



Fischer Panda®

Power
wherever
you are™



Panda 5000i PMS

Super silent technology

(230 V/400 V 120 V/240 V 50 Hz/60 Hz 5kVA)

5000i System_Buch_PMS_frz.R03

9.10.17



Etat de Révision

	document
actuel:	5000i System_Buch_PMS_frz.R03_9.10.17
remplacé:	5000i System_Buch_PMS_frz.R02.1

Révision	
Kapitel PMGi ersetzt	

Erstellt durch / created by

Fischer Panda GmbH - Leiter Technische Dokumentation

Otto-Hahn-Str. 32-34

33104 Paderborn - Germany

Tel.: +49 (0) 5254-9202-0

email: info@fischerpanda.de.R03

web: www.fischerpanda.de

Copyright

Tous les droits concernant les textes et les illustrations de ce manuel sont réservés à FISCHER PANDA GmbH, 33104 Paderborn.

Les indications sont données en toute conscience et connaissance. Aucune responsabilité n'est cependant endossée quant à leur exactitude. Il est expressément signalé que des modifications techniques, ayant pour but de perfectionner les produits, peuvent être faites sans préavis. Il ne peut donc pas être présumé que les indications et données soient actuelles. Pour cette raison, il est indispensable de s'assurer, avant de passer commande, que les illustrations, les dimensions et les poids indiqués sur les plans concernent bien le générateur choisi. Les tolérances, dues à la technique de fabrication, doivent être également prises en considération.

Inhalt / Contens

Panda 5000i PMS.....	1
Etat de Révision	2
A Consignes générales et réglementation	12
A.1 Sécurité d'abord !	12
A.2 Outillage	17
A.3 Déclaration du fabricant conformément à la directive Machines 2006/42/EG	19
A.4 Enregistrement du client et garantie	19
A.4.1 Support technique	19
A.4.2 Attention, information importante pour la mise en route !	19
A.5 Consignes de sécurité - Sécurité d'abord !	20
A.5.1 Fonctionnement sûr	20
A.5.2 Respectez les consignes de sécurité !	20
A.5.3 Équipements de protection individuelle (EPI)	20
A.5.4 Propreté égale sécurité	20
A.5.5 Manipulation sûre des carburants et des lubrifiants	21
A.5.6 Gaz d'échappement et protection anti-incendie	21
A.5.7 Mesures de sécurité pour éviter les brûlures et les explosions de batteries	22
A.5.8 Protection des mains et du corps en présence de pièces rotatives	22
A.5.9 Antigél et élimination des liquides	22
A.5.10 Mise en œuvre des inspections de sécurité et de la maintenance	23
A.6 Signalétique d'avertissement et d'instruction	23
A.6.1 Instructions spéciales et dangers particuliers des groupes électrogènes	23
A.6.1.1 Conducteur de terre et câblage équipotentiel	24
A.6.1.2 Conducteur de terre pour les groupes électrogènes Panda	24
A.6.1.3 Couper toutes les charges avant d'intervenir sur le groupe électrogène	24
A.6.1.4 Câblage équipotentiel des groupes électrogènes Panda AGT	24
A.6.1.5 Consignes de sécurité concernant les câbles	25
A.6.2 Tailles de batteries de démarrage recommandées	25
A.6.3 Consignes importantes concernant les batteries de démarrage et/ou de traction	25
A.6.4 Consignes de sécurité générales pour la manipulation de batteries	26
B En cas d'urgence - Premiers secours	29
B.1 Quand un adulte ne respire plus	30
C Données de base	31
C.1 Utilisation conforme	31
C.2 Objectif du manuel et explications concernant le personnel	31
C.2.1 Personnel spécialisé	31
C.2.2 Exploitant	31
C.2.3 Opérateur	32
C.3 Générateur Panda i	32
C.4 Caisse de transport Fischer Panda	33
C.4.1 Caisse de transport Fischer Panda vissée	33
C.4.2 Caisse de transport Fischer Panda avec fermeture à brides métalliques	34
C.5 Ouverture du cocon insonorisé en MPL	34
C.6 Ouverture du cocon insonorisé en matière plastique renforcée de fibres de verre (GFK)	35
C.7 Transport et chargement	36
C.7.1 Transport du générateur	36

Inhalt / Contens

C.7.2	Chargement du générateur	36
C.8	Entretien approprié – Recommandations et mesures en cas d'arrêt de longue durée et de mise hors service 36	
C.8.1	Recommandations concernant la batterie de démarrage en cas d'arrêt de longue durée ..	36
C.8.2	Mesures à prendre en cas d'arrêt de courte durée	37
C.8.3	Mesures à prendre en cas d'arrêt de durée moyenne / Hivernage	37
C.8.3.1	Mesures d'entretien:	37
C.8.3.2	Remise en état de service après un arrêt de durée moyenne (3 à 6 mois).....	38
C.8.4	Mesures à prendre en cas d'arrêt de longue durée / mise hors de service	39
C.8.4.1	Mesures de conservation:	39
C.8.4.2	Remise en état de service après un arrêt de longue durée (plus de 6 mois)...	40
D	Le groupe électrogène Panda 5000i PMS	41
D.1	Plaque signalétique sur le générateur	41
D.2	Description du groupe électrogène	42
D.2.1	Vue latérale droite	42
D.2.2	Vue latérale gauche	43
D.2.3	Vue frontale	44
D.2.4	Vue arrière	45
D.2.5	Vue de dessus	46
D.2.6	Composants du système de refroidissements (eau de mer + eau douce	47
D.2.7	Composants du système de combustion et d'échappement de gaz	48
D.2.8	Composants du système électrique	49
D.2.9	Composants du système de lubrification	50
D.2.10	Le système de contrôle du fonctionnement	51
D.3	Instructions de service	52
D.3.1	Contrôle journalier avant chaque démarrage - Voir fascicule de donnée séparée iControl	52
D.3.2	Démarrage du générateur - Voir fascicule de donnée séparée iControl.	52
E	Instructions d'installation.....	53
E.1	Personnel.....	53
E.1.1	Avertissement concernant les dangers relatifs à l'installation	53
E.2	Site d'installation	55
E.2.1	Insonorisation optimale	55
E.3	Schéma d'ensemble des raccordements du générateur	56
E.4	Raccordement du système de refroidissement à l'eau - Eau de mer	57
E.4.1	Avis généraux	57
E.4.2	Schéma de l'agencement du passe-coque sur les yachts	57
E.4.3	Conduite d'aspiration d'eau de mer	57
E.4.4	Installation du générateur au-dessus de la ligne de flottaison	58
E.4.5	Montage du générateur au-dessous de la ligne de flottaison	59
E.4.6	Refroidissement direct du générateur à l'eau de mer	60
E.4.7	Refroidissement à l'eau de mer par l'intermédiaire de l'échangeur thermique	61
E.5	Système d'échappement refroidi à l'eau	61
E.5.1	Position du bac d'expansion d'eau de refroidissement externe	61
E.5.2	Vérification de la pression lors du contrôle du circuit de refroidissement	62
E.5.3	Vérification de la pression lors du contrôle du circuit de refroidissement	63
E.5.4	Schéma du circuit d'eau douce en cas de système à deux circuits	64
E.6	Installation du système d'échappement de gaz brûlés	65
E.6.1	Installation d'un système d'échappement standard	65

Inhalt / Contens

E.6.2	Montage du collecteur d'eau	65
E.6.3	Causes possible de la présence d'eau dans la conduite d'échappement	66
E.6.3.1	Cause possible: conduite d'échappement.....	66
E.6.3.2	Cause possible: Conduite d'eau de refroidissement	66
E.6.4	Lieu de montage du séparateur gaz/eau	67
E.6.5	Le volume du séparateur gaz/eau	68
E.6.5.1	Position idéale du collecteur d'eau.....	69
E.6.5.2	Exemple de montage excentré du collecteur d'eau, avec exposé des effets possibles: 70	
E.6.6	Unité de séparation gaz/eau	72
E.6.7	Schéma d'installation de l'unité de séparation gaz/eau	73
E.7	Raccordement du système de carburant	75
E.7.1	Avis généraux	75
E.8	La pompe électrique de carburant	76
E.8.1	Raccordement des conduites au réservoir	76
E.8.2	Positionnement du filtre préliminaire avec séparateur d'eau	77
E.8.3	Purge d'air du système de carburant	77
E.9	Installation du système DC du générateur.....	78
E.9.1	Raccordement du banc de batteries de démarrage	78
E.9.2	Raccordement du tableau de commande - Voir fascicule de données du tableau iControl	81
E.10	Installation du Système Électrique.....	81
E.10.1	Installation du onduleur PMGi - Voir fascicule de données PMGi 8000 Inverter	82
E.10.2	Disjoncteur / Comondulateur à came	82
E.10.3	Test d'isolation	84
F	Instructions d'entretien	85
F.1	Personnel.....	85
F.2	Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre.....	85
F.3	Protection de l'environnement	87
F.4	Instructions générales d'entretien	88
F.4.1	Contrôles avant chaque démarrage Contrôle du niveau d'huile	88
F.4.2	Tuyaux et éléments en caoutchouc logés dans le cocon insonorisé	88
F.5	Intervalles des vidanges d'huile	88
F.6	Contrôler et remplir le niveau d'huile moteur	89
F.6.1	Contrôler le niveau d'huile	89
F.6.2	Remplissage d'huile	90
F.6.3	Après le contrôle du niveau d'huile et le remplissage	90
F.7	Vidange d'huile moteur et remplacement du filtre à huile.....	91
F.7.1	Après la vidange	93
F.8	Contrôlez la batterie de démarrage et le banc de batteries si besoin est.....	94
F.8.1	Batterie	94
F.8.1.1	Vérifier la batterie et le câble de raccordement de la batterie.....	94
F.8.1.2	Contrôle du niveau d'électrolyte	94
F.8.1.3	Contrôler la densité de l'électrolyte	95
F.8.2	Contrôle du séparateur d'eau dans la conduite d'arrivée du carburant	95
F.8.3	Purge d'air du Système de carburant	96
F.9	Remplacement du filtre de carburant.....	97
F.9.0.1	Filtre de carburant avec verre de regard, en option	97
F.9.1	Remplacement du filtre d'air	98

Inhalt / Contens

F.9.1.1	Changement du filtre avec support à changement rapide.....	100
F.10	Purge d'air du circuit d'eau de refroidissement / Eau douce	101
F.11	Remplacement des courroies trapézoïdales de la pompe interne d'eau de refroidissement.....	103
F.12	Circuit d'eau de mer	105
F.12.1	Nettoyage du filtre d'eau de mer	105
F.12.2	Causes d'usure exagérée de la turbine	105
F.12.3	Remplacement de la turbine	106
F.13	Conservation en cas d'interruptions de service prolongées.....	108
F.13.1	Mesures à prendre pour le repos d'hiver:	108
F.13.2	Mise en service de printemps	109
G	Perturbations du générateur	111
G.1	Personnel.....	111
G.2	Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre	111
G.3	Outils et instruments de mesure	113
G.4	Surcharge du générateur	113
G.4.1	La tension de sortie du générateur est trop basse	114
G.5	Problèmes de démarrage du moteur	114
G.5.1	Vanne électromagnétique de carburant	114
G.5.2	Encrassement du filtre de carburant	115
G.6	Tableau des contre-mesures en cas d'anomalies.....	116
G.6.1	Tension du générateur trop faible.	116
G.6.2	Le moteur ne tourne pas lors du démarrage	116
G.6.3	Le moteur tourne à la vitesse de démarrage mais n'est pas lancé	116
G.6.4	Le moteur tourne lors du démarrage mais n'atteint pas son plein régime	116
G.6.5	Le Moteur tourne irrégulièrement.	117
G.6.6	La vitesse du moteur baisse.	117
G.6.7	Le moteur continue de tourner en position "ARRET".	117
G.6.8	Le moteur s'arrête de lui-même.	117
G.6.9	Les gaz d'échappement sont souillés de suie.	117
G.6.10	Le générateur doit être arrêté immédiatement quand,	118
H	Annexe	119
H.1	Données techniques du générateur	119
H.1.1	Données techniques du moteur	119
8.3	Huile moteur.....	119
H.1.2	Classification de l'huile moteur	119
H.1.3	Qualité de l'huile	120
H.1.4	Classes SAE d'huile moteur	120
H.2	Eau de refroidissement	120
8.5	Carburant	121
H.1	Fluide de refroidissement	122
H.1.1	Produits recommandés par Fischer Panda	122
H.1.2	Antigel recommandé	122
H.2	Sections transversales des câbles.....	122
I	Onduleur Panda PMGi	123
I.1	Instructions de sécurité	124

Inhalt / Contens

I.2	Plaque signalétique	124
I.3	Face avant / Côté raccordement 230 V (Image de l'exemple).....	125
I.4	Face avant / Côté raccordement 400 V (Image de l'exemple).....	125
I.5	Face avant / Côté raccordement 120 V/240 V (Image de l'exemple)	126
I.5.1	Affectation des prises femelles du PMGi	126
I.5.1.1	PMGi AC out	126
I.5.1.2	PMGi input	127
I.5.1.3	Control.....	128
I.5.1.4	Pont de PE/N externe	128
I.6	Face arrière - face supérieure	129
I.7	Réglages pour l'exploitation des igénérateurs avec chargeurs / convertisseurs	130
I.7.1	Réglages dans le logiciel VE Configure II pour Victron - Global	130
I.7.1.1	Alimentation ininterrompue en courant AC (Fonction UPS).....	130
I.7.1.2	Limiteur de courant dynamique	130
I.7.2	Réglages dans le logiciel VE configuration II pour Victron - onduleur	131
I.7.2.1	Assist current boost factor.....	131
I.8	Manuel d'utilisation	132
I.8.1	Remarques préliminaires/service hivernal	132
I.8.2	Charge du PMGi en service permanent	132
I.8.3	Démarrage automatique	132
I.9	Affichage des fonctions / Affichage des défauts - LED	132
I.10	Refroidissement du PMGi.....	132
I.11	Installation du PMGi	133
I.11.1	Schéma de l'eau de refroidissement - Générateur de véhicule	133
I.11.1.1	Intégrer la PMGi dans le système de l'eau de refroidissement	133
I.11.1.2	Schéma de l'eau de refroidissement - Radiateur est plus élevé que le générateur	134
I.11.1.3	Radiateur est au même niveau ou inférieur à la génératrice	134
I.11.1.4	Schéma de l'eau de refroidissement pour PVK-UK i générateurs	135
I.11.1.5	Schéma de l'eau de refroidissement pour PMS générateurs.....	136
I.11.2	Connexion électrique	137
I.11.2.1	Raccordement à un système contrôlé par circuit de décharge RCD	137
I.11.2.2	Raccordement à des systèmes de surveillance d'isolation.	137
I.12	Caractéristiques techniques	137
I.12.1	Caractéristiques générales	137
I.12.2	Spécification du générateur	138
I.12.3	Spécification à la sortie du PGMi	139
I.12.4	Court-circuit	145
	Panda iControl2.....	147
	Stade actuel de mise à jour.....	148
	Matériel.....	148
	J Conseils de sécurité Panda iControl2	149
J.1	Personel.....	149
J.2	Conseils de sécurité	149
	K Maniement général	151
K.1	La platine de commande Panda iControl2.....	151
K.2	Opérations précédant le démarrage / Contrôles (journaliers)	152
K.2.1	Version marine	152

Inhalt / Contents

K.2.2	Version pour véhicules automobiles	152
K.3	Maniement	153
K.3.1	Mise en marche et arrêt de la commande	153
K.3.2	La page de l'écran standard	153
K.3.3	Modes opérationnels	154
K.3.3.1	Mode stand by	154
K.3.3.2	Mode de démarrage (Start)	155
K.3.3.3	Mode Override (montée en régime)	156
K.3.3.4	Mode opérationnel	156
K.3.3.5	Mode d'arrêt	158
K.3.3.6	Mode de démarrage automatique	158
K.4	Autres managements	159
K.4.1	Menu de setup	159
K.4.2	Réglage de la luminosité de l'éclairage de fond d'écran ("backlight" et "dimtime")	160
K.4.3	Le menu de configuration ("Config")	161
K.4.4	L'identificateur Network ID	161
K.4.5	Sauvegarder les paramètres et quitter le menu de setup (Save & Exit)	161
K.4.6	Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique („Autostart“) ..	161
K.4.7	Remise à zéro des intervalles entre inspections („Service“)	163
K.4.8	Dégazage du système d'alimentation en carburant ("Prime Fuel")	164
K.4.9	Sélection et sauvegarde de l'unité d'affichage des températures	164
L	Installation	165
L.1	Personnel	165
L.2	Elimination des composants	166
L.2.1	Platine Panda iControl2 avec son boîtier incorporé	167
L.2.2	Occupation des connecteurs de la platine de commande Panda iControl2	167
L.3	Dimensions	168
L.4	Branchements de la platine de commande Panda iControl	169
L.4.1	Occupation des connecteurs de la platine de commande Panda iControl2	170
L.4.1.1	Occupation du connecteur de 18 pôles	170
L.4.1.2	Bus standard Fischer Panda	170
L.4.1.3	Bus CAN Fischer Panda	170
L.5	Mise en service	171
M	Maintenance	173
M.1	Maintenance de l'appareil de commande iControl2	173
M.1.1	Nettoyage de l'appareil de commande iControl2	173
M.2	Maintenance du panneau de télécommande iControl2	173
M.2.1	Maintenance de l'appareil de commande iControl2	173
N	Mises en garde et message de défauts	175
N.1	Mises en garde	175
N.1.1	Exemples de mises en garde sur l'écran	175
N.1.2	Messages d'alarme	175
N.2	Défauts	176
N.2.1	Messages de défauts	176
N.2.2	Seuils d'alarme et de défaut	177
N.2.3	Erreur sur le bus	178
O	Annexe	179

O.1	Caractéristiques techniques 179
O.2	Caractéristiques techniques de la commande iControl2 179
O.3	Caractéristiques techniques iControl2 Panneau de télécommande 179

Cher Client,

Nous vous remercions d'avoir acheté un groupe électrogène Fischer Panda et d'avoir choisi notre société comme partenaire pour votre production d'électricité embarquée mobile. Avec cette machine, vous avez désormais le moyen de produire votre propre électricité – où que vous soyez – et de profiter d'une indépendance encore plus grande. Vous n'avez pas seulement à bord un groupe électrogène Fischer Panda, vous bénéficiez aussi du réseau mondial d'assistance de notre équipe. Prenez le temps de lire ce qui suit et de découvrir comment nous pouvons vous aider davantage.

