

Atlas Copco Instruction Manual



Manuel d'utilisation
pour les compresseurs mobiles
Français

XAS 188-10 PACE S5 PE APP
XAS 188-14 PACE S5 PE APP

Moteur
John Deere 4045HI551

Atlas Copco

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

**XAS 188-10 PACE S5 PE APP
XAS 188-14 PACE S5 PE APP**

**Traduction des
instructions originales**

Matériel imprimé N°
2960 6280 21

06/2022



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 2022, www.atlascopco.com

Atlas Copco Airpower,

Boomssteenweg 957,

2610 Wilrijk

Belgique.

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

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

Préface

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

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	5.1.2	Instructions pour le remorquage	25
1.1	Introduction	7	5.1.3	Instructions pour le levage	26
1.2	Mesures de sécurité générales.....	8	5.2	Éviter tout sous-régime	27
1.3	Sécurité pendant le transport et l'installation.....	9	5.3	Démarrage/Extinction	28
1.4	Sécurité pendant l'utilisation et le fonctionnement.....	10	5.4	Avant de démarrer.....	28
1.5	Sécurité pendant la maintenance et les réparations	11	5.5	Fonctionnement de base de la machine.....	29
1.6	Sécurité pendant l'utilisation d'outils	13	5.5.1	Panneau de commande.....	29
1.7	Mesures de sécurité particulières	13	5.5.2	Vue d'ensemble des icônes.....	31
2	Caractéristiques.....	15	5.5.3	Écrans possibles	33
2.1	Descriptif des pictogrammes de sécurité utilisés dans ce manuel.....	15	5.5.4	Démarrage.....	35
2.2	Descriptif général	15	5.5.5	Réglage de la pression.....	39
3	Pièces principales	17	5.5.6	Pendant le fonctionnement.....	40
4	Vue d'ensemble.....	19	5.5.7	Arrêt	41
4.1	Débit d'air	20	5.5.8	Extinction	41
4.2	Système hydraulique	20	5.5.9	Couper l'alimentation	42
4.3	Système de régulation continue	20	5.5.10	Paramètres.....	42
4.4	Système de post-traitement de l'échappement	21	5.5.11	Mode ECO	44
4.5	Marquages et étiquettes d'information.....	22	5.5.12	Codes Erreurs.....	46
5	Instructions d'utilisation.....	23	6	Maintenance	47
5.1	Instructions concernant le stationnement, le remorquage et le levage	23	6.1	Responsabilité	47
5.1.1	Instructions pour le stationnement	23	6.2	Packs de révision.....	47
			6.3	Code QR.....	47
			6.4	Entreposage.....	48
			6.5	Fleetlink (Option).....	48
			6.6	Programme de maintenance préventive.....	49
			6.7	Programme de maintenance du compresseur	49
			6.8	Programme de maintenance châssis.....	53
			6.9	Carburant.....	54
			6.10	Fluide d'échappement diesel (AdBlue)	54
			6.11	Spécifications Huile	56

6.11.1	Huile moteur.....	57	7.4	Circuit de carburant.....	68
6.11.2	Huile compresseur.....	58	7.5	Réglage du frein (en option)	69
6.12	Vérification du niveau d'huile du compresseur.....	59	7.6	Réglage du sabot de frein.....	69
6.12.1	Contrôle journalier	59	7.7	Réglage du câble de frein.....	71
6.12.2	Contrôle après une longue période d'inactivité du compresseur.....	59	7.8	Roues.....	71
6.13	Remplacer l'huile du compresseur et le filtre à huile.....	60	7.8.1	Lubrification des roulements de roues	71
6.14	Procédure de rinçage de l'huile du compresseur.....	61	7.8.2	Réglage des roulements de roues	72
6.15	Spécifications du liquide de refroidissement	62	7.8.3	Contrôler les boulons des roues	72
6.16	Liquide de refroidissement.....	63	7.9	Barre d'attelage.....	73
6.16.1	Contrôle du liquide de refroidissement	63	7.9.1	Vérifier la barre d'attelage.....	73
6.16.2	Faire l'appoint/remplacer le liquide de refroidissement	63	7.9.2	Lubrification de la barre d'attelage.....	74
6.17	Nettoyage.....	65	8	Résolution des problèmes	76
6.17.1	Nettoyer les refroidisseurs.....	65	9	Options disponibles	79
6.18	Entretien de la batterie.....	66	9.1	Préchauffage.....	80
6.18.1	Électrolyte	66	9.1.1	Introduction	80
6.18.2	Activer une batterie chargée à sec.....	66	9.1.2	Fonctionnement.....	81
6.18.3	Recharger une batterie.....	66	9.1.3	Résolution des problèmes	82
6.18.4	Faire l'appoint en eau distillée.....	66	10	Caractéristiques techniques	83
6.18.5	Entretien périodique de la batterie.....	66	10.1	Valeurs de couples	83
7	Procédures de réglage et de révision.....	67	10.2	Spécifications compresseur/moteur	84
7.1	Filtre à air moteur/compresseur.....	67	10.3	Données de conception	90
7.1.1	Nettoyer le collecteur de poussière	67	11	Plans côtés.....	93
7.1.2	Remplacer le filtre à air	67	12	Schémas électriques	96
7.2	Réservoir à air	68	13	Plaque signalétique.....	105
7.3	Soupape de sûreté.....	68	14	Mise au rebut.....	106
			15	Journal de maintenance.....	107

Mesures de sécurité

ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE



Ces mesures doivent être soigneusement lues et observées 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 pour le fonctionnement, il offre des informations spécifiques liées à la sécurité, la maintenance préventive, etc.

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

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

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

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

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

Niveau de qualification 1 : Opérateur

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

Niveau de qualification 2 : Mécanicien

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

commande et du système de sécurité. Un mécanicien qualifié n'intervient pas sur des composants électriques sous tension.

Niveau de qualification 3 : Électricien qualifié

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

Niveau de qualification 4 : Spécialiste du fabricant

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

prescription la plus stricte qui doit alors être appliquée.

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

MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES

- 1 Le propriétaire est responsable du maintien de l'état de fonctionnement sûr de la machine. Les pièces et les accessoires de la machine doivent être remplacés s'ils manquent ou s'ils 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, la batterie doit toujours être débranchée.

Pour lever l'équipement, fixez d'abord solidement toutes les pièces mobiles/pivotantes comme les portes et la 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 d'attelage, le système de freinage et l'anneau d'attelage. Vérifiez également le bon raccordement du véhicule tracteur,
 - Contrôlez la capacité de remorquage et de freinage du véhicule tracteur,
 - Vérifiez que la barre d'attelage, 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 déteiler 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 d'attelage, 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.

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 piétez pas les soupapes de sortie d'air.
- 7 Ne déplacez jamais l'appareil si des conduites ou des tuyaux externes sont encore raccordés aux soupapes de sortie, afin d'éviter tout endommagement des soupapes, du collecteur et des tuyaux.
- 8 N'utilisez pas l'air comprimé émanant d'un quelconque compresseur sans avoir pris des précautions respiratoires supplémentaires afin d'éviter de graves lésions ou la mort. Pour que la qualité de l'air soit respirable, l'air comprimé doit être correctement purifié, conformément à la législation locale et aux normes en vigueur. La pression de l'air à respirer doit toujours être stable et adaptée.
- 9 La tuyauterie de distribution et les tuyaux d'air doivent être du bon diamètre et adaptés à la pression de service. N'utilisez jamais de tuyaux élimés, endommagés ou détériorés. Remplacez les tuyaux et les flexibles avant expiration de leur durée de vie. N'utilisez que des embouts et des raccords d'extrémité de tuyau du bon type et de la bonne taille.

- 10 Si le compresseur doit être utilisé pour une opération de sablage ou s'il est raccordé à un système d'air comprimé classique, installez un clapet anti-retour (soupape de retenue) approprié entre la sortie du compresseur et le système de sablage ou d'air comprimé raccordé. Respectez la position/le sens de montage.
- 11 Avant de retirer le bouchon de remplissage d'huile, veillez à purger la pression en ouvrant la vanne de sortie d'air.
- 12 N'enlevez jamais le bouchon de remplissage du système de refroidissement à eau si le moteur est chaud. Attendez que le moteur ait suffisamment refroidi.
- 13 Ne faites jamais le plein de carburant si l'appareil est en marche, sauf indication contraire dans le manuel d'utilisation Atlas Copco (AIB). Tenez le carburant à l'écart de pièces chaudes telles que tuyaux de sortie d'air ou le tuyau d'échappement du moteur. Ne fumez pas pendant le remplissage. Si le plein de carburant est fait à l'aide d'une pompe automatique, un câble de mise à la terre doit être raccordé à l'appareil afin de dissiper l'électricité statique. Évitez tout déversement d'huile, de carburant, de liquide de refroidissement ou de détergent dans ou à proximité de l'appareil.
- 14 Toutes les portes doivent être fermées pendant le fonctionnement afin de ne pas perturber le flux de l'air de refroidissement à l'intérieur de la carrosserie et/ou de ne pas diminuer l'insonorisation. Une porte ne peut rester ouverte que pendant une brève période, pour une inspection ou un réglage par exemple.
- 15 Effectuez périodiquement les tâches de maintenance conformément au programme de maintenance.
- 16 Des dispositifs de protection fixes existent sur toutes les pièces pivotantes ou à mouvement

- alternatif qui ne sont pas protégées autrement et qui peuvent donc représenter un risque pour le personnel. La machine ne doit jamais être mise en marche si ces dispositifs de protection ont été retirés et avant qu'ils ne soient correctement remis en place.
- 17 Le bruit, même à des niveaux raisonnables, peut provoquer des irritations et des troubles pouvant, à long terme, occasionner de graves lésions du système nerveux. Quel que soit l'endroit de la zone où travaille généralement le personnel, si le niveau de pression sonore est :
- Inférieur à 70 dB(A) : aucune action particulière n'est à réaliser,
 - Supérieur à 70 dB(A) : des protections auditives doivent être distribuées aux personnes travaillant en permanence dans la pièce,
 - Inférieur à 85 dB(A) : aucune action particulière n'est à réaliser pour les visiteurs occasionnels présents pour une durée limitée,
 - Supérieur à 85 dB(A) : la pièce doit être classée comme zone à risques exposée au bruit et des avertissements imposant le port de protections auditives doivent être installés de manière permanente au niveau de chacune des entrées afin d'alerter les personnes pénétrant dans la zone, même brièvement,
 - Supérieur à 95 dB(A) : le ou les avertissements aux entrées doivent être accompagnés d'une recommandation imposant le port de protections auditives, même aux visiteurs occasionnels,
 - Supérieur à 105 dB(A) ; des protections auditives spécifiquement adaptées à ce niveau de bruit et à sa composition spectrale doivent être fournis. Un avertissement spécifique doit également être placé au niveau de chaque entrée.
- 18 L'appareil est équipé de pièces pouvant être accidentellement touchées par le personnel 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 d'attelage 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 liés 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.

Cuves sous pression

Prescriptions de maintenance et d'installation :

- 1 La cuve peut être utilisée comme cuve sous pression ou comme séparateur et elle est conçue pour contenir de l'air comprimé aux fins suivantes :
 - Cuve sous pression pour le compresseur,
 - Médium AIR/HUILE,et elle fonctionne de la façon mentionnée sur la plaque signalétique sur la cuve :
 - Pression 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.

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 indiquée sur la soupape de sûreté 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.
- 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.

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 DES PICTOGRAMMES DE SÉCURITÉ UTILISÉS DANS CE MANUEL

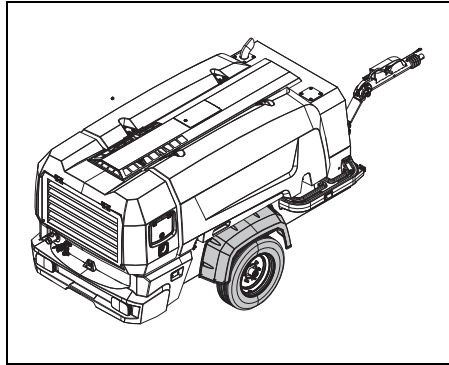


Ce symbole attire votre attention sur des situations dangereuses. L'opération concernée peut mettre des personnes en danger et provoquer des blessures.



Ce symbole est suivi d'informations complémentaires.

DESCRIPTIF GÉNÉRAL



Les compresseurs XAS 188-10 et XAS 188-14 sont des compresseurs à vis lubrifiée, silencieux, à un étage, conçus pour une plage de pression de service effective nominale de 10,3 bars (149,4 psi) à 14,0 bars (203,1 psi) (voir le chapitre **Caractéristiques techniques**).

Le compresseur est équipé d'un capot en PE.

Le PE est une matière très robuste qui ne se corrode pas et qui garde sa forme et sa couleur sur toute la durée de vie de la machine. Elle est complètement recyclable et son impact sur l'environnement est aussi faible que possible. Le faible poids du compresseur (moins de 750 kg) permet de le remorquer avec un permis de conduire C européen standard.

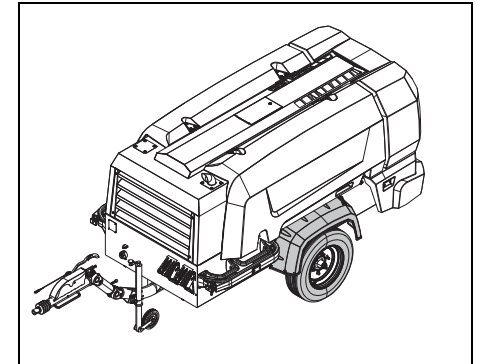
Le capot comporte des ouvertures à l'avant et à l'arrière pour la prise et la sortie de l'air de refroidissement. Le capot a été intentionnellement doublé avec un matériau insonorisant.

Moteur

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

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

Toutes les machines sont conformes à la norme sur les émissions de niveau V.



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. L'ensemble 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'une jauge pour le niveau d'huile.

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 d'air augmente, la pression dans le réservoir diminue et vice-versa.

La variation de pression du réservoir est détectée par la soupape de régulation qui ajuste la production d'air à la consommation par l'intermédiaire du système de décharge et du régulateur électronique de vitesse du moteur. La pression du réservoir est maintenue entre la pression de service prédéfinie et la pression de décharge correspondante.

Système de refroidissement

Le moteur est équipé d'un circuit de refroidissement liquide et d'un refroidisseur intermédiaire. Tous les compresseurs sont équipés d'un refroidisseur d'huile.

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 interrupteur thermique. Le réservoir à air dispose d'une soupape de sûreté.

Le moteur est muni d'interrupteurs de coupure en cas de sous-pression ou de sur-température de l'huile.

Bâti et axe

Le compresseur/l'unité motrice est monté sur le cadre sur des amortisseurs en caoutchouc.

L'unité standard n'a pas de châssis.

La machine peut, en option, être équipée d'une barre d'attelage réglable, d'un frein à inertie et d'un frein de stationnement et d'anneaux de remorquage de type DIN, boule, ITA, OTAN, (voir chapitre **Options disponibles**).

Le circuit de freinage est composé d'un frein de stationnement intégré et d'un frein à inertie. En marche arrière le frein à inertie n'est pas enclenché automatiquement.

Carrosserie

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

Anneau de levage

Un œillet de levage est accessible lorsque la petite porte en haut de la machine est déverrouillée.

Panneau de commande

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

Plaque signalétique

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

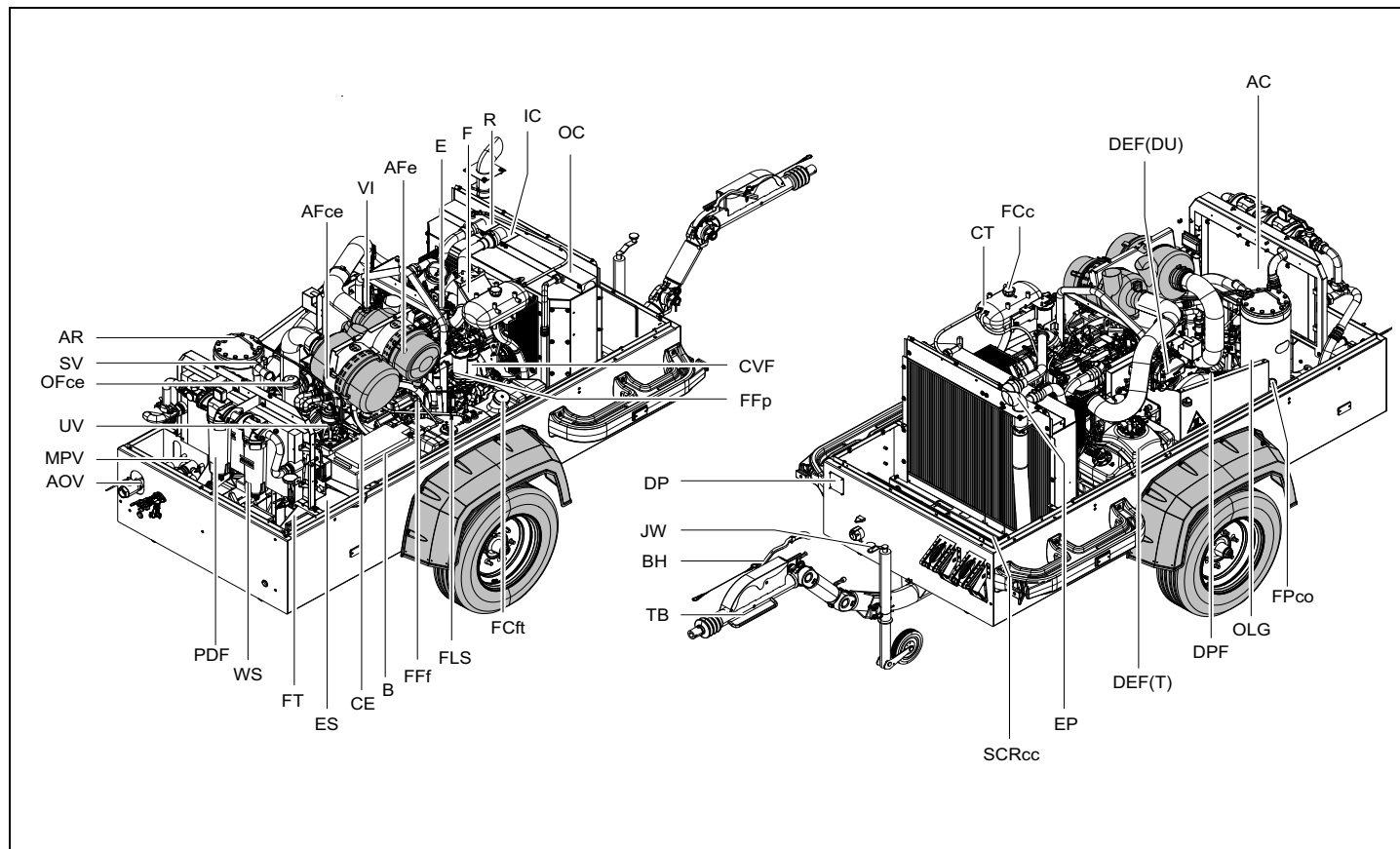
Numéro d'immatriculation

Le numéro d'immatriculation se trouve à droite à l'avant en haut du bâti ainsi que sur la plaque signalétique.

Système d'échappement

Le système d'échappement inclut un système de post-traitement avec système RCS.

