du réchauffeur de liquide de refroidissement (en option)	x			

PROGRAMME DE MAINTENANCE DU COMPRESSEUR

Afin de définir les intervalles de maintenance, utilisez le nombre d'heures de service ou une durée calendaire, la première échéance des deux ayant priorité.

Programme de maintenance (heures de service)	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 ou 1 an	1000 ou 2 ans
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
Contrôlez le bon fonctionnement de la soupape d'étranglement/circuit			x	x
Contrôlez le serrage des boulons des raccords critiques			x	x
Contrôlez le niveau d'électrolyte et les bornes de la batterie			x	x
Contrôlez la vitesse du moteur (mini et maxi)			x	x
Inspectez/Réglez la courroie du ventilateur (remplacez si nécessaire)			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 les soupapes de sûreté (9)			x	x
Contrôlez les flexibles en caoutchouc (11)			x	x
Contrôlez l'arrêt d'urgence			x	x
Nettoyez le refroidisseur en sortie (en option)			x	x
Remplacez les filtres DD/PD/QD (en option)			x	x
Nettoyez le/les radiateurs d'huile (1)			x	x
Nettoyez le radiateur (1)			x	x

PROGRAMME DE MAINTENANCE DU COMPRESSEUR

<i>Afin de définir les intervalles de maintenance, utilisez le nombre d'heures de service ou une durée calendaire, la première échéance des deux ayant priorité.</i>				
Programme de maintenance (heures de service)	Tous les jours	50 heures après la première mise en service	500 ou 1 an	1000 ou 2 ans
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	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 l'élément filtrant l'air (1)				X
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

Programme de maintenance (km)	Tous les jours	Tous les ans
Contrôlez la pression des pneus (12)	x	x
Contrôlez l'absence d'usure irrégulière sur les 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 la hauteur du système de réglage		x
Contrôlez le serrage des écrous de roue		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

Remarques



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

Pour connaître les autres exigences spécifiques liées au moteur et à l'alternateur, consultez les manuels correspondants.
12. Les 500 heures ne sont valables que pour l'Europe, les États-Unis et le Canada si vous utilisez de la PAROIL E ou de la PAROIL E xtra. Les autres régions doivent remplacer l'huile moteur toutes les 250 heures.
13. Tous les jours ou avant de vous déplacer sur la route.
14. 500 heures ou tous les 4 ans.



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.

SPÉCIFICATIONS HUILE



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

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



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

Remarque :

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

Après avoir procédé au 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 aux compresseurs et aux groupes électrogènes Atlas Copco.

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

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

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

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

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

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

PAROIL empêche l'accumulation de suie.

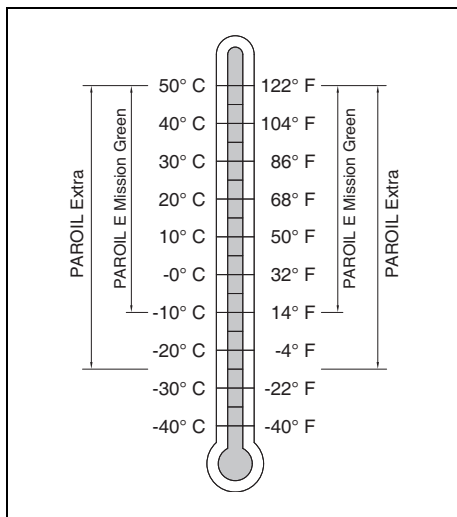
PAROIL est optimisée pour répondre aux normes antipollution, Niveau IV, 3 & 2, Tier 4 final, pour les moteurs 3 & 2 à faible teneur en soufre, elle limite la consommation en huile et en carburant.

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

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

PAROIL Ex tra et PAROIL E Mission Green sont des huiles low SAPS. Ces huiles doivent être utilisées dans les moteurs Niveau IV / Tier 4 Final et Niveau V afin d'apporter au V moteur et au système de post-traitement leur pleines performances et une durée de vie maximale.

HUILE MOTEUR



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

Huile moteur 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

CONTRÔLER LE NIVEAU D'HUILE MOTEUR

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

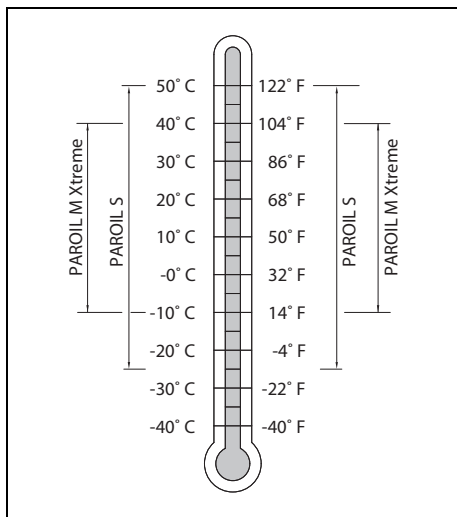
Pour les intervalles, consultez **Programme de maintenance préventive**.

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

REEMPLACER L'HUILE ET LE FILTRE À HUILE DU MOTEUR

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

HUILE COMPRESSEUR



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

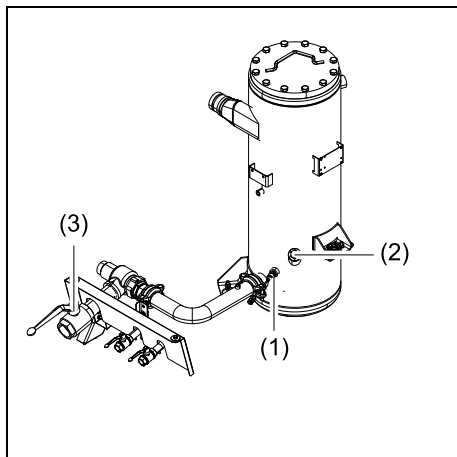
Huile compresseur minérale PAROIL M Xtreme

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	20	5	1615 5959 00
baril	210	55	1615 5960 00
Conteneur	1000	265	1615 5961 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

VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DU COMPRESSEUR



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

Le marqueur de la jauge à huile (1) doit se trouver dans la partie supérieure dans la plage verte. Ajoutez de l'huile si nécessaire.



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 (75°C).

1. Arrêtez le compresseur, soupape de sortie d'air fermée (3) et laissez-le au repos pendant un court moment, le temps que la pression à l'intérieure 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).



Avant de retirer le bouchon de remplissage d'huile, contrôlez l'absence de pression en ouvrant la soupape de sortie d'air (3) et en vérifiant la pression de la cuve sur le contrôleur ou le manomètre.

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 sur-remplissage provoquerait une surconsommation en huile.

5. Réinstallez et revissez le bouchon de remplissage.

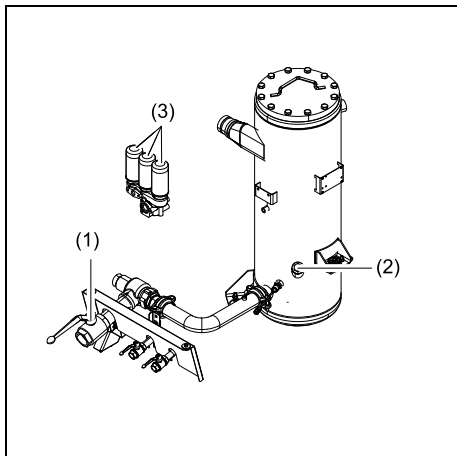
CONTRÔLE APRÈS UNE LONGUE PÉRIODE D'INACTIVITÉ DU COMPRESSEUR

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 l'indicateur de niveau d'huile se trouve dans la partie supérieure de la jauge puis suivez les étapes décrites 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 (3) fermée, 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 75°C).

REEMPLACER L'HUILE DU COMPRESSEUR ET LE FILTRE À HUILE



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

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

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



Dans ce cas, contactez Atlas Copco.

1. Faites tourner le compresseur jusqu'à ce qu'il soit chaud. Fermez 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 le réservoir à air (DPar), sur l'élément compresseur (DPcv, DPovs) 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 le réservoir à air jusqu'à ce que le repère sur la jauge à huile atteigne la partie supérieure de la zone verte. 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 sur-remplissage provoquerait une surconsommation en huile.

PROCÉDURE DE RINÇAGE DE L'HUILE DU COMPRESSEUR



Le non-respect des intervalles de vidange de l'huile du compresseur conformément au programme de maintenance peut engendrer de graves problèmes, dont un risque d'incendie. Le fabricant 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.

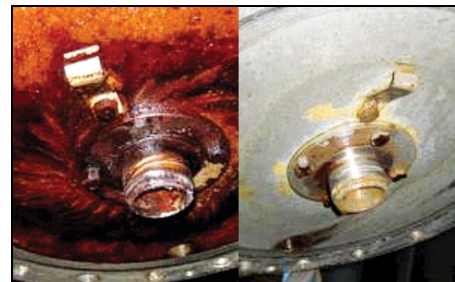
Le meilleur moyen de reconnaître de l'huile usagée est d'utiliser le programme d'analyse d'échantillon d'huile. Les éléments qui indiquent une huile usagée sont une forte odeur ou une contamination comme des boues ou du vernis à l'intérieur du réservoir d'huile et sur la vanne d'arrêt de l'huile ou la couleur brunâtre de l'huile. Si vous apercevez que l'huile est usagée, en remplaçant le séparateur d'huile par exemple, contactez le département Service de Atlas Copco pour que votre compresseur soit nettoyé et purgé.

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



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

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.



Bouchon cuve contaminée

nettoyer



Cuve contaminée

nettoyer

	PAROIL M xtreme	PAROIL S
PAROIL M xtreme	vidange *	rinçage
PAROIL S	vidange **	vidange *

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

** Remplacement non recommandé

RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT DIESEL



Carburant diesel à ultra faible teneur en soufre (ULSD)

La réglementation préconise un carburant diesel à très faible teneur en soufre $S \leq 10$ 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.

SPÉCIFICATIONS DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT



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

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



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

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

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

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



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

PARCOOL EG

Le liquide PARCOOL EG est le seul liquide de refroidissement qui ait été testé et approuvé pour une utilisation dans les compresseurs et les groupes électrogènes 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 antigel 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.

PARCOOL EG

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

MANIPULER LE 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 des liquides de refroidissement EG avec le même type de glycol en utilisant un réfractomètre. 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.

CONTRÔLE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT



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

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

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

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

Contrôle visuel

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

Mesure du pH

- Contrôlez la valeur de pH du liquide de refroidissement à l'aide d'un testeur de pH.
- Le testeur de pH peut être commandé chez Atlas Copco (n° d'article 2913 0029 00).
- Valeur type EG = 8,6.

- Si le niveau pH est inférieur à 7 ou supérieur à 9,5, le liquide de refroidissement doit être remplacé.

Mesure de la teneur en Glycol

- Afin d'optimiser les fonctions de protection du moteur de la PARCOOL 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 réfractomètre chez Atlas Copco (n° d'article 2913 0028 00).