Approbation de l'installation et garantie

Chaque groupe électrogène est garanti dans le monde entier. Vous pouvez demander à bénéficier de cette garantie une fois votre installation approuvée. Si vous avez acquis une extension de garantie, veillez à la conserver en lieu sûr et à tenir le revendeur informé si vous changez d'adresse. Consultez votre revendeur pour connaître les options de garantie, notamment si vous avez acheté un groupe électrogène d'occasion. Il pourra vous conseiller sur les centres d'entretien Fischer Panda agréés dans le monde.

Entretien et assistance

Pour assurer un fonctionnement fiable de votre groupe électrogène, il est impératif d'effectuer les contrôles et les travaux de maintenance spécifiés dans ce manuel. Fischer Panda peut vous fournir des kits d'entretien parfaitement adaptés aux opérations d'entretien périodique. Nous fournissons exclusivement des composants de la meilleure qualité et nous garantissons que ce sont les BONNES pièces pour votre machine. Des kits d'entretien "plus" sont également disponibles et parfaitement adaptés aux voyages au long cours, couvrant plus d'un intervalle d'entretien.

N'hésitez pas à contacter votre revendeur Fischer Panda si vous avez besoin d'une assistance. N'essayez pas de procéder vous-même à une réparation quelle qu'elle soit, au risque d'entraîner la déchéance de la garantie de votre groupe électrogène. Votre revendeur est également à même de vous guider pour trouver le centre d'entretien Fischer Panda le plus proche. Vous pouvez aussi le trouver en consultant notre réseau d'assistance mondiale, téléchargeable à partir de notre site Internet.

Enregistrement du produit

Prenez le temps d'enregistrer votre groupe électrogène Fischer Panda sur notre site Internet à l'adresse

<http://www.fischerpanda.de/mypanda>

En vous enregistrant, vous êtes assuré d'être tenu au courant des évolutions et mises à jour techniques ou de recevoir des informations sur le fonctionnement ou l'entretien de votre groupe électrogène. Nous pouvons même vous présenter les nouveaux produits Fischer Panda, ce qui est particulièrement utile si vous envisagez une mise à niveau ou une extension de votre installation à une date ultérieure.

Qualité Fischer Panda – Essayé et testé

Certifié suivant DIN ISO 9001

Merci d'avoir acheté un groupe électrogène Fischer Panda.

Votre équipe Fischer Panda

A. Consignes générales et réglementation

A.1 Sécurité d'abord !

Ces symboles sont utilisés tout au long de ce manuel ainsi que dans la signalétique apposée sur la machine elle-même afin d'avertir des risques de blessure ou de mort lors de certains travaux de maintenance ou certaines opérations. Lire attentivement les instructions correspondantes.

Ces substances peuvent entraîner des pathologies aiguës ou chroniques, voire la mort en cas d'inhalation, ingestion ou absorption transcutanée, y compris en très petites quantités.

AVERTISSEMENT : Substances dangereuses



Ce symbole d'avertissement attire l'attention sur des mises en garde, consignes ou procédures spéciales qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent entraîner la détérioration ou la destruction du matériel.

AVERTISSEMENT : Information importante !



Signale des substances susceptibles de prendre feu en présence d'une source d'inflammation (cigarette, surface brûlante, étincelles, etc.).

AVERTISSEMENT : Risque d'incendie



Il est interdit de fumer dans l'environnement décrit / pendant les travaux spécifiés.

INTERDICTION : Défense de fumer



Les feux et les lampes nues sont des sources d'inflammation et doivent être évités.

INTERDICTION : Feux ou lampes nues interdits



L'équipement ne doit pas être activé ou démarré pendant qu'une intervention est en cours.

INTERDICTION : Ne pas activer/démarrer



Il est interdit de toucher les pièces et les systèmes ainsi repérés.

INTERDICTION : Ne pas toucher



Danger de mort ! Travailler sur un groupe électrogène en marche peut entraîner des blessures corporelles graves.

DANGER : Démarrage automatique



Le groupe électrogène peut être équipé d'un dispositif de démarrage automatique. Ceci signifie qu'un signal extérieur peut déclencher un démarrage automatique. Pour éviter un démarrage intempestif de la machine, sa batterie de démarrage doit impérativement être débranchée avant toute intervention.

Ce symbole de danger signale un risque de choc électrique et attire l'attention sur des mises en garde, consignes ou procédures spéciales qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent entraîner des blessures corporelles graves, voire la mort par électrocution.

AVERTISSEMENT : Tension électrique dangereuse



Avertissement général signalant une zone de danger.

AVERTISSEMENT : Avertissement général



Ces substances peuvent entraîner des pathologies aiguës ou chroniques, voire la mort en cas d'inhalation ou ingestion, y compris en très petites quantités.

AVERTISSEMENT : Danger en cas d'inhalation et/ou ingestion



Cet avertissement signale des pièces sous tension susceptibles de provoquer un choc électrique en cas de contact. Ceci est particulièrement dangereux pour les personnes qui ont des problèmes cardiaques ou qui sont équipées d'un stimulateur.

AVERTISSEMENT : Risque d'électrocution par contact



Risque de blessure par entraînement dans l'équipement.
Risque d'hématomes et d'arrachement de parties du corps.
Risque de happement en cas de contact avec une partie du corps ou un vêtement flottant, un foulard, une cravate, etc.

Signale des substances susceptibles de provoquer une explosion dans certaines conditions, par exemple en présence de chaleur ou d'une source d'inflammation.

Signale des surfaces et des liquides portés à une température élevée. Risque de brûlure/ébullition.

Signale des substances susceptibles de provoquer des brûlures chimiques en cas de contact. Ces substances peuvent agir comme des contaminants si elles sont introduites dans l'organisme.

À l'ouverture du système, la pression peut être libérée brutalement et expulser des gaz et des liquides à haute température. Risque de blessure due à la projection de pièces ou fragments, risque de brûlure par les gaz et les liquides chauds.

Signale un risque de dommage auditifs.

Signale la présence d'un champ magnétique.

AVERTISSEMENT : Danger dû à des éléments rotatifs

AVERTISSEMENT : Risque d'explosion

AVERTISSEMENT : Surface à haute température

AVERTISSEMENT : Danger dû à des substances corrosives, risque de contamination des personnes

AVERTISSEMENT : Le système peut être sous pression !

AVERTISSEMENT : Dommages auditifs

AVERTISSEMENT : Champ magnétique


Signale la présence d'une surpression.

AVERTISSEMENT : Surpression



Le port des vêtements de protection non flottants indiqués protège des risques et permet d'éviter des problèmes de santé.

CONSIGNE IMPÉRATIVE : Porter des vêtements de protection (EPI) non flottants



Le port de protections auditives protège d'une perte d'audition aiguë et progressive.

CONSIGNE IMPÉRATIVE : Porter une protection auditive (EPI)



Le port de lunettes de sécurité protège des lésions oculaires. Les lunettes de vue ou de soleil ne sont en aucun cas un substitut à des lunettes de sécurité adéquates.

CONSIGNE IMPÉRATIVE : Porter des lunettes de sécurité (EPI)



Le port de gants de protection préserve les mains de risques tels que les frottements, écorchures, piqûres ou entailles profondes et les protège du contact avec des surfaces à haute température.

CONSIGNE IMPÉRATIVE : Porter des gants de protection (EPI)



Le respect des consignes et instructions contenues dans le présent manuel permet d'éviter les dangers et de prévenir les accidents. Ceci assure la protection des personnes de même que celle de la machine.

CONSIGNE IMPÉRATIVE : Respecter les consignes de ce manuel



La protection de l'environnement préserve le milieu dans lequel nous vivons. Pour nous et nos enfants



CONSIGNE IMPÉRATIVE : Respecter les exigences de protection environnementale



A.2 Outillage

Les symboles ci-dessous sont utilisés tout au long de ce manuel pour indiquer quel outil utiliser pour la maintenance ou l'installation.

	<p>Clés plates</p> <p>S.P. X = cote sur plats de X mm</p>
	<p>Clé à sangle pour filtre à huile</p>
	<p>Tournevis, pour vis à tête fendue et à empreinte cruciforme (Phillips)</p>
	<p>Multimètre, multimètre avec fonction de mesure de capacité</p>
	<p>Jeu de clés à douille</p>
	<p>Jeu de clés 6 pans mâles</p>

	<p>Pince ampèremétrique (c.c. pour générateurs synchrones, c.a. pour générateurs asynchrones)</p>
	<p>Clé dynamométrique</p>

A.3 Déclaration du fabricant conformément à la directive Machines 2006/42/EG

Déclaration du fabricant conformément à la directive Machines **2006/42/EG**

Le groupe électrogène a été conçu de telle manière que tous ses ensembles sont conforme aux **directives CE**. Si la directive Machines **2006/42/EG** est applicable, il est interdit de mettre le groupe en marche tant qu'il n'a été vérifié que le système dans lequel il doit être intégré est lui-même conforme à la directive Machines **2006/42/EG**. Ceci englobe le système d'échappement, le système de refroidissement et les installations électriques.

La "protection contre les contacts" doit être évaluée sur la machine installée, conjointement avec le système concerné. Ceci inclut des connexions électriques correctes, une mise à la masse sûre, la protection contre la pénétration de corps étrangers et d'humidité, la protection contre l'humidité due à une condensation excessive, ainsi que la protection contre les surchauffes dues à une utilisation correcte et incorrecte du matériel dans son état installé. La responsabilité de la mise en œuvre de ces mesures incombe aux personnes qui assurent l'installation du groupe électrogène dans le système final.

A.4 Enregistrement du client et garantie

Profitez des avantages liés à l'enregistrement de votre produit :

- Une fois les données de votre installation approuvées, vous recevez un certificat de garantie.
- Vous recevez sur le produit des informations détaillées qui peuvent concerner la sécurité.
- Vous recevez des mises à niveau gratuites si nécessaire.

Autres avantages :

En se basant sur le dossier qui rassemble toutes vos données, les techniciens de Fischer Panda peuvent vous apporter une assistance rapide car 90% des problèmes résultent de défaillances de la périphérie de la machine.

Les problèmes résultant d'erreurs d'installation peuvent être identifiés à l'avance.

A.4.1 Support technique

Support technique par Internet : info@fischerpanda.de

A.4.2 Attention, information importante pour la mise en route !

1. Le carnet de mise en service doit être rempli tout de suite après la première mise en route et contresigné.
2. Le carnet de mise en service doit être reçu par Fischer Panda GmbH à Paderborn dans un délai de 4 semaines après la première mise en route.
3. À réception de ce carnet, Fischer Panda établira le certificat de garantie officiel et l'adressera au client.
4. Ce certificat devra être présenté pour toute demande au titre de la garantie.

Si les exigences ci-dessus ne sont pas satisfaites, ou si elles le sont en partie seulement, la garantie sera caduque.

A.5 Consignes de sécurité - Sécurité d'abord !

A.5.1 Fonctionnement sûr

Manipuler l'équipement avec soin est la meilleure manière d'éviter les accidents. Lisez attentivement le manuel et assurez-vous que vous l'avez compris avant de mettre la machine en marche. Tous les opérateurs, quel que soit leur niveau d'expérience, doivent lire le présent manuel ainsi que les autres manuels pertinents avant de mettre la machine en service ou d'installer un accessoire. Il incombe à l'exploitant de faire en sorte que tous les opérateurs reçoivent ces informations et soient instruits des pratiques de manipulation sûres.



A.5.2 Respectez les consignes de sécurité !

Lisez et comprenez ce manuel et les consignes de sécurité du groupe électrogène avant d'essayer de le démarrer et de le faire fonctionner. Apprenez les pratiques d'exploitation et veillez à travailler de manière sûre. Familiarisez-vous avec l'équipement et ses limites. Maintenez le groupe électrogène en bon état.

A.5.3 Équipements de protection individuelle (EPI)

Pour les interventions de maintenance et de réparation sur la machine, **ne portez pas** de vêtements flottants, déchirés ou mal ajustés susceptibles de se prendre dans des éléments en saillie ou d'entrer en contact avec des poulies, des disques de refroidissement ou d'autres pièces tournantes, au risque de vous blesser gravement.

Portez des équipements de sécurité et de protection appropriés pendant le travail.

Abstenez-vous de faire fonctionner le groupe électrogène sous l'influence de l'alcool, de médicaments ou de stupéfiants.

Ne portez pas de casques ou écouteurs audio pendant le fonctionnement, l'entretien ou la réparation de la machine.



A.5.4 Propreté égale sécurité

Maintenez la propreté du groupe électrogène et de son environnement.

Avant de nettoyer la machine, désactivez-la et sécurisez-la contre un redémarrage intempestif. Maintenez le groupe électrogène exempt de saleté, graisse et autres déchets. Stockez les liquides inflammables uniquement dans des récipients appropriés et à bonne distance du groupe électrogène. Contrôlez régulièrement les conduites et supprimez immédiatement toute fuite constatée.



A.5.5 Manipulation sûre des carburants et des lubrifiants

Maintenez les carburants et les lubrifiants éloignés des flammes nues.

Avant de faire le plein de carburant et/ou d'appliquer un lubrifiant, arrêtez systématiquement le groupe électrogène et sécurisez-le contre un redémarrage intempestif.

Abstenez-vous de fumer et évitez les flammes nues et les étincelles à proximité des carburant et du groupe électrogène. Le carburant est hautement inflammable et peut exploser dans certaines conditions.

Faites le plein uniquement dans des lieux ouverts bien ventilés. En cas de déversement de carburant/lubrifiant, éliminez les fluides concernés sans tarder.

Ne mélangez jamais le gazole avec du pétrole ou de l'alcool. Un tel mélange peut provoquer un incendie et endommager le groupe électrogène.

Utilisez uniquement des récipients et des systèmes de réservoirs homologués pour le carburant. Des bouteilles et bidons de récupération ne conviennent pas.



A.5.6 Gaz d'échappement et protection anti-incendie

Les gaz de moteurs peuvent être nocifs en cas d'accumulation. Assurez-vous que les gaz d'échappement du groupe électrogène sont correctement évacués (système étanche) et que l'opérateur et la machine disposent d'une arrivée d'air frais adéquate (ventilation forcée).

Contrôlez régulièrement le système et supprimez toute fuite constatée.

Les gaz d'échappement et les éléments qui les renferment sont très chauds et peuvent provoquer des brûlures dans certaines circonstances. Maintenez en permanence les éléments inflammables éloignés du groupe électrogène et du système d'échappement.

Pour éviter un incendie, vérifiez qu'il n'y a pas de connexions électriques court-circuitées. Contrôlez régulièrement que toutes les conduites et les câbles sont en bon état et exempts d'abrasion et d'usure similaire. Les fils nus, les endroits percés par l'usure, les isolants effilochés et les connexions desserrées peuvent provoquer une électrocution, un court circuit et un incendie.

L'entreprise exploitante est tenue d'intégrer le groupe électrogène doit être intégré dans son système de sécurité anti-incendie existant.



CALIFORNIE

Avertissement - Proposition 65

Les gaz d'échappement de moteurs diesel et certains de leurs constituants sont connus dans l'État de Californie pour être à l'origine de cancers, de malformations néonatales et d'autres dommages au niveau de la reproduction.



Les gaz d'échappement de moteurs diesel et certains de leurs constituants sont cancérigènes et peuvent provoquer des malformations et d'autres défauts génétiques.



A.5.7 Mesures de sécurité pour éviter les brûlures et les explosions de batteries

Le groupe électrogène, ses agents de refroidissement et ses lubrifiants, de même que le carburant peuvent être portés à une température élevée en cours de fonctionnement. Utilisez des précautions au voisinage de composants très chauds tels que les parties de machine contenant des gaz d'échappement, le radiateur, les flexibles et le bloc moteur en cours de fonctionnement et après l'arrêt du groupe électrogène.



Le système de refroidissement peut être sous pression. Ouvrez-le seulement après avoir laissé refroidir le moteur et le liquide de refroidissement. Portez des équipements de protection appropriés (par ex. lunettes de sécurité, gants).



Avant de mettre l'équipement en marche, vérifiez que le système de refroidissement est étanche et que les colliers de flexibles sont bien serrés.