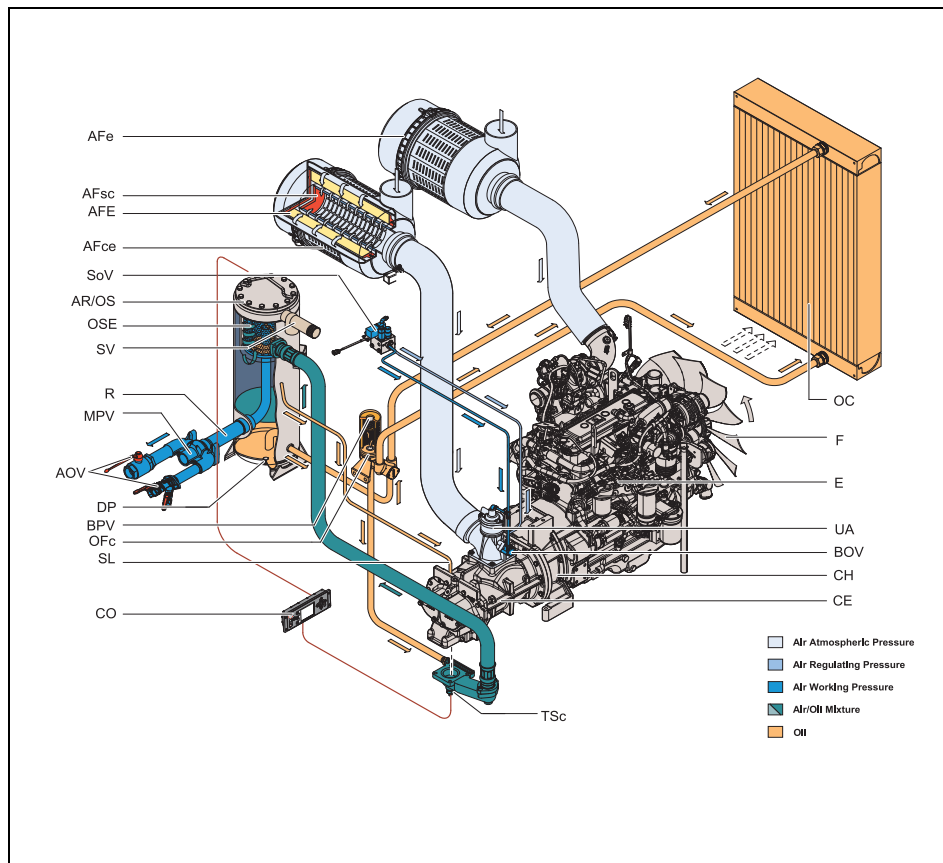
Pièces principales



Référence	Nom
AC	Refroidisseur de sortie
AFce	Filtre à air (élément compresseur)
AFe	Filtre à air (moteur)
AOV	Vanne de sortie d'air
AR	Réservoir à air
B	Batterie
BH	Levier de frein
CE	Élément compresseur
CT	Réservoir à liquide de refroidissement
CVF	Filtre de ventilation du carter
DEF(DU)	Fluide d'échappement diesel (unité de dosage)
DEF(T)	Fluide d'échappement diesel (Réservoir)
DPF	Filtre à particules diesel
DP	Plaque signalétique
E	Moteur
EP	Tuyau d'échappement
ES	Arrêt d'urgence
F	Ventilateur
FCc	Bouchon de remplissage (liquide de refroidissement)
FCft	Bouchon de remplissage (réservoir à carburant)

Référence	Nom
FFf	Filtre à carburant (final)
FFp	Filtre à carburant (primaire)
FLS	Capteur niveau de carburant
FPco	Bouchon de remplissage (huile compresseur)
FT	Réservoir à carburant
IC	Refroidisseur intermédiaire
MPV	Vanne de pression minimum
OC	Refroidisseur d'huile
OFce	Filtre à huile (élément compresseur)
OLG	Jauge à huile
PDF	Filtre PD
R	Radiateur
SCRcc	Convertisseur RCS
SV	Soupape de sûreté
TB	Barre d'attelage
UV	Soupape de décompression
VI	Indicateur de vide
WS	Séparateur d'eau
JW	Roue jockey

Vue d'ensemble



Référence	Nom
AFce	Filtre à air (compresseur)
AFe	Filtre à air (moteur)
AOV	Vanne de sortie d'air
AR/OS	Réservoir d'air / Séparateur d'huile
AFsc	Filtre à air (cartouche de sûreté)
BOV	Soupape de surpression
BPV	Vanne de dérivation (filtre à huile)
CE	Élément compresseur
CH	Carter d'attelage
CO	Contrôleur
DP	Bouchon de vidange
E	Moteur
F	Ventilateur
MPV	Vanne de pression minimum
OC	Refroidisseur d'huile
OFc	Filtre à huile (compresseur)
OSE	Élément Séparateur d'huile
R	Réducteur
SL	Circuit de récupération
SV	Soupape de sûreté
SoV	Électrovanne
TSc	Thermocontact (compresseur)
UA	Ensemble déchargeur
AFE	Élément filtrant l'air

DÉBIT D'AIR

L'air aspiré par le filtre à air (AFce) 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).

Dans le réservoir à air/séparateur d'huile (AR/OS), la plupart de l'huile est éliminée du mélange air/huile ; l'huile restante est éliminée par le séparateur.

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

L'air quitte le réservoir par une vanne 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 thermocontact (TSc).

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

SYSTÈME 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 le filtre à huile (OF) jusqu'au 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 circuit par une conduite d'évacuation (SL) qui est pourvue d'un limiteur de débit (R).

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 CONTINUE

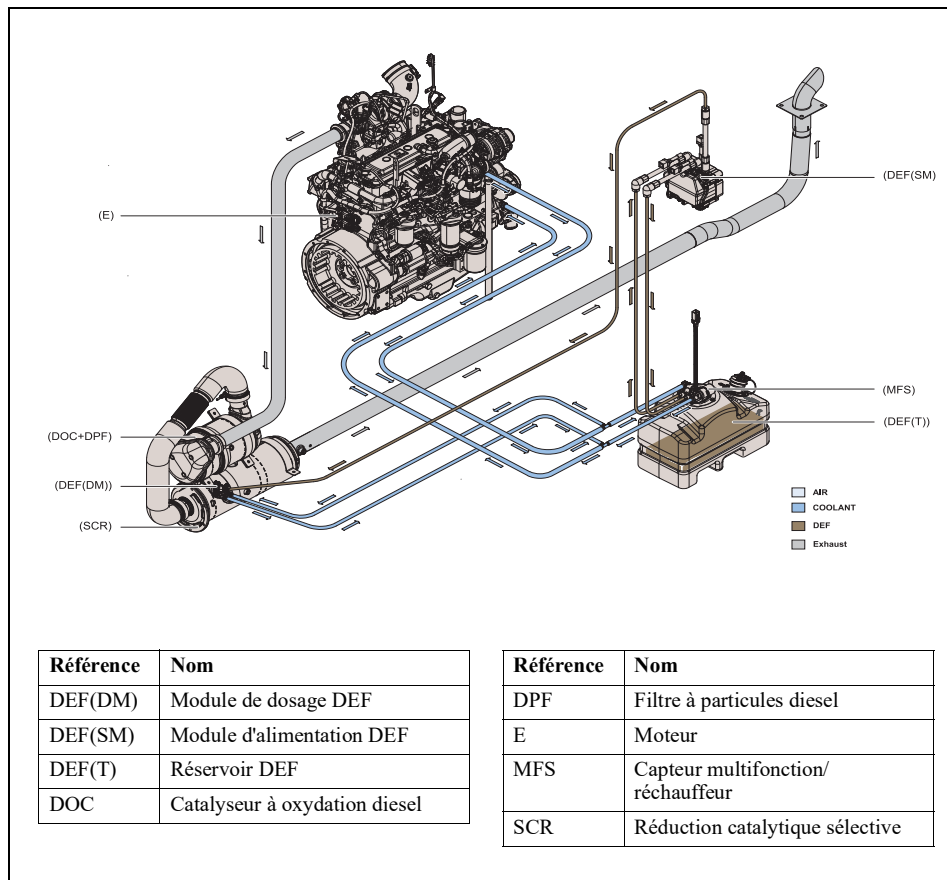
Le compresseur est équipé d'un système de régulation électropneumatique continue. Ce système assure un débit d'air tel que la pression dans le réservoir à air corresponde à la pression définie dans le boîtier de commande. La sortie de l'air est contrôlée entre un rendement maximum et rendement nul par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

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). La pression de fonctionnement est contrôlée par le dispositif de commande et elle peut être définie en fonction de deux préréglages différents. Les deux préréglages acceptent des valeurs comprises entre 5 et 10,7 bars (72,5 et 155 psi) (XAS 188-10) et entre 5 et 14 bars (72,5 et 203 psi) (XAS 188-14) par palier de 0,1 bar.

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 catalyseur d'oxydation diesel (DOC), d'un filtre à particules diesel (DPF) et d'un système de réduction catalytique sélective (RCS).

Phase 1 Catalyseur à oxydation diesel

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 DPF sert à filtrer les gaz d'échappement avec une efficacité > 99%.

Et à brûler les suie (phase de régénération).













Phase 3 Technologie SCR













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








Cette technologie utilise les fluides d'échappement diesel (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.

Du fluide d'échappement diesel (AdBlue) est injecté dans le tuyau d'échappement devant le système RCS, en aval du moteur. Chauffé dans le système d'échappement il se décompose en ammoniac et en CO₂. Lorsque le NOx réagit à l'intérieur du catalyseur avec l'ammoniac, les molécules nocives de l'échappement sont transformées en nitrogène et en eau.

MARQUAGES ET ÉTIQUETTES D'INFORMATION

	Température de sortie du compresseur trop élevée.
	Température de sortie du compresseur.
	Pression de sortie du compresseur.
	Gaz dangereux en sortie.
	Danger, surface chaude.
	Risque d'électrocution.
	Huile synthétique pour moteur Atlas Copco.
	Huile moteur à faible teneur en soufre 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.
	Compresseur chargé.
	Éclairage de fonctionnement.
	Filtre à air.
	Température du compresseur trop élevée.
	Sens de rotation.
	Entrée.
	Sortie.
	Vidange de l'huile du compresseur.
	Lisez le manuel d'utilisation avant la mise ne marche.

4,75 bars (69 psis)	Pression des pneus.
	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.
	N'utilisez que du gasoil (carburant Diesel).
	Niveau de puissance sonore conformément à la Directive 2000/14/CE (exprimé en dB (A)).
	Pour le raccordement, la barre d'attelage doit être à l'horizontale.
	Fluide d'échappement diesel (AdBlue).
	Contrôlez la pression maximum des outils et des tuyaux par rapport à la pression de la cuve.

Instructions d'utilisation

INSTRUCTIONS CONCERNANT LE STATIONNEMENT, LE REMORQUAGE ET LE LEVAGE

Mesures de sécurité



Ne chargez jamais les véhicules au-delà du point total autorisé.

Ne sur-sollicitez jamais le coupleur ou le système de suspension en conduisant de façon imprudente ou agressive ou le manipulant de façon incorrecte. Évitez de soumettre les essieux à des impacts ou des à-coups. Adaptez en permanence votre vitesse de conduite aux conditions de circulation.

Assurez-vous que les roues et les pneus ne sont pas mal alignés ou mal équilibrés. N'utilisez que les points de levage indiqués par Atlas Copco.

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

À l'attention de :



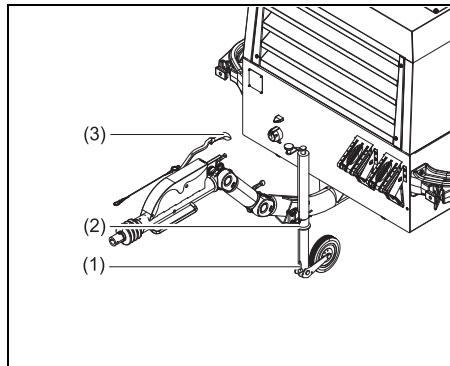
Avant de mettre le compresseur en service, contrôlez le circuit de freinage de la façon décrite dans la section Réglage du frein (en option).

Après les 100 premiers kilomètres parcourus - Tous les ans ou tous les 5000 km :

Contrôlez et resserrez les écrous de roues et les boulons de la barre d'attelage au couple spécifique. Voir la section Réglage de la hauteur et la section Valeurs de couples.

Contrôlez le réglage des freins. Consultez la section Réglage du frein (en option).

INSTRUCTIONS POUR LE STATIONNEMENT



Barre d'attelage réglable avec roue jockey et freins

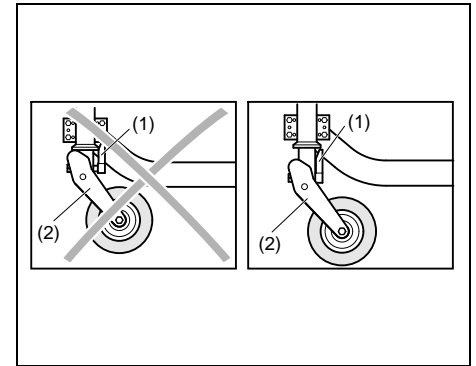


Il est à noter que si le frein de stationnement est enclenché, le véhicule peut rouler en marche arrière sur 30 cm, jusqu'à que la force de freinage soit complètement activée.

Pour garer le compresseur, fixez la roue jockey (2) afin de soutenir le compresseur de niveau. Assurez-vous que la roue jockey (2) est bien verrouillée avec la goupille de verrouillage (1).

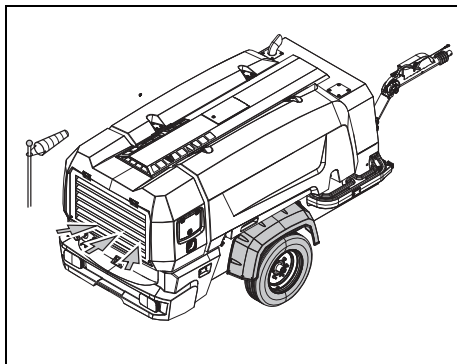
Enclenchez le frein de stationnement en tirant le levier de frein de stationnement (3) vers le haut. Positionnez autant que possible le compresseur de niveau, il peut cependant fonctionner de façon temporaire avec une inclinaison n'excédant pas 15°. Si le compresseur est stationné sur un sol incliné,

immobilisez-le en plaçant des cales (disponibles en option) devant ou derrière les roues.

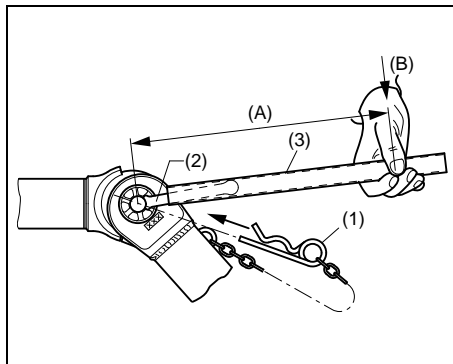


Position de stationnement de la roue jockey

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR



Placez l'extrémité arrière du compresseur contre le vent, loin des courants d'air contaminés et des murs. Évitez la recirculation de l'air d'échappement provenant du moteur. Ceci afin d'éviter la surchauffe et la diminution de la puissance du moteur.



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 !

Taille		M32
Couple	Nm	350 - 400
	lbf.ft	260 - 300
Longueur "A"	mm	600
	po.	23,4
Force "B"	N	580 - 660
	lbf	130 - 150

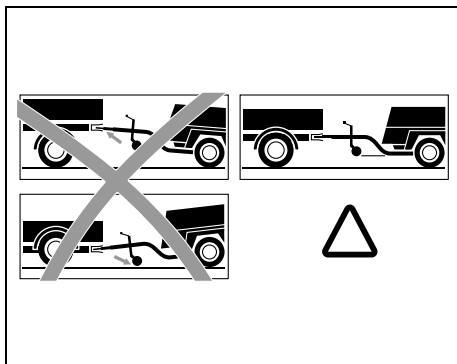
- Retirez la goupille à ressort (1).
- Libérez le contre-écrou (2) à l'aide des outils d'aide (tube rallonge 3).
- Réglez la barre de remorquage à la hauteur nécessaire.
- Serrez le contre-écrou (2) d'abord à la main.
- Serrez ensuite le contre-écrou (2) au couple correspondant dans le tableau. À l'aide 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).



À l'attention de :

- 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.

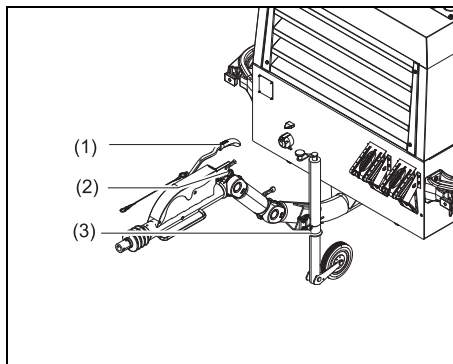
INSTRUCTIONS POUR LE REMORQUAGE



Étiquette sur la barre d'attelage

Inspections avant chaque voyage

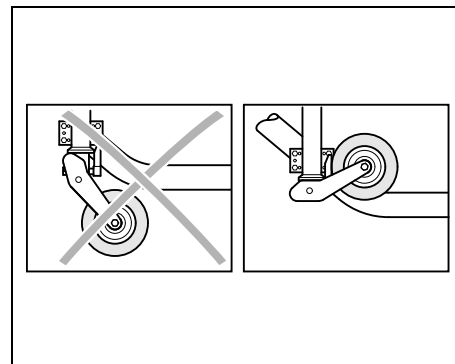
- Contrôlez la pression et l'état des pneus
- Contrôlez la fixation des roues
- Contrôlez la bonne fixation des raccords vissés.
- Contrôlez le fonctionnement de l'éclairage et du circuit de freinage (en option)
- la roue jockey doit en permanence être parallèle au sens de la marche.
- Inspectez l'attelage. La rotule doit être parfaitement encercler la boule et elle doit être verrouillée.
- Si la barre d'attelage est réglable (en option), contrôlez le bon serrage du raccord de jonction.



Avant de remorquer le compresseur, assurez-vous que le dispositif d'attelage du véhicule est adapté à l'anneau ou à la boule d'attelage et assurez-vous que les portes de service sont correctement fermées et verrouillées.

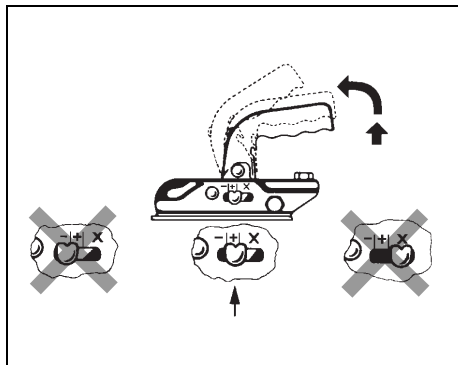
Qu'il s'agisse de la barre de remorquage fixe ou réglable, elle doit autant que possible être de niveau et le compresseur ainsi que l'extrémité de l'anneau d'attelage alignés à l'horizontale.


Enfoncez le levier de frein à main (1) complètement vers le bas et raccordez le câble de sécurité (2) au véhicule.



Sécurisez la roue jockey (3) à la position la plus élevée possible (voir l'illustration). La roue jockey ne peut plus tourner.

INSTRUCTIONS BOULE D'ATTELAGE (EN OPTION)



 **La poignée de la boule d'attelage et le levier de frein à main ne doivent jamais être utilisés pour manœuvrer car cela pourrait endommager leurs composants internes !**

L'attelage (boule d'attelage) de la barre d'attelage est homologué. La charge maximum au point d'attelage ne doit pas être dépassée.

Pour atteler, abaissez la roue jockey au sol. Reculez la voiture jusqu'au compresseur ou, s'il s'agit d'un petit compresseur, amenez ce dernier jusqu'au point d'attelage de la remorque.

Attelage :

Ouvrez la mâchoire d'attelage en tirant le levier avec force vers haut, dans le sens de la flèche. Abaissez l'attelage ouvert sur la boule d'attelage du véhicule, le levier s'abaisse automatiquement. La fermeture et le verrouillage sont automatiques. Contrôlez la position du "+" (voir la figure) !

Raccordez le câble de sécurité et la prise électrique (en option) sur le véhicule tracteur. Relevez complètement la roue jockey et sécurisez-la en la serrant fermement. Libérez le frein de stationnement avant de démarrer.


Contrôle visuel : la boule ne doit plus être visible une fois l'attelage fait.

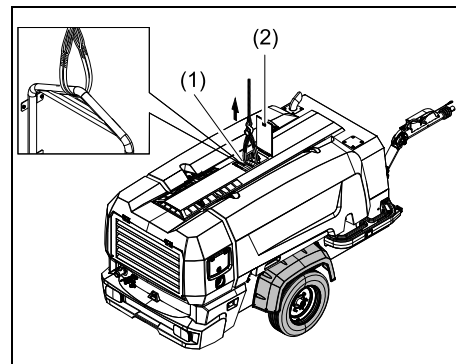
Désattelage :

Abaissez la roue jockey. Débranchez le câble de sécurité et la prise électrique. Tirez le levier fermement vers le haut dans le sens de la flèche et tenez-le dans cette position. Abaissez la roue jockey (en option) et soulevez le compresseur de la boule du véhicule de transport.

Sécurisez le compresseur à l'aide d'une cale et/ou en actionnant le frein de stationnement.

INSTRUCTIONS POUR LE LEVAGE

 **Drainez toute l'eau stagnant dans le bâti avant 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. (2kg au maximum).

Le levage par hélicoptère est interdit.

Le levage de la machine en marche est strictement interdit.

ÉVITER TOUT SOUS-RÉGIME

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 entraîne l'augmentation de la charge en suie dans le filtre qui peut éventuellement conduire à un besoin de régénération fixe (voir la section **Système de post-traitement de l'échappement**).

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, la 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 à faible charge, la garantie ne couvre pas les réparations !

DÉMARRAGE/EXTINCTION

AVANT DE DÉMARRER



Utilisez toujours du diesel à basse teneur en soufre ainsi que des huiles moteur à basse teneur en cendres sulfatées, phosphore et soufre. Le soufre altère le revêtement catalytique du DOC, réduisant ainsi son efficacité.

Évitez tout fonctionnement à bas régime (sans charge) car la chaleur générée est alors insuffisante pour assurer le bon fonctionnement du DOC (catalyseur d'oxydation diesel).

Évitez les démarrages et les coupures de courte durée.

Les tentatives de démarrage infructueuses génèrent beaucoup de suies et peuvent donc accroître l'accumulation de suie dans le filtre.



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

1. Avant le premier démarrage préparez la batterie si ce n'est pas déjà fait. Consultez la section **Entretien de 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. Vérifiez également le niveau de liquide de refroidissement dans le moteur. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour connaître le type de liquide de refroidissement et le degré de viscosité de l'huile moteur.
3. Contrôlez le niveau d'huile dans le compresseur. Consultez la section **Vue d'ensemble**. Le marqueur de la jauge à huile (OLG) doit se

trouver dans la plage verte. Ajoutez de l'huile si nécessaire. Consultez la section **Spécifications Huile** pour savoir quelle huile utiliser.