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

FAIRE L'APPOINT/REPLACER LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

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



Attention : ne procédez pas au 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 :

Volume total liquide de refroidissement =

Concentration mesurée =

$$50 \rightarrow \begin{array}{l} \boxed{14} \text{ Litre} \\ \boxed{33} \text{ Vol\%} \\ \boxed{33} = \boxed{17} * \boxed{14} / \boxed{50} = \boxed{4,8} \text{ Litre Concentré PARCOOL EG} \end{array}$$

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 :

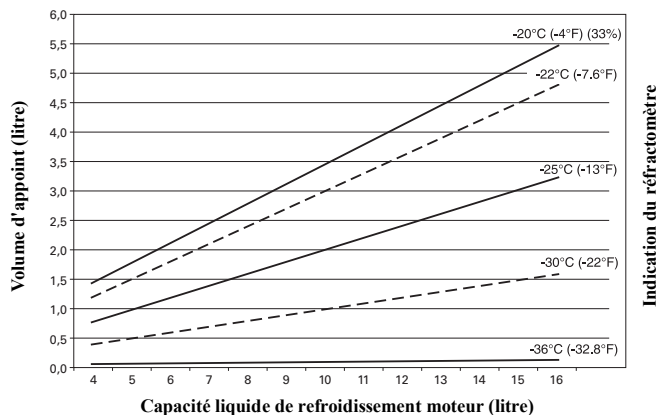
Volume total liquide de refroidissement =

Concentration mesurée =

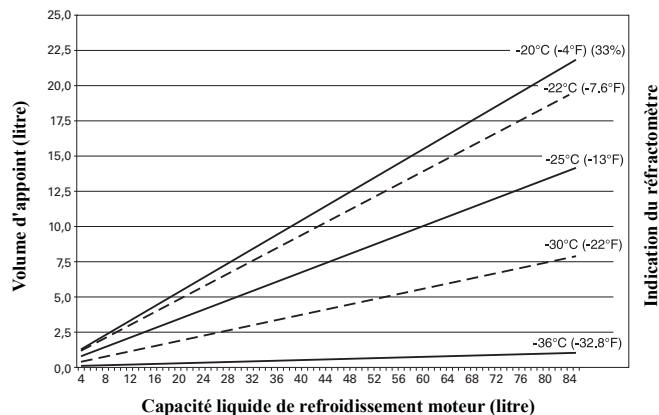
$$50 \rightarrow \begin{array}{l} \boxed{80} \text{ Litre} \\ \boxed{33} \text{ Vol\%} \\ \boxed{33} = \boxed{17} * \boxed{80} / \boxed{67} = \boxed{20} \text{ Litre Concentré PARCOOL EG} \end{array}$$

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

Volume d'appoint concentré PARCOOL EG sans vidange



Volume d'appoint concentré PARCOOL EG avec vidange



REEMPLACER LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vidanger

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

Rincer

- Rincez deux fois à l'eau claire. Le liquide de refroidissement usagé doit être jeté ou recyclé conformément à la législation et à la réglementation locales.
- Déterminez la quantité de PARCOOL 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

- Remplissez le circuit de refroidissement de PARCOOL EG 50/50, en ne dépassant pas une vitesse de 19 l/min, pour éviter les sas d'air. Si un réservoir de récupération est installé, ne le remplissez pas car il est prévu pour le débordement.
- N'installez pas le bouchon de remplissage du système de refroidissement.

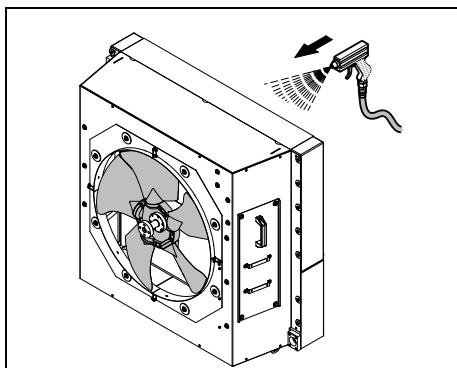
- Évacuez l'air au niveau du robinet de vidange du liquide de refroidissement, situé à l'arrière du châssis.
- Démarrez le moteur et faites-le tourner au ralenti bas.
- Augmentez le régime du moteur jusqu'au ralenti haut.
- Faites tourner le moteur au ralenti haut pendant environ 1 minute afin de purger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



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

NETTOYAGE

NETTOYER LES REFRIGÉRISSEURS



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 ensuite à l'air comprimé.

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.

ENTRETIEN DE LA BATTERIE



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

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

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

ÉLECTROLYTE



Veillez à soigneusement lire les consignes de sécurité.

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

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



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

ACTIVER UNE BATTERIE CHARGÉE À SEC

- Retirez la batterie.
- La batterie et l'électrolyte doivent être à la même température, au-dessus de 10 °C (50 °F).
- Retirez les caches et/ou bouchons de toutes les cellules.
- Remplissez chaque cellule d'électrolyte jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère sur la batterie. Si la batterie n'a pas de repère, le niveau doit dépasser les plaques entre 10 mm (0,4") et 15 mm (0,6").
- Remuez doucement la batterie plusieurs fois pour que les possibles bulles d'air puissent s'échapper ; patientez 10 minutes et contrôlez le niveau de chaque cellule une nouvelle fois ; si nécessaire, ajoutez de l'électrolyte.
- Réinstallez les bouchons et/ou caches.
- Installez la batterie dans le compresseur.

RECHARGER LA BATTERIE

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



Utilisez un chargeur de batterie automatique 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.

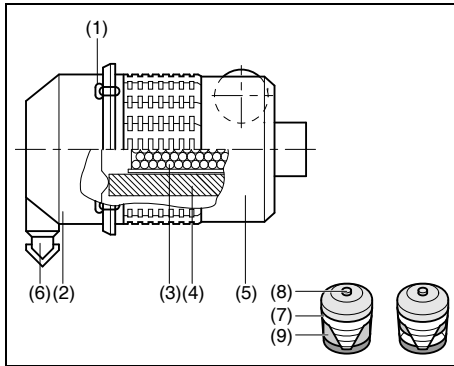
ENTRETIEN PÉRIODIQUE DE LA BATTERIE

- 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.).

Procédures de réglage et de révision

FILTRE À AIR MOTEUR/COMPRESSEUR



- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Clips | 6. Soupape Vacuator |
| 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. Porte-filtre | |

NETTOYER LE COLLECTEUR DE POUSSIÈRE

Retirez la poussière tous les jours.

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

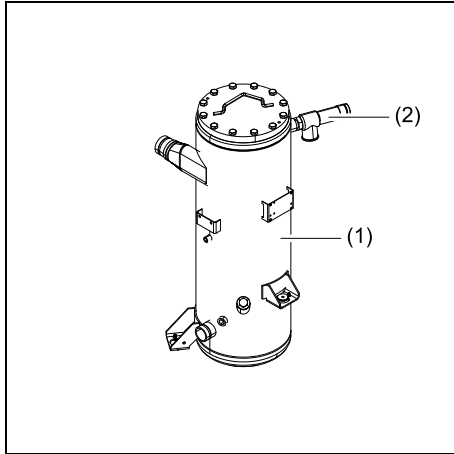
Une cartouche de sécurité sale (3) indique le dysfonctionnement du filtre à air. Dans ce cas, remplacez le filtre et la cartouche de sécurité.

La cartouche de sécurité ne peut pas être nettoyée.

REEMPLACER 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 (5).

RÉSERVOIR À AIR



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



Videz tous les jours les condensats.

SOUPAPE DE SÛRETÉ



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 sûreté (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.

CIRCUIT DE CARBURANT

INSTRUCTIONS POUR L'AMORÇAGE

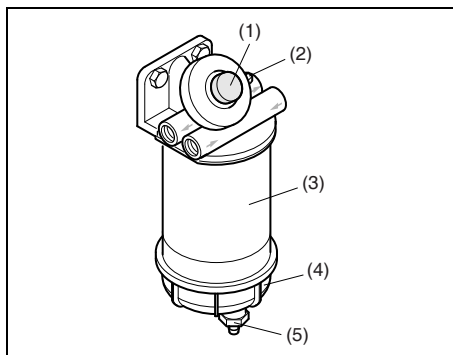


Les fuites ou le déversement de carburant sur les surfaces chaudes ou les composants électriques peuvent provoquer un incendie. Afin d'empêcher les éventuelles blessures, positionnez l'interrupteur Marche/Arrêt sur la position Arrêt pour remplacer les filtres à carburant ou les éléments de l'extracteur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

Vidangez régulièrement l'eau du filtre à carburant conformément aux instructions liées au filtre à carburant.

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.

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 :

Consignes d'installation :

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.

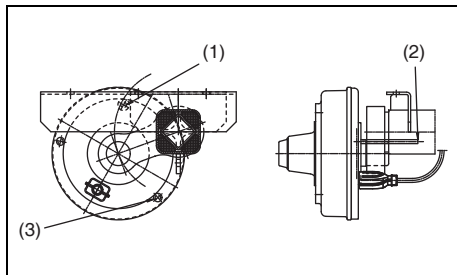
6. Vissez sur le filtre (3) et le bol (4) fermement à la main.
7. Ouvrez l'évent (2) et actionnez la pompe (1). Fermez l'évent lorsque du carburant commence à sortir.
8. Contrôlez l'absence de fuites, resserrez si nécessaire.

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.

RÉGLAGE DU SABOT DE FREIN



Contrôlez l'épaisseur de la garniture de frein.

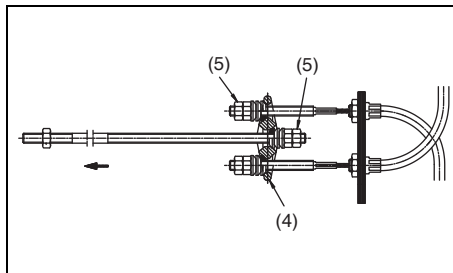
- Retirez les deux bouchons en plastique noir (3), un sur chaque roue.
- Contrôlez l'épaisseur de la garniture de frein.



Lorsque la garniture des freins est usée jusqu'à l'épaisseur minimum, les sabots de frein doivent être remplacés (épaisseur mini de la garniture des freins : 1 mm (0,039")).

- Réinstallez les deux bouchons (3) après l'inspection et/ou le remplacement.

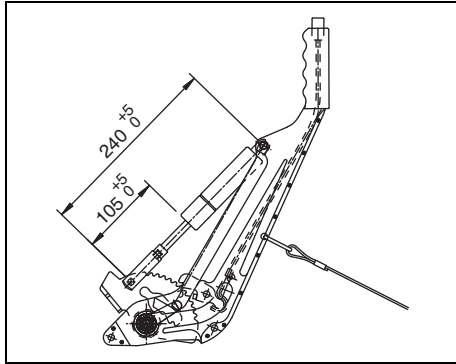
Le réglage du sabot de frein rétablit l'écartement entre la garniture et le tambour de frein et il compense l'usure de la garniture.



1. Soulevez et soutenez le compresseur. Assurez-vous que tous les freins (freins à inertie et frein à main) sont désenclenchés. Les câbles de frein doivent être détendus.
2. Verrouillez la came pivotante du frein de roue depuis l'extérieur à l'aide d'une goupille (2) dans le trou (Goupille Ø 4 mm (0,16 po.)).
3. Tournez le boulon de réglage (1) dans le sens des aiguilles d'une montre à l'aide d'une clé jusqu'à ce que la roue se bloque. Centrez les sabots de freins en actionnant le frein de stationnement plusieurs fois.
4. Tournez le boulon de réglage (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la roue tourne librement dans le sens de la marche (env. 1 tour complet avec le boulon de réglage).
5. Contrôlez la position du compensateur (4) alors que le frein de stationnement activé. (Position perpendiculaire du compensateur = jeu identique sur les freins de roue). Réajustez les sabots de frein si nécessaire.
6. Pour tester, enclenchez légèrement le frein de stationnement et contrôlez que le couple de freinage est identique à gauche et à droite.

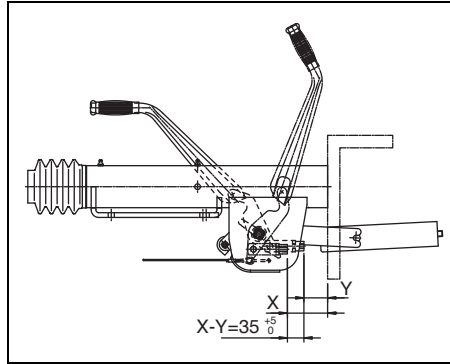
7. Retirez la goupille de verrouillage (2). Supprimez l'espace libre des câbles de frein.
8. Contrôlez tous les contre-écrous (5).

PROCÉDURE POUR LE RÉGLAGE DU CÂBLE DE FREIN



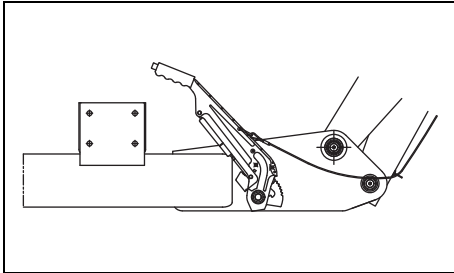
Frein à main (barre d'attelage réglable)

1. Contrôlez si la tige de l'anneau d'attelage du mécanisme de freinage par inertie est à la position la plus extérieure.
2. Le levier de frein à main se trouve juste au-dessus.
3. Poussez le compresseur de quelques centimètres vers l'arrière pour que le levier de frein soit automatiquement tiré plus vers le haut.
4. Le cylindre doit être dans la position montrée sur l'image.