La batterie présente un risque d'explosion, qu'il s'agisse de la batterie de démarrage ou de la batterie d'accumulateurs des groupes électrogènes AGT. Pendant la charge, les batteries génèrent un mélange d'hydrogène et d'oxygène qui est hautement explosif (gaz électrolytique).



Abstenez-vous d'utiliser ou charger des batteries dont le niveau de liquide est inférieur au repère MINIMUM. Ceci réduit notablement la durée de vie de la batterie et augmente le risque d'explosion. Ajoutez sans tarder du liquide pour amener le niveau entre les repères maximum et minimum.

En particulier pendant la charge, maintenez les sources d'étincelles et les flammes nues éloignées des batteries. Vérifiez que les cosses des batteries sont bien serrées et exemptes de corrosion afin d'éviter la formation d'étincelles. Utilisez une graisse appropriée pour les bornes de batteries.



Contrôlez le niveau de charge en utilisant un voltmètre ou un pèse-acide adéquat. Évitez tout contact d'un objet métallique entre les bornes, au risque de provoquer un court circuit et la détérioration de la batterie, ainsi qu'une explosion.

Les batteries ne doivent pas être chargées lorsqu'elles sont gelées. Chauffez-les à +16°C (61°F) avant de les charger.

A.5.8 Protection des mains et du corps en présence de pièces rotatives

Maintenez le caisson fermé en permanence lorsque le groupe électrogène est en marche.

Pour contrôler la tension de la courroie trapézoïdale, arrêtez toujours la machine.

Gardez les mains et le corps éloignés de pièces rotatives telles que la courroie trapézoïdale, les ventilateurs, les poulies et le volant d'inertie. Vous pourriez vous blesser gravement en cas de contact.



Ne mettez pas le moteur en marche sans que les dispositifs de sécurité soient en place. Avant la mise en route, montez solidement tous les dispositifs de sécurité et contrôlez qu'ils sont correctement fixés et fonctionnels.

A.5.9 Antigel et élimination des liquides

L'antigel contient des substances toxiques. Pour éviter des lésions, portez des gants en caoutchouc et éliminez immédiatement l'antigel par lavage en cas de contact avec la peau. Ne mélangez pas des antigels différents. Ce mélange pourrait provoquer une réaction chimique générant des substances nocives. Utilisez exclusivement un antigel approuvé par Fischer Panda.



Protégez l'environnement. Récupérez les liquides vidangés (lubrifiants, antigel, carburant) et éliminez-les dans les règles. Respectez la réglementation locale de chaque pays. Assurez-vous que des liquides ne peuvent pas pénétrer dans le sol, dans le réseau d'égouts ou dans les eaux souterraines ou de surface.



A.5.10 Mise en œuvre des inspections de sécurité et de la maintenance

Débrancher la batterie du moteur avant toute intervention d'entretien. Pour éviter un redémarrage intempestif, apposez sur le tableau de commande – à la fois le tableau principal et le tableau distant associé – une pancarte portant la mention "NE PAS DÉMARRER – MAINTENANCE EN COURS".

Pour éviter la formation d'étincelles due à un court circuit accidentel, débranchez toujours le câble de masse (–) en premier et rebranchez-le en dernier. Avant de commencer à intervenir, attendez que le groupe électrogène ainsi que l'ensemble des fluides et les composants du système d'échappement ait refroidi.

Utilisez uniquement un outillage et des appareils adaptés et familiarisez-vous avec leurs fonctions afin d'éviter toute blessure et/ou dommage secondaire.

Ayez toujours un extincteur et une trousse de premier secours à portée de main lors des travaux de maintenance.



A.6 Signalétique d'avertissement et d'instruction

Maintenez la signalétique d'avertissement et d'instruction parfaitement propre et lisible.

Nettoyez les panneaux à l'eau savonneuse et séchez-les à l'aide d'un chiffon doux.

Remplacez immédiatement les panneaux d'avertissement et d'instruction endommagés ou manquants. Ceci vaut également pour le montage de pièces détachées.

A.6.1 Instructions spéciales et dangers particuliers des groupes électrogènes

Les installations électriques doivent être réalisées uniquement par du personnel qualifié dûment formé.

Ne jamais faire fonctionner le groupe électrogène avec le capotage enlevé.

Si le groupe électrogène est installé sans caisson insonorisant, il est impératif de veiller à ce que tous les éléments rotatifs (poulies, courroies, etc.) soient couverts et protégés pour éviter tout risque de blessure ou danger de mort.

Si un capotage insonorisant doit être réalisé sur le lieu d'installation, des pancartes bien visibles doivent être apposées pour indiquer que le groupe électrogène doit être mis en marche uniquement avec le caisson fermé.

Toutes les opérations d'entretien, maintenance ou réparation doivent se faire uniquement moteur arrêté.

Les tensions électriques supérieures à 50 V (36 V pour les chargeurs de batteries) sont toujours potentiellement mortelles. Lors de l'installation, il est impératif de respecter la réglementation édictée par l'autorité de tutelle locale. Pour des raisons de sécurité, seul un électricien est habilité à réaliser les branchements électriques du groupe électrogène.



A.6.1.1 Conducteur de terre et câblage équipotentiel

Le courant électrique est potentiellement mortel même en dessous de 50 V. Pour cette raison, les systèmes sont mis à la terre au moyen d'un conducteur de protection. En liaison avec un disjoncteur différentiel, l'alimentation électrique est coupée en cas de défaut.

Des mesures de sécurité appropriées telles que l'installation d'un disjoncteur différentiel et des fusibles correspondant doivent être prévues par le client afin de garantir le fonctionnement sûr du groupe électrogène.

A.6.1.2 Conducteur de terre pour les groupes électrogènes Panda

Le groupe électrogène est "mis à la terre" en standard (neutre et masse interconnectés par un shunt dans la boîte à bornes du groupe). Il s'agit d'une mesure de sécurité de premier niveau basique, qui assure une protection en attendant l'installation d'autres moyens. Elle est prévue surtout pour la livraison et pour une éventuelle marche d'essai.

Cette "neutralisation" (neutre à la terre - PEN) n'est efficace que si tous les éléments du système électrique sont "mis à la terre" conjointement à un potentiel commun. Le shunt peut être retiré si c'est nécessaire pour des raisons techniques et si un autre système de protection a été installé à la place.

Lorsque le groupe électrogène est en marche, la totalité de la tension est également présente dans le coffret de commande c.a. Par conséquent, il est essentiel de s'assurer que ce coffret est fermé et sécurisé contre les contacts en cours de fonctionnement.

En cas d'intervention sur le groupe électrogène ou sur le système électrique, la batterie doit toujours être débranchée afin d'empêcher tout démarrage intempestif de l'appareil.



A.6.1.3 Couper toutes les charges avant d'intervenir sur le groupe électrogène

Toutes les charges doivent être déconnectées avant d'intervenir sur le groupe électrogène, afin d'éviter d'endommager les équipements. En outre, les relais statiques du coffret de commande c.a. doivent être déconnectés pour éviter l'activation des condensateurs de démarrage lors du montage. Débrancher la borne négative de la batterie.

Le groupe électrogène nécessite des condensateurs pour fonctionner. Ceux-ci ont deux fonctions distinctes :

A) Les condensateurs de travail

B) Les condensateurs de démarrage

Les deux groupes sont logés dans un coffret de commande c.a. séparé.

Les condensateurs accumulent de l'énergie électrique. Il peut subsister des tensions élevées entre leurs bornes même après qu'ils ont été débranchés du réseau d'alimentation. Par mesure de sécurité, éviter de toucher les bornes de connexion. S'il est nécessaire de remplacer ou inspecter les condensateurs, court-circuiter les bornes au moyen d'un conducteur électrique afin de décharger les éventuelles différences de potentiel restantes.

Lors d'un arrêt normal, les condensateurs de travail sont automatiquement déchargés par le biais des enroulements du groupe électrogène. La décharge des condensateurs de démarrage est assurée par des résistances de décharge internes.

Pour des raisons de sécurité, les condensateurs doivent tous être déchargés en les court-circuitant avant d'intervenir sur le coffret électrique c.a.

A.6.1.4 Câblage équipotentiel des groupes électrogènes Panda AGT

Pour plus de détails spécifiques à votre groupe électrogène, reportez-vous au chapitre Installation.

A.6.1.5 Consignes de sécurité concernant les câbles

Types de câbles

Il est recommandé d'utiliser des câbles conformes à la norme UL 1426(BC-5W2), type 3 (ABYC section E-11).

Section des câbles

Le câble doit être choisi en tenant compte de l'ampérage, du type de câble et de la longueur des conducteurs (de la borne positive de la source d'énergie au dispositif électrique et retour à la borne négative de la source d'énergie).

Installation des câbles

Il est recommandé d'installer une gaine de câble auto-drainante de classe V-2 ou supérieure suivant UL 94 dans la zone de passage du câble à l'intérieur du caisson. Il est impératif de veiller à ce que le câble ne passe pas le long de surfaces à haute température telles que le collecteur d'échappement ou le bouchon de vidange de l'huile moteur et soit protégé des risques de frottement et d'écrasement.

A.6.2 Tailles de batteries de de démarrage recommandées

Utilisez uniquement des batteries approuvées en tant que batteries de démarrage par le fabricant.

Utilisez la capacité de batterie préconisée par le fabricant du moteur.

ATTENTION !

Avant de l'installer, vérifiez que la tension de la batterie de démarrage est compatible avec celle du système de démarrage.

par ex. batterie 12 V pour un système de démarrage 12 V

par ex. batterie 24 V pour un système de démarrage 24 V (par ex. 2 batteries 12 V en série)



A.6.3 Consignes importantes concernant les batteries de démarrage et/ou de traction

ATTENTION ! Démarrage :

Installation des câbles de raccordement de la batterie.

Respectez les instructions et les directives d'installation du fabricant de la batterie.



Respectez les règles "Code ABYC E11 - Systèmes électriques à courant continu et alternatif embarqués" ainsi que la norme EN ISO 10133:2000 "Petits navires - Systèmes électriques - Installations à très basse tension à courant continu" s'il y a lieu.

Le compartiment de la batterie et l'installation correspondante doivent être dimensionnés en conséquence.

Le sectionnement des batteries peut se faire mécaniquement ou au moyen d'un relais de puissance adéquat.



Respectez les consignes applicables édictées par le fabricant de la batterie en matière de protection contre l'incendie et l'explosion.

Installez un fusible de calibre approprié dans le circuit positif de la batterie de démarrage. Installez-le aussi près que possible de la batterie mais à une distance maximale de 300 mm (12 pouces) de celle-ci.

Le câble reliant la batterie au fusible doit être protégé de l'abrasion par une gaine/un manchon.

Pour l'installation, utilisez des câbles auto-extinguibles et ignifugés conçus pour supporter des températures maximales de 90°C (195°F).

Installez des câbles de batteries de telle manière que l'isolant ne puisse pas être enlevé par l'abrasion ou d'autres contraintes mécaniques.

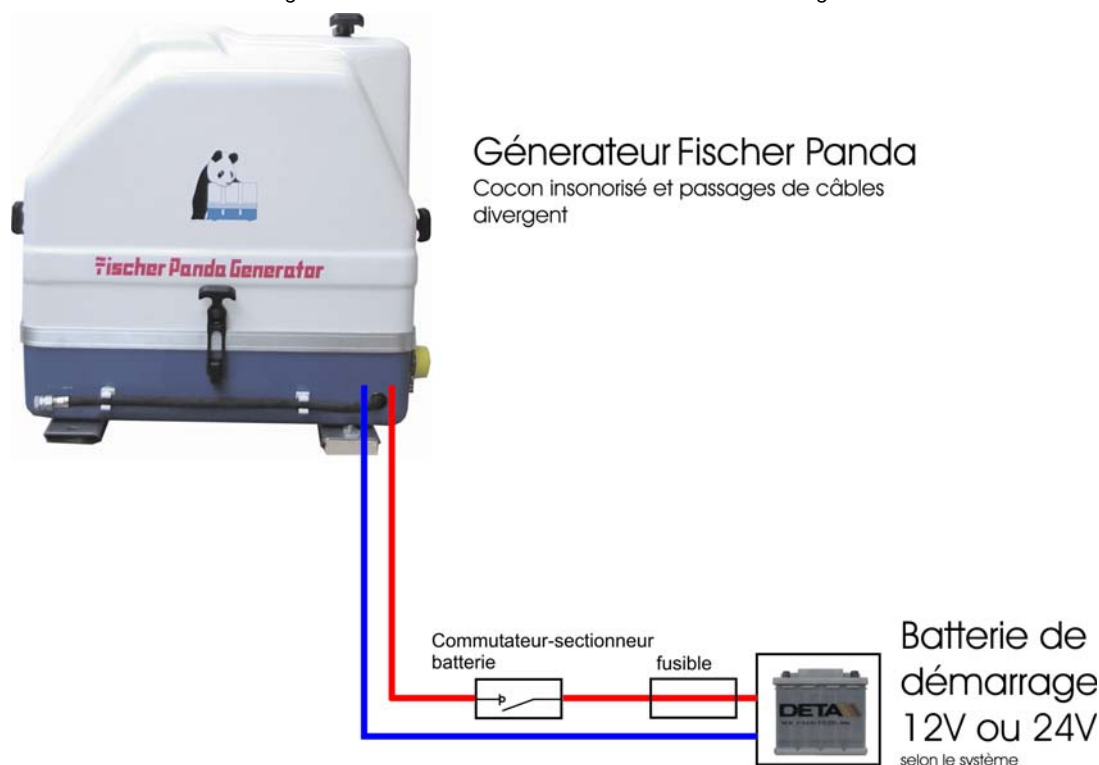
Protégez les bornes des batteries contre les courts circuits accidentels.

À l'intérieur du caisson du groupe électrogène Fischer Panda, le câble positif de la batterie doit être passé dans une gaine/un manchon adéquat pour le protéger de la chaleur et des vibrations. Il doit être installé de manière à éviter qu'il touche des éléments rotatifs ou portés à haute température en cours de fonctionnement tels que la poulie, le collecteur d'échappement, le tuyau d'échappement et le moteur lui-même. Évitez de serrer exagérément le câble, au risque de l'endommager.

Une fois l'installation terminée, effectuez une marche d'essai du groupe électrogène et contrôlez l'installation du câble de batterie pendant et après l'essai. Effectuez les corrections éventuellement nécessaires.



Fig. A.6-1: Schéma d'installation de la batterie de démarrage



A.6.4 Consignes de sécurités générales pour la manipulation de batteries

Ces consignes s'appliquent en plus de celles du fabricant des batteries :

- Pendant que vous travaillez sur les batteries, une deuxième personne doit se trouver à portée de vue pour vous venir en aide si nécessaire.
- Ayez de l'eau et du savon prêts à être utilisés en cas de brûlure cutanée par l'acide des batteries.
- Portez des lunettes de sécurité et des vêtements de protection. Ne vous touchez pas les yeux pendant que vous manipulez des batteries.



- En cas d'éclaboussures d'acide sur votre peau ou vos vêtements, lavez-les abondamment à l'eau savonneuse.
- En cas de projection d'acide dans les yeux, effectuez immédiatement un lavage à l'eau claire jusqu'à ce que vous ne ressentiez plus aucune brûlure. Consultez un médecin sans tarder.
- Abstenez-vous de fumer à proximité des batteries. Évitez les flammes nues. La zone autour des batteries est une atmosphère potentiellement explosive.
- Veillez à éviter que des outils tombent sur les bornes de la batterie ; recouvrez-les si nécessaire.
- Ne portez pas de bijoux ni de montre aux poignets pendant l'installation, au risque de court-circuiter la batterie et de vous brûler la peau.
- Protégez toutes les cosses de la batterie contre un contact accidentel.
- Pour les batteries d'accumulateurs : utilisez uniquement des batteries à cycle profond. Les batteries de démarrage ne conviennent pas. Les batteries au plomb gélifiées sont recommandées. Elles sont sans entretien, avec un cycle stable, et elles ne dégagent pas de gaz.
- Ne chargez jamais une batterie gelée.
- Évitez les courts circuits des batteries.
- Assurez une ventilation adéquate pour évacuer les gaz que les batteries sont susceptibles de dégager.
- Contrôlez que les cosses des batteries sont bien en place avant la mise en route.
- Installez les câbles de raccordement des batteries avec le plus grand soin et contrôlez qu'ils ne présentent pas d'échauffement excessif sous charge. Au voisinage de composants vibrants, contrôlez que la batterie ne présente pas d'abrasion ni de défauts d'isolement.

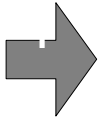
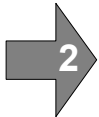
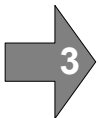

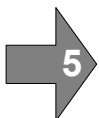


ATTENTION ! Pour les générateurs chargeurs de batteries (Fischer Panda AGT-DC) :

Avant l'installation, vérifiez que la tension de la batterie d'accumulateurs est compatible avec la tension de sortie du générateur.