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

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. Vidangez l'eau et les sédiments éventuels du filtre à carburant jusqu'à ce que du carburant propre sorte par le robinet de vidage. Consultez la section **Instructions pour la vidange**.
6. Videz le collecteur de poussière de chaque filtre à air (AF). Consultez la section **Nettoyer le collecteur de poussière**.
7. 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.
8. Contrôlez visuellement le niveau de fluide d'échappement diesel (AdBlue). Complétez, si nécessaire. Consultez la section **Faire l'appoint de fluide d'échappement diesel (AdBlue)**.
9. Fixez la (les) conduite(s) d'air sur la (les) soupape(s) de sortie d'air fermée(s). Raccordez la chaîne de sécurité. Utilisez des tuyaux et équipements ayant été conçus pour supporter la pression maximale de l'appareil (voir **Caractéristiques techniques**).



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.

Mesures de sécurité



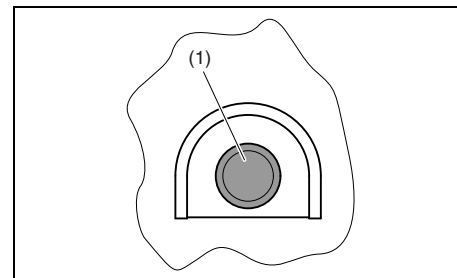
Ne débranchez jamais l'alimentation électrique du boîtier de commande, lorsque celle-ci est sous tension. Cela entraînerait la perte de la mémoire.

Assurez-vous que le réservoir à carburant est plein.



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, il se peut que la machine ait besoin de quelques secondes pour redémarrer.

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.

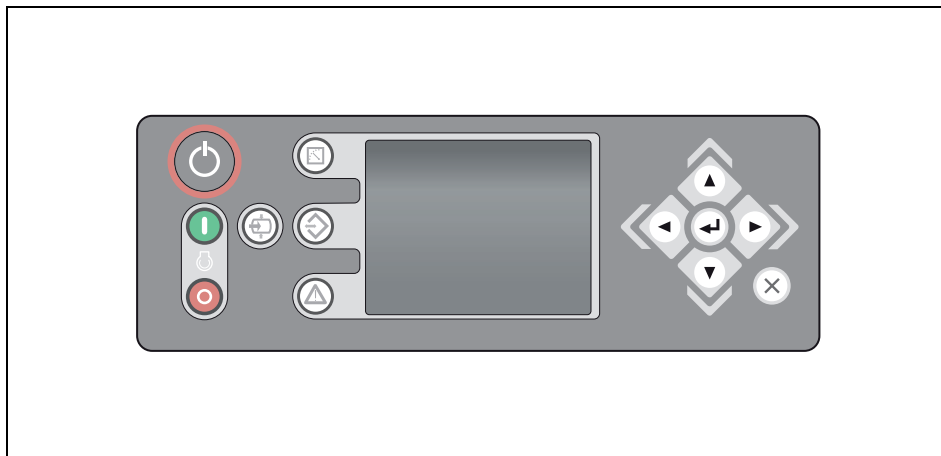
FUNCTIONNEMENT DE BASE DE LA MACHINE




Le compresseur dispose de 4 modes de commande différents :








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

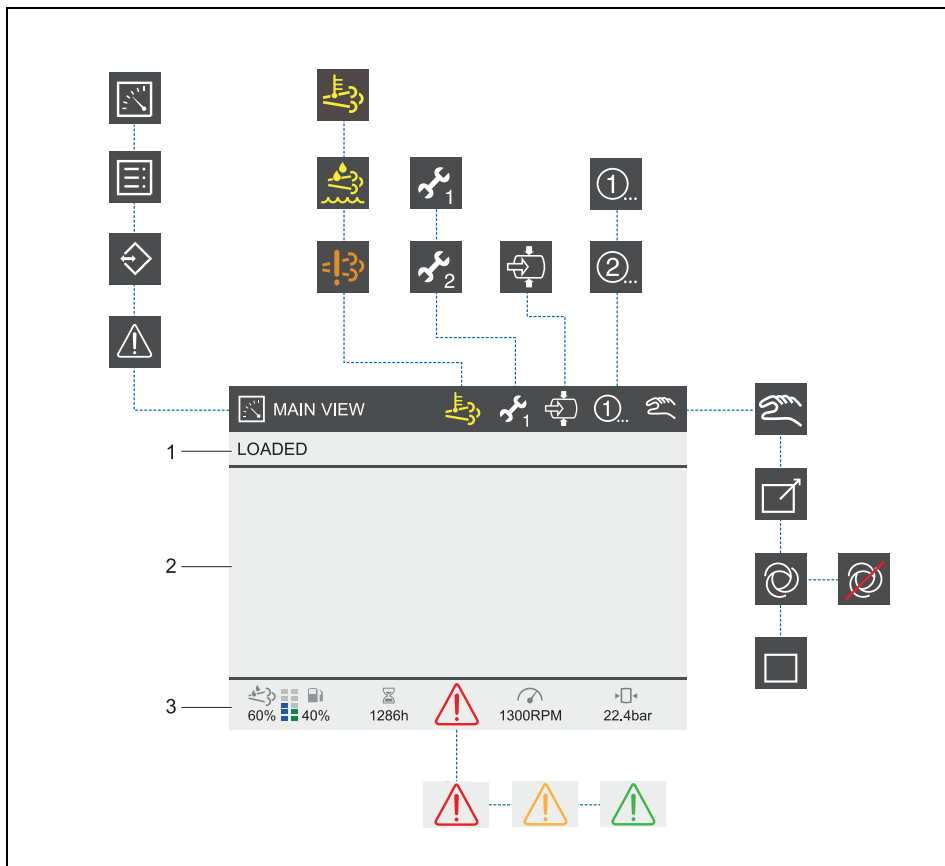
PANNEAU DE COMMANDE


















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



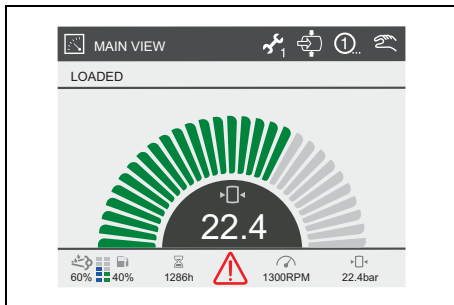
Référence	Nom
1	État du compresseur
2	Indication de la pression dans la cuve ou texte d'information
3	Infos compresseur
	Indication Page principale
	Indication Écran Mesures
	Indication Écran Paramètres
	Indication Écran Alarme
	Fluide d'échappement diesel (AdBlue) Niveau bas.
	Système Émission Moteur Défaut.
	RÉGÉNÉRATION DPF Température élevée du circuit d'échappement. Signifie que le système est en train d'être régénéré.

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.
 	Préréglage En fonction du paramètre de pression actif, le dispositif de commande affiche sa propre icône dédiée.
	Alarme Alarme active et de coupure non acquittée.
	Alarme Alarme active et de non coupure non acquittée.
	Alarme Alarme active et acquittée.

Référence	Nom
	Réservoir à carburant Au niveau du réservoir à carburant interne.
	Niveau Réservoir de fluide d'échappement diesel (AdBlue)
	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

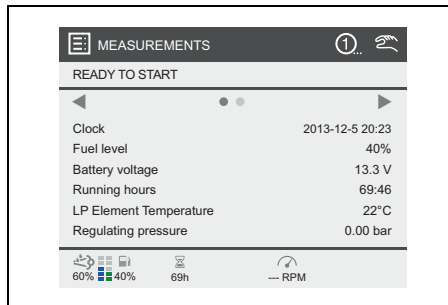
Écran principal



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



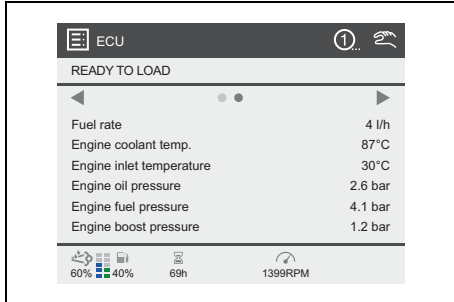
L'écran Mesures montre à l'opérateur jusqu'à 100 valeurs mesurées (en fonction du niveau d'habilitation)

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

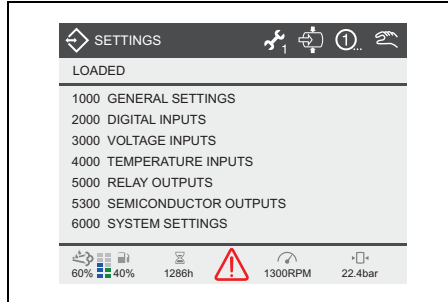
- Horloge
- Niveau de carburant
- Tension de la batterie
- Heures de service
- Pression dans la cuve
- Pression de régulation
- Compteur d'arrêts d'urgence
- Heures en charge
- Heures sans charge
- Heures de travail
- Heures de travail chargé
- Consommation de carburant moyenne
- Jusqu'à la prochaine 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



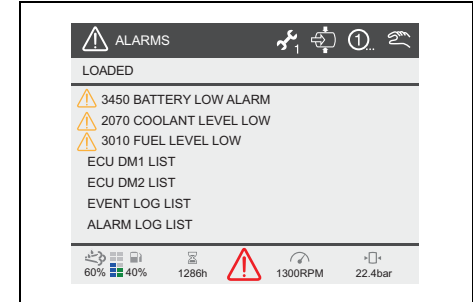
L'écran Paramètres permet à l'opérateur de visualiser et de modifier différents paramètres (selon le niveau d'habilitation).

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.

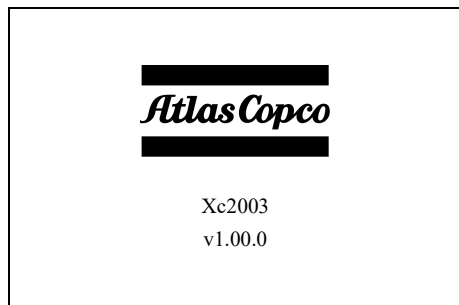
Utilisez les boutons de navigation gauche/droite pour faire défiler les différentes pages d'alarmes :

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

DÉMARRAGE

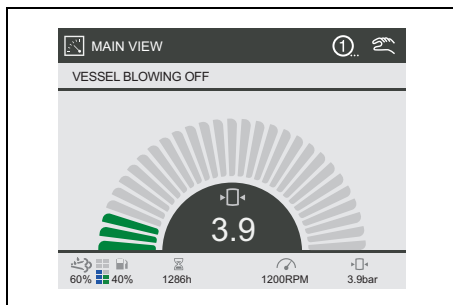
Allumez le dispositif de commande en appuyant sur le bouton d'alimentation.

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.



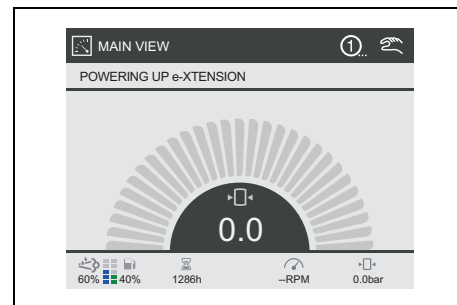
La pression réelle dans la cuve est affichée. L'appareil ne démarre pas si la pression mesurée dans la cuve est supérieure à 1,5 bar. La pression de la cuve doit être diminuée en ouvrant la soupape de décompression. Après l'allumage, la pression de la cuve est généralement suffisamment basse pour que la procédure de démarrage puisse se poursuivre.



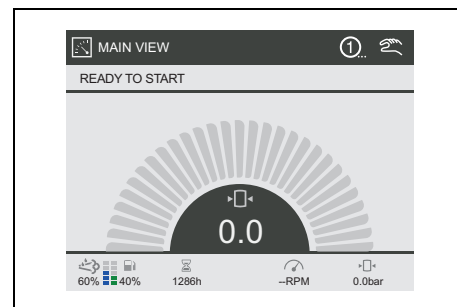
Si le bouton d'alimentation est mis en position Arrêt alors que la cuve est en décompression, la coupure n'a pas lieu tant que la pression de la cuve est supérieure à 1,5 bars.



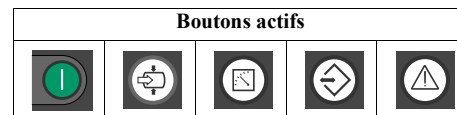
L'affichage passe sur



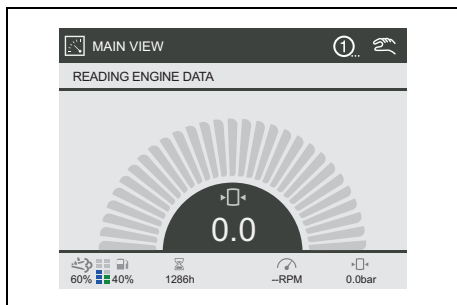
Suivi de



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



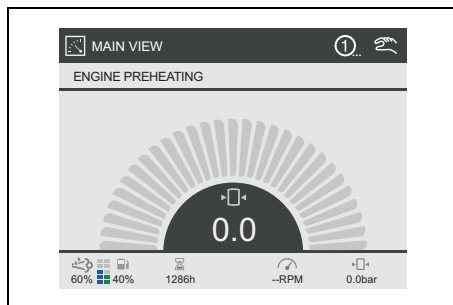
L'affichage passe sur



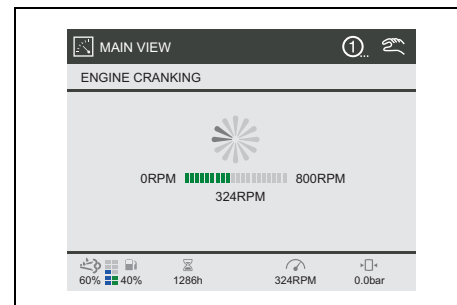
Le module électronique du moteur (ECU) s'allume.

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

L'affichage passe sur



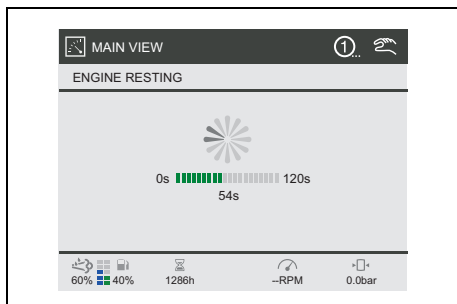
Le moteur est lancé, l'écran affiche



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

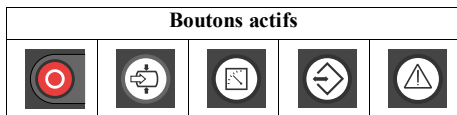
Si les 800 tr/min ne sont pas atteints en 30 secondes, la procédure de démarrage est annulée et le moteur se met en pause un certain temps. (La durée de la pause est fonction de la durée du lancement).

L'écran affiche alors

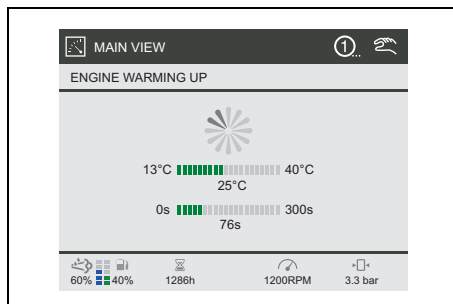


Après expiration du temps de pause du moteur, une nouvelle séquence de lancement démarre.

Le nombre de tentatives de démarrage maxi est 10.

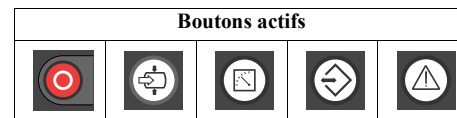
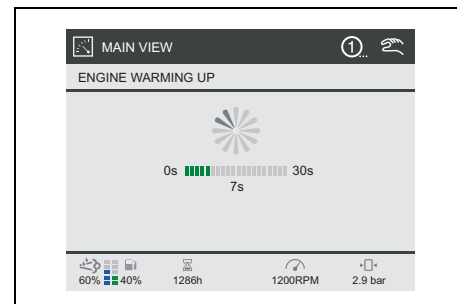


Le moteur commence à tourner au ralenti. L'écran affiche

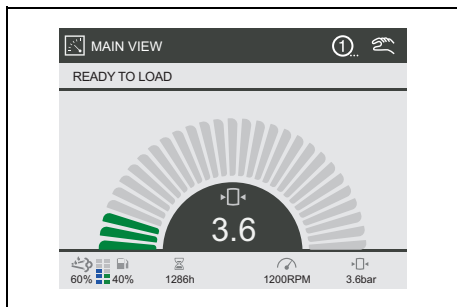


Le moteur tourne à plein régime, jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement atteigne 40°C pendant une durée minimum de 30 secondes et une durée maximum de 300 secondes.

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



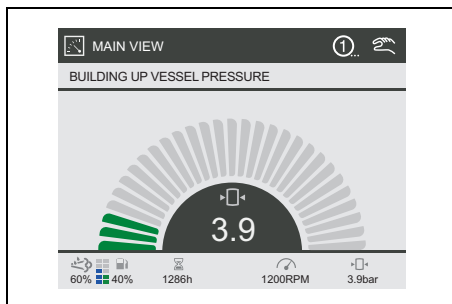
Après le réchauffage, la machine est prête à être chargée et elle attend la commande de charge. L'écran affiche



Boutons actifs



Appuyez sur le bouton Charge, l'écran affiche

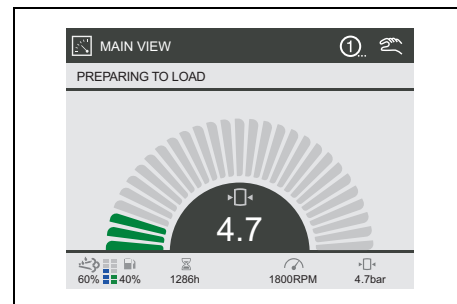


Lorsque le bouton Charge est enfoncé et que la pression mesurée dans la cuve est inférieure à 4,5 bars, le contrôleur exécute un programme spécifique pour atteindre les 4,5 bars nécessaires et pouvoir charger la machine.

Boutons actifs



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

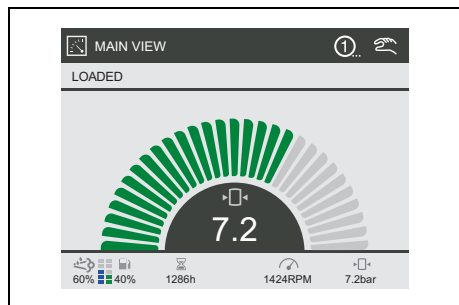


La soupape de charge est mise sous tension et la pression commence à s'accumuler.

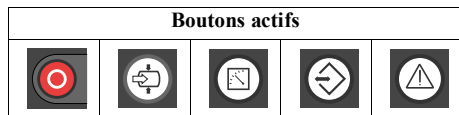
Boutons actifs



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.

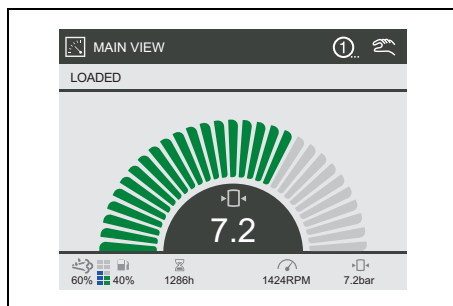


RÉGLAGE DE LA PRESSION

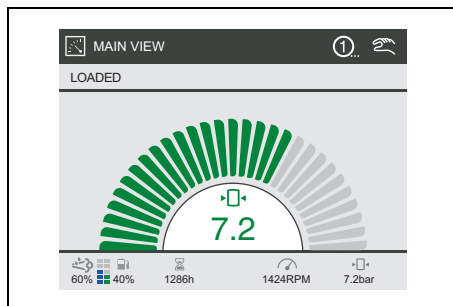
Il y a deux moyens de modifier la pression réglée.

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).



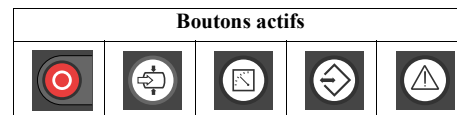
En appuyant sur la flèche droite ou gauche, il est demandé ce qui suit à l'opérateur :

"Appuyez sur Entrer pour passer à l'autre valeur de pression définie X Y"

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

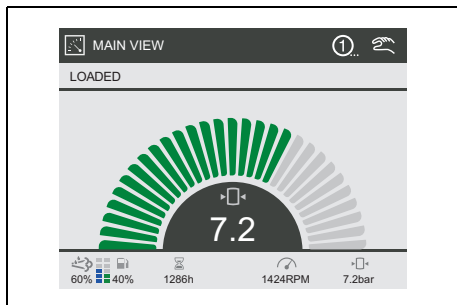
En appuyant à nouveau sur Entrée, le contrôleur quitte le mode Modification.

La pression prédéfinie actuellement active (1 ou 2) est visible en haut à droite de l'écran.

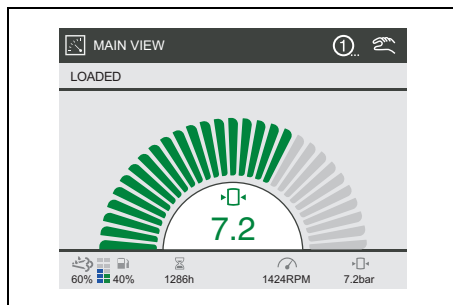


2. Modifier la pression d'un préréglage

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 **Instructions pour la vidange**).