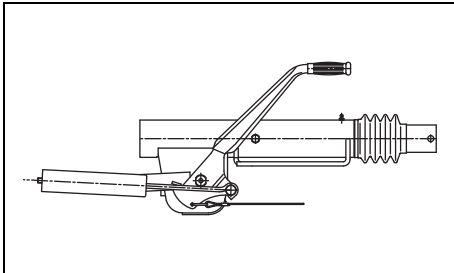


Frein à main (barre d'attelage fixe)

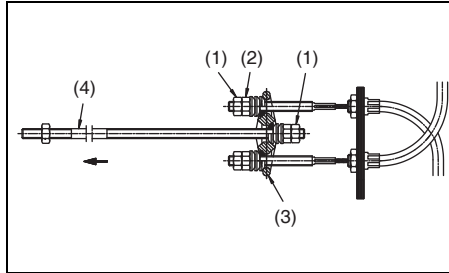
RÉGLAGE DU CÂBLE DE FREIN



Levier de frein à main vers le bas - frein inopérant (barre d'attelage réglable)



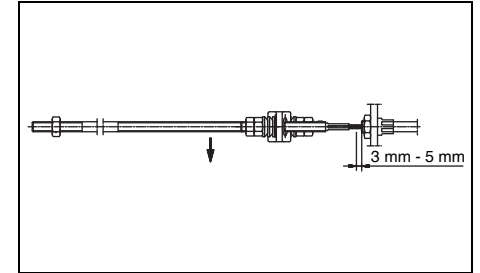
Levier de frein à main vers le bas - frein inopérant (barre d'attelage fixe)



Disposition du câble de frein

1. Alors que l'anneau d'attelage est sorti le plus à l'extérieur possible et que le levier de frein à main est en position basse, desserrez les contre-écrous (1). Tournez les écrous de réglage et les écrous du câble de frein (2) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à qu'il n'y ait plus de jeu dans le mécanisme de freinage. Le compensateur (3) doit rester perpendiculaire au câble de frein à main (4).
2. Actionnez le levier de frein à main plusieurs fois et répétez le réglage. Serrez les écrous avec leurs contre-écrous (1). Retirez le cric et les cales.
3. Testez le compresseur sur la route et freinez plusieurs fois. Contrôlez le réglage du sabot de frein et du câble de frein et réglez si nécessaire.

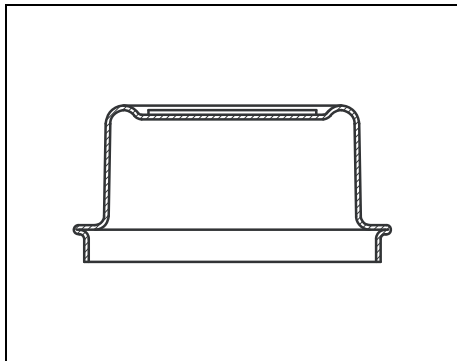
PROCÉDURE DE TEST DU RÉGLAGE DU CÂBLE DE FREIN



1. Abaissez le câble de frein à main.
2. Les câbles de frein à main ont besoin d'une marge de 3 mm (0,12 po.) à 5 mm (0,2 po.) (à voir sur les différentes couleurs de câbles à partir de la graisse/poussière).

ROUES

LUBRIFICATION DES ROUEMENTS DE ROUES



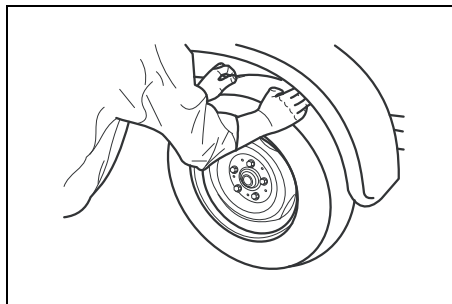
Roulements compacts

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.

RÉGLAGE DES ROUEMENTS DE ROUES



Soulevez le compresseur, libérez les freins.

Tournez les roues à la main et secouez.

Si vous détectez du jeu dans les roulements, réglez-les.

Roulements compacts

Les roulements compacts sont reconnaissables à la forme cylindrique du cache-moyeu.



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

Roulements à rouleaux coniques conventionnels

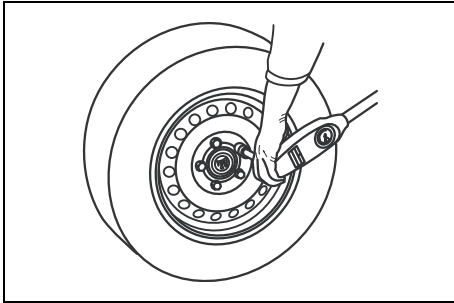
Les roulements à rouleaux coniques sont reconnaissables par le profilé conique du cache-moyeu.


- Stabilisez le cache-moyeu. Retirez la goupille fendue de l'écrou de l'essieu et serrez de façon à freiner légèrement la rotation de la roue.
- Resserrez l'écrou de l'essieu en position, au plus près du trou de goupille fendue suivant, à un maximum de 30 degrés.
- Insérez la goupille fendue et repliez légèrement les extrémités vers l'extérieur.
- Contrôlez la rotation de la roue, installez le cache-moyeu.

Important :

La graisse dans le cache-moyeu et le roulement ne doit pas être contaminée pendant l'intervention.

CONTRÔLER 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 du tableau.

Couples de serrage des boulons de roues

Largeur de la clé (mm)	Filetage	Couple de serrage Nm (lbf.ft)
19	M 12x1.5	110 (81)
24	M 18x1.5	280 (207)

Résolution des problèmes

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



Un défaut électrique peut être détecté par un électricien.

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

Pour connaître la dénomination des interrupteurs, relais, etc., voir **Schémas électriques**.

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

Problème : Capacité du compresseur ou pression sous la normale.

Défauts possibles	Remèdes
La consommation en air dépasse la capacité du compresseur.	Contrôlez l'équipement raccordé.
Filtres à air obturés (AF).	Retirez et inspectez les éléments. Nettoyez et remplacez si nécessaire.
Vanne proportionnelle (PV) défectueuse.	Faites retirer et inspecter la vanne proportionnelle par un prestataire de service Atlas Copco.
Soupape de décompression coincée en position ouverte.	Contrôlez et corrigez si nécessaire.
Fuite de la soupape de charge (LV) après le joint torique.	Alors que le compresseur fonctionne à sa vitesse de charge maxi, débranchez le tuyau conduisant au déchargeur. Si de l'air fuit du flexible, retirez et inspectez la vanne de charge. Remplacez les joints toriques endommagés ou usés.
Séparateur d'huile encrassé.	Faites retirer et inspecter l'élément par un prestataire de service Atlas Copco.
Soupape d'étranglement de prise d'air coincée en position fermée.	Retirez les filtres à air, le collecteur d'admission d'air et le siège de ressort de la soupape d'étranglement. Retirez la soupape et inspectez-la. Remplacez les pièces nécessaires. Attention : le siège de ressort est fixé à l'aide 4 vis de blocage courtes et 2 vis de blocage longues. Retirez d'abord les vis courtes puis détendez le ressort en dévissant les vis longues.
Fuite de la soupape de sûreté (SV).	Retirez et inspectez. 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 le réservoir à air grimpe au-dessus du maximum et provoque le déclenchement de la soupape de sûreté.

Défauts possibles	Remèdes
La vanne proportionnelle (PV) s'ouvre trop tard ou le ressort du clapet à bille est cassé.	Faites retirer et inspecter la vanne proportionnelle par un prestataire de service Atlas Copco.
Fuites d'air dans le circuit de régulation.	Contrôlez les flexibles et leur raccordement. Supprimez les fuites ; remplacez les flexibles qui fuient.
La soupape d'étranglement d'admission d'air ne se ferme pas pour une quelconque raison.	Retirez les filtres à air, le collecteur d'admission d'air et le siège de ressort de la soupape d'étranglement. Retirez la soupape et inspectez-la. Remplacez les pièces nécessaires. Attention : le siège de ressort est fixé à l'aide 4 vis de blocage courtes et 2 vis de blocage longues. Retirez d'abord les vis courtes puis détendez le ressort en dévissant les vis longues.
Dysfonctionnement de la soupape de pression minimum.	Retirez et inspectez la soupape.
Dysfonctionnement de la soupape de surpression.	Retirez et inspectez la soupape.

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

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

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

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

Problème : Surchauffe du compresseur.

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

Mesures de précaution liées à l'alternateur

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

Options disponibles

Patin

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

Barre d'attelage fixe avec freins

Une barre d'attelage fixe avec frein de stationnement intégré.

Barre d'attelage réglable avec freins

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

Anneau DIN/NATO/ITA

Anneau d'attelage conformes aux spécifications DIN, NATO ou ITA.

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.

Kit Temps froid (Voir Système de préchauffage (option)) (-10°C (14°F) à -25°C (-13°F))

Le kit Temps froid est composé d'une prise pour appareil de chauffage installée dans l'arrivée d'air du moteur, d'une cuve double homologuée (CE/ASME) dont la matière est approuvée et certifiée pour des températures jusqu'à -29 °C (-20 °F), une soupape de surpression sur la cuve permet de réduire la résistance de l'huile dans la cuve pour les démarrages à des températures extrêmement froides. L'huile du compresseur est synthétique pour augmenter la viscosité à faible température.

Le système de préchauffage est alimenté par batterie et contrôlé par un minuteur. Sa capacité de chauffe est de 5000 watts (6,7 HP), générés par le carburant brûlant du réservoir intégré. La consommation de carburant varie entre 0,27 et 0,62 l/h (0,07 à 0,16 US gal/h) en fonction du flux de chaleur réglé. La capacité de la pompe à eau est de 950 l/h (250 US gal/h). Le système de chauffage permet de meilleures performances au démarrage tout en réduisant l'usure du moteur.

Refroidisseur de sortie + séparateur d'eau

Le refroidisseur en sortie réduit la température de l'air déchargé à la température de l'air ambiant + 10 °C (50 °F).

Ceci si les conditions atmosphériques sont optimales.

Filtre fin (PD)

Le pack filtre fin vient compléter l'option Refroidisseur en sortie. Il supprime les particules et l'huile jusqu'à 0,01 mg/m³ (3,5 oz/1000 cu.ft). L'entretien et le remplacement du filtre peuvent être

effectués sans démonter les autres pièces ou la carrosserie.

FleetLink

FleetLink est un système télémétrique intelligent qui permet d'optimiser l'utilisation de la flotte, qui réduit les couts de maintenance tout en faisant économiser du temps et de l'argent. Il vous permet de gérer vos machines de façon pratique peu importe où vous vous trouvez, grâce aux informations à jour qui sont à portée de main.

Fleetlink vous garde connecté dans un monde toujours en mouvement, grâce à des outils de surveillance à la pointe. Il vous permet de gérer la flotte de vos machines à distance, qu'elle que soit sa taille. FleetLink vous permet de rester connecté avec vos chantiers, vos machines et vos équipes.

Coupage de l'admission

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

Carrosserie avec couleur personnalisée

La couleur spéciale sur la carrosserie avant et les portes.



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

SYSTÈME DE PRÉCHAUFFAGE (OPTION)

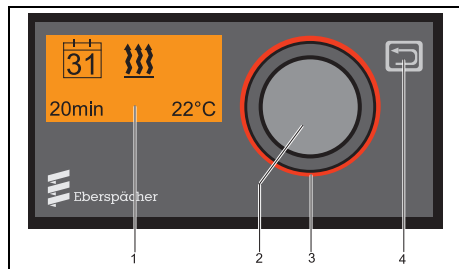
INTRODUCTION



Coupez le système de préchauffage avant de démarrer le moteur. Le système de préchauffage ne peut pas fonctionner en même temps que l'équipement.

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 reréglées pour le mode Minuterie.