B. En cas d'urgence - Premiers secours





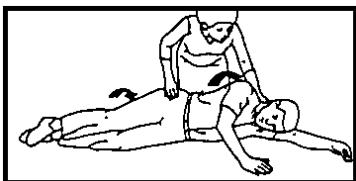


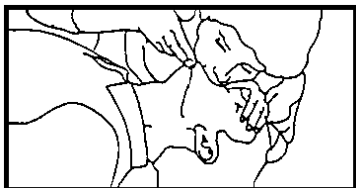


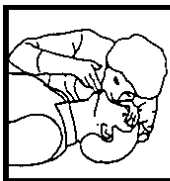

	Premiers secours aux victimes de chocs électriques Cinq mesures de sécurité à suivre lorsqu'une personne est victime d'un choc électrique	
	Ne pas toucher la victime tant que le groupe électrogène n'est pas arrêté.	
	Arrêter immédiatement le groupe électrogène.	
	S'il n'est pas possible d'arrêter le groupe électrogène, mettre la victime en sécurité en la tirant, poussant ou soulevant à l'aide d'une perche en bois, d'une corde ou d'un autre moyen en matériau non conducteur.	
	Faire intervenir un urgentiste dans les plus brefs délais.	
	Appliquer immédiatement les procédures de premiers secours nécessaires.	

B.1 Quand un adulte ne respire plus

N'ESSAYEZ PAS de mettre en œuvre les techniques respiratoires décrites ci-après si vous n'êtes pas un secouriste habilité. La mise en œuvre de ces techniques par des personnes non habilitées peut aggraver les lésions, voire entraîner la mort de la victime.

Avertissement :



<p>1 Est-ce que la victime réagit ? La tapoter ou la secouer doucement. Crier "Est-ce que ça va ?"</p>	 	<p>2 Crier "À l'aide !" Appeler à l'aide quelqu'un qui peut téléphoner.</p>
<p>3 Retourner la victime sur le dos. Faire rouler la victime vers soi en tirant lentement.</p>		
<p>4 Ouvrir les voies respiratoires. Renverser la tête de la victime en arrière et soulever son menton. Crier "Est-ce que ça va ?"</p>	 	<p>5 Contrôler la respiration. Observer, écouter et sentir la respiration pendant 3 à 5 secondes.</p>
<p>6 Administrer 2 respirations complètes. Maintenir la tête renversée en arrière. Fermer le nez en pinçant les narines. Appliquer les lèvres de manière étanche autour de la bouche de la victime. Administrer 2 respirations complètes d'une durée de 1 à 1,5 seconde chacune.</p>		
<p>7 Contrôler le pouls sur le côté du cou. Palper le pouls pendant 5 à 10 secondes.</p>	 	<p>8 Téléphoner au service médical d'urgence pour obtenir de l'aide. Envoyer quelqu'un appeler une ambulance.</p>
<p>9 Commencer la respiration artificielle. Maintenir la tête renversée en arrière. Soulever le menton. Fermer le nez en pinçant les narines. Administrer 1 respiration complète toutes les 5 secondes. Observer, écouter et sentir la respiration entre chaque insufflation.</p>	 	<p>10 Recontrôler le pouls toutes les minutes. Maintenir la tête renversée en arrière. Palper le pouls pendant 5 à 10 secondes. Si le pouls de la victime bat sans que celle-ci respire, continuer la respiration artificielle. S'il n'y a pas de pouls, commencer la RCP.</p>

C. Données de base

C.1 Utilisation conforme

Le carburant diesel est transformé en énergie mécanique dans un moteur à combustion interne. Un générateur adjoint au moteur transforme cette énergie mécanique en énergie électrique. Le processus est commandé et régulé par les auxiliaires (éventuellement externes), en l'occurrence le tableau de commande et le VCS (système de contrôle de la tension).

Le processus exige une quantité suffisante de carburant et d'air de combustion. Les gaz brûlés et la chaleur doivent être évacués correctement.

En ce qui concerne l'alimentation d'un réseau électrique avec ledit courant électrique, les réglementations de l'exploitant dudit réseau, ainsi que les réglementations nationales et locales, en ce qui concerne les réseaux électriques / réseaux de bord, doivent être respectées. Des dispositifs de sécurité et de connexion appropriés sont à installer.

Une autre utilisation que celle ci-dessus décrite conduit à des endommagements du générateur et du réseau électrique, y compris consommateurs, et est, en outre, une source de dangers, tels que courts-circuits etc. Le générateur ne doit être ni modifié ni remanié et le carter ne doit pas être ouvert pendant le fonctionnement ! Il est indispensable que les avis de sécurité soient suivis à la lettre!

C.2 Objectif du manuel et explications concernant le personnel

Le manuel comprend les instructions et le mode d'emploi pour l'exploitant et l'opérateur du générateur Fischer Panda.

Le manuel sert de base et de guide pour l'installation et l'entretien conformes des générateurs Fischer Panda. Il ne remplace pas l'analyse et l'interprétation de l'homme du métier ni l'adaptation de l'installation aux conditions locales et aux prescriptions nationales / internationales. Tous les travaux doivent être exécutés conformément à l'état de la technique.

C.2.1 Personnel spécialisé

Par personnel spécialisé pour les composants mécaniques, on entend des mécaniciens d'automobiles et toutes autres personnes présentant une qualification comparable.

Par personnel spécialisé pour les composants électriques, on entend des électriciens, des électrotechniciens et toutes autres personnes présentant une qualification comparable.

Après l'installation, le personnel spécialisé doit initier l'exploitant à l'utilisation et à l'entretien du générateur et l'informer des dangers en cours de fonctionnement.

C.2.2 Exploitant

Par Exploitant, on entend les personnes, qui sont responsables de l'exploitation du générateur.

Après l'installation l'exploitant doit être mis au courant du fonctionnement et de la mise en œuvre du générateur. Ceci comprend tout particulièrement la mise en garde contre les dangers pendant le fonctionnement, la mise au courant des divers modes de fonctionnement et l'entretien du générateur.

L'exploitant a le devoir de lire attentivement tout le manuel et d'observer les avis et recommandations de sécurité, ainsi que les prescriptions.

C.2.3 Opérateur

Par opérateur, on entend les personnes, qui sont chargées, par l'exploitant, de s'occuper du générateur.

L'exploitant doit s'assurer que l'opérateur a complètement lu le manuel et garantir le respect des instructions de sécurité et des prescriptions. L'opérateur doit être instruit et qualifié par l'exploitant, en fonction des tâches qu'il doit assumer, tout particulièrement en ce qui concerne l'entretien.

C.3 Générateur Panda i

1. Générateur Panda i PMS

Fig. C.3-1: Générateur Panda i PMS

Générateur à aimant permanent



2. Panel Panda iControl avec platine de commande sur le générateur

Fig. C.3-2: iControl panel



3. mutateur Panda PMGi AC/AC

Fig. C.3-3: PMGi inverter



4. Manuel Fischer Panda

Fig. C.3-4: Figure à titre d'exemple

Le manuel Fischer Panda comprend les pièces suivantes:

- Pochette transparente avec informations générales, conditions de garantie, protocoles de montage et liste de Service.
- Manuel du générateur, avec manuel du tableau de commande en annexe
- Catalogue des pièces de rechange, " Guide d'installation & de service "
- Manuel du moteur du fabricant de moteurs.
- Plan des connexions du générateur



Figure à titre d'exemple

Accessoires en option

Les accessoires en option sont, par exemple:

- Pompe de carburant
- Kits d'installation

C.4 Caisse de transport Fischer Panda

C.4.1 Caisse de transport Fischer Panda vissée

1. Dévissez le couvercle
2. Enlevez le couvercle
3. Sortez les pièces détachées
4. Dévissez les parois latérales - le fond
5. Enlevez les parois latérales

6. Défaitez la fixation du générateur

C.4.2 Caisse de transport Fischer Panda avec fermeture à brides métalliques

1. Relevez les pattes de fermeture métalliques du couvercle de la caisse de transport
2. Enlevez le couvercle
3. Sortez les pièces détachées
4. Relevez les pattes de fermeture métalliques du fond de la caisse de transport
5. Enlevez les parois latérales
6. Défaitez la fixation du générateur

C.5 Ouverture du cocon insonorisé en MPL

Pour ouvrir le cocon insonorisé, faites pivoter les pattes de fermeture d'environ 180 ° dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre. Pour ce faire, utilisez un tournevis. Retirez les parois latérales en les saisissant par les poignées noyées.



Figure à titre d'exemple

Fermeture fermée

Figure à titre d'exemple

Fig. C.5-1: Figure à titre d'exemple

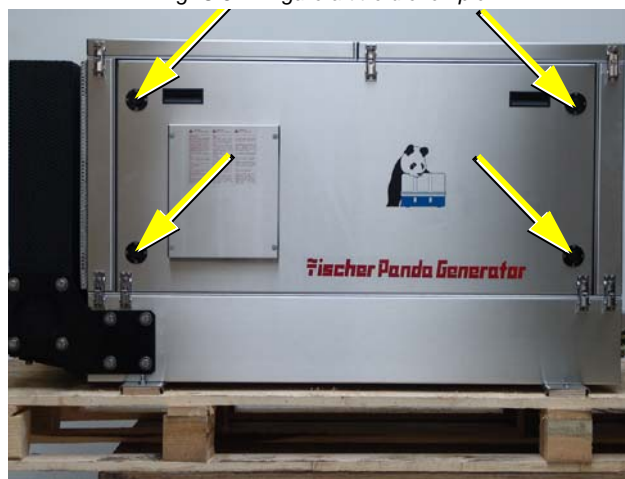


Fig. C.5.0-2: Fermeture fermée



Fermeture ouverte

Figure à titre d'exemple

Fig. C.5-3: Fermeture ouverte



C.6 Ouverture du cocon insonorisé en matière plastique renforcée de fibres de verre (GFK)

Cocon GFK avec fermeture à pattes

Figure à titre d'exemple

Fig. C.6-1: Fermeture à pattes



Pour ouvrir le cocon insonorisé, tirez les pattes de fermeture dans la direction de la flèche et soulevez-les. Après l'ouverture de tous les dispositifs de fermeture, la partie supérieure du cocon peut être séparée de la partie inférieure par soulèvement.

Figure à titre d'exemple

Fig. C.6-2: Fermeture à pattes



C.7 Transport et chargement

C.7.1 Transport du générateur

- Le générateur ne doit être transporté que debout.
- Pour le transport, utilisez la caisse de transport. Veillez à ce que le générateur soit fixé de manière fiable sur le fond de la caisse.
- Pour le chargement, utilisez un chariot de manutention approprié.
- Selon le mode de transport (par exemple : fret aérien), vidangez le générateur (fluide de refroidissement, huile moteur, carburant). Des avis, recommandations et mises en garde adéquates doivent figurer sur l'emballage.

C.7.2 Chargement du générateur

Pour le chargement du générateur, des vis à anneau appropriées sont à monter dans les alésages. La capacité de charge de chaque anneau doit correspondre au moins au poids du générateur.

Pour le chargement, utilisez un palonnier approprié.

Fig. C.7-1: Exemple Palonnier



C.8 Entretien approprié – Recommandations et mesures en cas d'arrêt de longue durée et de mise hors service

Les temps d'arrêt sont divisés en groupes, comme suit:

- Arrêt de courte durée (1 à 3 mois).
- Arrêt de durée moyenne / hivernage (3 à 6 mois).
- Arrêt de longue durée / Mise hors service (plus de 6 mois).

C.8.1 Recommandations concernant la batterie de démarrage en cas d'arrêt de longue durée

Batteries de démarrage

Avis:

L'autodécharge des batteries est un processus physique et chimique, inévitable, que même un débranchement de la batterie ne peut pas éliminer.



- En cas d'arrêt de longue durée, débranchez la batterie du générateur.
- Chargez la batterie régulièrement. Suivez les conseils du fabricant de la batterie.

Selon le type de la batterie, contrôlez le niveau d'acide avant de charger et remplissez, le cas échéant, chaque cellule avec de l'eau distillée, jusqu'à ce que le repère soit atteint.

En général, les batteries de démarrage actuelles ne demandent pas d'entretien.

Une décharge totale peut endommager la batterie et même la rendre inutilisable.

Veillez à ce que la batterie soit toujours propre et sèche. Nettoyez régulièrement les pôles (+ et -) de la batterie et graissez les bornes avec une graisse exempte d'acide et résistante aux acides. Lors du montage, veillez à un bon contact aux bornes.

Valeurs limites générales pour batteries plombifère acide :

2,1 V / cellule correspond à une batterie pleine (chargée)

1,95 V / cellule correspond à une batterie vide – rechargez la batterie.

Valable pour l'une :

- 11,7 V tension inférieure au repos (batterie vide), rechargez la batterie.
- 12,6 V tension supérieure au repos (batterie pleine) – charge de maintien pour une batterie pleine 13,2 V.

Valable pour l'autre

- 23,4 V tension inférieure de repos (batterie vide) – rechargez la batterie.
- 25,2 V tension supérieure de repos (batterie pleine) – charge de maintien pour une batterie pleine 26,4 V.

Ces valeurs sous-entendent une température de batterie de 20 à 25 °C. Tenez compte des indications du fabricant de la batterie.

Recommandation Fischer Panda

Avis:

- Installez un sectionneur de batterie et mettez la machine sur OFF (séparez le circuit de la batterie).
- Installez un fusible à proximité de la batterie, pour le pôle positif de celle-ci.
- Contrôlez régulièrement si les contacts ne présentent pas de traces de corrosion.



C.8.2 Mesures à prendre en cas d'arrêt de courte durée

Arrêt de courte durée (1 à 3 mois)

- Mesurez la charge de la batterie à l'aide de la tension de repos.
- Lors d'arrêts >7 jours, débranchez la batterie (par exemple: Commutateur principal de la batterie en position 0)
- Lors d'arrêt de 2 mois, contrôlez la batterie et faites chauffer le moteur au moins 10 minutes.

C.8.3 Mesures à prendre en cas d'arrêt de durée moyenne / Hivernage

Arrêt de durée moyenne (3 à 6 mois)

C.8.3.1 Mesures d'entretien:

- Contrôlez la charge de la batterie et chargez, le cas échéant, régulièrement, environ tous les deux mois. Suivez les instructions du fabricant de la batterie.
- Contrôlez l'antigel et l'eau de refroidissement, ajoutez, si nécessaire.

- L'antigel ne doit pas avoir plus de 2 ans. La teneur en antigel doit être située entre 40 % et 60 %, pour garantir la protection contre la corrosion dans le circuit d'eau de refroidissement. Le cas échéant, faites l'apport de fluide de refroidissement.
- Au cas où l'eau de refroidissement devrait être vidangée, par exemple après l'entretien du moteur, aucune trace d'eau ne doit rester dans le moteur pendant la durée de l'arrêt. Pourvoyez l'unité de commande d'un avis « PAS D'EAU DE REFROIDISSEMENT ».
- Procédez à la vidange de l'huile moteur, conformément aux prescriptions. Remplissez le moteur avec une huile de conservation jusqu'au niveau maximum de la jauge d'huile.
- Videz le réservoir de diesel et remplissez-le ensuite avec un mélange conservateur (90 % diesel et 10 % huile).

Chauffez le moteur au moins 10 minutes.

- Démontez la courroie trapézoïdale conformément aux prescriptions et rangez-la à un endroit sec, à l'abri des rayons UV.

Couvrez les ouvertures de l'alternateur.

Attention!

Les liquides de nettoyage et les agents conservateurs ne doivent pas pénétrer dans l'alternateur, qu'ils risqueraient de détruire.



- Nettoyez le moteur conformément aux instructions de son fabricant.
- Aspergez les pièces du moteur et les poulies des courroies trapézoïdales avec un agent conservateur.
- Nettoyez le boîtier du filtre d'air et pulvérisez un agent conservateur (seulement pour les boîtiers métalliques).
- Fermez les orifices d'aspiration et d'échappement de gaz brûlés (par exemple: bouchons ou capuchons d'extrémité).

Avant la remise en service, procédez aux opérations suivantes

Attention!



C.8.3.2 Remise en état de service après un arrêt de durée moyenne (3 à 6 mois).

- Contrôlez la charge de la batterie et chargez-la, le cas échéant. Suivez les instructions du fabricant de la batterie.
- Contrôlez la teneur en antigel de l'eau de refroidissement et le niveau de l'eau de refroidissement ; remplissez, le cas échéant.
- Faites la vidange de l'huile moteur. Renouvelez le filtre d'huile et l'huile moteur conformément aux spécifications.
- Éliminez l'agent conservateur du moteur avec de l'essence de pétrole.
- Dégraissez les poulies à courroies trapézoïdales et monter correctement ces dernières. Vérifiez la tension des courroies trapézoïdales.
- Si existante, débranchez la conduite d'huile sous pression du compresseur et mettez de l'huile moteur fraîche dans le canal.
- Maintenez le levier d'arrêt du moteur en position neutre et faites tourner plusieurs fois le moteur à la main.
- Nettoyez le boîtier du filtre d'air avec de l'essence. Contrôlez le filtre d'air et remplacez-le, si nécessaire.
- Enlevez les couvercles / obturations des ouvertures d'échappement et d'aspiration.
- Branchez la batterie. Fermez le commutateur principal de la batterie.
- Maintenez le levier d'arrêt du moteur en position zéro et actionnez le démarreur env. 10 secondes. Faites suivre d'une pause de 10 secondes. Répétez deux fois l'opération.
- Procédez à un contrôle visuel du générateur conformément aux conditions d'une première mise en service et mettez le générateur en marche.