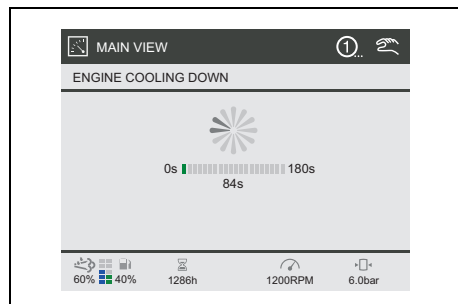


Lorsque le moteur tourne, les soupapes de sortie d'air (robinets à boisseau sphérique) doivent toujours être complètement ouvertes ou complètement fermées.

3. Contrôlez le niveau de fluide d'échappement diesel (AdBlue) dans l'écran Paramètres et le menu Diagnostics.

ARRÊT

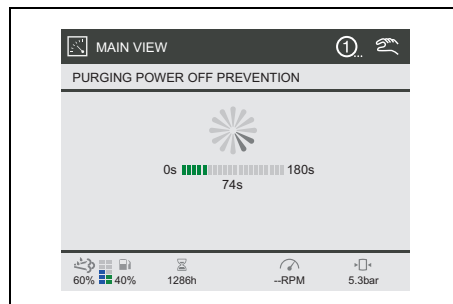
Une fois le bouton Arrêt enfoncé, l'écran affiche :



Boutons actifs

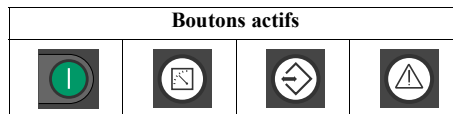


Après refroidissement, le moteur s'arrête et l'écran affiche



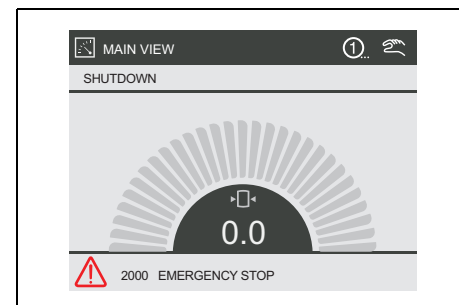
Le moteur se coupe et le contrôleur procède à une double vérification afin de s'assurer que le moteur est effectivement arrêté.

Boutons actifs



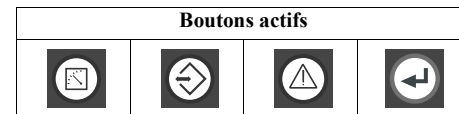
EXTINCTION

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



COUPER L'ALIMENTATION

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

La batterie doit toujours être débranchée lorsque le compresseur n'est pas utilisé.

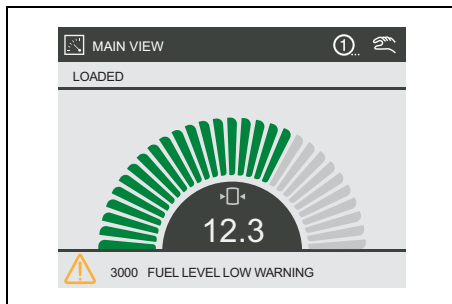
Éteignez toujours d'abord le contrôleur et attendez que l'écran s'assombrisse avant de débrancher la batterie.

PARAMÈTRES

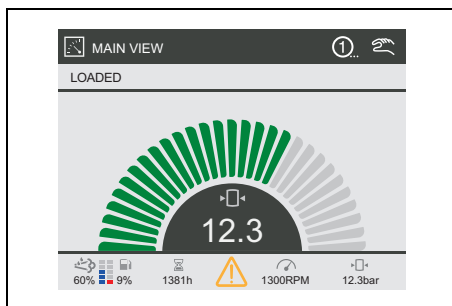
Pour savoir quels boutons utiliser, consultez la section **Panneau de commande**.

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).

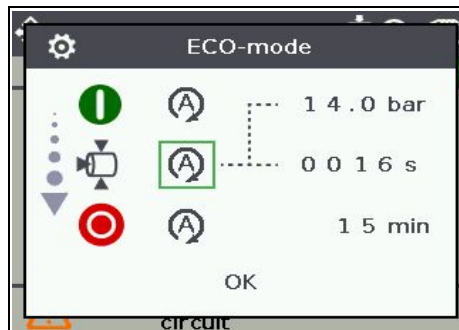
MODE ECO

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 Sans-Charge/Re-Charge automatique et Arrêt automatique qui aident à réduire la consommation en carburant. L'utilisateur final peut également modifier les minuteurs et les niveaux de pression auxquels les fonctions du mode ECO doivent réagir afin d'optimiser les paramètres en fonction de l'utilisation.

Présentation générale



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

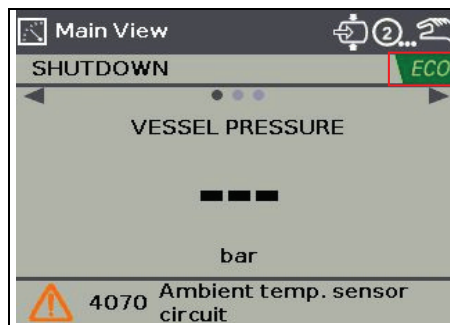


Le compresseur doit intégrer un capteur de pression de décharge pour que le mode ECO fonctionne.



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

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.



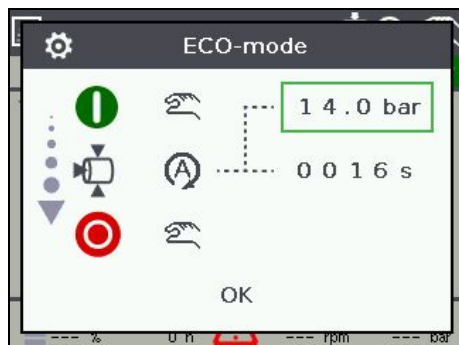
SansCharge/ReCharge auto

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.



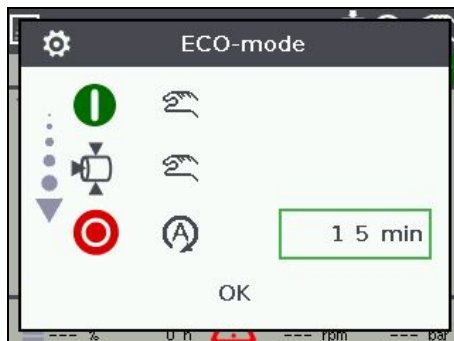
Arrêt auto

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 redémarre après le premier arrêt (elle reste sinon à l'arrêt jusqu'à une intervention manuelle).**

Pour configurer la fonction Arrêt auto

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



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

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 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



Débranchez toujours la batterie avant de procéder à une quelconque opération de maintenance.

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



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.

RESPONSABILITÉ

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

PACKS DE RÉVISION

Les packs de révision rassemblent un ensemble de pièces à utiliser pour une tâche de maintenance particulière, après 500 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.

CODE QR

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



XAS 188-10 PACE PE



XAS 188-14 PACE PE

ENTREPOSAGE

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

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



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

FLEETLINK (OPTION)

Le compresseur peut être 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 un 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 pour créer votre compte.

PROGRAMME DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE

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

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

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

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

PROGRAMME DE MAINTENANCE DU COMPRESSEUR

<i>Afin de définir les intervalles de maintenance, utilisez le nombre d'heures de service ou une durée calendaire, la première échéance des deux ayant priorité.</i>			
Programme de maintenance (heures de fonctionnement)	Tous les jours	Toutes les 500 heures ou une fois par an	Toutes les 1000 heures ou tous les 2 ans
<i>Pour les sous-ensembles les plus importants, Atlas Copco a développé des kits de révision qui contiennent toutes les pièces d'usure. Ces kits de révision vous permettent de disposer de pièces d'origine, d'économiser sur les coûts administratifs. Ils sont proposés à un tarif réduit par rapport au prix des composants individuels. Consultez la nomenclature pour avoir plus d'informations sur le contenu des kits de révision.</i>			
Videz les soupapes Vacuator du filtre à air	x		
Vidangez l'eau du filtre à carburant	x		
Contrôlez/complétez le niveau de carburant (3)	x		
Contrôlez/complétez le niveau de carburant (3)	x		
Contrôlez l'absence de bruit inhabituel	x		

(suite page 50)

Programme de maintenance (heures de fonctionnement) <i>(suite de la page 49)</i>	Tous les jours	Toutes les 500 heures ou une fois par an	Toutes les 1000 heures ou tous les 2 ans
Contrôlez le niveau d'huile moteur (faites l'appoint si nécessaire)	x		
Contrôlez l'absence d'usure sur les câbles du circuit électrique	x		
Contrôlez le niveau de liquide de refroidissement	x		
Contrôlez le panneau de commande	x		
Contrôlez le niveau d'huile du compresseur (faites l'appoint si nécessaire)	x		
Contrôlez les indicateurs de vide du filtre à air	x		
Testez les soupapes de sûreté (9)		x	x
Remplacez les (pré)filtres à carburant (6)		x	x
Remplacez le filtre à huile du moteur (2)		x	x
Remplacez les filtres DD/PD/QD (en option)		x	x
Inspection par un technicien Atlas Copco		x	x
Inspectez/Réglez la courroie du ventilateur (remplacez si nécessaire)		x	x
Inspectez la pompe à eau		x	x
Inspectez le turbocompresseur		x	x
Inspectez le démarreur du moteur		x	x
Inspectez l'alternateur		x	x
Tuyaux et colliers - Inspectez/Remplacez		x	x
Nettoyez le radiateur (1)		x	x
Nettoyez le/les radiateurs d'huile (1)		x	x
Nettoyez le refroidisseur intermédiaire (1)		x	x
Nettoyez le refroidisseur en sortie (en option) (1)		x	x
Contrôlez le serrage des boulons des raccords critiques		x	x
Contrôlez les flexibles en caoutchouc (11)		x	x

(suite page 51)

Programme de maintenance (heures de fonctionnement) <i>(suite de la page 50)</i>	Tous les jours	Toutes les 500 heures ou une fois par an	Toutes les 1000 heures ou tous les 2 ans
Contrôlez le bon fonctionnement de la soupape d'étranglement		X	X
Contrôlez l'absence de fuite sur le moteur, le compresseur, les systèmes pneumatique, hydraulique et le circuit de carburant		X	X
Contrôlez la vitesse du moteur (mini et maxi)		X	X
Contrôlez l'arrêt d'urgence		X	X
Contrôlez le niveau d'électrolyte et les bornes de la batterie		X	X
Contrôlez l'orifice d'évacuation de la pompe de liquide de refroidissement (2)		X	X
Remplacez l'huile moteur (2) (12)		X	X
Analysez le liquide de refroidissement (4) (8)		X	X
Contrôlez le système de ventilation du carter ouvert (2)		X	
Testez la continuité des bougies de préchauffage (2) (13)			X
Remplacez le filtre du système de ventilation du carter ouvert (2)			X
Remplacez le séparateur d'huile			X
Remplacez le/les filtre(s) à huile du compresseur (5)			X
Remplacez l'élément filtrant l'air (1)			X
Remplacez le filtre AdBlue (2)			X
Graissez les charnières			X
Vidangez/nettoyez le réservoir à carburant de l'eau et des sédiments (1)			X
Nettoyez la soupape d'arrêt d'huile			X
Nettoyez les réducteurs de débit du circuit de récupération d'huile			X
Contrôlez/remplacez la cartouche de sécurité			X
Remplacez l'huile du compresseur (1) (7)			X
Réglez les soupapes d'admission et de sortie du moteur (2) (13)			X

(suite page 52)

Remarques

(suite de la page 51)



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. Plus fréquemment si vous n'utilisez pas de PARCOOL. Remplacez le liquide de refroidissement tous les 2 ans ou toutes les 2000 heures.
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 Réflectomètre
 - 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 Extra. Les autres régions doivent remplacer l'huile moteur toutes les 250 heures.
13. 3000 heures ou 36 mois (la première échéance prévalant).



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.

PROGRAMME DE MAINTENANCE CHÂSSIS

Programme de maintenance	Tous les jours	Une fois par an
Contrôlez la pression des pneus (1)	x	x
Contrôlez l'absence d'usure irrégulière sur les pneus (1)	x	x
Contrôlez la tête d'attelage (1)	x	x
Contrôlez l'absence de dommage sur le câble de sécurité (1)	x	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
Lubrifiez le bras arrière de l'axe de la barre de torsion		x
Contrôlez l'absence d'usure sur les garnitures de freins		x
Contrôlez/réglez le jeu latéral des roulements de roues (2)		x
Remplacez la graisse des roulements de roues		x
Contrôlez le serrage des écrous de roue		x

Remarque



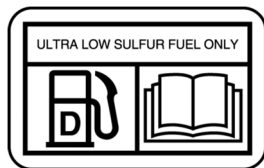
(1) Tous les jours ou avant de vous déplacer sur la route.

(2) La première fois après 500 km, puis tous les ans/2500 km, la première échéance prévalant.

CARBURANT

Pour connaître les spécifications liées au carburant, veuillez contacter le centre clientèle Atlas Copco.

RECOMMANDATIONS POUR LE CARBURANT DIESEL



La réglementation préconise un carburant diesel à très faible teneur en soufre (ULSD) à 0,0015% (15 ppm (mg/kg) de soufre dans les moteurs certifiés non roulants par la norme Tier 4 final (certifié US EPA Tier 4 final) et qui sont équipés de systèmes de post-traitement de l'échappement.

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

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

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

FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL (ADBLUE)

Description générale

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

Les fluides d'échappement diesel (AdBlue) sont disponibles dans le commerce et sa fabrication est réglementée par l'American Petroleum Institute (API).

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

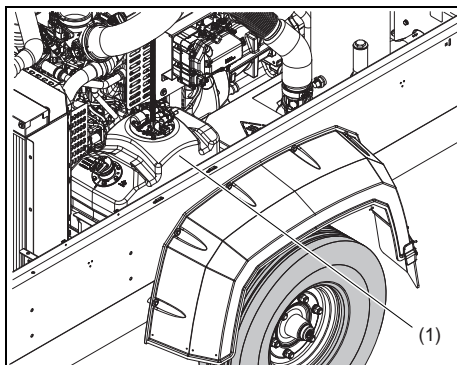


L'utilisation de fluide non recommandé par Atlas Copco peut entraîner de nombreux problèmes dont l'endommagement de l'équipement.



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

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



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



N'utilisez pas de vieux bidons de diesel ou d'huile pour transvaser le fluide d'échappement diesel (AdBlue) dans le réservoir. N'importe quel équipement n'étant pas dédié à cet usage peut conduire à une contamination. La moindre petite quantité de carburant/huile/lubrifiant peut endommager votre système RCS.



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



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

- Le fluide pénètre dans le mauvais circuit et cela peut entraîner des conséquences coûteuses à long et court terme.
- Le fluide d'échappement diesel (AdBlue) n'est pas compatible avec certains métaux et certaines autres matières, il dégraderait alors lentement les canalisations et les composants du système de carburant.
- Le diesel pollue le catalyseur qui est une pièce chère à remplacer (dommage non couvert par la garantie) ce qui entraîne une immobilisation et de lourds frais de maintenance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAROIL empêche l'accumulation de suie.

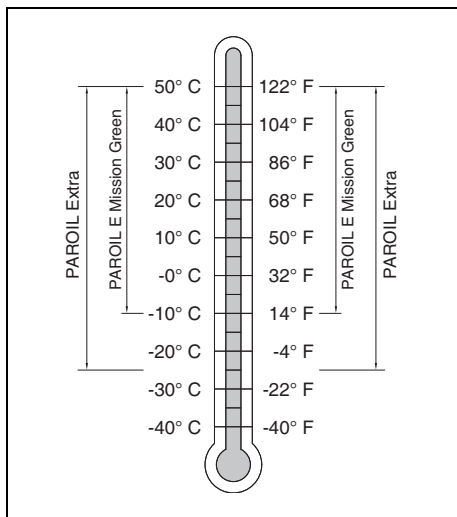
PAROIL est optimisée pour répondre aux normes antipollution, Niveau V, 3 & 2, Tier 4 final, pour les moteurs 3 & 2 à faible teneur en soufre, elle limite la consommation en huile et en carburant.

L'huile PAROIL Extra est une huile synthétique hautes performances pour moteurs diesels dotée dont l'indice de viscosité est élevé. L'huile PAROIL Extra 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).

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

HUILE MOTEUR



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

Huile moteur synthétique PAROIL Extra

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

Huile moteur minérale PAROIL E Mission Green

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

Contrôler le niveau d'huile moteur

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

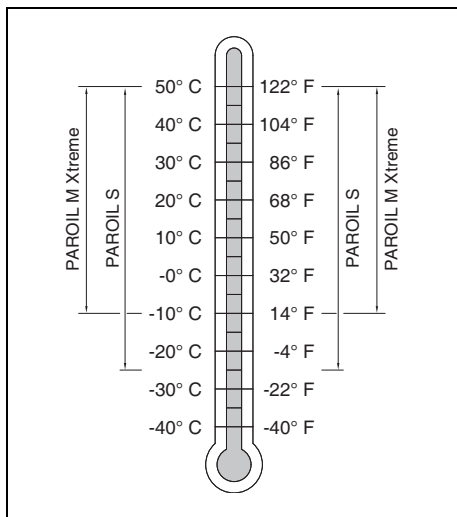
Pour les intervalles, consultez **Programme de maintenance préventive**.

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

Remplacer l'huile et le filtre à huile du moteur

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

HUILE COMPRESSEUR



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

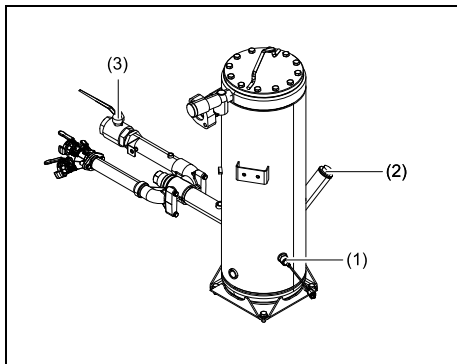
Huile compresseur synthétique PAROIL S

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

Huile minérale pour compresseur PAROIL M Xtreme

	Litre	US gal	Numéro d'article
bidon	5	1,3	1615 5958 00
bidon	20	5,3	1615 5959 00
baril	210	55,5	1615 5960 00
Conteneur	1000	265	1615 5961 00

VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DU COMPRESSEUR



CONTRÔLE JOURNALIER

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



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

1. Arrêtez le compresseur, soupape de sortie d'air fermée (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. En fonction du type de jauge, contrôlez le niveau d'huile à l'aide du pointeur de la jauge à huile (1). L'aiguille doit se trouver dans la zone verte.
3. Si le niveau d'huile est trop bas, ajoutez de l'huile par le bouchon de remplissage d'huile (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 zone verte
5. Réinstallez et revissez le bouchon de remplissage.

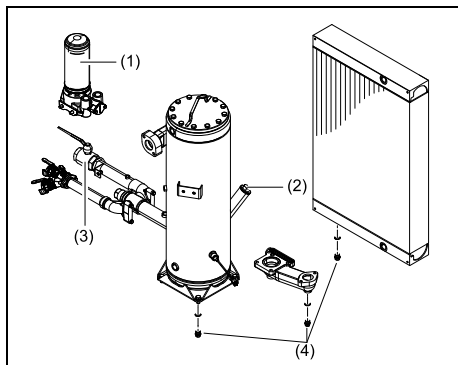
CONTRÔLE APRÈS UNE LONGUE PÉRIODE D'INACTIVITÉ DU COMPRESSEUR

1. En fonction du type de jauge, contrôlez le niveau d'huile à l'aide du pointeur de la jauge à huile (1). L'aiguille doit se trouver dans la zone verte.
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 zone verte 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.

REPLACER L'HUILE DU COMPRESSEUR ET LE FILTRE À HUILE



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

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

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



Dans ce cas, contactez Atlas Copco.

1. Faites tourner le compresseur jusqu'à ce qu'il soit chaud. Fermez les vannes de sortie (3) et arrêtez le compresseur. Patientez que la pression soit libérée par la soupape de surpression 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 (4) se trouvent sur le réservoir à air (DPar), sur l'élément compresseur (DPcv, DPosv) et sur le refroidisseur d'huile du compresseur (DPoc) aux points de vidange sur le bâti. 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 (1) à l'aide d'un outil spécial par exemple. Récupérez l'huile dans un bac de récupération.
4. Nettoyez le siège du filtre sur le collecteur en prenant soin de pas faire tomber de saletés dans le circuit. Lubrifiez le joint de l'élément filtrant neuf. Vissez-le en place jusqu'à ce que le joint touche son siège puis serrez d'un demi-tour seulement.
5. Remplissez le réservoir à air jusqu'à ce que 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.
7. Arrêtez le compresseur, patientez quelques minutes et faites l'appoint d'huile jusqu'à ce que le repère sur la jauge à huile se trouve en haut de la zone verte.