Référence	Nom
1	Écran, affiche le paramètre ci-dessous : <ul style="list-style-type: none">• Mode de fonctionnement actuel• Température intérieure actuelle• Mode de fonctionnement• Positions des minuteries• Paramètres• Codes erreurs
2	Bouton Opération, utilisé pour utiliser, sélectionner et programmer toutes les fonctions et toutes les valeurs.
3	Anneaux LED, indique le mode de fonctionnement comme suit : <ul style="list-style-type: none">• Anneau rouge : Mode Chauffage• Anneau bleu : Mode Ventilateur• Anneau orange : Mode Chauffage résiduel• Anneau blanc : Configuration du système• Anneau rouge clignotant : Défaut
4	Bouton Retour :



Un appui prolongé (mini 2s) sur le bouton Opération démarre immédiatement les systèmes de chauffage. La durée de fonctionnement standard est configurée en usine à 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.

FUNCTIONNEMENT

Vue d'ensemble des icônes

Symbole	Menu
	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.



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 :

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

MINUTERIE

- Appuyez sur le bouton Opération (2). Le menu Sélection minuterie peut contrôler jusqu'à trois positions de minuterie 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.

RÉSOLUTION DES PROBLÈMES

Erreur Système de chauffage

Défauts possibles	Remèdes
Il n'y a pas d'essence	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.

Erreur module de commande

Défauts possibles	Remèdes
Capteur de température externe défectueux	Contrôle 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.
Communication CAN	Contrôlez l'absence de rupture de câble ou de court-circuit.

Caractéristiques techniques

VALEURS DE COUPLES

VALEURS DE COUPLES GÉNÉRALES

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

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

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

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

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

VALEURS DE COUPLES CRITIQUES

Ensembles	Valeur de couple (Nm lbf.ft)
Essieux vers cadre :	
Écrous de roues	270 (200) +10/-0 %
Boulons, essieu avant/cadre	205 (152) +/- 10 %
Boulons, essieu arrière/cadre	205 (152) +/- 10 %
Compresseur vers cadre :	
Boulons, éléments/carter d'engrenages	46 (34) +/- 10 %
Boulons, éléments/support	80 (60) +/- 10 %
Boulons, support/amortisseur	205 (152) +/- 10 %
Boulons, amortisseur/cadre	80 (60) +/- 10 %
Moteur vers cadre :	
Boulons, moteur/support	221 (163) +/- 10 %
Boulons, support/amortisseur	205 (152) +/- 10 %
Boulons, amortisseur/cadre	23 (17) +/- 10 %
Palonniers vers cadre :	
Boulons, palonniers/étrier (M12)	125 (93) +/- 10 %
Boulons, palonniers/étrier (M16)	205 (152) +/- 10 %
Boulons, palonniers/cadres A	205 (152) +/- 10 %
Boulons, cadres A/cadre	205 (152) +/- 10 %
Colliers de serrage :	
Colliers de serrage Pebra sur toutes les IC/tuyaux de radiateur	12 (9) +/- 10 %



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

SPÉCIFICATIONS DU COMPRESSEUR/MOTEUR

CONDITIONS DE RÉFÉRENCE

Désignation	Appareil	XAVS 378 Cud	XAHS 408 Cud
Pression absolue à l'arrivée	bars	1	1
	psi	14,5	14,5
Humidité relative de l'air	%	0	0
Température d'entrée de l'air	°C	20	20
	°F	68	68
Pression de service effective nominale	bars	14	12
	psi	203	174

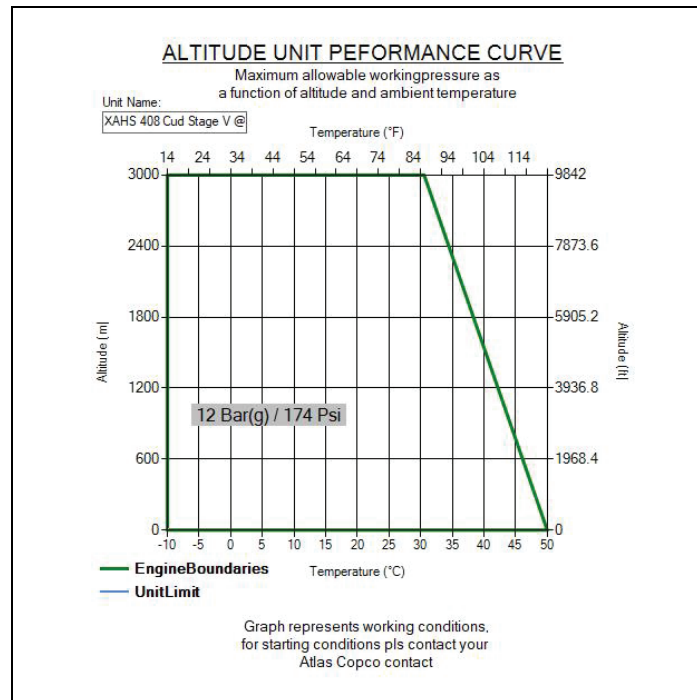
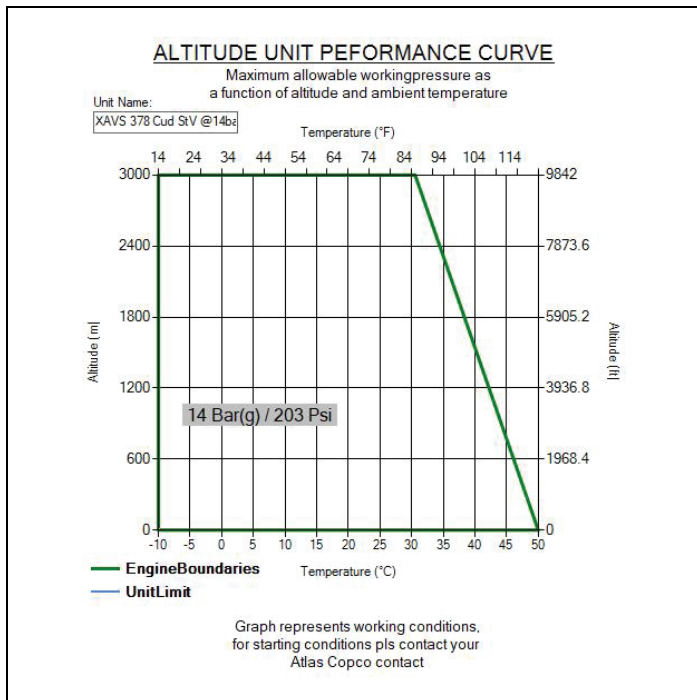
Les conditions à l'arrivée s'entendent pour la grille d'arrivée d'air à l'extérieur du capot.

LIMITATIONS

Désignation		Appareil	XAVS 378 Cud	XAHS 408 Cud
Pression effective minimum du réservoir		bars	4	3,8
		psi	58	55,1
Pression effective maximum du récepteur, compresseur à vide		bars	15,5	17,6
		psi	224,8	255,2
Température ambiante maximum au niveau de la mer	sans refroidisseur de sortie	°C	45	45
		°F	113	113
Température de démarrage minimum		°C	-10	-10
		°F	14	14

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'axe normale, sauf indication contraire.

Désignation		Appareil	XAVS 378 Cud	XAHS 408 Cud
Vitesse de l'arbre moteur, normale et maximum	à 7 bars (102 psi)	tr/min	2000	2000
	à 8,6 bars (125 psi)	tr/min	2000	2000
	à 10,3 bars (150 psi)	tr/min	2000	1875
	à 12 bars (174 psi)	tr/min	1875	1750
	à 14 bars (203 psi)	tr/min	1750	-
Vitesse de l'arbre du moteur, compresseur non chargé		tr/min	1100	1100
Alimentation en air ambiant ¹⁾	à 7 bars (102 psis)	l/s	371	400
		m ³ /min	22,26	24
		cfm	786	847
	à 8,6 bars (125 psis)	l/s	371	400
		m ³ /min	22,26	24
		cfm	786	847
	à 10,3 bars (150 psis)	l/s	371	370
		m ³ /min	22,26	22,2
		cfm	786	783
	à 12 bars (174 psis)	l/s	348	350
		m ³ /min	20,8	21
		cfm	737	741
	à 14 bars (203 psis)	l/s	326	-
		m ³ /min	19,5	-
		cfm	690	-

Désignation		Appareil	XAVS 378 Cud	XAHS 408 Cud
Consommation en carburant à FAA de 100% (pleine charge)	à 8,6 bars (125 psis)	kg/h	-	36
		lb/h	-	79,3
	à 10,3 bars (150 psis)	kg/h	36,5	34,7
		lb/h	80,4	76,5
	à 12 bars (174 psis)	kg/h	35,9	35,4
		lb/h	79,14	78
	à 14 bars (203 psis)	kg/h	35,6	-
		lb/h	78,48	-
- FAA de 75%	à 8,6 bars (125 psis)	kg/h	-	24,3
		lb/h	-	53,5
	à 10,3 bars (150 psis)	kg/h	24,9	25,9
		lb/h	54,8	57
	à 12 bars (174 psis)	kg/h	25,1	25
		lb/h	55,3	55,1
	à 14 bars (203 psis)	kg/h	26	-
		lb/h	57,3	-
- FAA de 50%	à 8,6 bars (125 psis)	kg/h	-	17,6
		lb/h	-	38,8
	à 10,3 bars (150 psis)	kg/h	17,6	19,8
		lb/h	38,8	43,6
	à 12 bars (174 psis)	kg/h	18,8	20,3
		lb/h	41,4	44,7
	à 14 bars (203 psis)	kg/h	20,7	-
		lb/h	45,6	-

Désignation		Appareil	XAVS 378 Cud	XAHS 408 Cud	
- FAA de 25%	à 8,6 bars (125 psis)	kg/h	-	14,7	
		lb/h	-	32,4	
	à 10,3 bars (150 psis)	kg/h	15,3	16,8	
		lb/h	33,7	37	
	à 12 bars (174 psis)	kg/h	16,7	18,1	
		lb/h	36,8	39,9	
	à 14 bars (203 psis)	kg/h	18,5	-	
		lb/h	40,7	-	
	- FAA de 0%	à 8,6 bars (125 psis)	kg/h	-	13,9
			lb/h	-	30,6
à 10,3 bars (150 psis)		kg/h	12,15	13,5	
		lb/h	26,7	29,7	
à 12 bars (174 psis)		kg/h	13,7	15,3	
		lb/h	30	33,7	
à 14 bars (203 psis)		kg/h	15,6	-	
		lb/h	34,3	-	
Consommation de carburant spécifique à FAA de 100%		à 8,6 bars (125 psis)	kg/h	-	24,9
			lb/h	-	54,8
	à 10,3 bars (150 psis)	g/m ³	27,3	26	
		kg/h	60,1	57,3	
	à 12 bars (174 psis)	g/m ³	28,6	28,1	
		kg/h	63	61,9	
	à 14 bars (203 psis)	g/m ³	30,3	-	
		kg/h	66,1	-	
	Teneur en huile type maximum de l'air comprimé (mg/m ³)	mg/m ³	5	5	
		oz/1000 cu.ft	0,005	0,005	

Désignation		Appareil	XAVS 378 Cud	XAHS 408 Cud
Température de l'air comprimé au niveau de la vanne de sortie	sans refroidisseur de sortie	°C	87,4	87,4
		°F	189,3	189,3
Niveau sonore				
Niveau de pression sonore (Lp) (dB(A)) (Lp) mesuré conformément à la norme ISO 2151		dB(A)	72	72
Niveau de puissance sonore (Lw) (dB(A)) (Lw) mesurée conformément à la norme 2000/14/CE		dB(A)	100	100
Teneur en huile type de l'air comprimé (mg/m ³)		mg/m ³	3,5	3,5
		oz/1000 cu.ft	0,035	0,035

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

Tolérance :

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

DONNÉES DE CONCEPTION

Élément compresseur

Désignation	
Nombre d'étages de compression	1

Moteur

Désignation	Appareil	XAVS 378 Cud XAHS 408 Cud
Make		Cummins
Type		B6.7 stage V
Liquide de refroidissement		Parcool EG
Nombre de cylindres		6
Alésage	mm	107
	po.	4,2
Course	mm	124
	po.	4,8
Volume balayé	l	6,7
	cu.in	408
Puissance en sortie à une vitesse d'arbre normale	kW	187
	CV	250

Désignation	Appareil	XAVS 378 Cud XAHS 408 Cud
Sortie conformément à la capacité du carter d'huile :		
- Remplissage initial	1	19
	US gal	5
- Réapprovisionnement (max.) ¹⁾	1	17,8
	US gal	4,7
Capacité du système de refroidissement	1	45
	US gal	11,8

¹⁾ Avec remplacement du filtre.