C.8.4 Mesures à prendre en cas d'arrêt de longue durée / mise hors de service

Durée d'arrêt: plus de 6 mois

C.8.4.1 Mesures de conservation:

- Contrôlez la charge de la batterie et, le cas échéant, chargez régulièrement tous les 3 mois environ. Suivez les instructions du fabricant de la batterie.
- Contrôlez la teneur en antigel de l'eau de refroidissement et le niveau de l'eau de refroidissement; remplissez, si nécessaire.
- L'antigel ne doit pas avoir plus de 2 ans. La teneur en antigel doit être située entre 40 % et 60 %, pour garantir la protection contre la corrosion dans le circuit d'eau de refroidissement. Le cas échéant, ajoutez du fluide de refroidissement.
- Au cas où l'eau de refroidissement devrait être vidangée, par exemple après la conservation du moteur, aucune trace d'eau ne doit rester dans le moteur pendant la durée de l'arrêt. A l'unité de commande doit figurer l'avis « PAS D'EAU DE REFROIDISSEMENT ».
- Procédez à la vidange de l'huile moteur, conformément aux prescriptions. Remplissez le moteur avec une huile de conservation jusqu'au niveau maximum de la jauge d'huile.
- Videz le réservoir de diesel et remplissez-le ensuite avec un mélange conservateur (90 % diesel et 10 % huile de préservation (Etat : plein).

Chauffez le moteur au moins 10 minutes.

- Démontez la courroie trapézoïdale conformément aux prescriptions et rangez-la en un lieu sec, à l'abri des rayons UV.
- Débranchez la batterie. Humectez les pôles avec une graisse exempte d'acide.

Recouvrez les ouvertures de l'alternateur.

Attention!

Les liquides de nettoyage et les agents conservateurs ne doivent pas pénétrer dans l'alternateur qu'ils endommageraient.



- Nettoyez le moteur conformément aux instructions de son fabricant.
- Aspergez les pièces du moteur et les poulies à courroies trapézoïdales avec un agent conservateur.
- Nettoyez le boîtier du filtre d'air et aspergez-le avec un agent conservateur (ceci ne concerne que les boîtiers métalliques).
- Pulvériser les systèmes d'aspiration et d'échappement (turbocompresseur, si existant) avec un agent conservateur et raccordez de nouveaux les conduites.
- Enlevez le chapeau de la soupape et aspergez avec de l'huile de conservation la face intérieure, le chapeau et la queue de la soupape, les ressorts et le levier de basculement etc.
- Enlevez les buses d'injection et humectez le cylindre avec de l'huile de préservation. Maintenez le levier d'arrêt en position neutre et faites tourner plusieurs fois le moteur à la main. Equipez les buses d'injection avec de nouveaux joints d'étanchéité et revissez-les. Observez les couples de rotation.
- Aspergez légèrement le bouchon du radiateur, respectivement du réservoir avec un agent conservateur et remettez en place.
- Fermez les ouvertures d'aspiration et d'échappement (par exemple: avec des bouchons ou capuchons d'extrémités).

Avant la reprise du service, procédez à une remise en état de fonctionnement.

Attention!



C.8.4.2 Remise en état de service après un arrêt de longue durée (plus de 6 mois)

- Contrôlez la charge de la batterie et, chargez-la, si nécessaire. Suivez les instructions du fabricant de la batterie.
- Contrôlez la teneur en antigel de l'eau de refroidissement et le niveau de l'eau de refroidissement; remplissez, si nécessaire.
- Faites la vidange de l'huile moteur. Renouvelez le filtre d'huile et l'huile moteur conformément aux spécifications.
- Éliminez l'agent conservateur du moteur avec de l'essence de pétrole.
- Dégraissez les poulies à courroies trapézoïdales et monter correctement ces dernières. Vérifiez la tension des courroies trapézoïdales.
- Si existante, débranchez la conduite d'huile sous pression du compresseur et mettez de l'huile moteur fraîche dans le canal.
- Maintenez le levier d'arrêt du moteur en position neutre et faites tourner plusieurs fois le moteur à la main.
- Nettoyez le boîtier du filtre d'air avec de l'essence de pétrole. Contrôlez le filtre d'air et remplacez-le, si nécessaire.
- Enlevez les couvercles / obturations des ouvertures d'échappement et d'aspiration.
- Branchez la batterie. Fermez le commutateur principal de la batterie.
- Maintenez le levier d'arrêt du moteur en position zéro et actionnez le démarreur env. 10 secondes. Faites suivre d'une pause de 10 secondes. Répétez deux fois l'opération.
- Procédez à un contrôle visuel du générateur conformément aux conditions d'une première mise en service et mettez le générateur en marche.

Recommandation Fischer Panda:

Une inspection complète conforme à la « liste d'inspection 150 h » devrait toujours être effectuée après un arrêt de longue durée.

Avis:



D. Le groupe électrogène Panda 5000i PMS

D.1 Plaque signalétique sur le générateur

Fig. D.1-1: Plaque signalétique

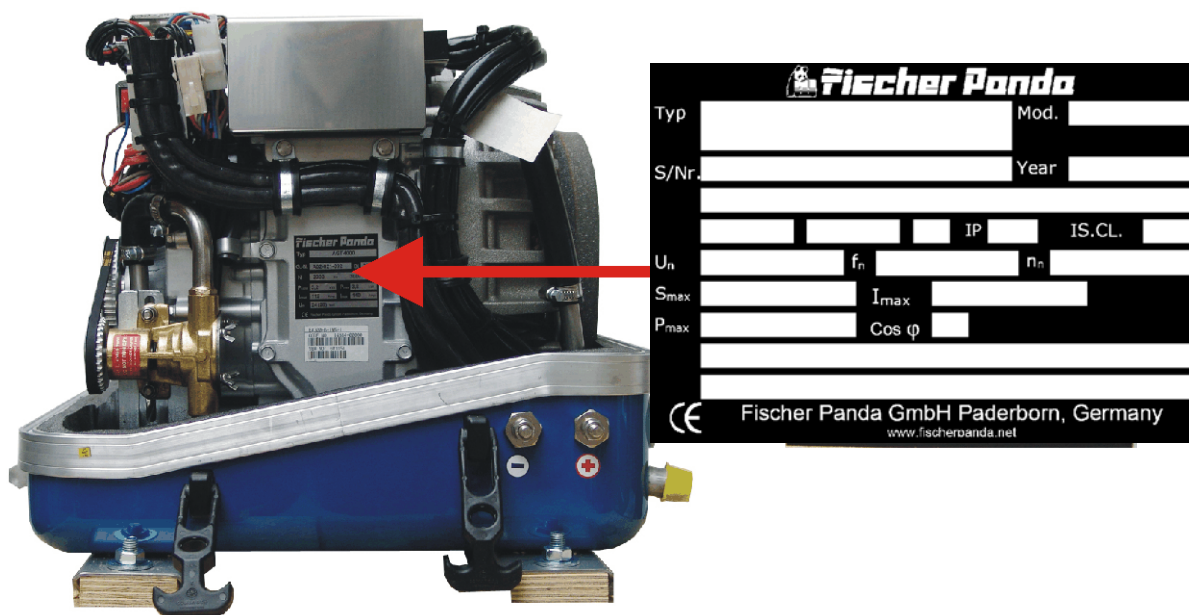
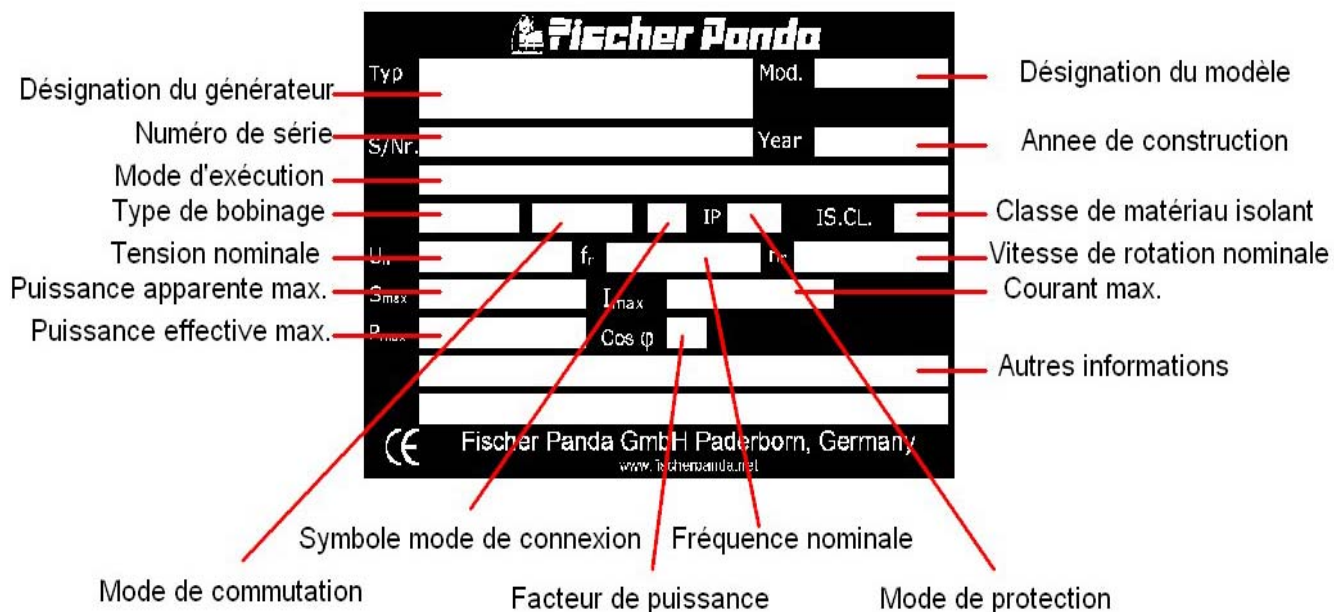


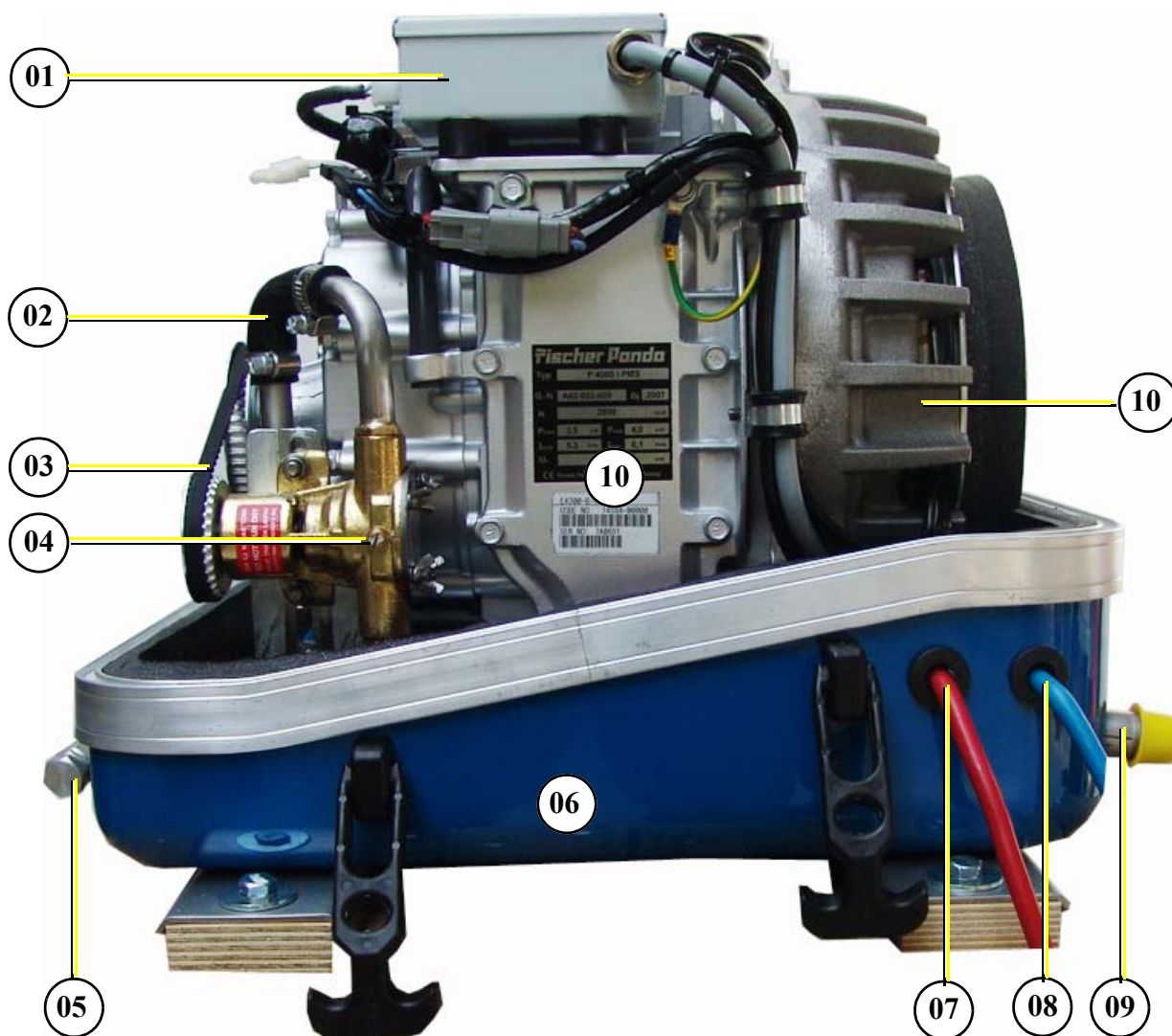
Fig. D.1-2: Description de la plaque signalétique



D.2 Description du groupe électrogène

D.2.1 Vue latérale droite

Fig. D.2.1-1: Seitenansicht rechts

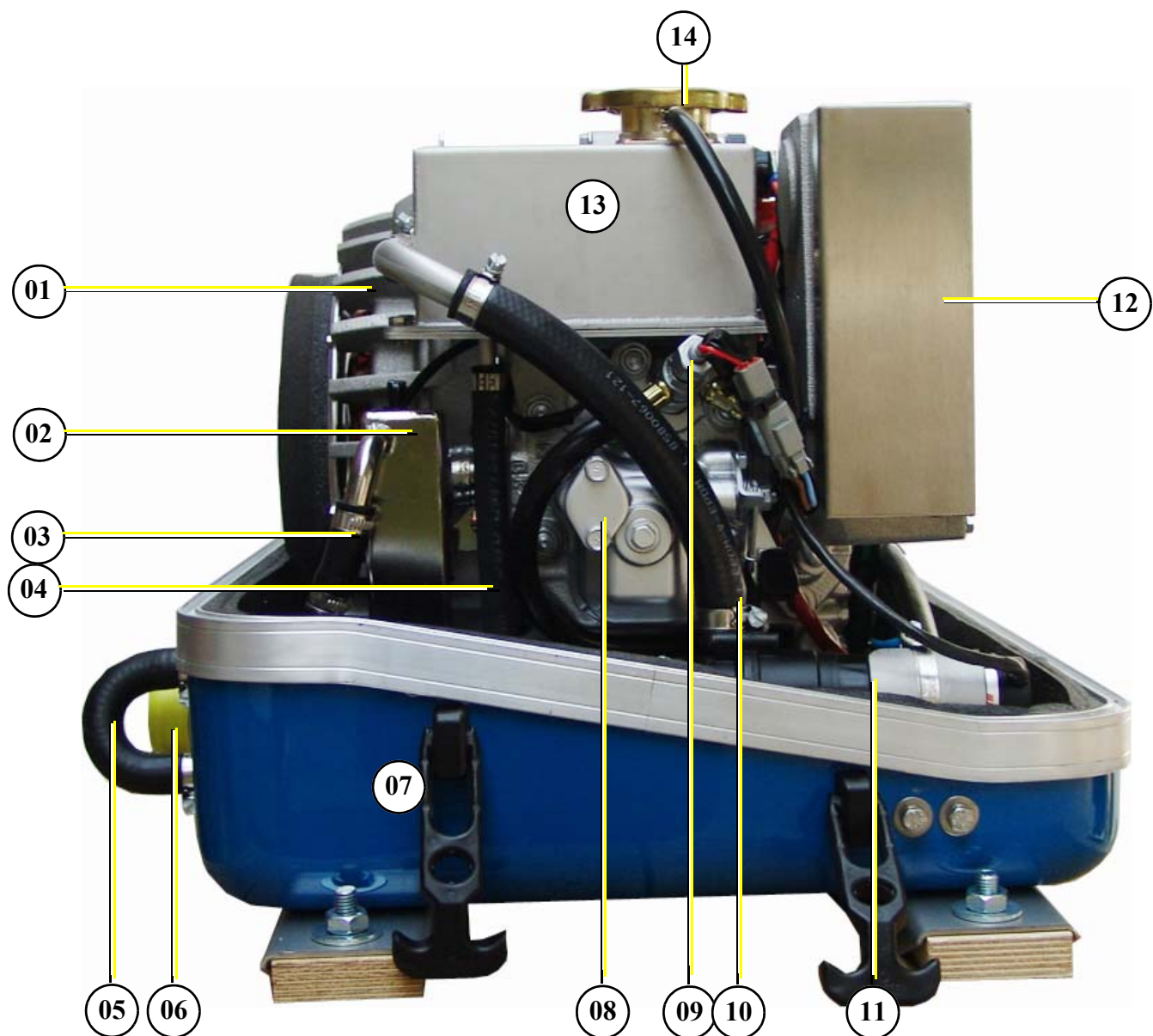


- 01) Boîtier avec tableau principal iControl (ne pas ouvrir)
- 02) Conduite d'eau de refroidissement, pompe d'eau de mer - échangeur thermique
- 03) Courroie dentée
- 04) Pompe à eau de mer
- 05) Vis de vidange d'huile