N'ajoutez jamais plus d'huile. Un sur-remplissage provoquera 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. La procédure n'est valable que si la durée de vie de l'huile à vidanger n'a pas été dépassée. Pour obtenir plus de précisions, contactez le département Service de Atlas Copco.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

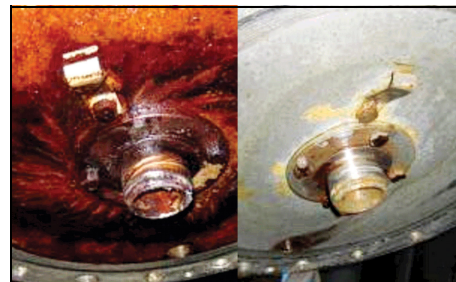
7. Vidangez parfaitement le circuit alors que l'huile est encore chaude, en laissant le moins possible d'huile à l'intérieur, et notamment dans les zones mortes et si possible, expulsez l'huile restante en pressurant le circuit hydraulique.

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

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

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

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




Bouchon cuve contaminée

nettoyer



Cuve contaminée

nettoyer

	PAROIL 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

SPÉCIFICATIONS DU LIQUIDE DE REFOUDDISSEMENT



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

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



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

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

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

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



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

PARCOOL GREEN

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

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

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

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

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

PARCOOL GREEN est sans nitrures ni amines afin de protéger votre santé et l'environnement. Une plus longue durée de vie permet de réduire la quantité de liquide de refroidissement produite et donc son élimination, ce qui limite l'impact environnemental.

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

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

Reportez-vous à la nomenclature pour obtenir les numéros d'articles.

MANIPULATION PARCOOL GREEN

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

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

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

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

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

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

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 déterminée grâce à trois paramètres :

Contrôle visuel

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

Mesure du pH

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

- Valeur type pour PARCOOL GREEN = 8,4.
- Si le niveau pH est inférieur à 7 ou supérieur à 9,5, le liquide de refroidissement doit être remplacé.

Mesure de la teneur en Glycol

- Afin d'optimiser les fonctions de protection du moteur de la PARCOOL GREEN, la teneur en Glycol de l'eau doit toujours être supérieure 33 vol. %.
- Les mélanges dépassant un ratio de 68 vol. % ne sont pas recommandés car ils augmentent la température de service du moteur.
- Il est possible de commander un 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



Attention : Ne faites pas le remplissage si le moteur est chaud.

- 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 PARCOOL GREEN.
- Ne compléter qu'avec de l'eau modifiée la concentration de l'additif, ce qui est interdit.

REEMPLACER LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vidanger

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

Rincer

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

Procédure de remplissage

- Remplissez le système de refroidissement avec de la PARCOOL GREEN 50/50, à un rythme ne dépassant pas 19 l/min afin d'éviter les poches 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.

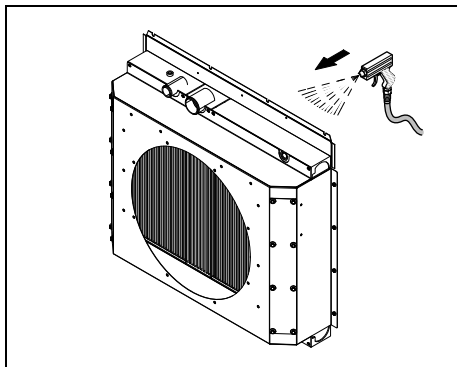
- Évacuez l'air au niveau du robinet de vidange du liquide de refroidissement, situé à l'arrière du châssis.
- Démarrez le moteur et faites-le tourner au ralenti bas.
- Augmentez le régime du moteur jusqu'au ralenti haut.
- Faites tourner le moteur au ralenti haut pendant environ 1 minute afin de purger 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.

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 soit entre 10 mm (0,4") et 15 mm (0,6") au-dessus des plaques ou jusqu'au niveau indiqué sur la batterie.
- 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 UNE BATTERIE

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



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

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

Capacité de la batterie en Ah / 20 = 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.

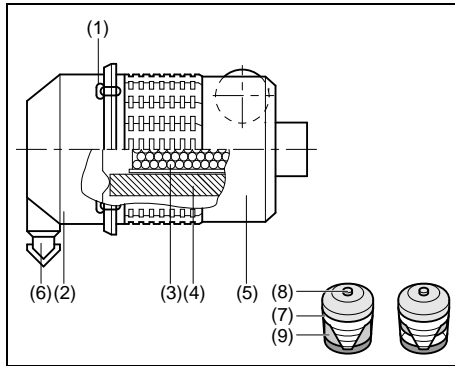
ENTRETIEN PÉRIODIQUE DE LA BATTERIE

- 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 serrés, propres et légèrement recouverts de vaseline.
- Effectuez régulièrement des tests pour en contrôler l'état. Des intervalles de 1 à 3 mois sont recommandés pour les tests, en fonction du climat et des conditions d'utilisation.

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

Procédures de réglage et de 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 usages intensifs il est recommandé d'installer une cartouche de sécurité, à commander séparément avec le numéro de pièce : 2914 9311 00

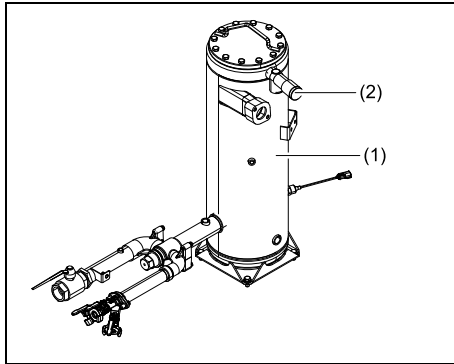
Une cartouche de sécurité sale (3) indique le dysfonctionnement du filtre à air. Dans ce cas, remplacez le filtre et la cartouche de sécurité.

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.

SOUPAPE DE SÛRETÉ

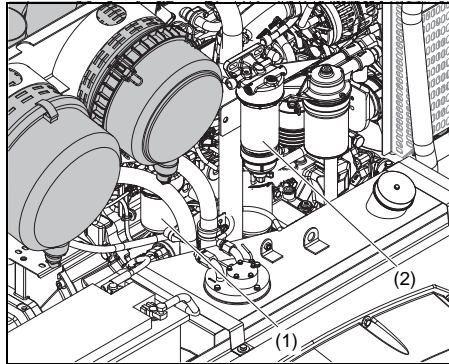


L'ensemble des réglages et des réparations ne peut être réalisé que par l'un des prestataires agréés du fournisseur des soupapes.

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

- Une vérification de l'ouverture du système de lavage, 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



Remplacer le filtre

1. Dévissez le filtre (1) (2) de la tête de l'adaptateur.
2. Nettoyez la surface d'étanchéité de la tête de l'adaptateur. Lubrifiez légèrement le joint du nouveau filtre (1) et vissez ce dernier sur la tête jusqu'à ce que le joint soit correctement en place puis vissez à deux mains.
3. Contrôlez l'absence de fuite du carburant une fois le moteur redémarré.



Le circuit de carburant est auto-amorçable à purge automatiquement et il ne nécessite aucune procédure de purge de la part de l'opérateur.

Si le moteur ne démarre toujours pas après le remplacement des filtres, utilisez le petit levier sous le filtre pour remplir et pressuriser le système manuellement.

INSTRUCTIONS POUR LA VIDANGE



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 (2).

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.

RÉGLAGE DU FREIN (EN OPTION)



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

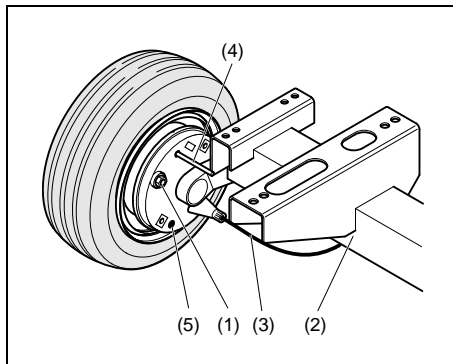
Contrôlez l'épaisseur de la garniture de frein. Retirez les deux bouchons en plastique noir (5) sur chaque roue. Si la garniture de frein est usée jusqu'à une épaisseur de 1 mm (0,039") ou moins, il est nécessaire de remplacer le sabot de frein. Réinsérez les bouchons après l'inspection/le remplacement.

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.

Soulevez et soutenez le compresseur. Assurez-vous que tous les freins sont désenclenchés (frein à inertie et frein à main). Les câbles de frein doivent être détendus. Verrouillez les cames pivotantes des freins de roues par l'extérieur à l'aide d'une goupille y de 4 mm (4) à passer par le trou comme le montre l'illustration.

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.

Tournez le boulon de réglage 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 du boulon de réglage).



1. Boulon de réglage
2. Essieu
3. Câble de frein
4. Goupille y 4 mm
5. Entrée

Vérifiez la position du stabilisateur (voir la section **Réglage du câble de frein**) alors que le frein de stationnement est enclenché.

Position perpendiculaire du stabilisateur = écartement identique des freins de roue.

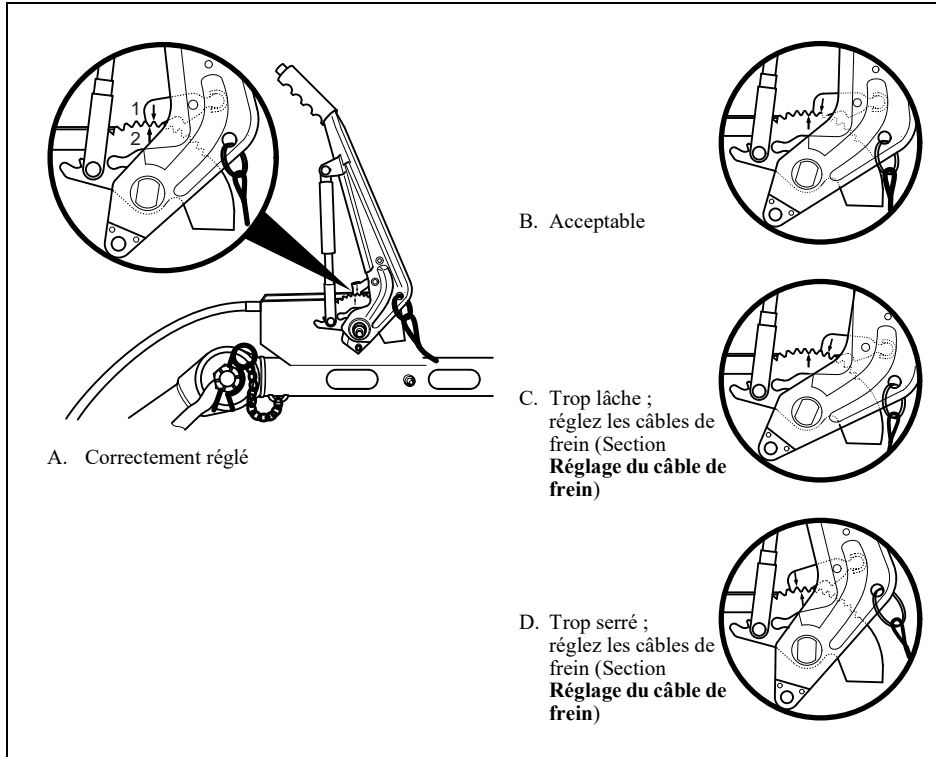
Réajustez les sabots de frein si nécessaire.

Pour tester, enclenchez légèrement le frein de stationnement et contrôlez que le couple de freinage est identique à gauche et à droite.

Retirez la goupille de verrouillage (4). Supprimez l'espace libre des câbles de frein.

Contrôlez tous les contre-écrous (**Réglage du câble de frein**).

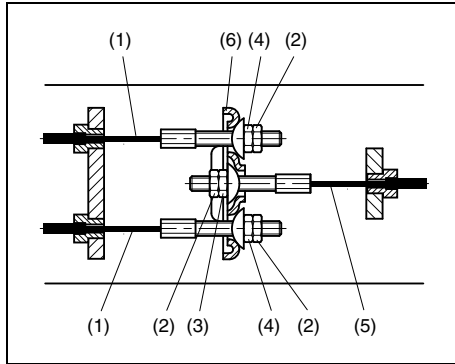
PROCÉDURE DE TEST DU RÉGLAGE DU CÂBLE DE FREIN



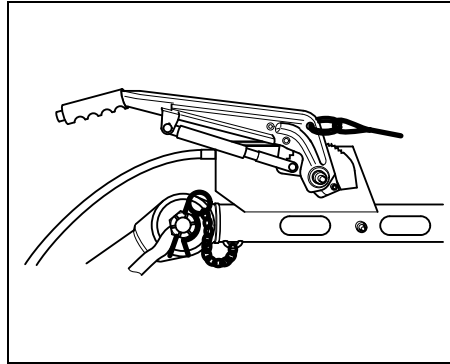
Positionnement correct et erroné des repères

1. Contrôlez si l'anneau de remorquage du mécanisme du frein à inertie est dans la position la plus extérieure possible.
2. Contrôlez si la barre d'attelage réglable (= option) est en position de remorquage.
3. Enclenchez le levier de frein à main.
4. Poussez le compresseur de quelques centimètres vers l'arrière pour que le levier de frein soit automatiquement remonté plus avant.
5. Contrôlez la position de la flèche marquée de "1" au niveau de l'attache en combinaison avec la flèche marquée "2" au niveau du secteur denté, en fonction de A, B, C, D.

RÉGLAGE DU CÂBLE DE FREIN



1. Câble de frein
 2. Contre-écrou
 3. Écrou de réglage
 4. Écrou du câble de frein
 5. Câble de frein principal
 6. Stabilisateur
1. Alors que l'anneau de remorquage est dans sa position la plus extérieure possible et que le levier de frein à main est en position basse (voir l'illustration), desserrez les contre-écrous (2). Tournez les écrous de réglage et les écrous du câble de frein (4) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à qu'il n'y ait plus de jeu dans le mécanisme de freinage.
- Le stabilisateur (6) doit rester perpendiculaire par rapport au câble de frein principal (5).



2. Actionnez le levier de frein à main plusieurs fois et répétez le réglage. Serrez les écrous avec leurs contre-écrous (2). 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.

ROUES

Contrôle des roues

- Contrôlez la bonne assise des boulons de roues (initiale).
- Contrôlez la bonne assise des cache-moyeux (tous les 2 500 km ou une fois par an).
- Contrôlez l'absence d'irrégularité de l'usure des pneus (tous les 2 500 km ou une fois par an).
- Contrôlez le jeu latéral des roulements de roues. Réajustez si nécessaire.

Soulevez le véhicule au cric et sécurisez-le. Relâchez les freins. Tournez les roues à la main et secouez.

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

Régler les roulements



La graisse dans le cache-moyeu et le roulement ne doit pas être contaminée pendant le réglage. Contrôlez la consistance de la graisse et remplacez-la si nécessaire.

1. 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.
2. Resserrez l'écrou de l'essieu en position, au plus près du trou de goupille fendue suivant, à un maximum de 30 degrés.
3. Insérez la goupille fendue et repliez légèrement les extrémités vers l'extérieur.
4. Contrôlez la rotation de la roue, installez le cache-moyeu.

LUBRIFICATION

Roulements à rouleaux coniques et roulements à billes rainuré

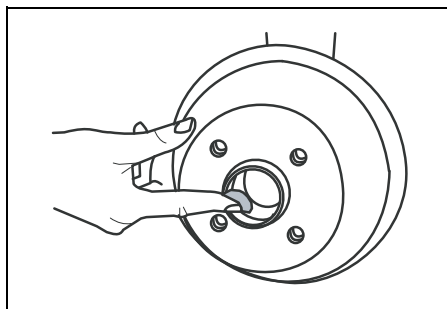
Retirez les roues et les moyeux.

Marquez les moyeux de roues démontés et les chemins de roulements de façon à ne pas les confondre au moment du remontage.

Nettoyez parfaitement l'intérieur et l'extérieur des moyeux de roues. Retirez intégralement l'huile usagée.

Nettoyez les roulements à rouleaux coniques et les joints et contrôlez qu'ils peuvent bien être réutilisés.

Appliquez de la graisse longue durée spéciale ECO Li 91 dans les cavités entre le roulement conique et la cage. Appliquez de la graisse sur le chemin de roulement extérieur du moyeu.

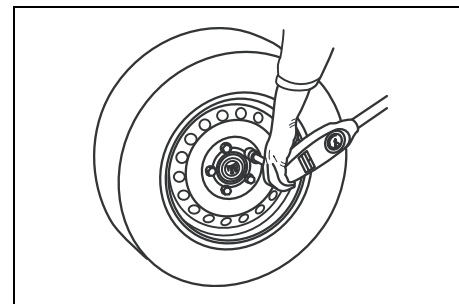


Graissage de la bague de roulement

Remplissez les caches-moyeux de graisse au 3/4.

Installez les moyeux de roue, réglez le jeu des roulements et installez les caches-moyeux.

CONTRÔLER LES BOULONS DES ROUES



Serrage des boulons de roues



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

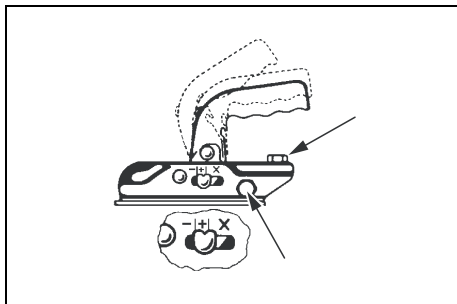
Serrez les boulons de roues en croix à l'aide d'une clé dynamométrique et en utilisant le couple de serrage du tableau.

Couples de serrage des boulons de roues

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

BARRE D'ATTELAGE

VÉRIFIER LA BARRE D'ATTELAGE



Contrôlez la tête de remorquage

Contrôlez l'absence d'usure et le bon fonctionnement du la tête d'attelage.

Contrôlez le témoin d'usure (dans la plage "+" uniquement).

Contrôlez le bon serrage de la tête d'attelage (voir les flèches, Image) à intervalles réguliers.

Contrôler le dispositif de réglage en hauteur

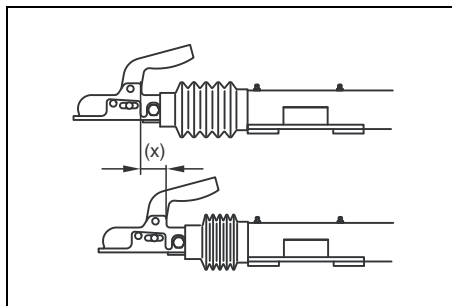
Après chaque réglage les écrous doivent être resserrés et fixés à l'aide des éléments à ressort.

Couple de serrage :

M 24 = 250 - 350 Nm

M 32 = 350 - 400 Nm

Contrôlez le serrage des écrous et le bon positionnement du dispositif de réglage.

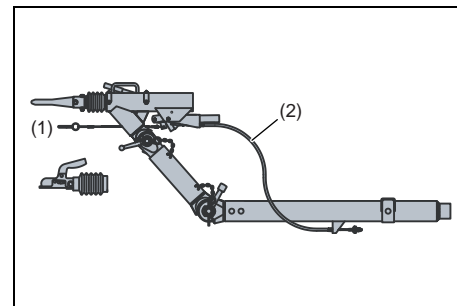


Contrôler le jeu des freins

La vérification est visuelle sur la course (x) du frein à inertie de l'attelage.

Dès que cette course dépasse 50 mm lorsque les freins sont enclenchés, réglez les freins de roue.

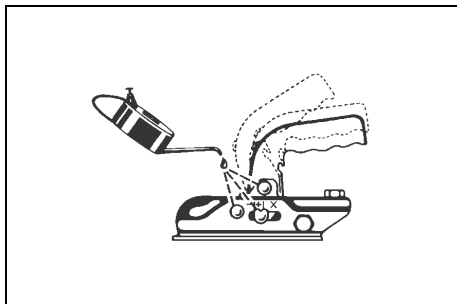
Contrôlez la liberté de mouvement de la barre d'attelage, du levier du frein à main, de l'actionneur à ressort, du levier de marche arrière, de la direction ainsi que de toutes les pièces mobiles.



Contrôlez l'absence de dommage sur le câble de sécurité (1) ; tous les 5 000 kilomètres ou tous les ans.

Contrôlez l'absence de dommage sur le câble Bowden (2) des dispositifs de raccord réglable en hauteur ; tous les 5 000 kilomètres ou tous les ans.

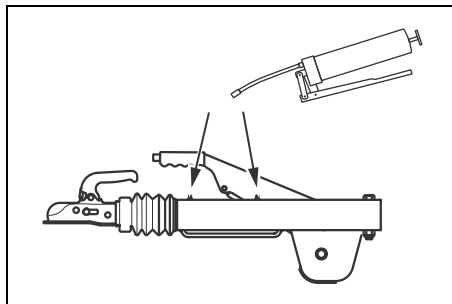
LUBRIFICATION DE LA BARRE D'ATTELAGE



Lubrifier la tête d'attelage

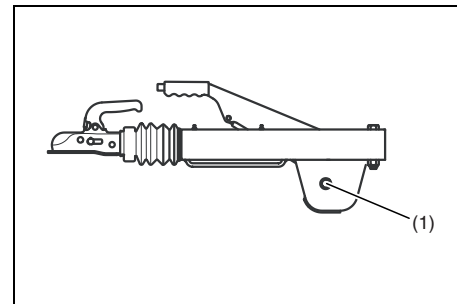
Huilez la boule d'attelage à intervalles réguliers aux endroits spécifiés et au niveau des pièces mobiles.