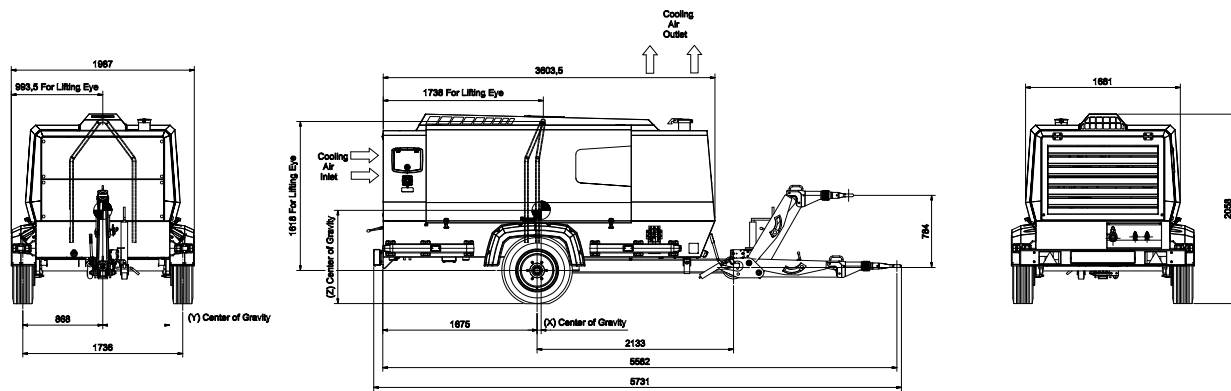
Compresseur

Désignation	Appareil	XAVS 378 Cud XAHS 408 Cud
Capacité du système hydraulique du compresseur	l	56,6
	US gal	14,9
Capacité nette du réservoir à air	l	91
	US gal	24
Volume d'air au niveau de la grille d'arrivée (env.) ¹⁾	m ³ /s	7,4
	cu ft/s	
Capacité du réservoir à carburant standard	l	270
	US gal	71,3
Capacité du réservoir de fluide d'échappement diesel (AdBlue)	l	60
	US gal	15,8

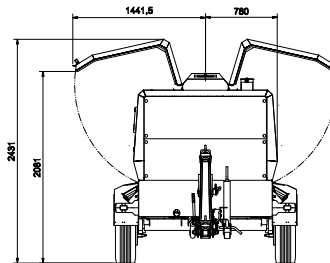
¹⁾L'air nécessaire au refroidissement du moteur et du compresseur, à la combustion et à la compression.

Plans cotés

BARRE D'ATTELAGE RÉGLABLE

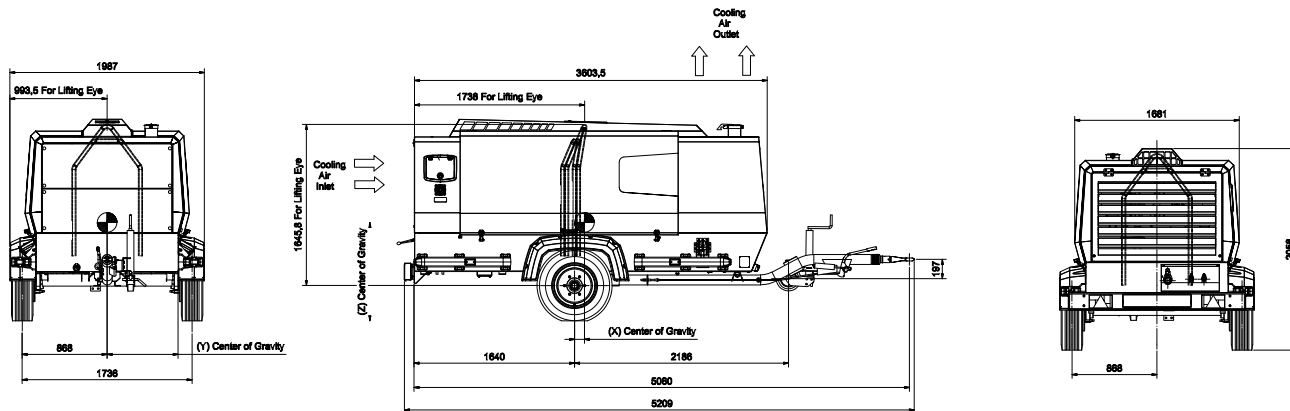


Towing eye DIN. type: 40-01 approval nr: e1 00-0347 class: S	D: 18.47 kN S: 100 kg U: NA V: NA	
Towing eye NATO. type: 75-01 approval nr: e1 00-0541 class: S	D: 18.47 kN S: 100 kg U: NA V: NA	
Towing eye ITA. type: 45-01 approval nr: e1 00-0998 class: S	D: 18.48 kN S: 100 kg U: NA V: NA	

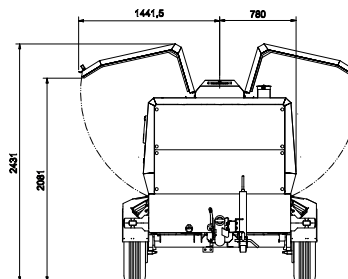


Dimensions de l'appareil en mm

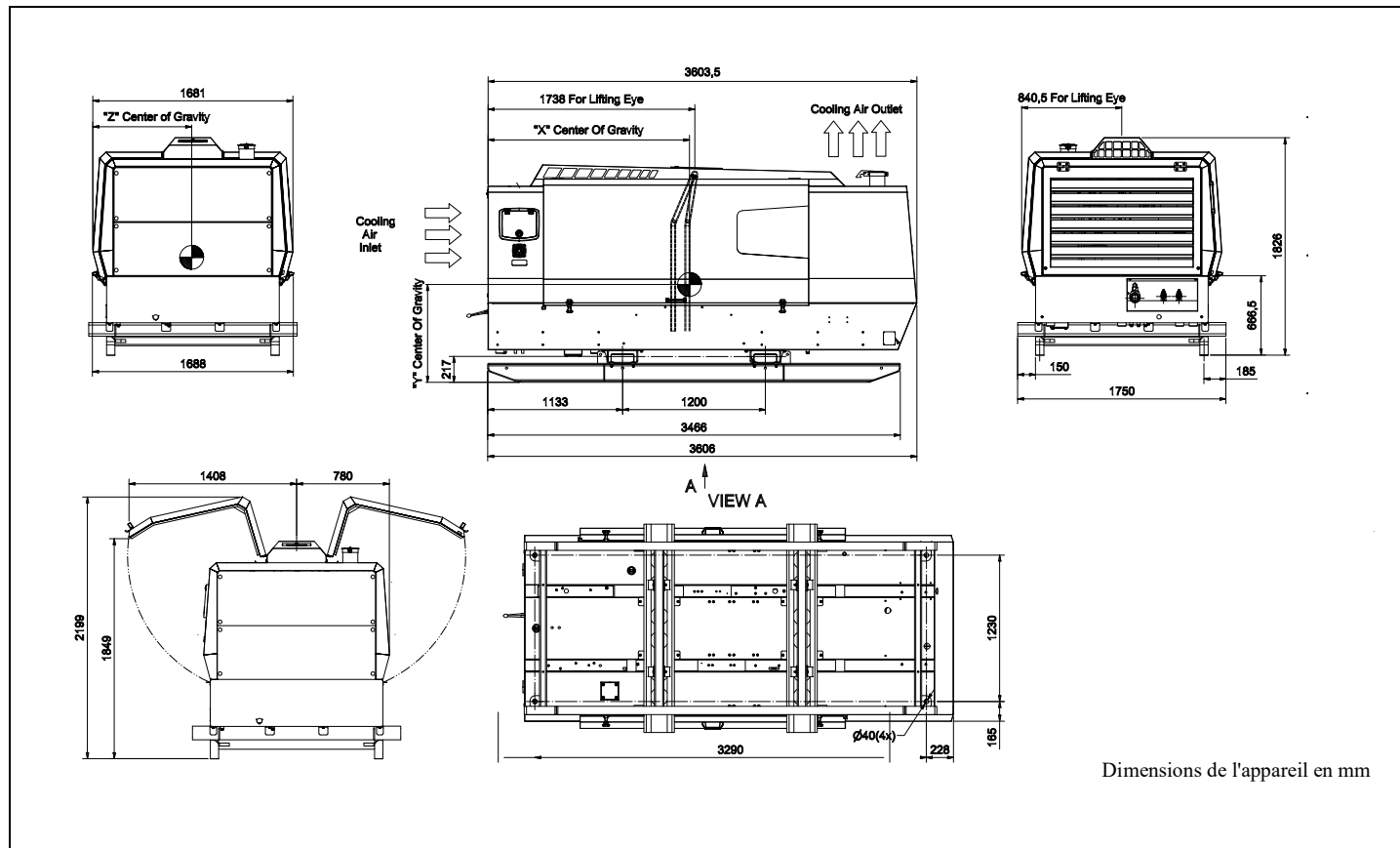
BARRE D'ATTELAGE FIXE



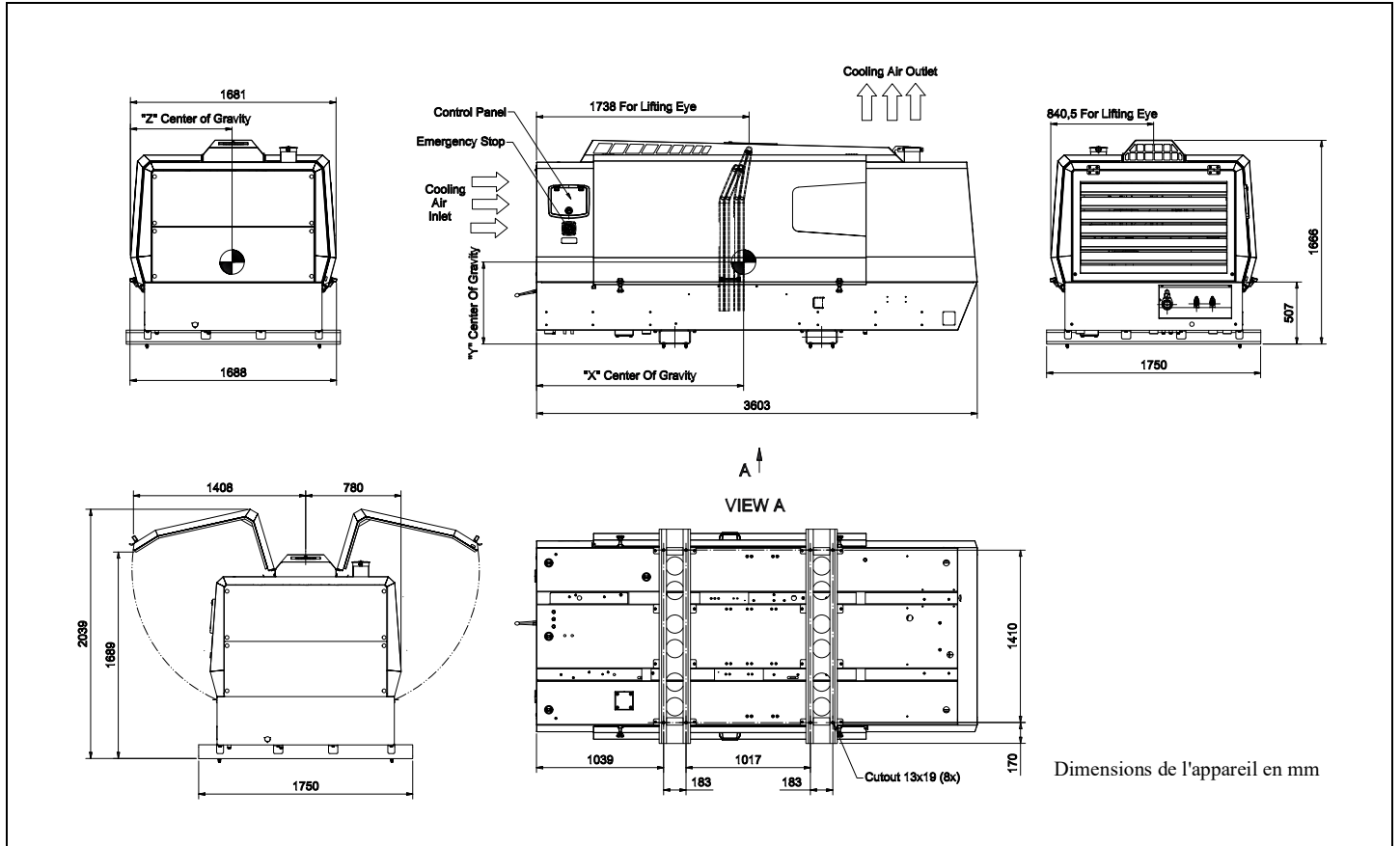
<p>Towing eye DIN. type: 40-01 approval nr: e1 00-0347 class: S</p>	<p>D: 18.47 kN S: 100 kg U: NA V: NA</p>	
<p>Towing eye NATO. type: 76-01 approval nr: e1 00-0641 class: S</p>	<p>D: 18.47 kN S: 100 kg U: NA V: NA</p>	
<p>Towing eye ITA. type: 45-01 approval nr: e1 00-0988 class: S</p>	<p>D: 18.46 kN S: 100 kg U: NA V: NA</p>	