- 06) Partie inférieure du cocon insonorisé
- 07) Passage pour câble de batterie(+)
- 08) Passage pour câble de batterie (-)
- 09) Arrivée d'eau de mer
- 10) Moteur Kubota EA300
- 11) Carter de la génératrice avec bobinage

D.2.2 Vue latérale gauche

Fig. D.2.2-1: Seitenansicht links

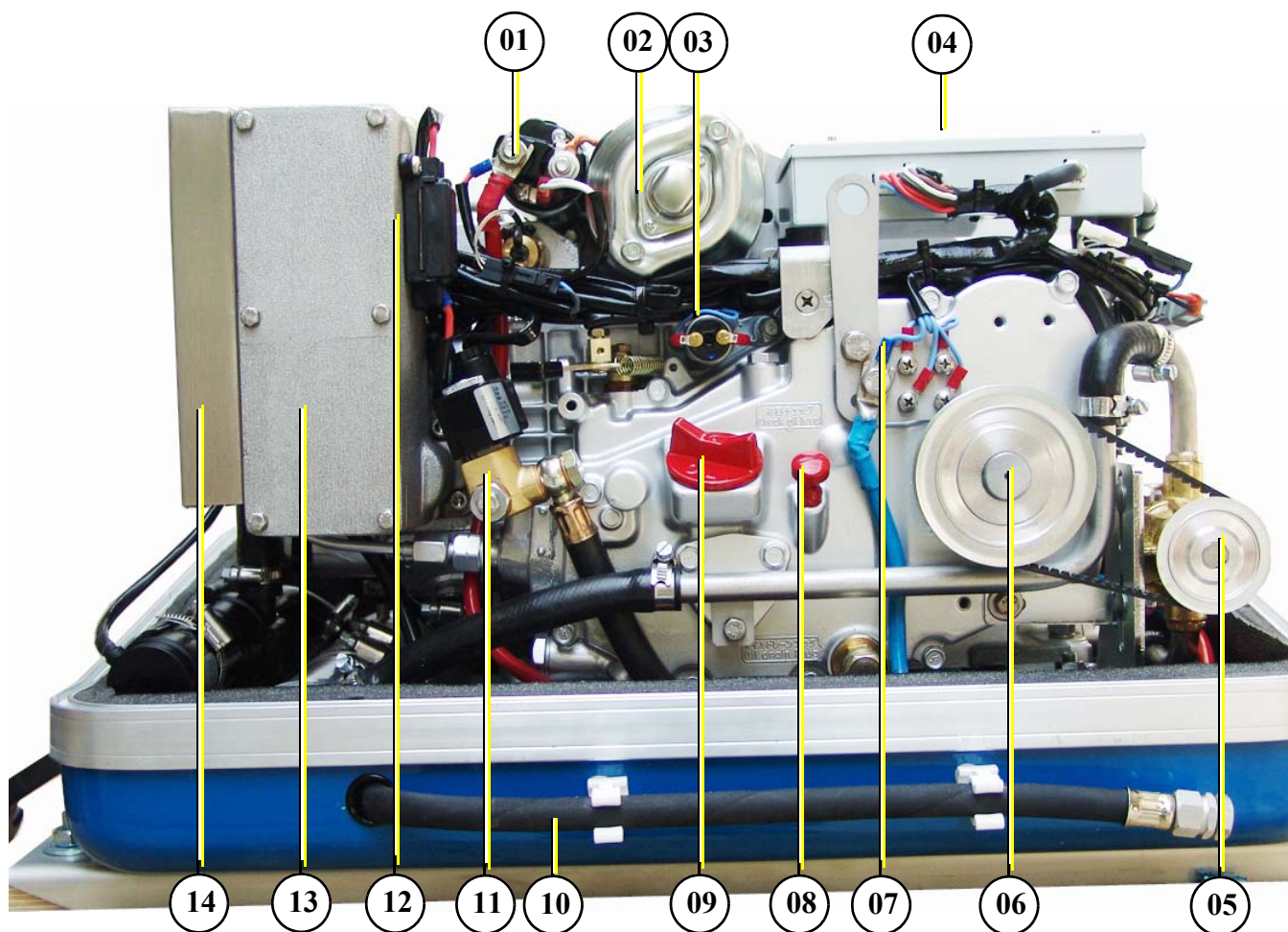


- 01) Carter de la génératrice avec bobinage
- 02) Collecteur d'échappement refroidi à l'eau
- 03) Injecteur d'eau de mer
- 04) Conduite d'eau de refroidissement réservoir de stockage - échangeur thermique
- 05) Raccordement valve d'aération externe
- 06) Sortie des gaz brûlés
- 07) Partie inférieure du cocon insonorisé

- 08) Moteur Kubota EA300
- 09) Gicleur
- 10) Conduite d'eau de refroidissement, pompe eau de refroidissement - moteur
- 11) Pompe d'eau de refroidissement
- 12) Boîte d'aspiration d'air
- 13) Réservoir d'eau de refroidissement
- 14) Tubulure de remplissage d'eau de refroidissement

D.2.3 Vue frontale

Fig. D.2.3-1: Vue frontale

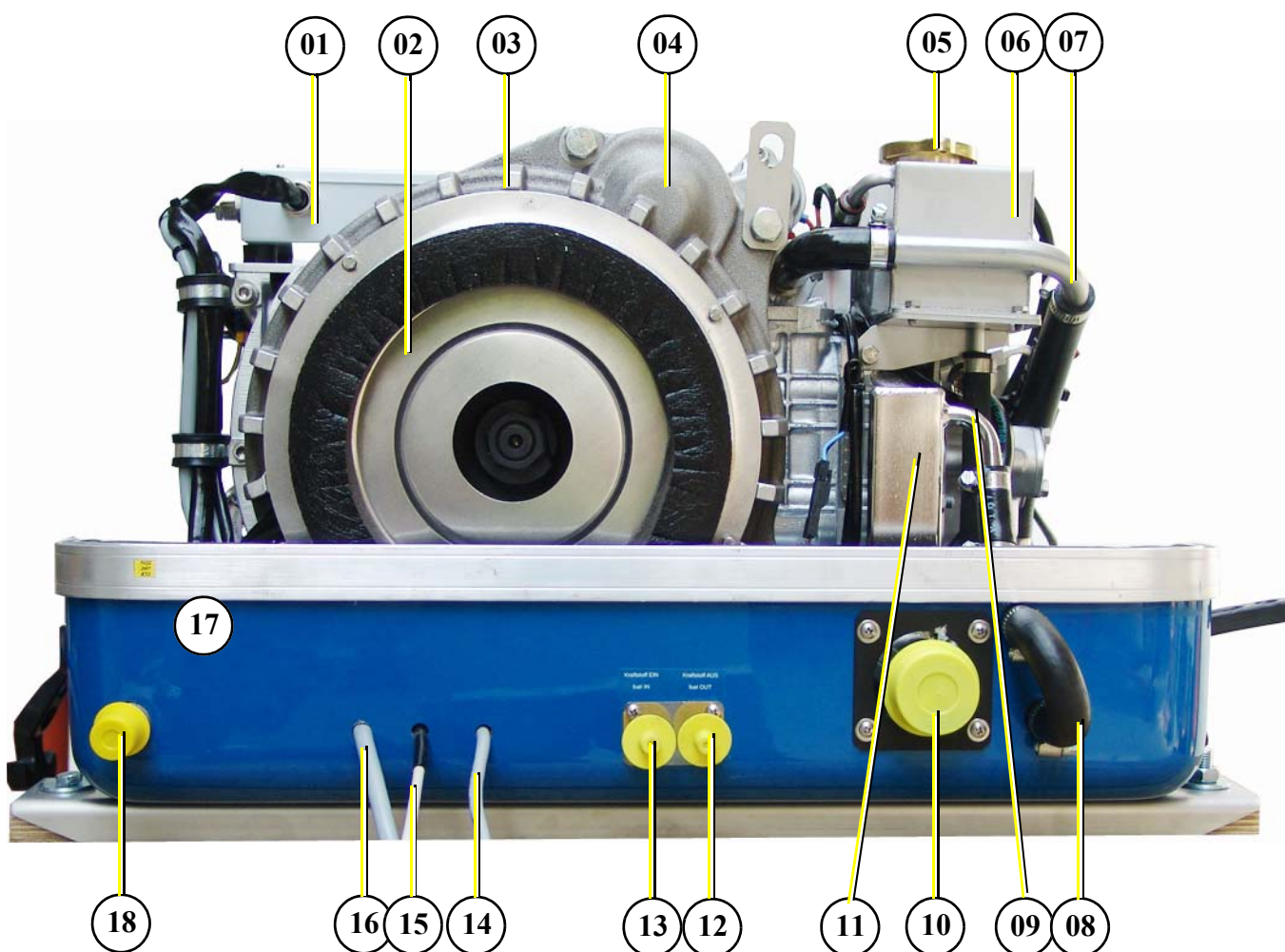


- 01) Commutateur magnétique pour démarreur électrique
- 02) Démarreur électrique
- 03) Pressostat d'huile
- 04) Boîtier avec tableau principal iControl (ne pas ouvrir)
- 05) Pompe à eau de mer
- 06) Poulie
- 07) Borne de terre

- 08) Jauge de niveau d'huile
- 09) Tubulure de remplissage huile moteur
- 10) Tuyau de vidange d'huile
- 11) Vanne magnétique de carburant
- 12) Fusible 30 A
- 13) Boîtier de filtre à air avec filtre mat
- 14) Boîte d'aspiration d'air

D.2.4 Vue arrière

Fig. D.2.4-1: Vue arrière

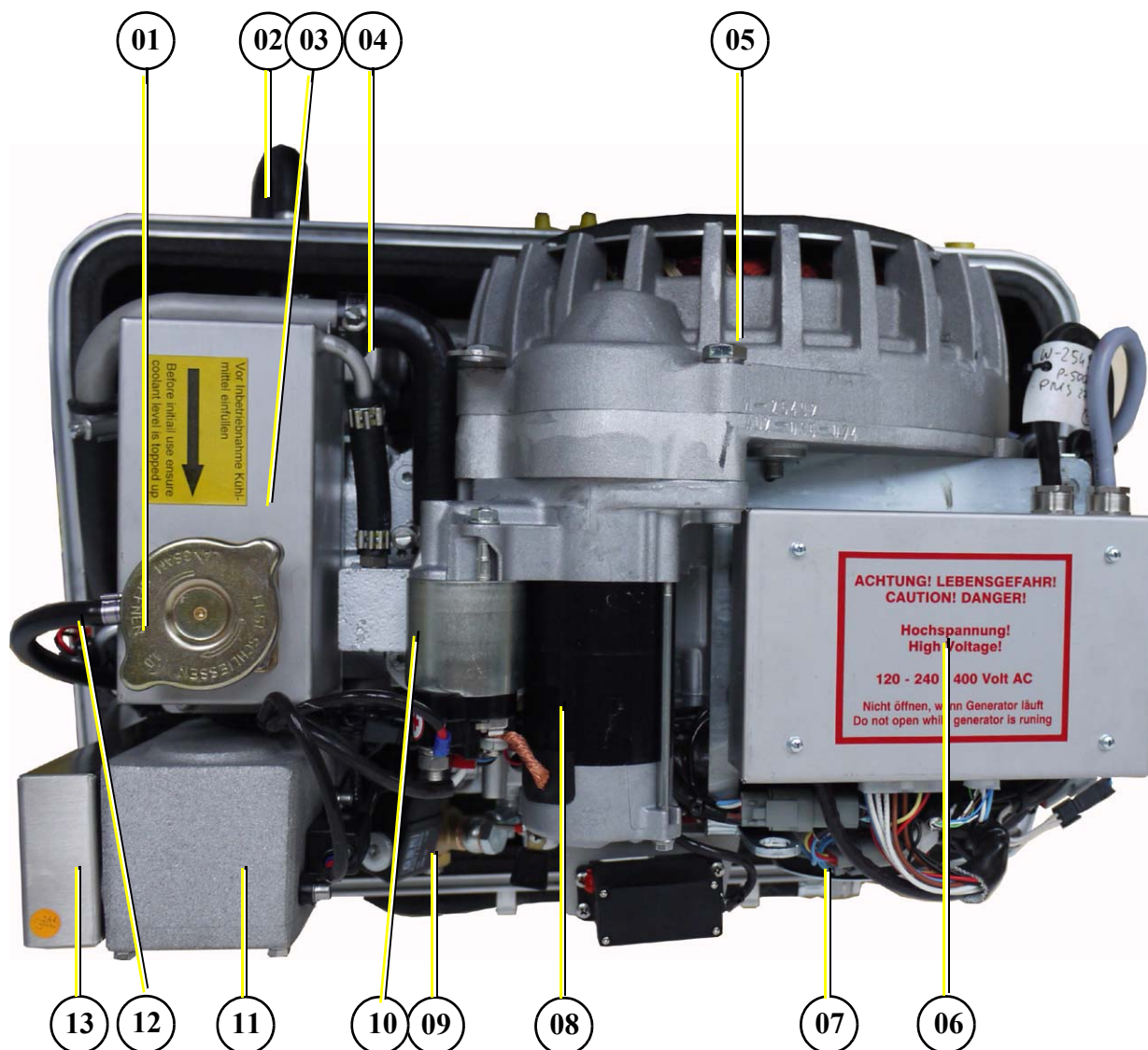


- 01) Boîtier avec tableau principal iControl (ne pas ouvrir)
- 02) Carter du générateur couvercle frontal
- 03) Carter de la génératrice avec bobinage
- 04) Démarreur électrique
- 05) Tubulure de remplissage
- 06) Réservoir d'eau de refroidissement
- 07) Conduite, pompe eau de refroidissement - moteur
- 08) Raccord du clapet d'aération externe
- 09) Injecteur d'eau de mer

- 10) Sortie des gaz d'échappement
- 11) Collecteur d'échappement refroidi à l'eau
- 12) Raccord de vidange d'huile
- 13) Connexion de conduite de carburant
- 14) Câble de la pompe de carburant
- 15) Câble du tableau de commande à distance iControl
- 16) Câble pour sortie de charge vers onduleur PMGi
- 17) Partie inférieure du cocon insonorisé
- 18) Entrée d'eau de mer

D.2.5 Vue de dessus

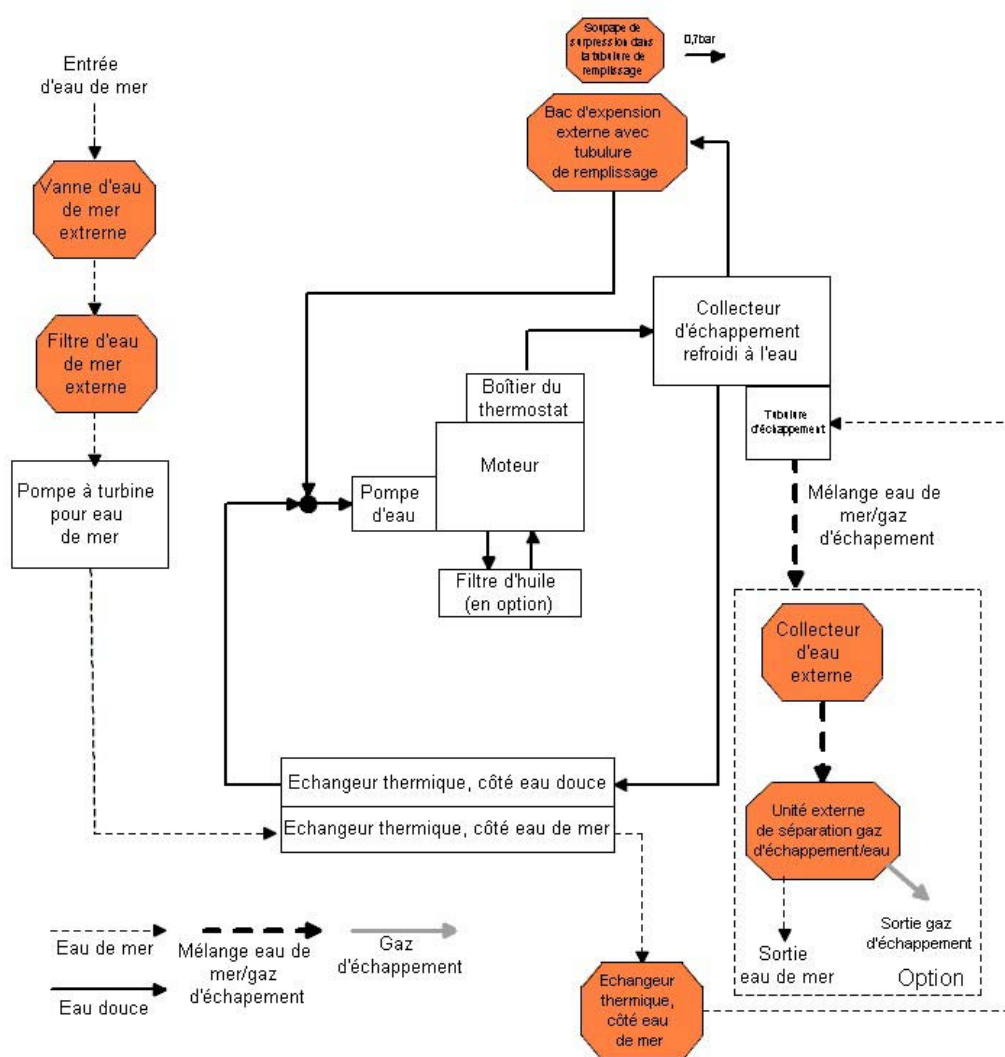
Fig. D.2.5-1: Vue de dessus



- | | |
|---|--|
| 01) Tubulure de remplissage d'eau de refroidissement | 08) Démarreur électrique |
| 02) Raccordement valve d'aération externe | 09) Vanne magnétique de carburant |
| 03) Réservoir d'eau de refroidissement | 10) Commutateur magnétique pour démarreur électrique |
| 04) Sortie des gaz d'échappement | 11) Boîtier de filtre à air avec filtre mat |
| 05) Carter de la génératrice avec bobinage | 12) Tuyau de débordement d'eau de refroidissement |
| 06) Boîtier avec tableau principal iControl (ne pas ouvrir) | 13) Boîte d'aspiration d'air |
| 07) Poulie | |