Graissez la surface de contact de la boule du véhicule tracteur.



Mamelons de la barre d'attelage sur le boîtier du frein à inertie de l'attelage

Appliquez de la graisse à usage général par les mamelons de graissage jusqu'à ce que de la graisse propre ressorte des mamelons.

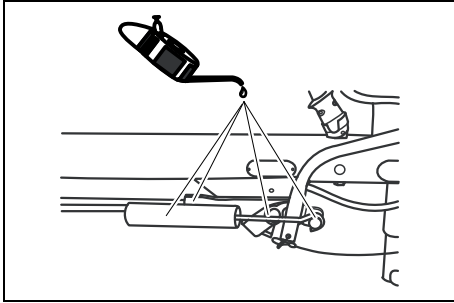


Levier de marche arrière

Contrôler la liberté de mouvement du levier de marche arrière (1).

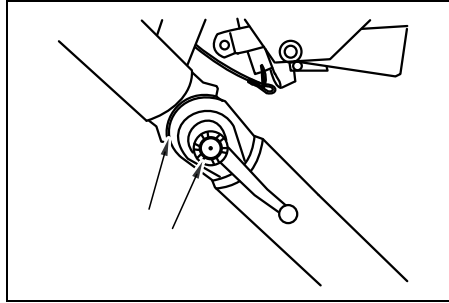
Le cas échéant, appliquez de la graisse à usage général par le mamelon de graissage jusqu'à ce que de la graisse propre ressorte du mamelon.

S'il n'y a pas de mamelon de graissage, appliquez l'huile sur le levier de marche arrière.



Lubrifier tous les pièces mobiles et axes de pivotement sur le frein à inertie de l'attelage

Toutes les pièces mobiles de la barre d'attelage, du levier du frein à main, de l'actionneur à ressort, du levier de marche arrière, de la direction, etc. doivent être huilés ou graissés au besoin.



Graisser les points coulissants du système de réglage en hauteur

Huilez les pièces filetées ou graissez les pièces dentelées.

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.
Soupape d'étranglement défectueuse.	Contactez Atlas Copco.
Soupape de décompression coincée en position ouverte.	Contrôlez et corrigez si nécessaire.
Fuite de la soupape de décompression.	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.	Contrôlez le déchargeur et identifiez la raison de l'ouverture de la soupape ; résolvez le problème si possible, contactez sinon Atlas Copco.
Fuite de la soupape de sûreté (SV).	Retirez et inspectez. Remplacez-la si elle n'est plus étanche à l'air après sa réinstallation.
Fuite de la soupape de surpression.	Retirez et inspectez. Remplacez si nécessaire.

Problème : Le moteur perd de la puissance, impossible de charger le compresseur.

Défauts possibles	Remèdes
La charge de suie élevée dans le DPF fait basculer le moteur en mode sécurité.	Contactez un prestataire de service.

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
Soupape d'étranglement défectueuse.	Contactez l'assistance 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.	Contrôlez le déchargeur et identifiez la raison de l'ouverture de la soupape ; résolvez le problème si possible, contactez sinon Atlas Copco.
Dysfonctionnement de la soupape de pression minimum.	Retirez et inspectez la soupape.
Dysfonctionnement de la soupape de surpression.	Retirez et inspectez la soupape.

Problème : 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
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.

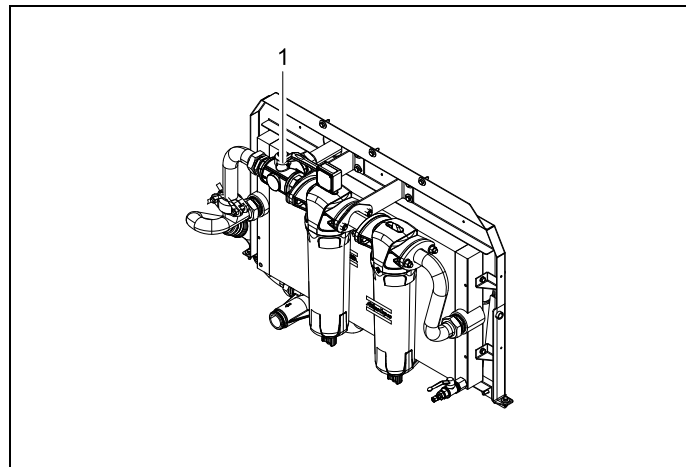
Mesures de précaution liées à l'alternateur

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

Type de cuve :	EURO
	ASME
Barre d'attelage :	Réglable avec freins (A)
Sans barre d'attelage :	Support (sans châssis)
	Patin (sans châssis)
Œillets de remorquage :	Atlas Copco
	DIN
	Boule
	Italien
	NATO
Support Barre d'attelage :	Roue jockey
Signalisation routière :	Complète (B)
Sécurité :	Cales de roues
	Cartouche de sûreté
Équipement de raffinerie :	Pare-étincelles
	Vanne de fermeture d'arrivée
Équipement pour la qualité de l'air :	Refroidisseur de sortie + extracteur d'eau
	Refroidisseur de sortie + extracteur d'eau + filtre fin PD
	Refroidisseur de sortie + clapet de dérivation (C)
Démarrage à froid :	-20°C (-4°F)
Couleur personnalisée :	Unique
	Double
	Triple

- A. Ces modules répondent à votre réglementation locale et ils sont disponibles avec frein à inertie et frein de parc.
- B. Réflecteurs et phares pour la sécurité routière.
- C. L'option Refroidisseur de sortie est composée d'un clapet de dérivation (1) pour le fonctionnement à des températures ambiantes en dessous de 10°C (50°F). Le clapet de dérivation doit être ouvert afin d'empêcher le gel du système. Le gel peut endommager le refroidisseur de sortie. Le clapet de dérivation se trouve aux emplacements mentionnés.



Le fonctionnement de ce clapet est décrit dans le tableau ci-dessous.

Clapet 1	Action
Ouvert	Dérivation partielle du refroidisseur de sortie
Ouvert	Aucune dérivation du refroidisseur de sortie
Fermé	Dérivation totale
Fermé	Aucun air en sortie

PRÉCHAUFFAGE

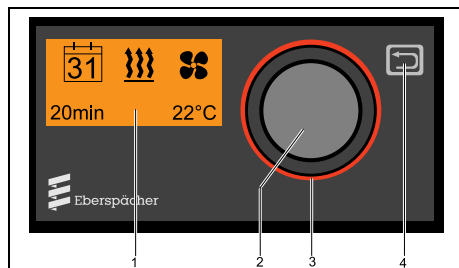
INTRODUCTION



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 EasyStart 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 minuterie• 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 le système 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'incrémentement 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.

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 toutes 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

POUR LES APPLICATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

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 %

POUR LES ENSEMBLES IMPOSANTS

Ensembles	Valeur de couple (Nm lbf.ft)
Boulons de roues	Consultez la section Contrôler les boulons des roues
Boulons, axes/clavettes	205 (151.29) +/- 20
Boulons, barre d'attelage/axe	80 (59.04) +/- 10
Boulons, barre d'attelage/bas	205 (151.29) +/- 20
Boulons, anneau d'attelage/barre d'attelage	80 (59.04) +/- 10
Boulons, anneau de levage/logement de volant	80 (59.04) +/- 10
Boulons, moteur/carter d'entraînement (M12)	80 (59.04) +/- 10
Boulons, moteur/carter d'entraînement (M14)	125 (92.25) +/- 10
Boulons, élément compresseur/carter d'entraînement	80 (59.04) +/- 5
Interrupteurs de sécurité	35 (25.83) +/- 5
Articulations barre d'attelage réglable (M24)	275 (202.95) +/- 25
Articulations barre d'attelage réglable (M32)	375 (276.75) +/- 25



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

SPÉCIFICATIONS COMPRESSEUR/MOTEUR

CONDITIONS DE RÉFÉRENCE

Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
Pression absolue à l'arrivée	(bar(a))	1	1	1	1	1	1	1	1
	psi	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5
Humidité relative de l'air	%	0	0	0	0	0	0	0	0
Température d'entrée de l'air	°C	20	20	20	20	20	20	20	20
	°F	68	68	68	68	68	68	68	68
Pression de service effective maximum	(bar(g))	10,5	10,5	10,5	10,5	14,2	14,2	14,2	14,2
	psi	152,3	152,3	152,3	152,3	206	206	206	206
Pression de service effective minimum	(bar(g))	5	5	5	5	5	5	5	5
	psi	72,51	72,51	72,51	72,51	72,51	72,51	72,51	72,51

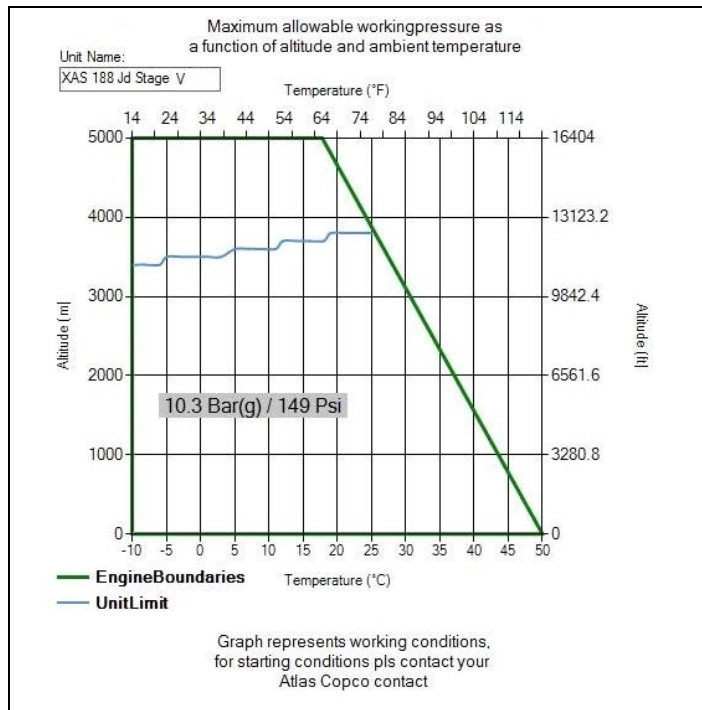
Les conditions à l'arrivée s'entendent pour la grille d'arrivée d'air à l'extérieur du capot.

LIMITATIONS

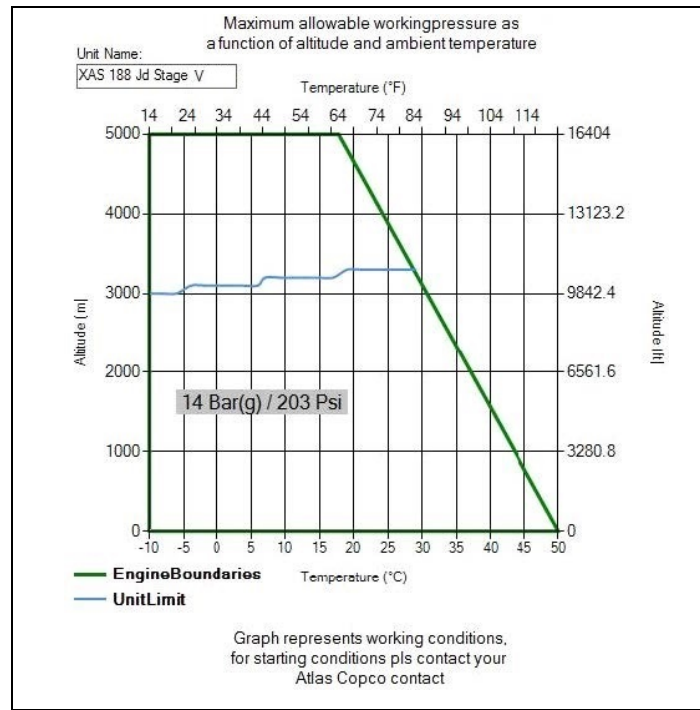
Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
Pression effective minimum du réservoir	(bar(g))	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	psi	72,5	72,5	72,5	72,5	72,5	72,5	72,5	72,5
Pression effective maximum du récepteur, compresseur à vide	(bar(g))	10,5	10,5	10,5	10,5	14,2	14,2	14,2	14,2
	psi	152,3	152,3	152,3	152,3	205,9	205,9	205,9	205,9
Température ambiante maximum au niveau de la mer avec refroidisseur de sortie	°C	45	45	40	40	45	45	40	40
	°F	113	113	104	104	113	113	104	104
Température de démarrage minimum	°C	-10	-25	-10	-25	-10	-25	-10	-25
	°F	14	-13	14	-13	14	-13	14	-13

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

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



XAS 188-10 PACE S5



XAS 188-14 PACE S5

DONNÉES LIÉES AUX PERFORMANCES

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

Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
Vitesse de l'axe du moteur, normale et maximum (tr/m)									
à une pression paramétrée à 7 (bar(g)) (102 psi)	tr/min	2150	2150	2150	2150	2150	2150	2150	2150
à une pression paramétrée à 8,6 (bar(g)) (125 psi)	tr/min	2100	2100	2100	2100	2150	2150	2150	2150
à une pression paramétrée à 10,3 (bar(g)) (150 psi)	tr/min	2000	2000	2000	2000	2150	2150	2150	2150
à une pression paramétrée à 12 (bar(g)) (174 psi)	tr/min	-	-	-	-	2050	2050	2050	2050
à une pression paramétrée à 14 (bar(g)) (203 psi)	tr/min	-	-	-	-	1950	1950	1950	1950
Vitesse de l'arbre du moteur, compresseur non chargé	tr/min	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500
La Fourniture en Air Ambiant (l/s) est mesurée conformément à la norme ISO 1217 ed.4									
à une pression paramétrée à 7 (bar(g)) (102 psi)	l/s	182	182	177	177	182	182	177	177
	m ³ /min	10,92	10,92	10,62	10,62	10,92	10,92	10,62	10,62
	cfm	386	386	375	375	386	386	375	375
à une pression paramétrée à 8,6 (bar(g)) (125 psi)	l/s	171	171	166	166	182	182	177	177
	m ³ /min	10,26	10,26	9,96	9,96	10,92	10,92	10,62	10,62
	cfm	362	362	352	352	386	386	375	375
à une pression paramétrée à 10,3 (bar(g)) (150 psi)	l/s	160	160	154	154	182	182	177	177

Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
	m ³ /min	9,6	9,6	9,24	9,24	10,92	10,92	10,62	10,62
	cfm	339	339	326	326	386	386	375	375
à une pression paramétrée à 12 (bar(g)) (174 psi)	l/s	-	-	-	-	175	175	167	167
	m ³ /min	-	-	-	-	10,5	10,5	10,02	10,02
	cfm	-	-	-	-	371	371	354	354
à une pression paramétrée à 14 (bar(g)) (203 psi)	l/s	-	-	-	-	162	162	154	154
	m ³ /min	-	-	-	-	9,72	9,72	9,24	9,24
	cfm	-	-	-	-	343	343	326	326
Consommation de carburant selon la norme ISO 1217 ed.4									
- Avec FAA de 100% (pleine charge)	kg/h	17,46	17,46	17,46	17,46	20,81	20,81	20,81	20,81
	lb/h	38,5	38,5	38,5	38,5	45,9	45,9	45,9	45,9
- FAA de 75%	kg/h	12,64	12,64	12,64	12,64	15,14	15,14	15,14	15,14
	lb/h	27,9	27,9	27,9	27,9	33,4	33,4	33,4	33,4
- FAA de 50%	kg/h	11,01	11,01	11,01	11,01	13,67	13,67	13,67	13,67
	lb/h	24,3	24,3	24,3	24,3	30,1	30,1	30,1	30,1
- FAA de 25%	kg/h	10,32	10,32	10,32	10,32	12,90	12,90	12,90	12,90
	lb/h	22,8	22,8	22,8	22,8	28,5	28,5	28,5	28,5
Consommation de carburant avec FAA de 0% (déchargé)	kg/h	9,03	9,03	9,03	9,03	11,61	11,61	11,61	11,61
	lb/h	19,9	19,9	19,9	19,9	25,6	25,6	25,6	25,6

Remarque : La consommation de carburant et la fourniture en air ambiant sont mesurées avec du diesel B7. L'utilisation d'un autre type de carburant peut conduire à une perte de puissance moteur minime. Consultez le livret d'instructions du moteur pour savoir quels types de diesels sont autorisés si vous n'utilisez pas de B7.

Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
Consommation de carburant particulière FAA de 100%	g/m ³	30,31	30,31	31,63	31,63	36,13	36,13	37,7	37,7
	lb/1000 cu.ft	1,89	1,89	1,97	1,97	2,25	2,25	2,35	2,35
Teneur en huile type maximum de l'air comprimé	mg/m ³	5	5	5	5	5	5	5	5
	oz/1000 cu.ft	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005
Consommation d'huile moteur (maximum)	g/h	13,8	13,8	13,8	13,8	16,6	16,6	16,6	16,6
	lb/h	0,031	0,031	0,031	0,031	0,036	0,036	0,036	0,036
Température de l'air comprimé au niveau de la vanne de sortie avec refroidisseur de sortie	°C	39	39	39	39	39	39	39	39
	°F	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2
Température de l'air comprimé au niveau de la vanne de sortie sans refroidisseur de sortie ou refroidisseur de sortie dérivé	°C	100	100	100	100	105	105	105	105
	°F	212	212	212	212	221	221	221	221
Niveau de pression sonore (dB(A))									
- Niveau de pression sonore (Lp) mesurée conformément à la norme ISO 2151	dB(A)	71	71	71	71	71	71	71	71
- Niveau de puissance sonore (Lw) mesurée conformément à la norme 2000/14/CE	dB(A)	99	99	99	99	99	99	99	99
Consommation FED en fonction de la consommation de carburant	(%)	4	4	4	4	4	4	4	4

DONNÉES DE CONCEPTION

Désignation	Tous les appareils
Nombre d'étages de compression	1

Moteur

Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
Make		John Deere	John Deere	John Deere	John Deere	John Deere	John Deere	John Deere	John Deere
Type		4045HI551	4045HI551	4045HI551	4045HI551	4045HI551	4045HI551	4045HI551	4045HI551
Liquide de refroidissement		PARCOOL GREEN	PARCOOL GREEN	PARCOOL GREEN	PARCOOL GREEN	PARCOOL GREEN	PARCOOL GREEN	PARCOOL GREEN	PARCOOL GREEN
Nombre de cylindres		4	4	4	4	4	4	4	4
Alésage	mm	106	106	106	106	106	106	106	106
	po.	4,17	4,17	4,17	4,17	4,17	4,17	4,17	4,17
Course	mm	127	127	127	127	127	127	127	127
	po.	5	5	5	5	5	5	5	5
Volume balayé	l	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
	cu.in	274,6	274,6	274,6	274,6	274,6	274,6	274,6	274,6
Puissance en sortie à une vitesse d'axe normale	kW	86,0	86,0	86,0	86,0	104,0	104,0	104,0	104,0
	BHP	115	115	115	115	139,5	139,5	139,5	139,5
Sortie conformément aux normes		J1995 et ISO 3046							
Capacité du puisard à huile :									
- Remplissage initial	l	14,7	14,7	14,7	14,7	14,7	14,7	14,7	14,7
	US gal	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9

Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
- Réapprovisionnement (maxi) (avec remplacement du filtre)	l	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
	US gal	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Capacité du système de refroidissement	l	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7	23,7
	US gal	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3
Conformité des émissions		Niveau V / Tier 4 final				Niveau V / Tier 4 final			

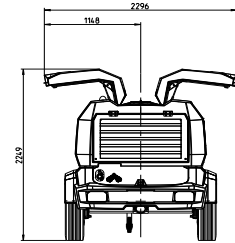
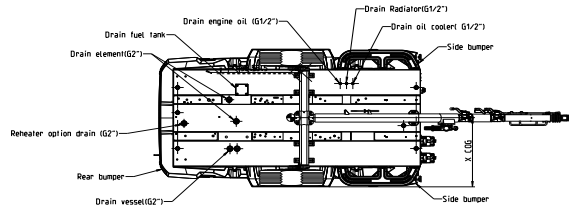
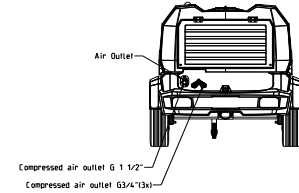
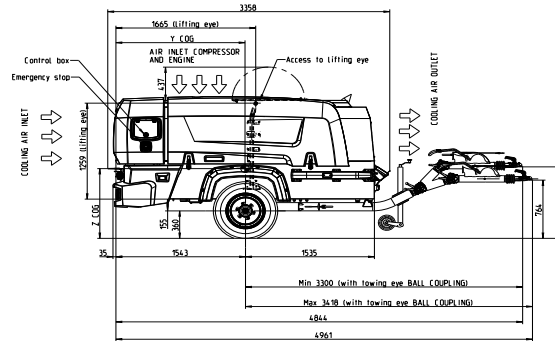
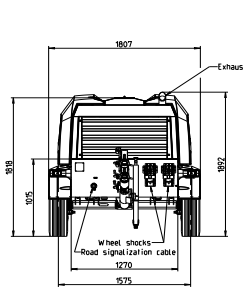
Données de conception de l'appareil

Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
Capacité du système hydraulique du compresseur	l	26,5	26,5	26,5	26,5	26,5	26,5	26,5	26,5
	US gal	7	7	7	7	7	7	7	7
Capacité nette du réservoir à air	l	42	42	42	42	42	42	42	42
	US gal	11	11	11	11	11	11	11	11
Volume d'air au niveau de la grille d'admission (env.)	m³/s	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
Capacité des réservoirs à carburant standard	l	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0
	US gal	43,32	43,32	43,32	43,32	43,32	43,32	43,32	43,32
Capacité du réservoir FED	l	21,65	21,65	21,65	21,65	21,65	21,65	21,65	21,65
	US gal	5,72	5,72	5,72	5,72	5,72	5,72	5,72	5,72

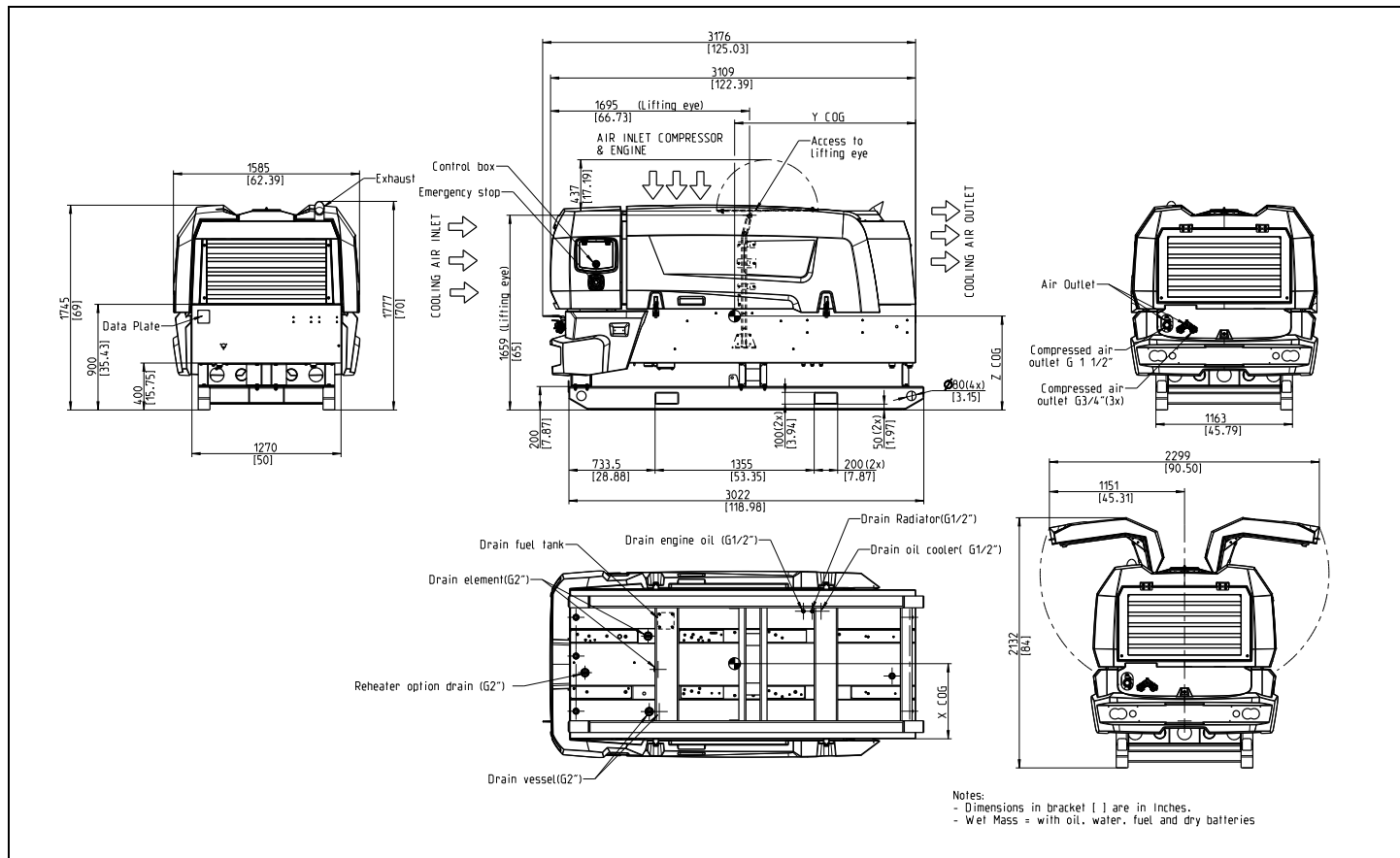
Désignation	Appareil	XAS 188-10 PACE S5	XAS 188-10 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-10 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation	XAS 188-14 PACE S5	XAS 188-14 PACE S5 + Démarrage à froid	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + séparateur d'eau + Filtre PD + Dérivation	XAS 188-14 PACE S5 + refroidisseur en sortie + démarrage à froid + séparateur d'eau + filtre PD + dérivation
Poids net DRY fixe (env.)	kg	1961	1961	1961	1961	1961	1961	1961	1961
Poids net WET fixe (env.)	kg	2190	2190	2190	2190	2190	2190	2190	2190
Poids total maximum (env.)	kg	2400	2400	2400	2400	2400	2400	2400	2400
Dimensions totales (env.)									
- Longueur	mm	3176	3176	3176	3176	3176	3176	3176	3176
- Largeur	mm	1590	1590	1590	1590	1590	1590	1590	1590
- Hauteur	mm	1377	1377	1377	1377	1377	1377	1377	1377
Dimensions totales (maximum)									
- Longueur	mm	4995	4995	4995	4995	4995	4995	4995	4995
- Largeur	mm	1807	1807	1807	1807	1807	1807	1807	1807
- Hauteur	mm	1940	1940	1940	1940	1940	1940	1940	1940
Dimensions totales (minimum)									
- Longueur	mm	4844	4844	4844	4844	4844	4844	4844	4844
- Largeur	mm	1807	1807	1807	1807	1807	1807	1807	1807
- Hauteur	mm	1940	1940	1940	1940	1940	1940	1940	1940

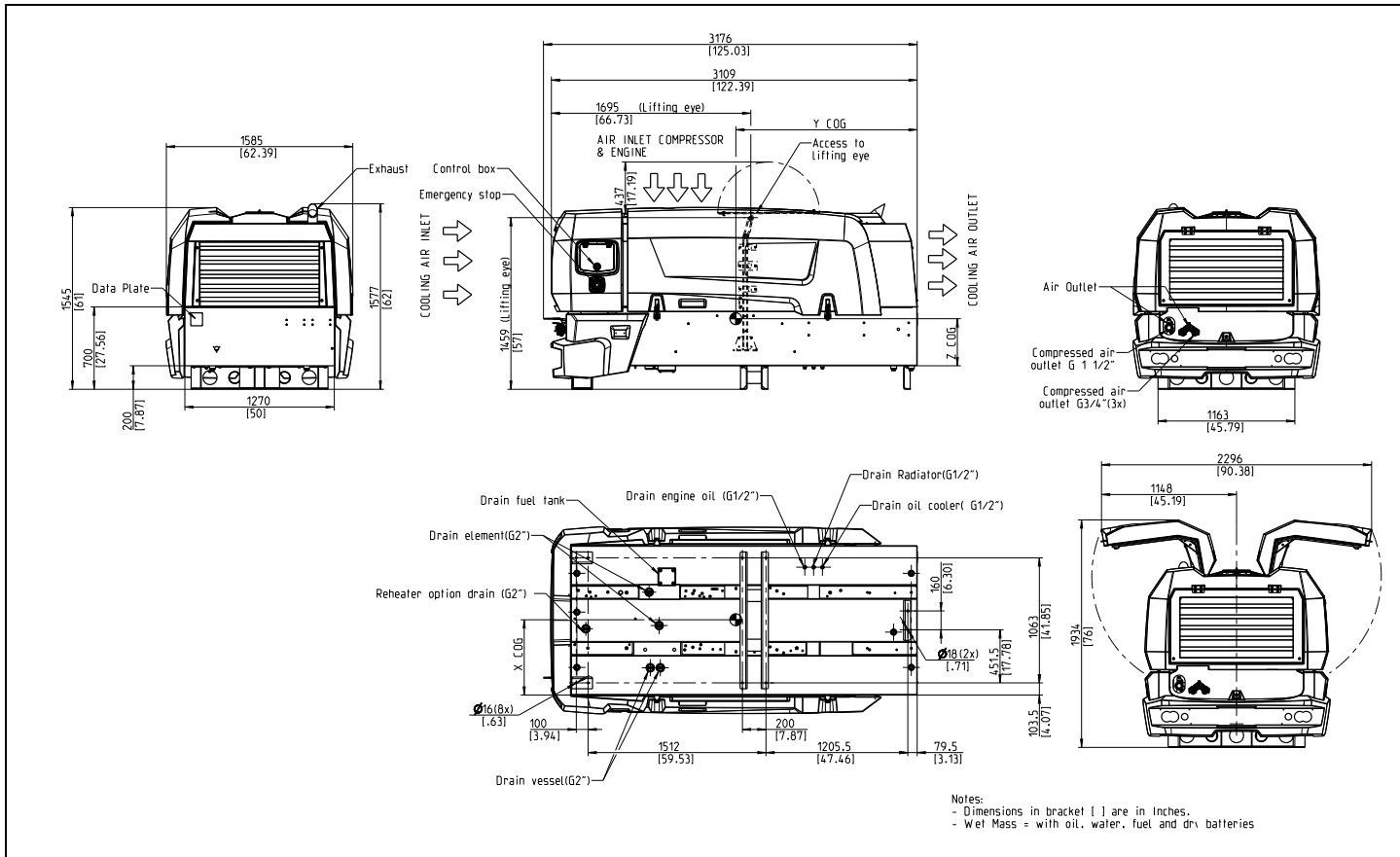
Plans côtés

9822 1266 58



Ball coupling Type: ZMB 1,7-1 approval no.: e1-55R-010132 class: B50-X	D: 24,5 kN S: 200 kg U: N.A. V: N.A.		Towing eye BNA Type: Zugöse 08 approval no.: e1-55R-012355 class: 5	D: 30,95 kN S: 150 kg U: N.A. V: N.A.	
Towing eye N110 Type: Zugöse 76 approval no.: e1-55R-012170 class: 5	D: 26,9 kN S: 300 kg U: N.A. V: N.A.		Towing eye I1A Type: Zugöse 145,0-05 approval no.: e1-55R-012351 class: 5	D: 26,9 kN S: 150 kg U: N.A. V: N.A.	
Towing eye D1N Type: Zugöse 40 approval no.: e1-55R-012169 class: 5	D: 26,9 kN S: 300 kg U: N.A. V: N.A.		Towing eye 08 Type: Zugöse 50,8-03 approval no.: e1-55R-012350 class: 5	D: 26,9 kN S: 150 kg U: N.A. V: N.A.	





Schémas électriques

SCHÉMA DE PRINCIPE 9822 4445 01-01

LEGEND					
TAG	Desc. 1	FUNCTION	Location	Pg	Col.
C1	CAPACITOR	POWER MODULE	MACHINE	9	2
D1	DIODE	MODULE CAPACITOR	WIRING	9	2
E1	HEATER	PREHEATER	OPTIONAL	9	9
E2	HEATER	PRESSURE LINE SCR DOSER	MACHINE	7	4
E3	HEATER	LINE SUPPLY MODULE	MACHINE	7	5
E4	HEATER	RETURN LINE DEF TANK	MACHINE	7	6
E5	HEATER	EPRS	MACHINE	3	7
F1	FUSE	ECU 25A	FUSE BOX	5	1
F2	FUSE	ECU 25A	FUSE BOX	5	2
F3	FUSE	ECU 25A	FUSE BOX	5	3
F4	FUSE	CONTROLLER 10A	FUSE BOX	3	5
F5	FUSE	EPAC 10 A	FUSE BOX	3	6
F6	FUSE	HEATER EPRS 10 A	FUSE BOX	3	7
F7	FUSE	INLET SHUTDOWN VALVE 10 A	FUSE BOX	3	8
F8	FUSE	PREHEATER 10A	OPTIONAL	9	6
F9	FUSE	PREHEATER TIMER 5A	OPTIONAL	9	6
G1	BATTERY		MACHINE	3	1
G2	ALTERNATOR	CHARGING	ENGINE	3	3
GT1	NOX TRANSDUCER	DPF/DOC INLET	MACHINE	6	1
GT2	NOX TRANSDUCER	SCR OUTLET	MACHINE	6	2
H1	LAMP	ROADSIGNALISATION	BUMPER	5	7
K0	RELAY	STARTER MOTOR	ENGINE	3	2
K1	RELAY	STARTER	FUSE BOX	4	3
K2	RELAY	EPAC	FUSE BOX	4	4
K3	RELAY	HEATER EPRS	FUSE BOX	4	2
K4	RELAY	INLET SHUTDOWN VALVE	FUSE BOX	4	5
K5	RELAY	PREHEATER INTERRUPT	FUSE BOX	4	8
LS1	LEVEL SWITCH	COOLANT LEVEL SHUTDOWN	MACHINE	4	7
LT1	LEVEL TRANSDUCER	FUEL	MACHINE	4	6
LT2	LEVEL TRANSDUCER	VESSEL OIL	MACHINE	4	3
M1	MOTOR	STARTER	ENGINE	3	2
M2	PUMP	FUEL	OPTIONAL	9	8
N1	CONTROLLER	XC2003	MACHINE	8	1
N2	ECU	ENGINE	ENGINE	5	1

INDEX	
SHEET	DESCRIPTION
1	INDEX & LEGEND
2	LEGEND
3	MAIN CIRCUIT
4	CONTROLLER
5	ECU ENGINE / ROAD SIGNALISATION
6	DOC/SCR WIRING
7	AIR INLET WIRING - DOC/SCR WIRING
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

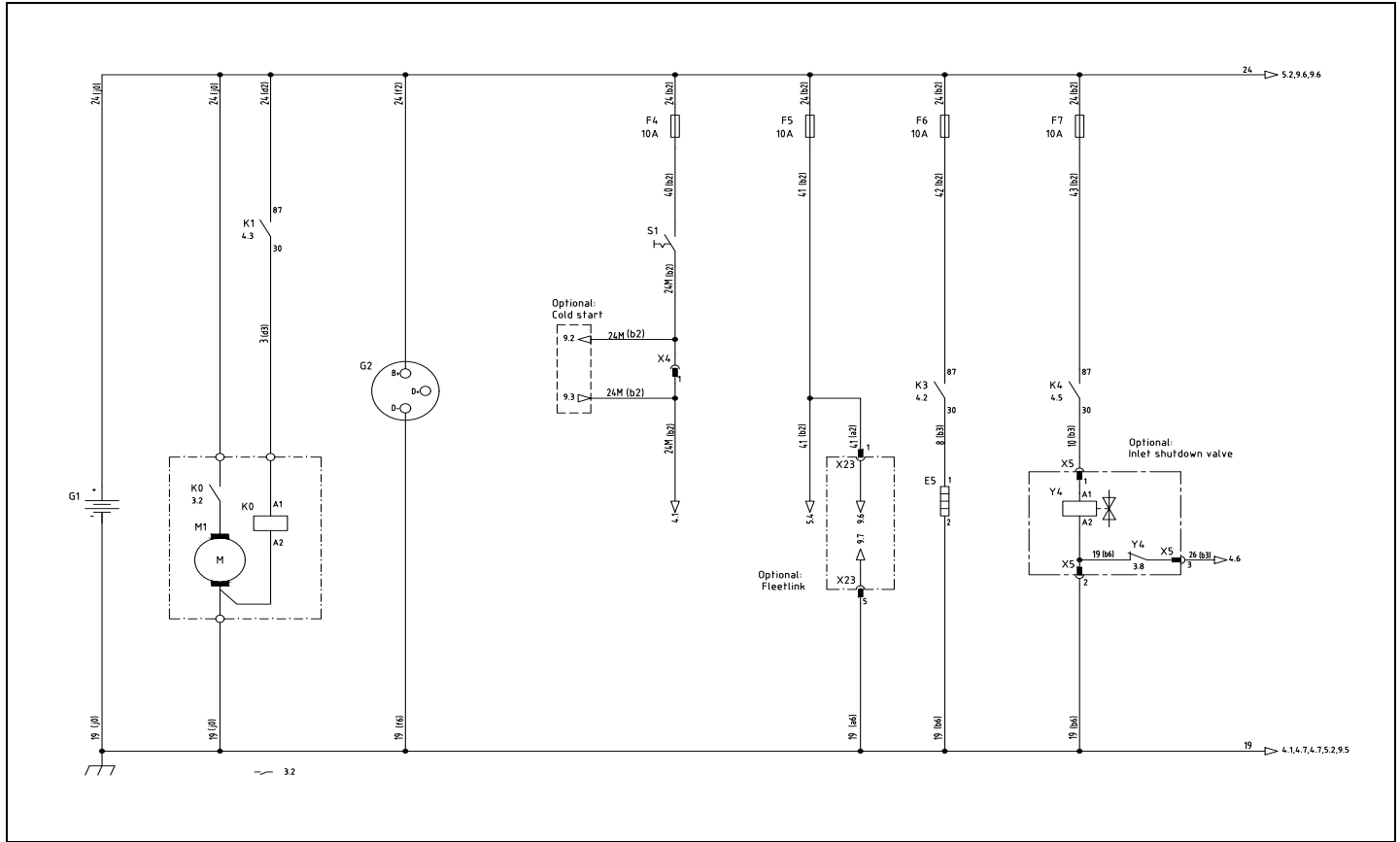
Wire sections

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 = 25mm ²
i = 35 mm ²
j = 50 mm ²
k = 70mm ²
l = 95 mm ²

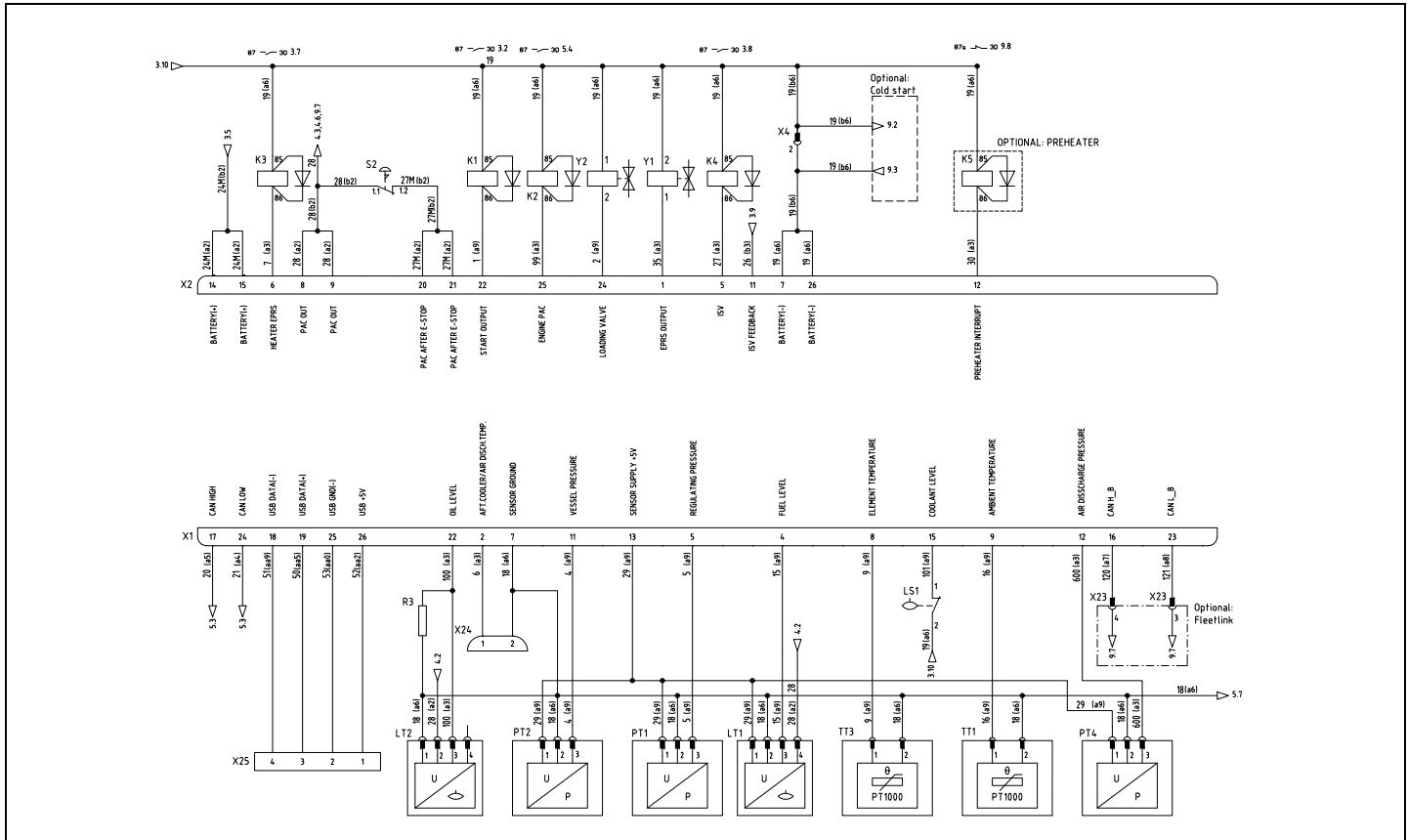
TAG	Desc. 1	FUNCTION	Location	Pg	Col.
N3	UNIT	DEF DOSING	MACHINE	6	7
N4	MODULE	ENGINE AFTER TREATMENT	ENGINE	6	3
N5	CONNECTOR	DEF TANK	MACHINE	6	7
N6	MODULE	FLEETLINK	MACHINE	9	6
PT1	PRESSURE TRANSDUCER	REGULATING	MACHINE	4	5
PT2	PRESSURE TRANSDUCER	VESSEL	MACHINE	4	4
PT3	PRESSURE TRANSDUCER	DPF DELTA	MACHINE	6	5
PT4	PRESSURE TRANSDUCER	AIR DISCHARGE	MACHINE	4	9
Q1	TIMER	PREHEATER	OPTIONAL	9	6
R1	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	MACHINE	5	8
R2	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	MACHINE	6	4
R3	RESISTOR	1000 OHM	MACHINE	4	3
R5	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	OPTIONAL	9	7
R6	RESISTOR	J1939 CANBUS END 120 OHM	OPTIONAL	9	9
S1	SWITCH	ON/OFF	MACHINE	3	5
S2	SWITCH	EMERGENCY STOP	MACHINE	4	3
TT1	TEMPERATURE TRANSDUCER	AMBIENT	MACHINE	4	8
TT3	TEMPERATURE TRANSDUCER	ELEMENT	MACHINE	4	7
TT4	TEMPERATURE TRANSDUCER	MODULE	MACHINE	6	4
X1	CONNECTOR	XC2003	MACHINE	4	1
X2	CONNECTOR	XC2003	MACHINE	4	1
X3	CONNECTOR	ECU 54PINS	MACHINE	5	1
X4	CONNECTOR	COLD START	MACHINE	3	5
X4.1	CONNECTOR	COLD START	MACHINE	9	2
X4.2	CONNECTOR	COLD START	MACHINE	9	3
X5	CONNECTOR	INLET SHUTDOWN VALVE	MACHINE	3	8
X6	CONNECTOR	END RESISTOR J1939 CANBUS	MACHINE	5	7
X7	CONNECTOR	DIAGNOSTIC	MACHINE	5	6
X9	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	5	9
X10	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	5	9
X11	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	5	7
X12	CONNECTOR	ROADSIGNALISATION	MACHINE	5	7
X13	CONNECTOR	DEF DOSING UNIT INTERCONNECT	MACHINE	6	7
X14	CONNECTOR	DEF DOSING UNIT	MACHINE	6	7