Dimensions de l'appareil en mm



Dimensions de l'appareil en mm



Schémas électriques

Schéma de principe - 9822126801-01

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

Color codes

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

Wire sections

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

LEGEND					
TAG	Desc 1	FUNCTION	Location	Pg	Col.
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
E5	HEATER	EPRS	MACHINE	3	7
E11	HEATER	EPRS	MACHINE	3	6
F1	FUSE	SWITCHED POWER 5A	FUSEBOX	5	3
F2	FUSE	LINE HEATER 10A	FUSEBOX	3	4
F3	FUSE	DEF DOSING SUPPLY MODULE 15A	FUSEBOX	3	4
F4	FUSE	CONTROLLER 10A	FUSE BOX	3	5
F5	FUSE	FLEETLINK 10 A	FUSE BOX	3	7
F6	FUSE	HEATER EPRS 10 A	FUSE BOX	3	7
F7	FUSE	INLET SHUTDOWN VALVE 10 A	FUSE BOX	3	8
F8	FUSE	ECU 30A	WIRING	5	2
F9	FUSE	INTAKE HEATER 125A	FUSE BOX	3	6
F10	FUSE	AFTERTREATMENT POWER 15A	FUSEBOX	3	9
F12	FUSE	PREHEATER 10A	OPTIONAL	9	6
F13	FUSE	PREHEATER TIMER 5A	OPTIONAL	9	6
G1	BATTERY	POWER	MACHINE	3	1
G2	ALTERNATOR	CHARGING	ENGINE	3	3
GT1	NOX TRANSDUCER	SCR INLET	MACHINE	7	5
GT2	NOX TRANSDUCER	SCR OUTLET	MACHINE	7	6
H1	LAMP	ROADSIGNALISATION	BUMPER	9	1
K0	RELAY	STARTER MOTOR	ENGINE	3	2
K1	RELAY	START 1	MACHINE	3	3
K2	RELAY	START 2	MACHINE	6	3
K4	RELAY	INLET SHUTDOWN VALVE	FUSE BOX	4	5
K5	RELAY	LINE HEATERS	MACHINE	5	3
K6	RELAY	DEF PUMP MOTOR SUPPLY	MACHINE	6	4
K7	RELAY	AFTERTREATMENT POWER	MACHINE	6	5
K8	RELAY	HEATER EPRS	FUSE BOX	4	2
K10	RELAY	RELAY	MACHINE	3	5
LT1	LEVEL TRANSDUCER	FUEL	MACHINE	4	6
LT2	LEVEL TRANSDUCER	OIL	MACHINE	4	9
LT3	LEVEL TRANSDUCER	COOLANT	MACHINE	4	7

Schéma de principe - 9822126801-02

TAG	Desc. 1	FUNCTION	Location	Pg	CoL
M1	MOTOR	STARTER	ENGINE	3	2
M2	PUMP	FUEL	OPTIONAL	9	8
N1	CONTROLLER	XC2003	MACHINE	8	1
N2	MODULE	TBAP ENGINE	MACHINE	7	3
N3	MODULE	DEF DOSING	MACHINE	6	6
N4	MODULE	DOSING SUPPLY	MACHINE	6	7
N5	TRANSDUCER	DEF QUALITY/LEVEL/TEMPERATURE	MACHINE	7	9
N6	MODULE	FLEETLINK	MACHINE	9	6
PS1	SWITCH	PRESSURE	MACHINE	4	7
PT1	PRESSURE TRANSDUCER	REGULATING	MACHINE	4	5
PT2	PRESSURE TRANSDUCER	VESSEL	MACHINE	4	4
PT3	PRESSURE TRANSDUCER	DIFFERENTIAL PRESSURE	MACHINE	6	5
PT4	PRESSURE TRANSDUCER	DISCHARGE PRESSURE	MACHINE	4	3
PTT1	TRANSDUCER	PRESSURE TEMPERATURE	MACHINE	7	6
Q1	TIMER	PREHEATER	OPTIONAL	9	6
R1	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	MACHINE	5	10
R2	RESISTOR	J1939 CANBUS AFTERTREATMENT	WIRING	7	5
R3	RESISTOR	1000 OHM	WIRING	4	9
R4	RESISTOR	COOLANT LEVEL TRANSDUCER 1500 OHM	WIRING	4	8
R5	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	OPTIONAL	9	7
R6	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	OPTIONAL	9	9
R7	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	OPTIONAL	9	8
S1	SWITCH	ON/OFF	MACHINE	3	5
S2	SWITCH	EMERGENCY STOP	MACHINE	4	2
S3	SWITCH	BATTERY MASTER DISCONNECT	MACHINE	3	1
S4	SWITCH	WATER IN FUEL		5	5
TT1	TEMPERATURE TRANSDUCER	AMBIENT	MACHINE	4	8
TT3	TEMPERATURE TRANSDUCER	ELEMENT	MACHINE	4	7
TT5	TEMPERATURE TRANSDUCER	AFTERTREATMENT EXHAUST GAS	MACHINE	7	3
X1	CONNECTOR	XC2003	MACHINE	4	1
X2	CONNECTOR	XC2003	MACHINE	4	1
X3	CONNECTOR	EPRS HEATER	WIRING	3	7
X4	CONNECTOR	END RESISTOR J1939 CANBUS	OPTIONAL	9	8

TAG	Desc. 1	FUNCTION	Location	Pg	CoL
X5	CONNECTOR	INLET SHUTDOWN VALVE	MACHINE	3	8
X6	CONNECTOR	END RESISTOR J1939 CANBUS	MACHINE	5	10
X7	CONNECTOR	DIAGNOSTIC 9PINS	MACHINE	5	8
X8	CONNECTOR	ECU 96PINS	ENGINE	5	1
X9	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	3
X10	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	3
X11	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	1
X12	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	9	1
X13	CONNECTOR	AIRFILTER SWITCH	WIRING	4	7
X14	CONNECTOR	DEF PUMP MOTOR	MACHINE	6	9
X15	CONNECTOR	EMERGENCY STOP PREHEATER		9	7
X16	CONNECTOR	POWER SUPPLY PREHEATER	OPTIONAL	9	9
X17	CONNECTOR	PRHEATER OPTION	OPTIONAL	9	6
X19	CONNECTOR	TIMER PREHEATER	OPTIONAL	9	6
X20	CONNECTOR	PREHEATER	OPTIONAL	9	9
X23	CONNECTOR	FLEETLINK	MACHINE	3	7
X25	CONNECTOR	USB	MACHINE	4	2
X26	CONNECTOR	DEF QUALITY/LEVEL/TEMPERATURE TRANSDUCER	MACHINE	7	9
X29	CONNECTOR	RESISTOR J1939 CANBUS AFTERTREATMENT	WIRING	7	5
X30	CONNECTOR	TBAP ENGINE	MACHINE	7	3
X31	CONNECTOR	RELAY INTAKE HEATER	MACHINE	3	5
X32	CONNECTOR	LINE HEATER E2	MACHINE	5	4
X33	CONNECTOR	LINE HEATER E3	MACHINE	5	4
X34	CONNECTOR	LINE HEATER E4	MACHINE	5	4
Y1	SOLENOID VALVE	EPRS	MACHINE	4	5
Y2	SOLENOID VALVE	LOADING	MACHINE	4	4
Y4	SOLENOID VALVE	INLET SHUTDOWN	MACHINE	3	8
Y6	SOLENOID VALVE	DEF TANK HEATER	MACHINE	6	3