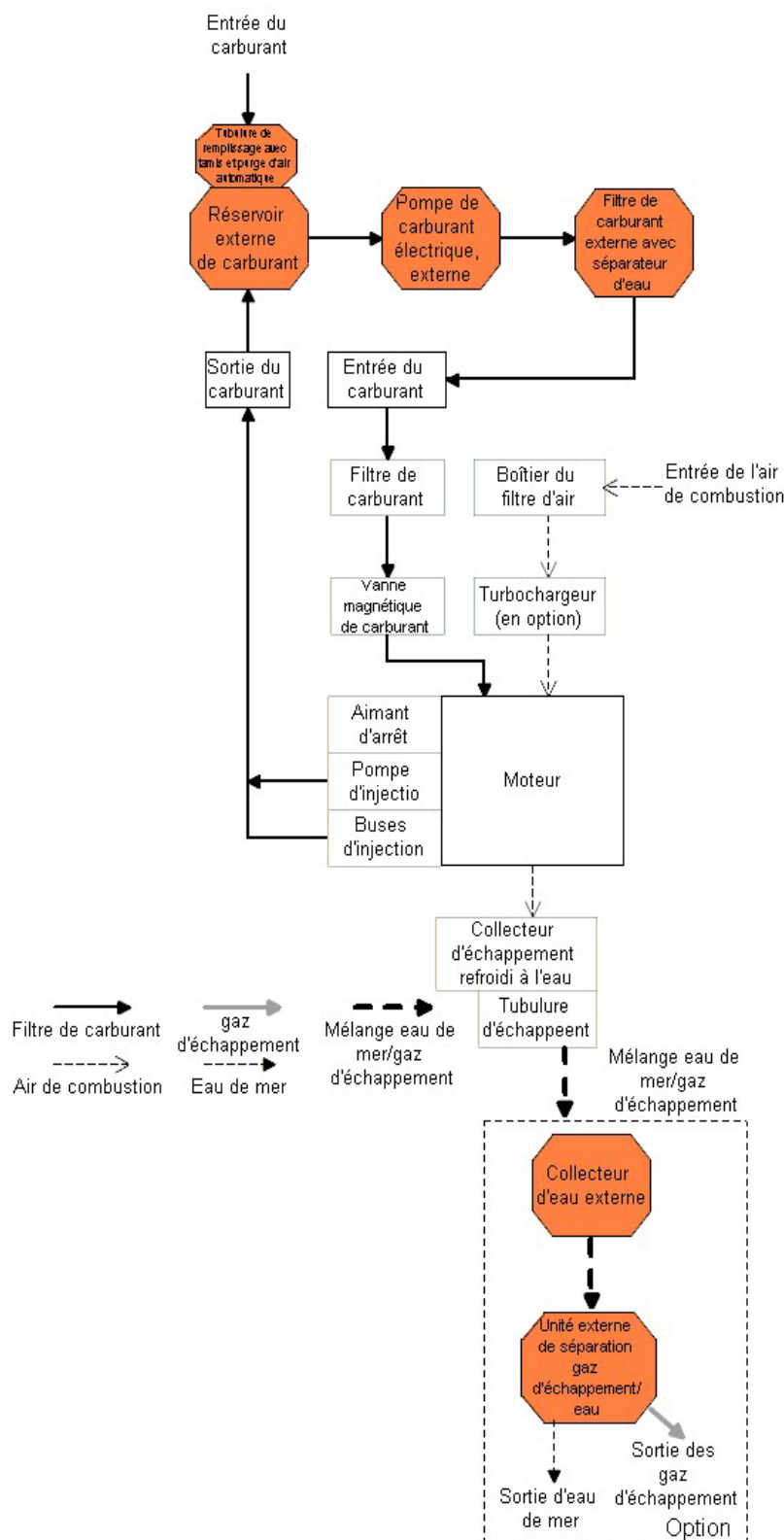
D.2.6 Composants du système de refroidissements (eau de mer + eau douce)

Fig. D.2.6-1: Système de refroidissements



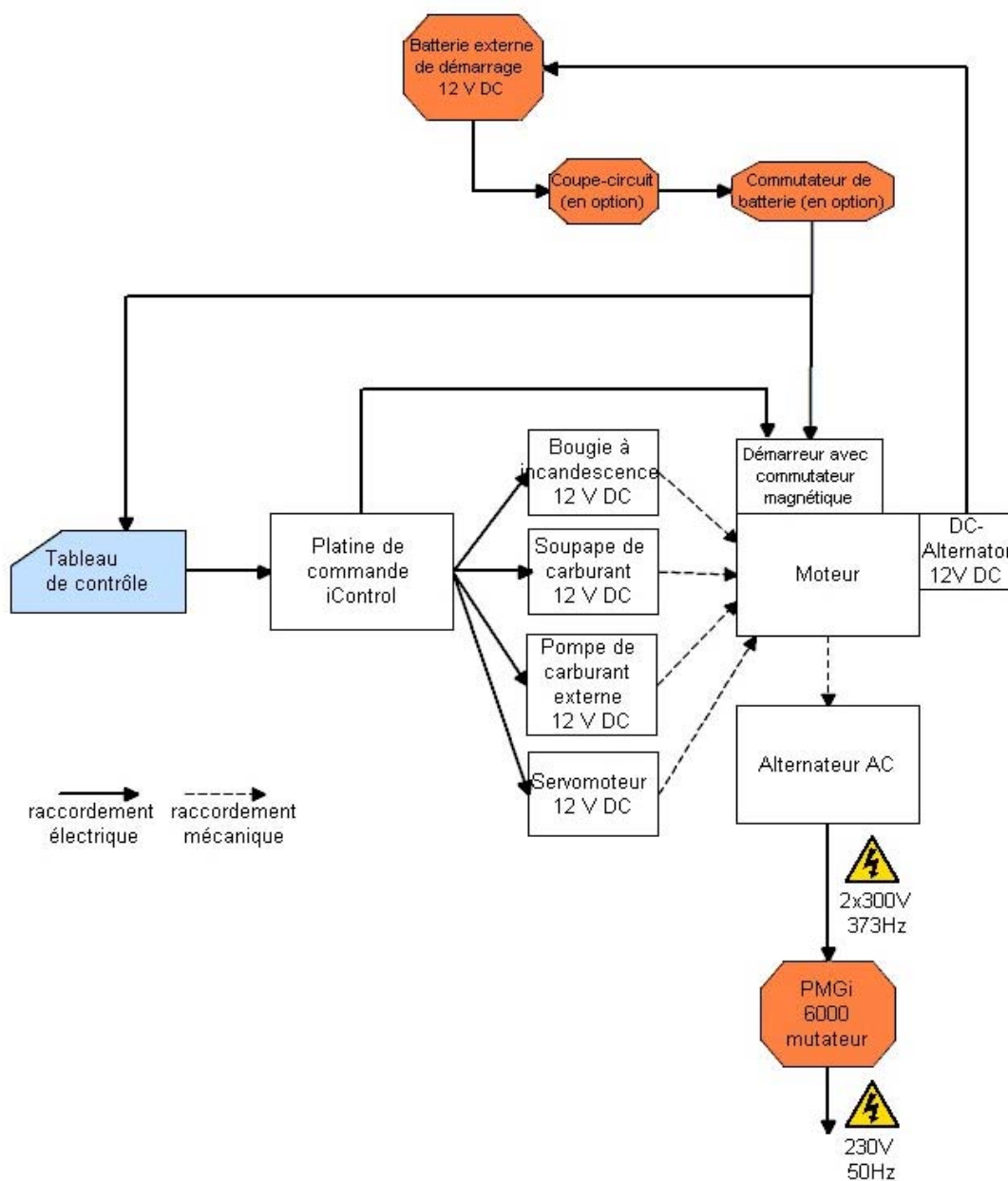
D.2.7 Composants du système de combustion et d'échappement de gaz

Fig. D.2.7-1: Système de combustion de carburant et d'échappement de gaz brûlés



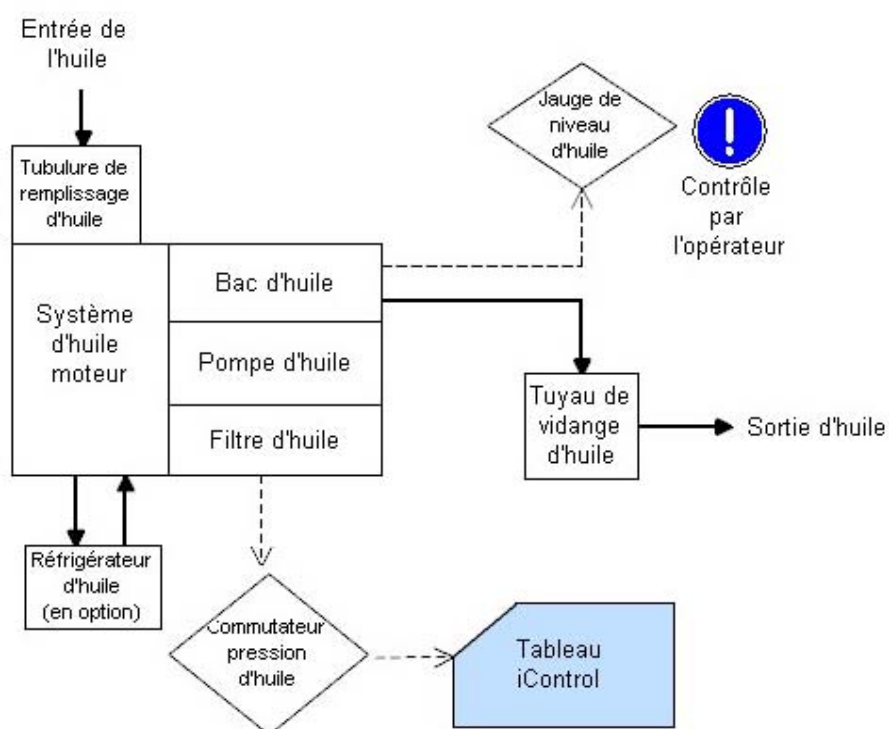
D.2.8 Composants du système électrique

Fig. D.2.8-1: Composants du système électrique



D.2.9 Composants du système de lubrification

Fig. D.2.9-1: Système de lubrification



D.2.10 Le système de contrôle du fonctionnement

Thermosonde sur le moteur

Cette thermosonde surveille la température du moteur.

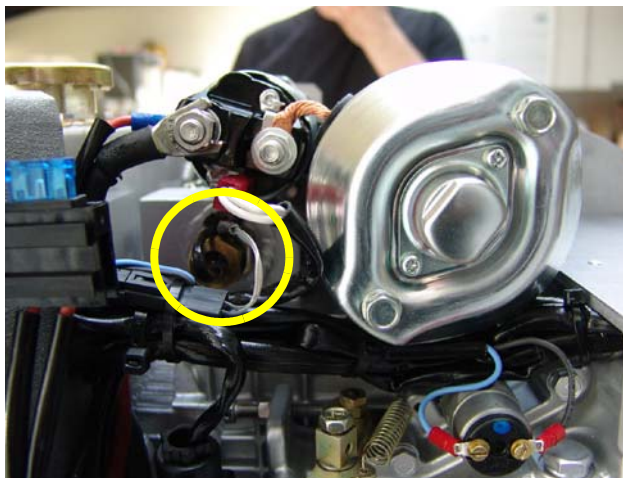


Fig. D.2.10-1: Thermosonde sur le moteur

Thermosonde sur le collecteur de gaz d'échappement

En cas de défaillance de la pompe à turbine, l'arrivée d'eau de mer est interrompue et cette partie s'échauffe considérablement.

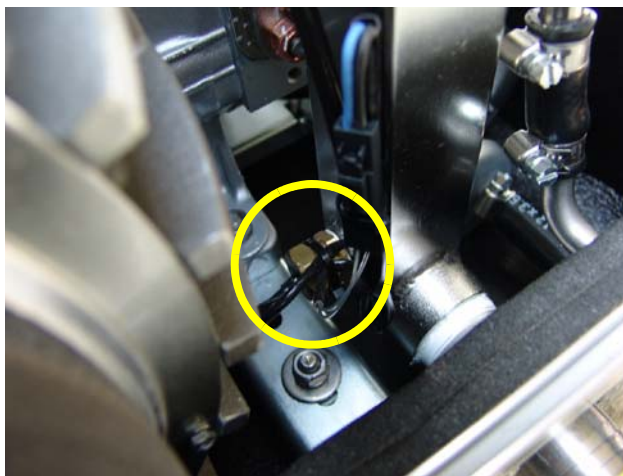


Fig. D.2.10-2: Thermosonde sur le collecteur de gaz d'échappement

Thermosonde sur le bobinage

Une autre thermosonde est installée dans le bobinage pour assurer le contrôle.

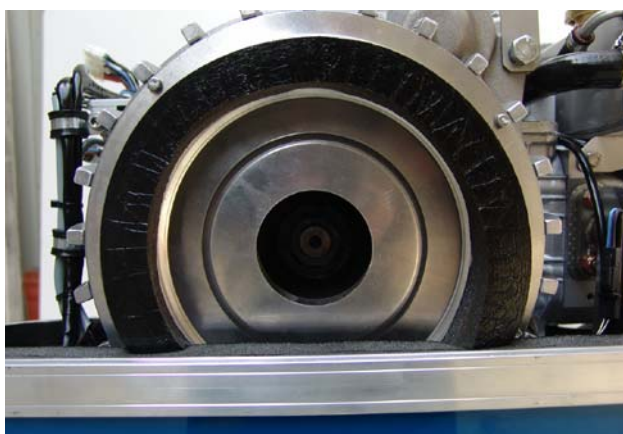
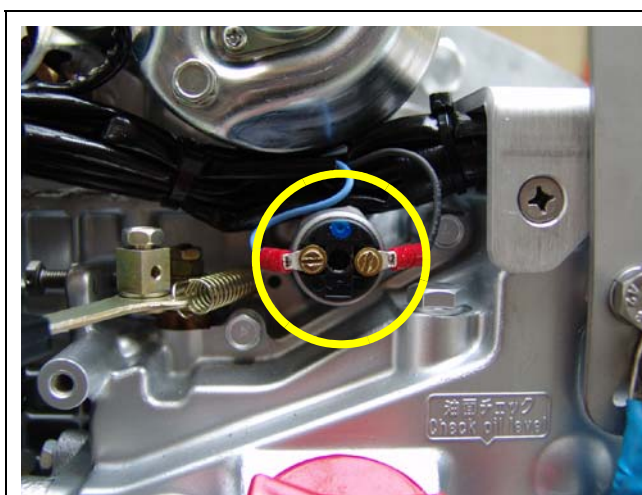


Fig. D.2.10-3: Thermosonde sur le bobinage

**Comondulateur à pression d'huile**

Pour surveiller le système d'huile moteur, on utilise un comondulateur à pression d'huile.

Fig. D.2.10-4: Comondulateur à pression d'huile

D.3 Instructions de service

D.3.1 Contrôle journalier avant chaque démarrage - Voir fascicule de donnée séparée iControl

D.3.2 Démarrage du générateur - Voir fascicule de donnée séparée iControl.

Arrêt du générateur - Voir fascicule de donnée séparée iControl.

E. Instructions d'installation

Tous les raccordements et les instructions sont basées sur des situations "standard"

Fischer Panda ignorant vos conditions d'installation exactes (par exemple : Genre de véhicule, vitesse de déplacement, buts d'utilisation etc.), ces instructions d'installation servent seulement de " guide ". L'installation doit être exécutée par un homme du métier, compte tenu des conditions et des prescriptions locales

Les dommages résultant d'une installation / d'un montage inappropriés ne sont pas couverts par la garantie.

E.1 Personnel

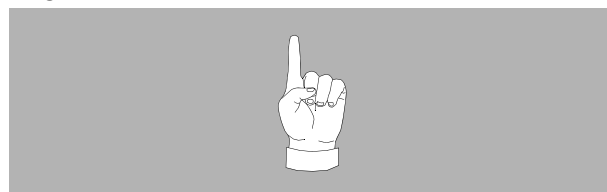
Les travaux décrits ici ne doivent être exécutés que par un personnel spécialisé ou par un atelier sous contrat (Service-clients Fischer Panda).

E.1.1 Avertissement concernant les dangers relatifs à l'installation

Voir Instructions de sécurité "La sécurité a la priorité".

Tenez compte des instructions générales et avis de sécurité figurant au début de ce manuel.

Avis:



Tous travaux sur le générateur peuvent conduire à de graves dommages corporels. Pour cette raison:

Il est impératif de déconnecter le générateur et de débrancher les batteries avant de procéder à tous travaux touchant le générateur ou le système électrique, afin que le générateur ne risque pas de démarrer intempestivement.