TAG	Desc. 1	FUNCTION	Location	Pg	Col.
X15	CONNECTOR	AFTERTREATMENT MODULE	MACHINE	6	3
X16	CONNECTOR	DEF TANK HEADER	MACHINE	6	8
X17	CONNECTOR	DEF COOLANT CONTROL VALVE	MACHINE	7	6
X18	CONNECTOR	END RESISTOR J1939 CANBUS	MACHINE	6	4
X19	CONNECTOR	TIMER PREHEATER	OPTIONAL	9	6
X20	CONNECTOR	PREHEATER	OPTIONAL	9	9
X21	CONNECTOR	DEF DOSING CONTROL	MACHINE	6	7
X22	CONNECTOR	DEF DOSING SYSTEM INTERCONNECT	MACHINE	7	4
X23	CONNECTOR	FLEETLINK	MACHINE	3	7
X24	CONNECTOR	AFT.C. / AIR D.	MACHINE	4	3
X25	CONNECTOR	USB	MACHINE	4	2
X27	CONNECTOR	PREHEATER OPTION	OPTIONAL	9	6
X28	CONNECTOR	POWER SUPPLY PREHEATER	OPTIONAL	9	9
X29	CONNECTOR	EMERGENCY STOP PREHEATER	MACHINE	9	7
X30	CONNECTOR	AIR INLET WIRING	ENGINE	7	8
X31	CONNECTOR	AIR INLET WIRING	ENGINE	7	8
Y1	SOLENOID VALVE	EPRS	MACHINE	4	5
Y2	SOLENOID VALVE	LOADING	MACHINE	4	4
Y3	SOLENOID VALVE	DEF DOSING CONTROL	MACHINE	6	7
Y4	SOLENOID VALVE	INLET SHUTDOWN	MACHINE	3	8
Y5	SOLENOID VALVE	DEF COOLANT CONTROL	MACHINE	7	7

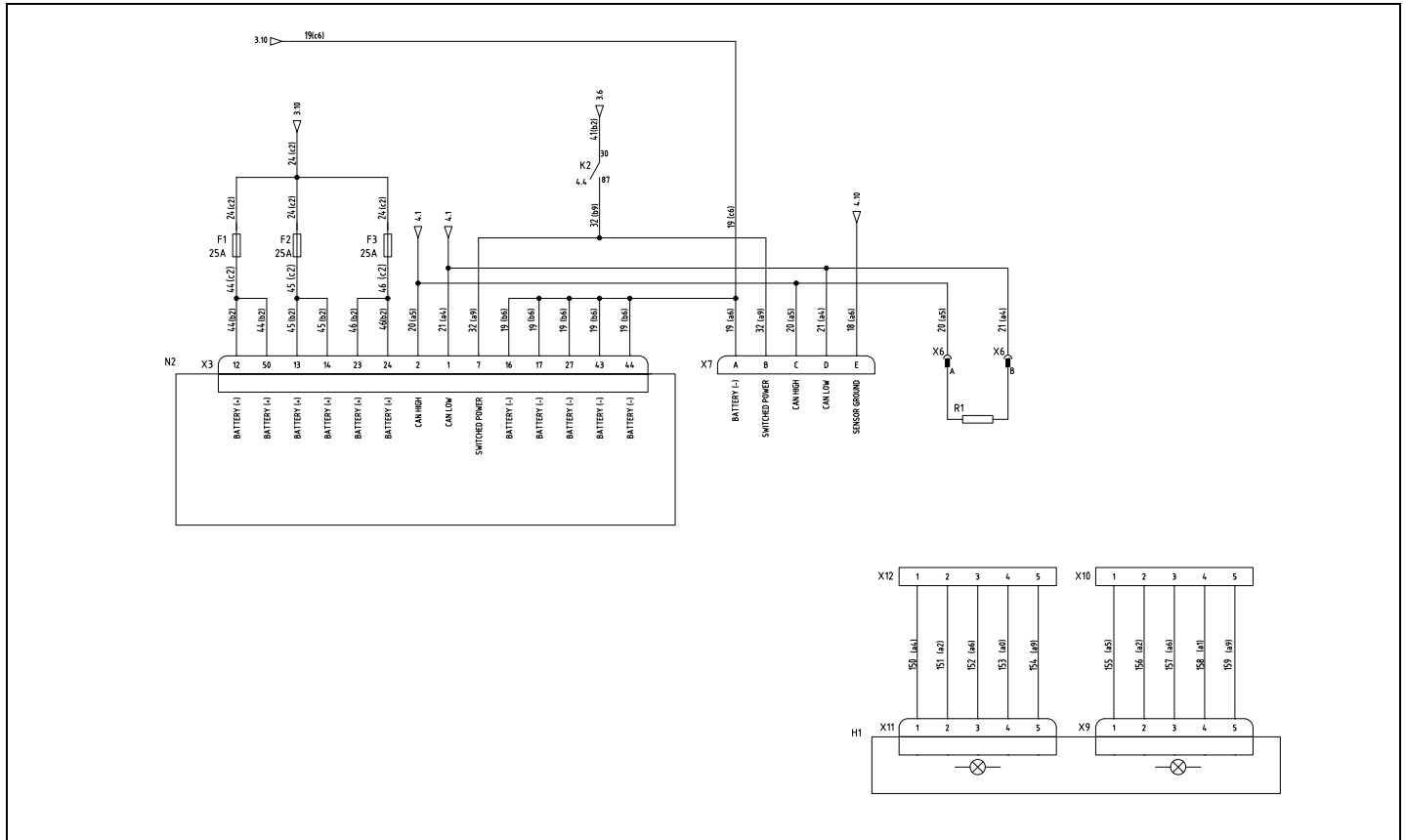
SH 03 CIRCUIT PRINCIPAL



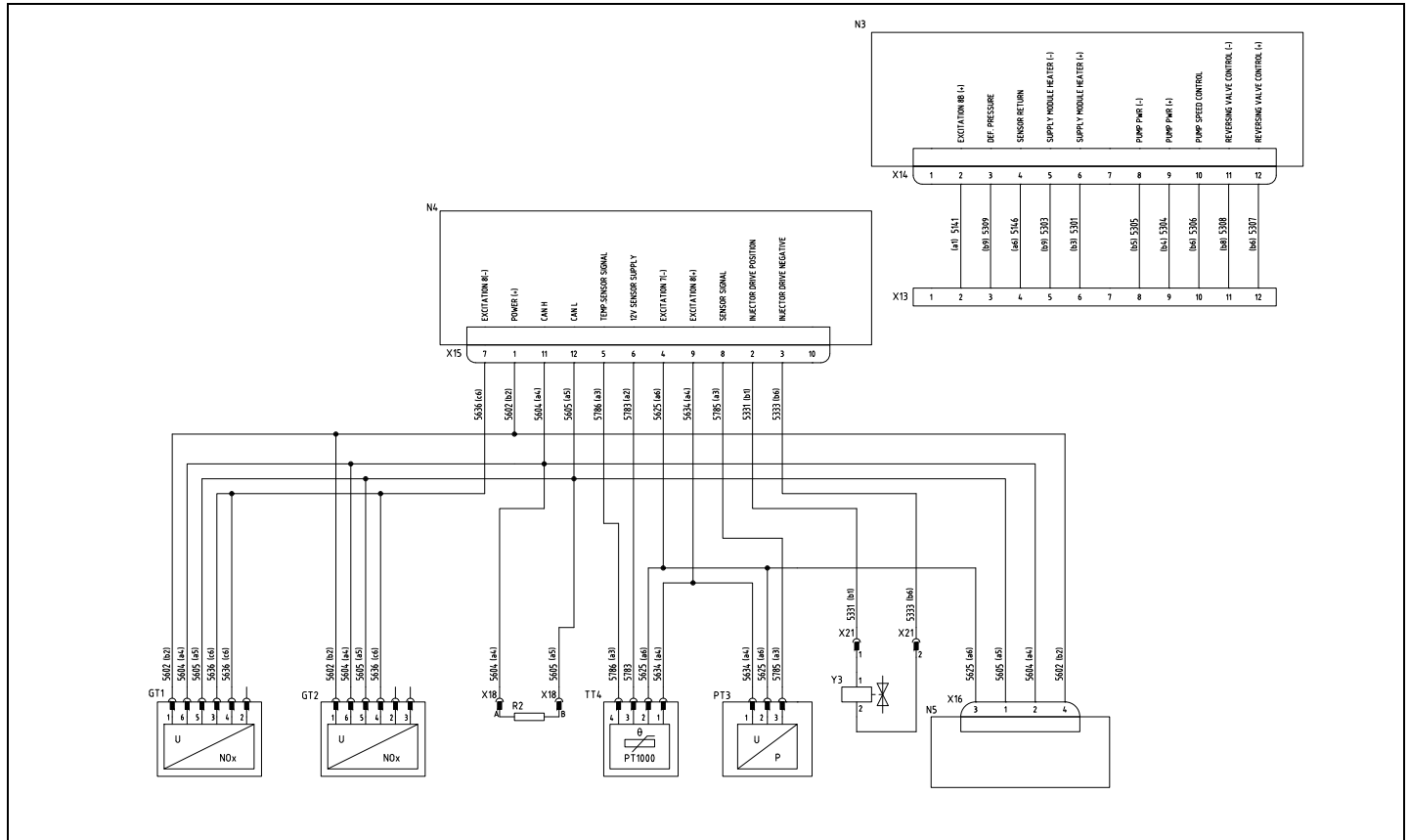
SH 04 CONTRÔLEUR



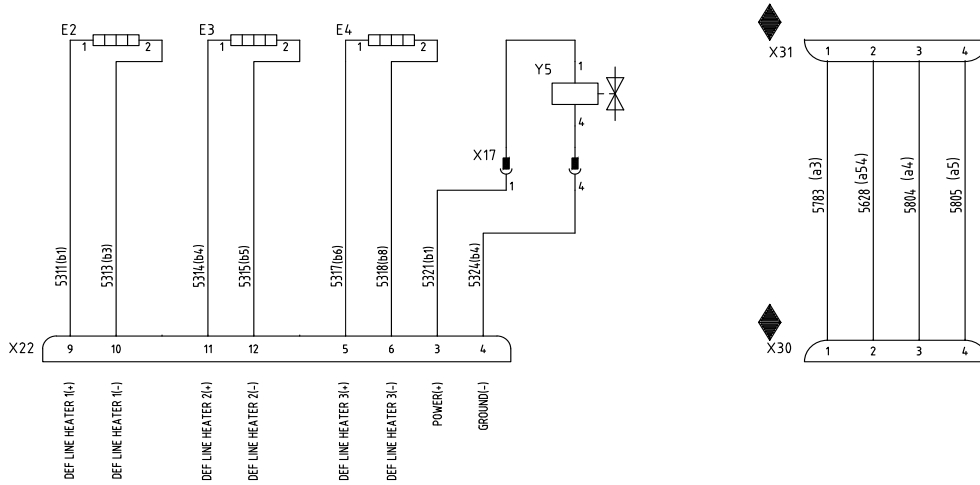
SH 05 MOTEUR ECU / SIGNALISATION ROUTIÈRE



SH 06 DOC/ÉCRAN CÂBLAGE



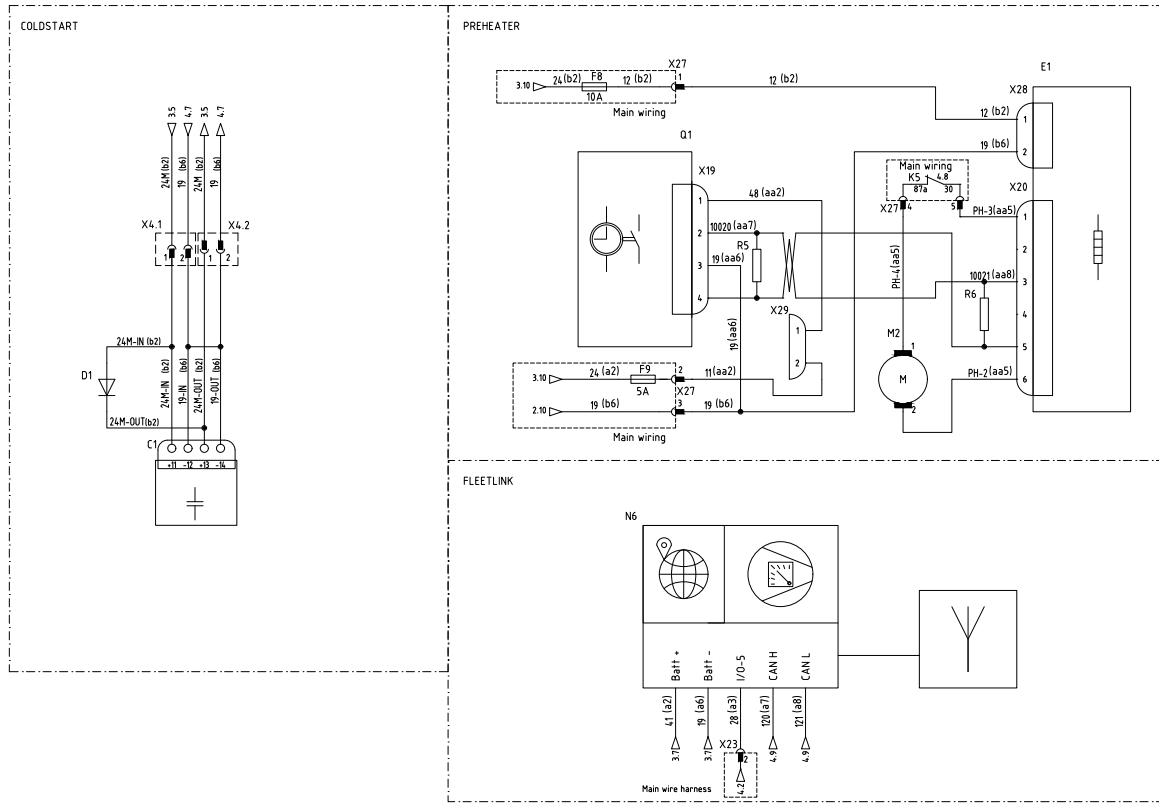
SH 07 DOC/ÉCRAN CÂBLAGE



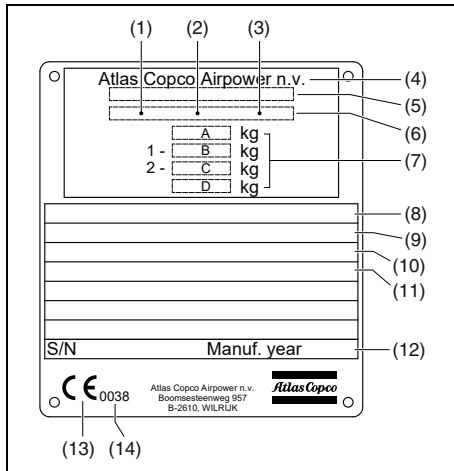
SH 08 CONTRÔLEUR COMPRESSEUR

N1

X1	1	VDD AI 0	X2	1	EPRS
	2	AFTERCooler/AIR DISCHARGE TEMPERATURE		2	BLOW DOWN
	3	INLET PRESSURE		3	FLASHER
	4	FUEL LEVEL		4	HORN
	5	REGULATING PRESSURE		5	ISV
	6	DI 22/P1 0 (MPLU 10MHz MPN)		6	HEATING EPRS
	7	SENSOR GROUND		7	GROUND(-)
	8	ELEMENT TEMPERATURE		8	C.P.A.C
	9	AMBIENT TEMPERATURE		9	C.P.A.C
	10	OIL LEVEL		10	AIRFILTER SWITCH
	11	VESSEL PRESSURE		11	ISV FEEDBACK
	12	AIR DISCHARGE PRESSURE		12	DO 5/015
	13	SENSOR SUPPLY 5VDC		13	COOLANT LEVEL SENSOR
	14	MODBUS RTU		14	BATTERY(+)
	15	DI 18 (NPN INPUT)		15	BATTERY(-)
	16	CAN B H/01/20 CAN OPEN		16	REMOTE START
	17	CAN L_A		17	REMOTE LOAD
	18	USB2 DATA-		18	EXTERNAL FUEL
	19	USB2 DATA+		19	DUAL PRESSURE
	20	MODBUS RTU GND		20	EMERGENCY STOP
	21	MODBUS RTU RS232 RX		21	EMERGENCY STOP
	22	DI 19 (NPN INPUT)		22	STARTER SIGNAL
	23	CAN B L/01/21 CAN OPEN		23	REMOTE ALARM ACKNOWLEDGE
	24	CAN L_A		24	LOADING VALVE
	25	USB2 GND		25	E.P.A.C
	26	USB2 5V		26	GROUND(-)



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 Symbole de certification EAC le cas échéant
- 14 Marquage CE conformément à la Directive Machines 89/392/CE

Mise au rebut

Généralités

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

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

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

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



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

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

Élimination des matériaux

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

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

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

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

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

à l'élimination des déchets. Ne les déversez pas dans les égouts ou les eaux de ruissellement.

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

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



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

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

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

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 :

- Certificat de test
- Déclaration de conformité CE :



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 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
Pressure equipment	97/23/EC	x
Machinery safety	2006/42/EC EN ISO 12100-1 EN ISO 12100-2 EN 1012-1	
Simple pressure vessel	87/404/EEC	x
Electromagnetic compatibility	2004/108/EC EN 61000-6-2 EN 61000-6-4	
Low voltage equipment	2006/95/EC EN 60034 EN 60204-1 EN 60439	
Outdoor noise emission	2000/14/EC ISO 3744	x

66 The harmonized and the technical standards used are identified in the attachments hereafter
 67 Atlas Copco Airpower n.v. is authorized to compile the technical file

68 69 Conformity of the specification to the Directives 70 71 Issued by 72 Product engineering 73 Name 74 Signature 75 Place , Date	76 Conformity of the product to the specification and by implication to the directives 77 78 Manufacturing
---	---

Form 9001 0408 04
 ad 07/2010/03/05

Atlas Copco Airpower n.v.
 A company within the Atlas Copco Group

Postal address
 P.O. Box 100
 B-2610 Wilrijk-Antwerp
 Belgium
 www.atlascopco.com

Visitors address
 Boomslootsteernweg 957
 B-2610 Wilrijk-Antwerp
 Belgium

Phone: +32 (0)3 870 21 11
 Fax: +32 (0)3 870 24 43
 For info, please contact your local Atlas Copco representative

Com. Reg. Antwerp 44651
 V.A.T. 403.992.231

p.1(f)



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



XAS 188-10 PACE PE



XAS 188-14 PACE PE