Schéma de principe - 9822126801-03

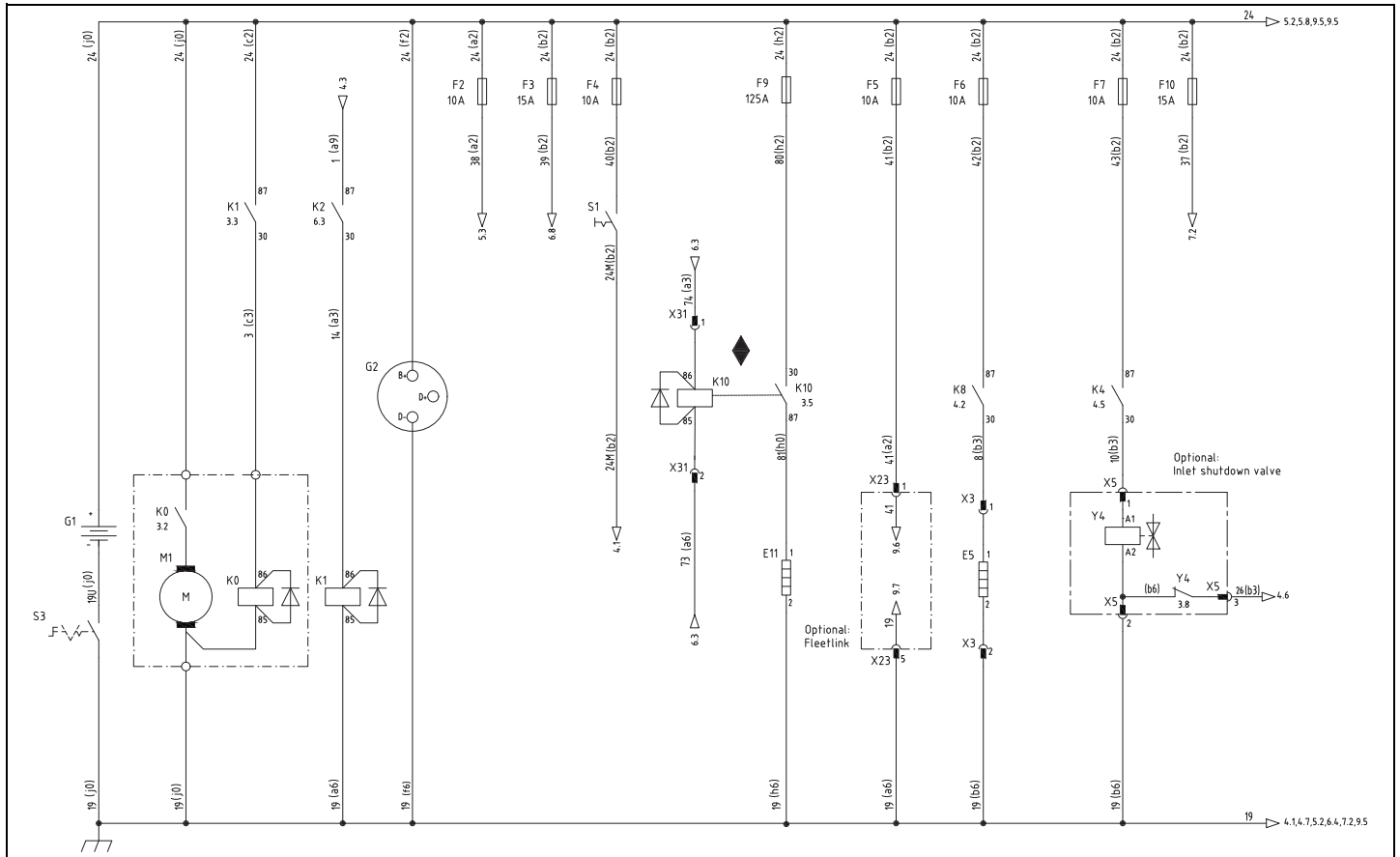


Schéma de principe - 9822126801-04

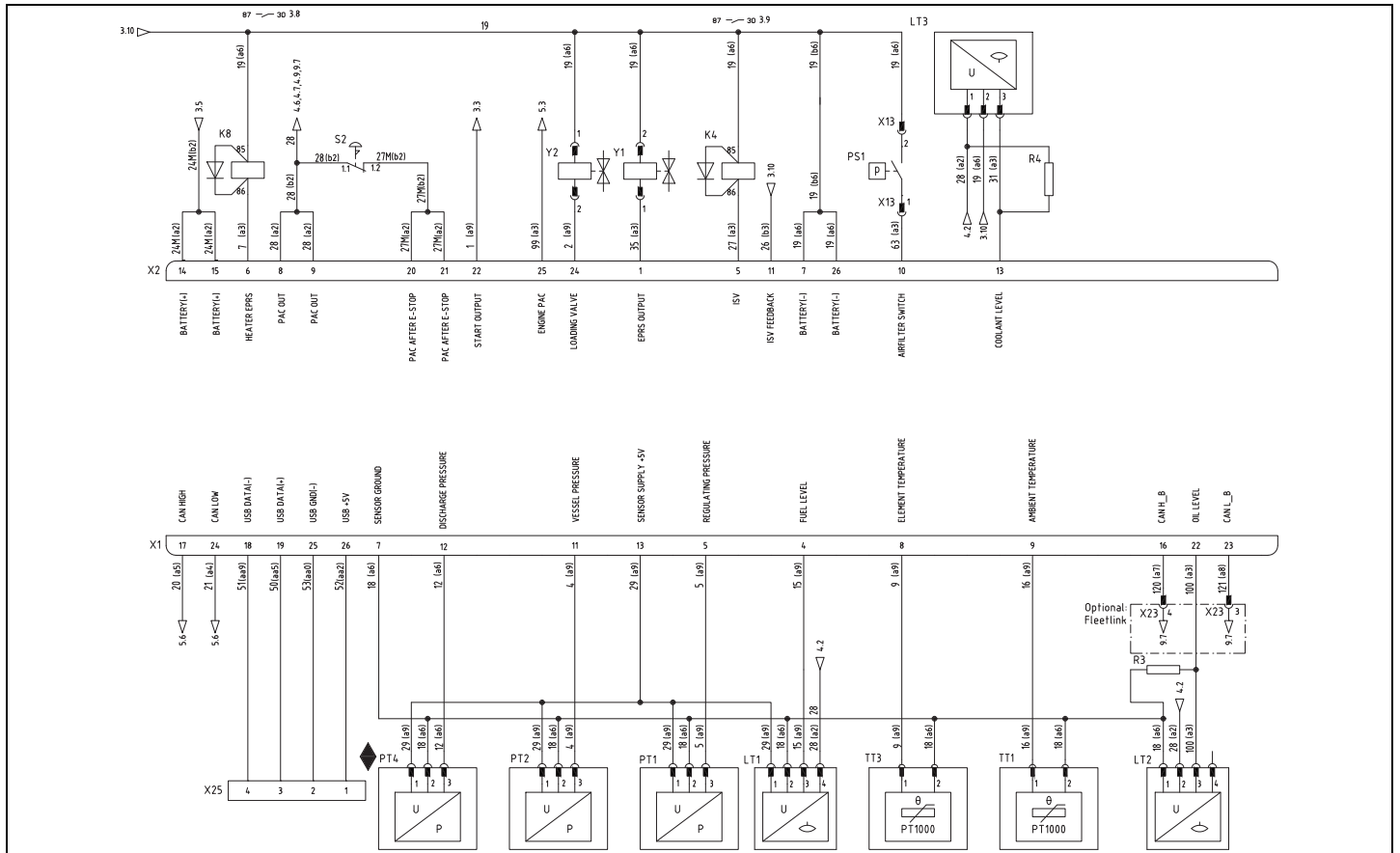


Schéma de principe - 9822126801-05

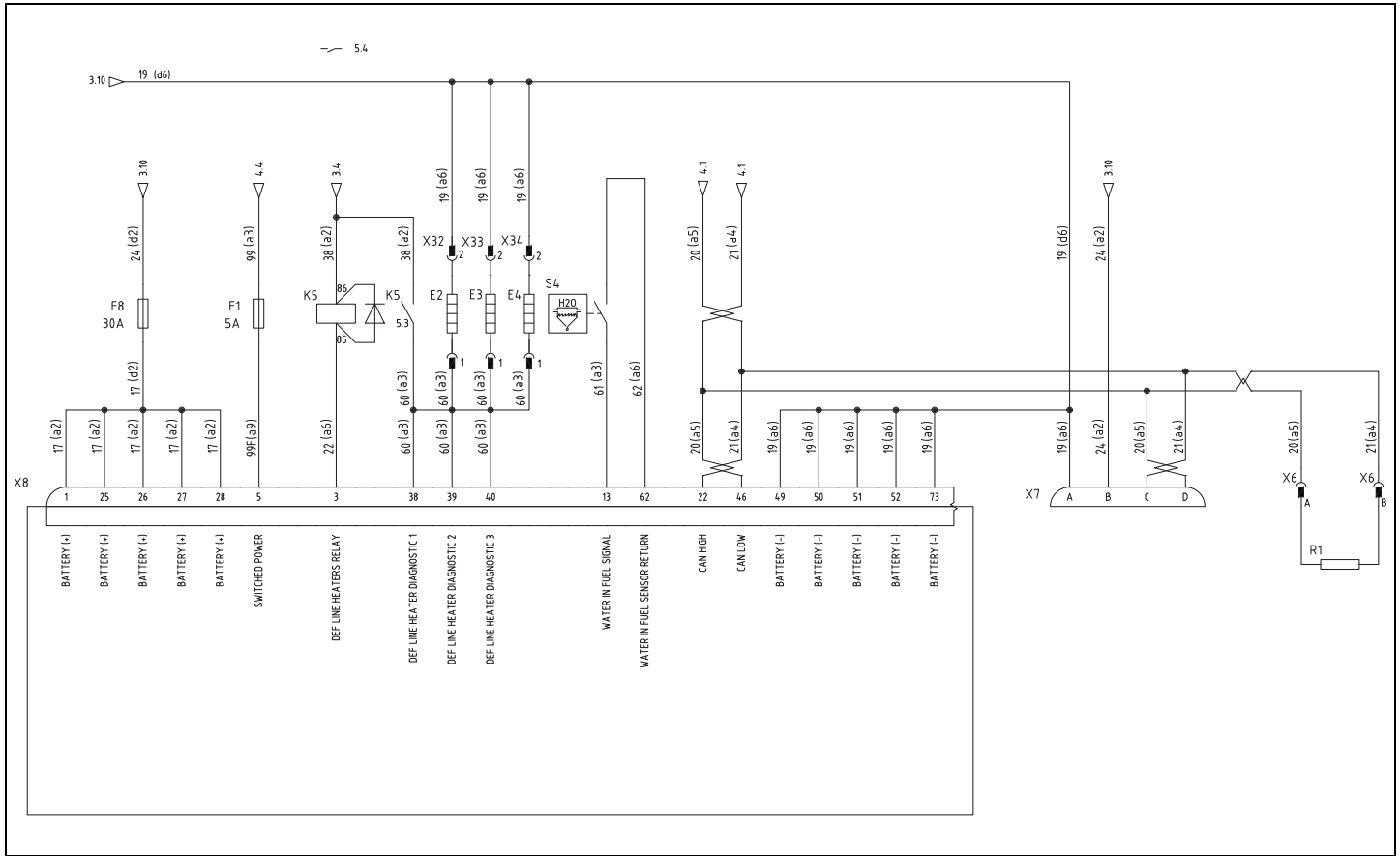


Schéma de principe - 9822126801-06

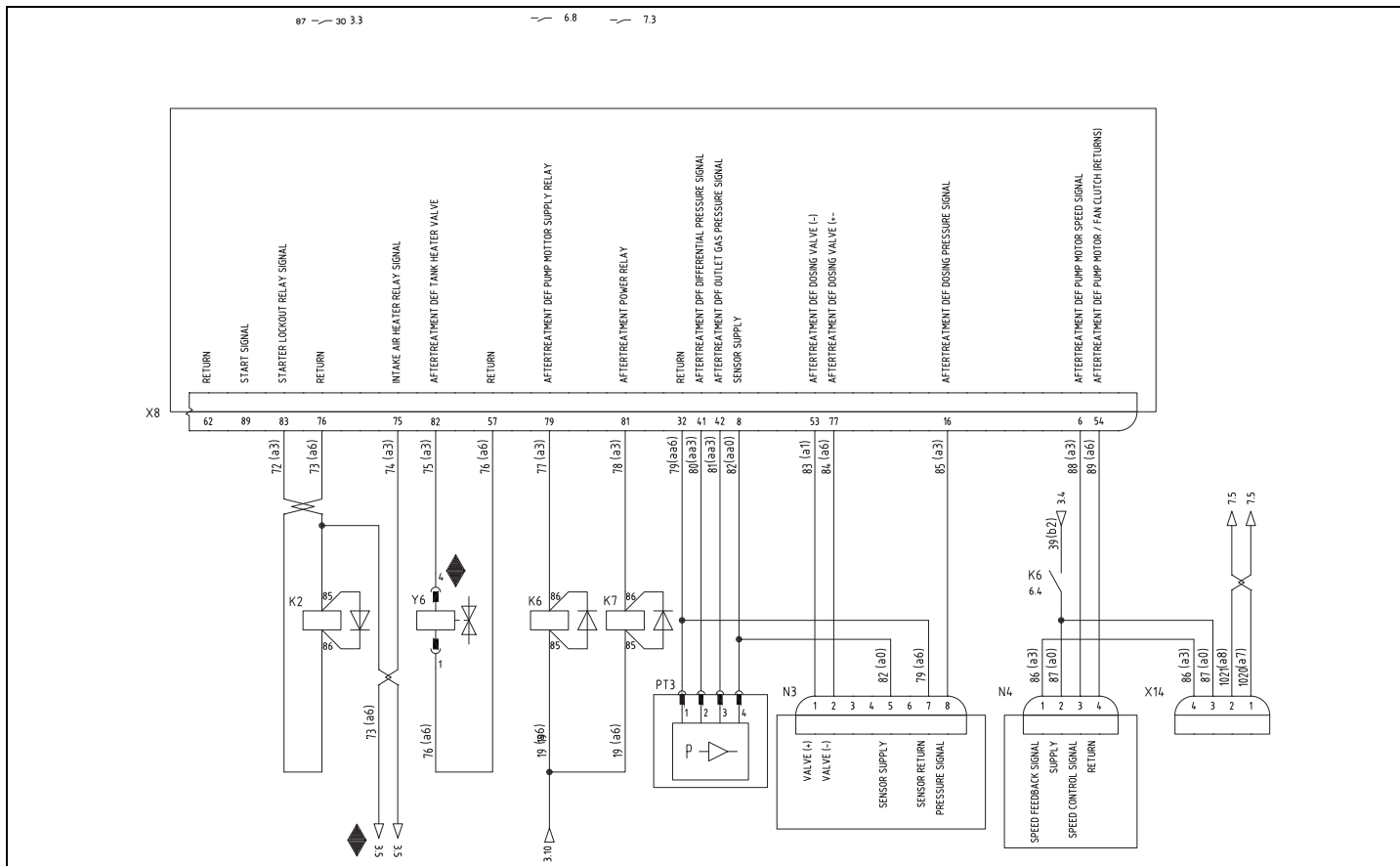


Schéma de principe - 9822126801-07

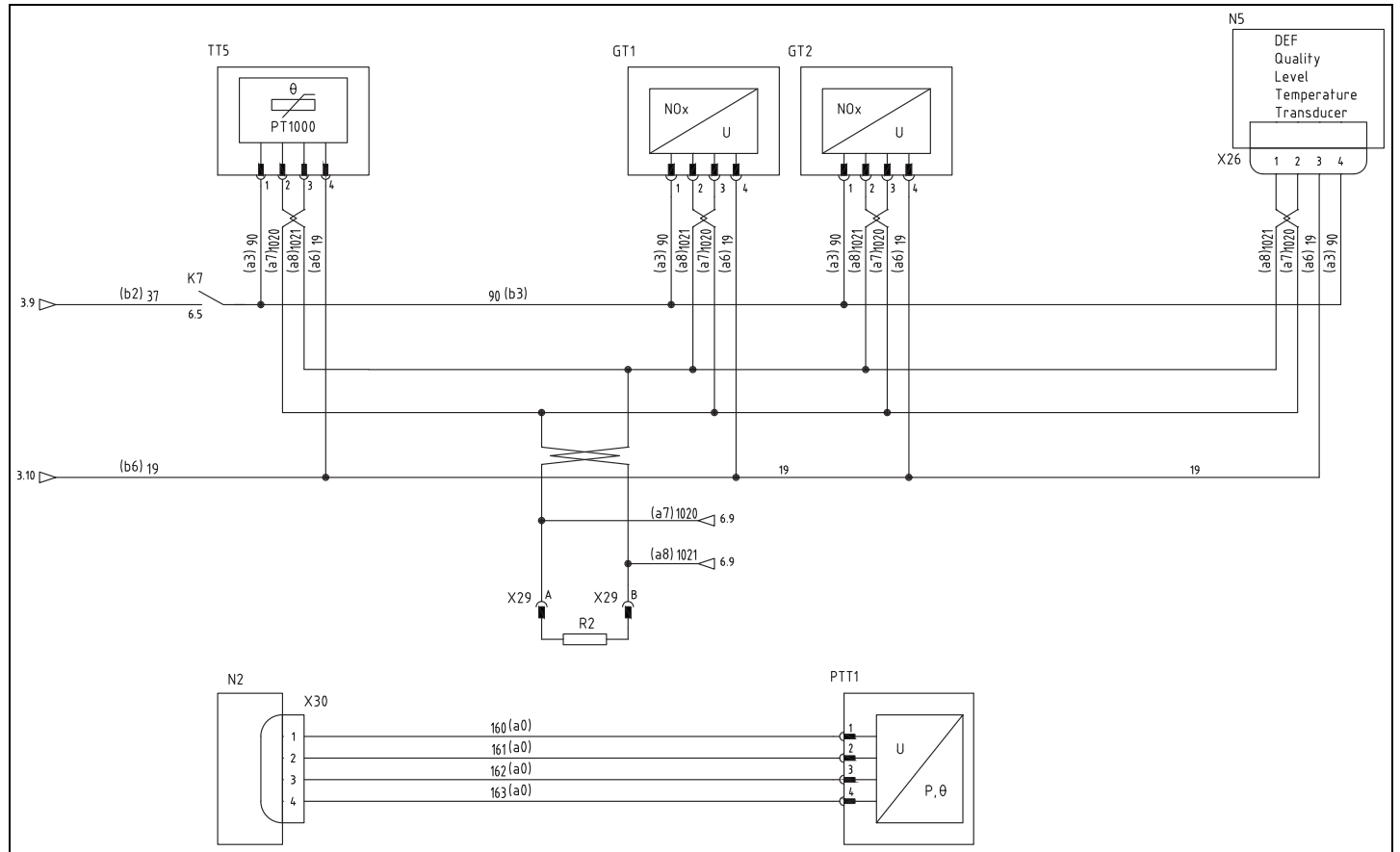
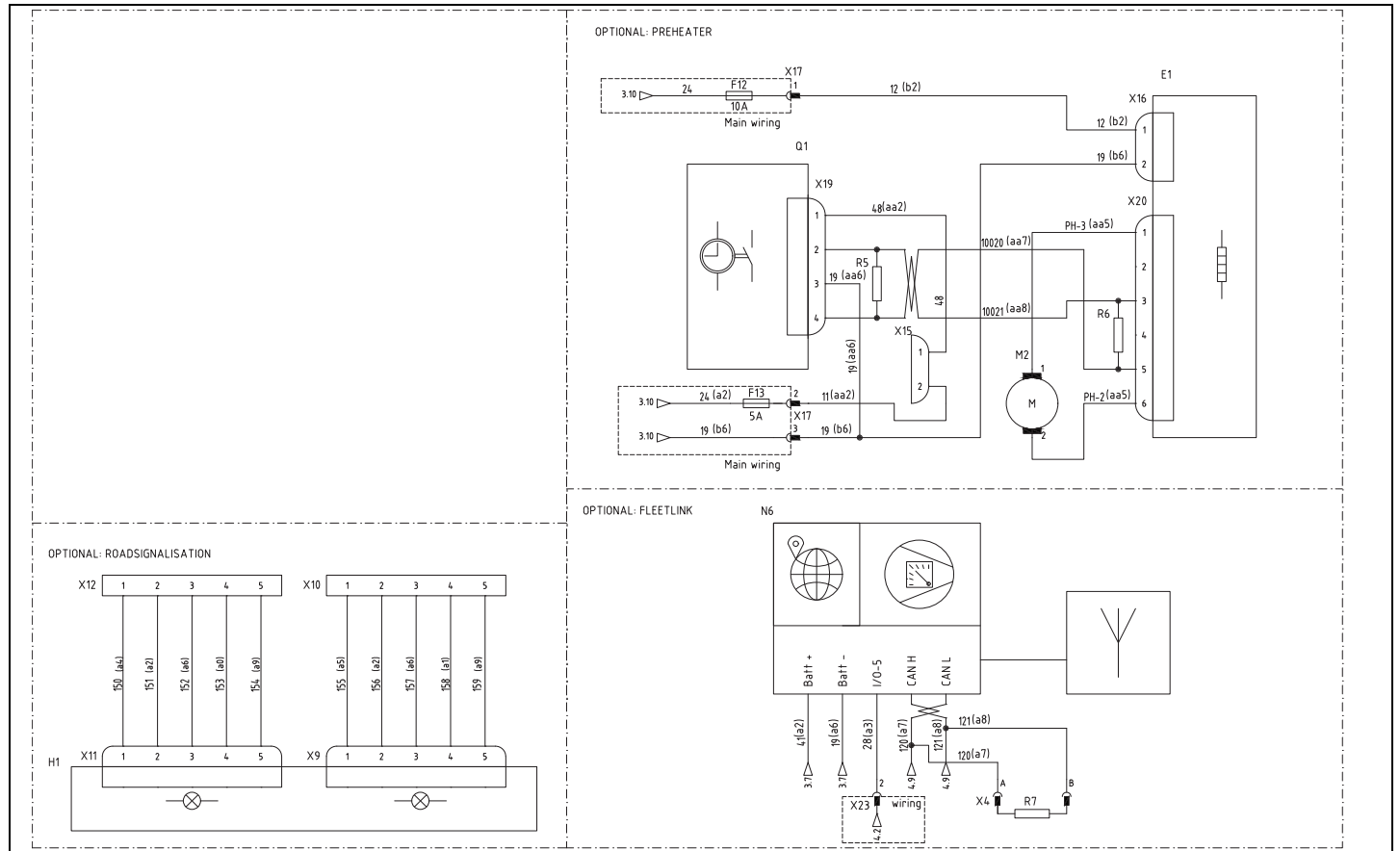


Schéma de principe - 9822126801-08

N1	X2	1	EPRS
		2	BLOW DOWN
		3	FLASHER
		4	HORN
		5	ISV
		6	HEATING EPRS
		7	GROUND(-)
		8	C.P.A.C
		9	C.P.A.C
		10	AIRFILTER SWITCH
		11	ISV FEEDBACK
		12	DO 5/DO 5
		13	COOLANT LEVEL SENSOR
		14	BATTERY(+)
		15	BATTERY(+)
		16	REMOTE START
		17	REMOTE LOAD
		18	EXTERNAL FUEL
		19	DUAL PRESSURE
		20	EMERGENCY STOP
		21	EMERGENCY STOP
		22	STARTER SIGNAL
		23	REMOTE ALARM ACKNOWLEDGE
		24	LOADING VALVE
		25	E.P.A.C
		26	GROUND(-)
X1	1	VDO AI 0	
	2	AFTERCooler/AIR DISCHARGE TEMPERATURE	
	3	INLET PRESSURE	
	4	FUEL LEVEL	
	5	REGULATING PRESSURE	
	6	DI 22/PI 0 (NPN 10kHz NPN)	
	7	SENSOR GROUND	
	8	ELEMENT TEMPERATURE	
	9	AMBIENT TEMPERATURE	
	10	OIL LEVEL	
	11	VESSEL PRESSURE	
	12	AIR DISCHARGE PRESSURE	
	13	SENSOR SUPPLY 5VDC	
	14	MODBUS RTU	
	15	DI 18 NPN INPUT	
	16	CAN B H/DO 20 CAN OPEN	
	17	CAN L_A	
	18	USB2 DATA-	
	19	USB2 DATA+	
	20	MODBUS RTU GND	
	21	MODBUS RTU RS232 RX	
	22	DI 19 NPN INPUT	
	23	CAN B L/DO 21 CAN OPEN	
	24	CAN L_A	
	25	USB2 GND	
	26	USB2 5V	

Schéma de principe - 9822126801-09



Réglementation

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

Soupape de sûreté : cat. IV

Désignation	Appareil	XAVS 378 Cud	XAHS 408 Cud
Pression définie	bars	16	16
	psi	232	232
Température nominale	°C	130	130
	°F	266	266

PIÈCES SOUMISES À LA DIRECTIVE SUR LES CUVES PRESSURISÉES SIMPLES 87/404/CE

Séparateur air/huile

Désignation	Appareil	Standard
Pression nominale	bars	18
	psi	261
Température nominale maxi	°C	130
	°F	266
Température nominale mini	°C	-10
	°F	14
Volume	l	92
	US gal	24,3

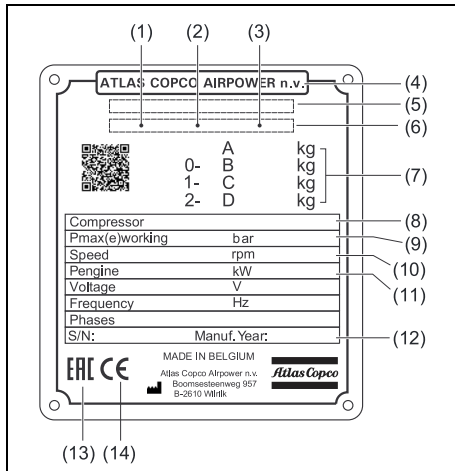
PIÈCES SOUMISES À LA CAT. I ET COUVERTES PAR LA DIRECTIVE MACHINES 89/392/CE

Toutes les autres pièces

PIÈCES SOUMISES À L'ART. I, PARAGRAPHE 3.3

Toutes les autres pièces

Plaque signalétique



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

Mise au rebut

GÉNÉRALITÉS

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

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

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

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



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

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

ÉLIMINATION DES MATÉRIAUX

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

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

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

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

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

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

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

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



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

À la fin de la vie de l'équipement électrique et électronique (EEE), ce dernier doit faire l'objet d'une collecte séparée.

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

Journal de maintenance

Compresseur Client.....

Numéro de série

Heures de service	Opération de maintenance	Date	Par : Initiales

Les documents suivants sont fournis avec la machine :

- Certificats de tests
- Déclaration de conformité CE :

Atlas Copco

EC DECLARATION OF CONFORMITY

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

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

3 Commercial name : _____

4 Serial number : _____

5

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.

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

13

14 The harmonized and the technical standards used are identified in the attachments hereafter

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

16

<p>17 Conformity of the specification to the Directives</p> <p>18 Issued by _____</p> <p>19 Product engineering</p> <p>20 Name _____</p> <p>21 Signature _____</p> <p>22 Place , Date _____</p>	<p>23 Conformity of the product to the specification and by implication to the directives</p> <p>24 Manufacturing</p>
--	--

25

26

Atlas Copco Airpower n.v. 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	Boomslootsteerweg 957	Fax: +32 (0)3 870 24 43	V.A.T. 403.992.231
B-2610 Willek-Antwerp	B-2610 Willek-Antwerp		
Belgium	Belgium	For info, please contact your local Atlas Copco representative	

www.atlascopco.com p.1/11



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



XAVS 378 Cud S5



XAHS 408 Cud S5