Attention! Danger corporel!



Le générateur ne doit pas être exploité avec cocon insonorisé ouvert.

Une installation inadéquate peut provoquer de graves dommages corporels et matériels,

- N'exécutez les travaux d'installation qu'après avoir arrêté le moteur.
- Avant de commencer le travail, assurez-vous une liberté de mouvement suffisante.
- Veillez à ce que le lieu de travail soit propre et bien ordonné. Les pièces et les outils entassés ou traînant de tous côtés sont des sources d'accidents.
- N'exécutez les travaux d'entretien qu'avec des outils courants dans le commerce ou des outils spéciaux, appropriés. L'emploi d'outils inappropriés ou endommagés peut conduire à des blessures.

Attention!: Danger corporel



Les vapeurs d'huile et de carburant peuvent s'enflammer en entrant en contact avec des sources d'incendie

- Ni feu, ni flamme nue lors de travaux sur le moteur.
- Ne fumez pas pendant les travaux.
- Débarrassez le sol et le moteur de toutes traces de carburant et d'huile.

L'entrée en contact avec de l'huile moteur, du carburant et des produits antigel peut porter atteinte à la santé. Pour cette raison:

- Evitez toute entrée en contact de la peau avec de l'huile moteur, du carburant et de l'antigel.
- Nettoyez immédiatement la peau, si elle a été souillée ou éclaboussée d'huile moteur, de carburant ou d'antigel.
- Evitez de respirer des vapeurs de carburant etc.

DANGER DE MORT! - Tout comportement, agissement, maniement inadéquat peut causer des dommages corporels et même la mort!

Les tensions électriques supérieures à 48 V représentent toujours un danger pour la vie. Lors de l'installation, il est donc indispensable de respecter les prescriptions des autorités régionales. L'installation des raccords électriques du générateur ne doit être exécutée que par un homme du métier.

Le générateur et l'eau de refroidissement peuvent encore présenter des températures élevées après l'arrêt.

Lors de travaux sur le générateur, le port de vêtements de protection personnels est impératif. Il s'agit là de:

- vêtements de protection près du corps,
- chaussures de protection,
- gants protecteurs,
- protection acoustique
- lunettes protectrices.

Avertissement: Danger d'incendie!



Avertissement: Danger d'intoxication!



Avertissement : Tension électrique



Avertissement: Danger de brûlures



Attention! Un équipement de protection est indispensable



Pour éviter d'endommager les appareils, déconnectez-les tous avant tous travaux ou interventions touchant le générateur et le système électrique.

Attention! Déconnectez tous les consommateurs.



E.2 Site d'installation

Les générateurs Panda pouvant être installés dans des espaces restreints en raison de leur encombrement réduit, on est souvent tenté de les monter à des endroits d'accès difficile. Il ne faut cependant pas perdre de vue que même un générateur ne demandant que peu d'entretien doit être accessible de tous côtés et surtout frontalement (accès à la courroie trapézoïdale, à la pompe à turbine) et côté service (moteur de commande, jauge de niveau d'huile), un contrôle régulier du niveau d'huile moteur étant nécessaire malgré le contrôle automatique.

Le générateur ne devrait pas être installé à proximité de parois et cloisons légères, soumises à des vibrations de résonances sous l'effet des bruits transmis par l'air. Lorsque ceci est inévitable, il est recommandé de revêtir ces surfaces avec une fascicule de plomb d'une épaisseur de 1 mm. Evitez également de monter le générateur sur une surface lisse de faible densité (par exemple: panneau de contreplaqué), celle-ci risquant d'agir en amplificateur. On peut obtenir une amélioration des conditions en renforçant ces surfaces avec des nervures. Il est en outre conseillé de pratiquer des joints, qui interrompent la continuité des surfaces. Le revêtement des parois environnantes avec une couche massive, lourde (en plomb, par exemple) et une couche de mousse donne de bons résultats.

Le moteur aspirant l'air nécessaire à sa combustion par plusieurs trous pratiqués dans le fond du cocon, ce dernier doit être monté de manière à ce que son fond soit à une distance suffisante (au moins 12 mm (1/2") de la fondation pour permettre l'arrivée de l'air.

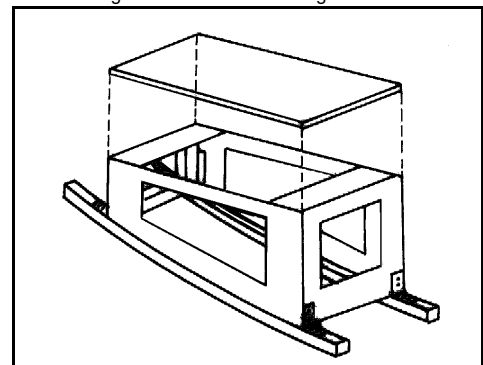
Le moteur aspirant l'air contenu dans le compartiment des machines, il est nécessaire de prévoir un nombre suffisant d'ouvertures d'aération pour éviter un échauffement du générateur.

Une température élevée de l'air aspiré porte préjudice au rendement du générateur et augmente la température de l'eau de refroidissement. Des températures d'air supérieures à 40°C réduisent le rendement de 2 % par 5°C. Pour parer à de tels effets, la température du compartiment des machines ne devrait pas dépasser la température extérieure de plus de 15°C.

E.2.1 Insonorisation optimale

Une fondation appropriée consiste en un cadre stable sur lequel le générateur est fixé avec des amortisseurs de vibrations. Le générateur étant " libre " vers le bas, l'air de combustion peut être aspiré sans obstacles. Les vibrations, que provoquerait un sol continu, sont ainsi supprimées.

Fig. E.2.1-1: Fondation du générateur



E.3 Schéma d'ensemble des raccordements du générateur

La position des raccords peut différer d'un générateur à l'autre. Les câbles et les points de raccordement sont repérés sur le générateur. A l'intérieur du cocon insonorisé, tous les câbles électriques sont fixés au moteur et au générateur.

Il en est de même pour les conduites de carburant et la tuyauterie du circuit d'eau de refroidissement.

Il est impératif que les câbles et raccordements électriques soient réalisés et posés conformément aux prescriptions en vigueur. Ceci est également valable pour le matériau des câbles utilisés. Les câbles livrés avec le générateur ne sont prévus que pour une pose " protégée " (dans des tubes, par exemple) et des températures jusqu'à 70 °C (160 °F) au maximum. Le réseau de bord doit être également équipé de tous les dispositifs de sécurité nécessaires.

Avant l'installation ou tous travaux, lisez attentivement le chapitre „La sécurité a la priorité“, **ATTENTION!**



Fig. E.3-1: Raccords du générateur

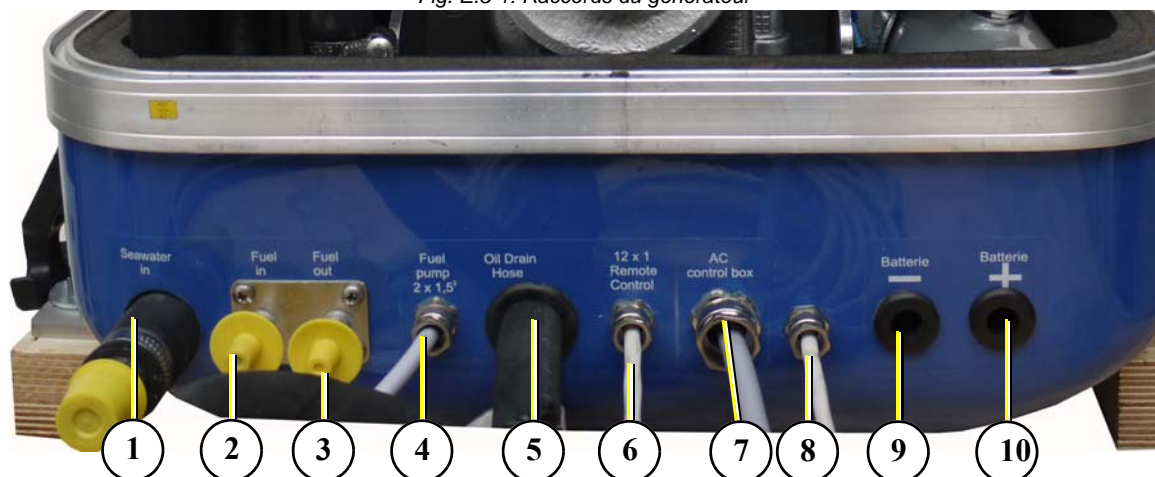
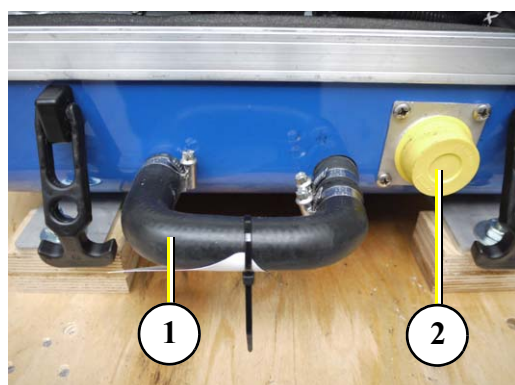
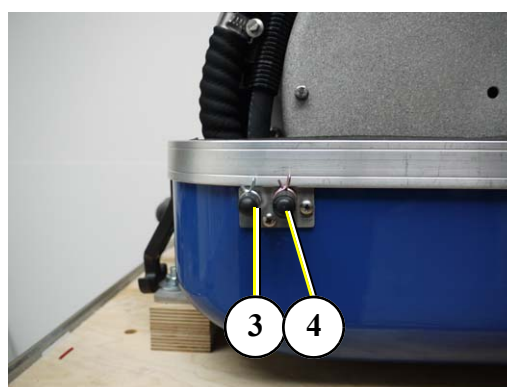


Fig. E.3-2: Raccords du générateur



1. Raccordement de la soupape d'aération externe
2. Sortie des gaz brûlés



3. Raccordement du bac d'expansion externe
4. Raccordement au bac d'expansion externe

E.4 Raccordement du système de refroidissement à l'eau - Eau de mer

E.4.1 Avis généraux

Tous les générateurs Panda diesel sont équipés d'un système de refroidissement à deux circuits. Le générateur doit être pourvu d'une conduite d'alimentation séparée et non pas raccordé au système de refroidissement à l'eau d'autres moteurs. Les prescriptions de montage suivantes doivent donc être respectées:

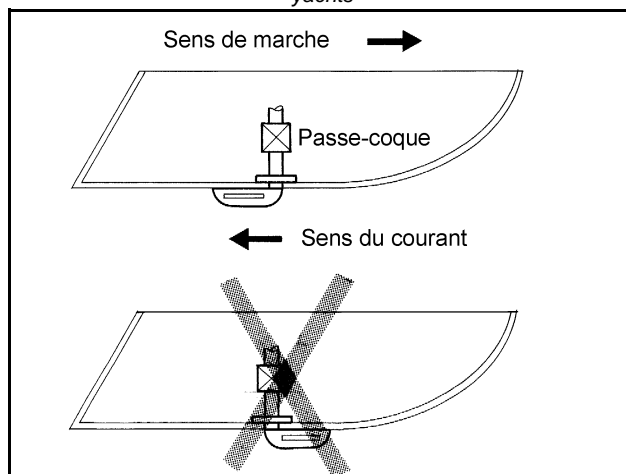
Pour éviter la corrosion galvanique, tenir compte des "Instructions d'entretien pour générateurs marins (Protection contre la corrosion)".

E.4.2 Schéma de l'agencement du passe-coque sur les yachts

Sur les yachts, il est courant d'utiliser un passe-coque avec "crépine" pour aspirer l'eau de refroidissement. Pour amplifier l'arrivée d'eau, on est souvent tenté de monter cette crépine contre le sens de marche.

Lors de la présence d'un générateur, cette crépine ne doit en aucun cas être orientée dans le sens de marche, le générateur étant alors noyé sous l'effet de la contre-pression inévitable en cas de marche à vitesse élevée.

Fig. E.4.2-1: Schéma de l'agencement du passe-coque sur les yachts



E.4.3 Conduite d'aspiration d'eau de mer

Pour réduire dans la mesure du possible la résistance à l'aspiration dans la tuyauterie de la pompe, le tuyau d'eau de mer doit présenter une section transversale (diamètre intérieure) d'au moins 1" (25 mm).

Ceci est également valable pour les composants de l'installation, comme passe-coque, vanne d'eau de mer, filtre d'eau de mer etc.

La conduite d'aspiration doit être aussi courte que possible. Le passe-coque (prise d'eau de mer) devrait être adéquatement placé à proximité du lieu d'installation du générateur.

Après la mise en service, le débit d'eau de refroidissement doit être mesuré (par exemple, en le recueillant à la sortie de l'échappement). Pour le débit et les sections prescrites pour la tuyauterie d'eau de refroidissement, veuillez vous reporter au Kapitel H.1, "Données techniques du générateur," auf Seite 125.

E.4.4 Installation du générateur au-dessus de la ligne de flottaison

Lors de l'installation du générateur, il est indispensable de veiller à ce que la pompe à turbine soit bien accessible. Lorsque le lieu d'installation prévu ne permet pas un bon accès, la pompe montée fixement dans le cocon peut être remplacée par une pompe externe à commande électrique qui peut être alors installée à un endroit d'accès facile.

Quand le générateur est installé au-dessus de la ligne de flottaison, il y a lieu de s'attendre à une plus grande usure de la turbine de la pompe, du fait que ladite pompe tourne à sec pendant quelques secondes, après le démarrage. Pour que la pompe n'aspire de l'air que brièvement, le tuyau d'eau de mer devrait décrire une boucle (voir figure) aussi près que possible de l'arrivée d'eau de mer.

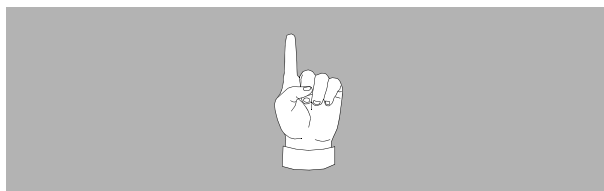
L'eau de mer lubrifie la turbine dont la vie utile est ainsi prolongée. On peut parer un peu à ce problème, en installant, un clapet de non-retour dans la conduite d'arrivée d'eau de mer qui se trouve sous de la ligne de flottaison.

Lors du démarrage du générateur, contrôlez si de l'eau de mer sort par la tubulure d'échappement. Lorsque ceci dure plus de 5 secondes, remplacez la turbine, celle-ci aspirant trop d'air avant d'être atteinte par l'eau de mer. La turbine ne peut plus aspirer l'eau de mer, ce dont résulte un échauffement du moteur. Si la turbine n'est pas changée à temps, il peut arriver que les pales se brisent et obstruent le circuit d'eau de refroidissement. Il est donc très important de remplacer la turbine tous les quelques mois.

Il ne suffit pas de remplacer régulièrement la turbine et laisser plusieurs années s'écouler sans remplacer la pompe. Quand un joint d'étanchéité de la pompe est défectueux, l'eau de mer pénètre dans le cocon du générateur. Une réparation est alors très coûteuse.

Des turbines et une pompe de rechange devraient donc toujours être à disposition à bord. La vieille pompe peut être envoyée à Fischer Panda, qui la remet en état à peu de frais.

Avis:



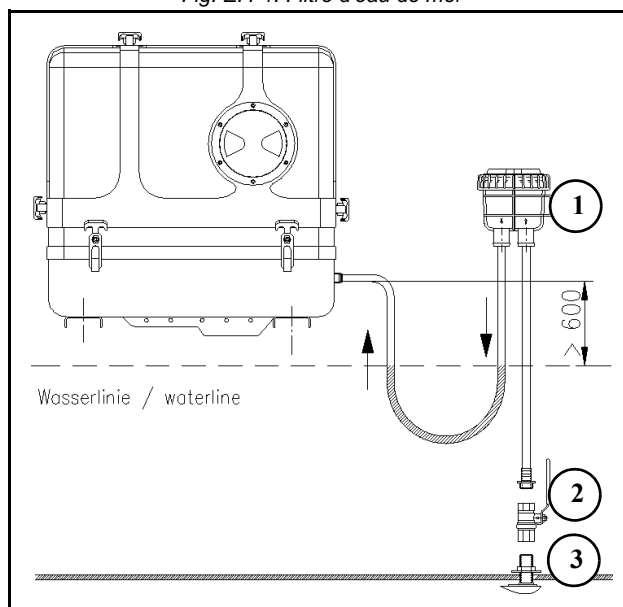
Installation du générateur au-dessus de la ligne de flottaison

1. Filtre d'eau de mer
2. Vanne d'eau de mer
3. Passe-coque

Il est nécessaire de veiller à ce que le filtre d'eau de mer soit situé au-dessus de la surface de l'eau, sinon de l'eau risque de pénétrer par le passe-coque lors du nettoyage.

Une pompe externe, en amont peut soulager la turbine.

Fig. E.4-1: Filtre d'eau de mer



E.4.5 Montage du générateur au-dessous de la ligne de flottaison

Quand le générateur n'est pas installé à au moins 600 mm au-dessus de la ligne de flottaison, il est indispensable de monter une soupape d'aération dans la conduite d'eau de mer.

Lors d'une installation à côté de l'axe central, n'oubliez pas que le bateau peut donner de la bande! Le tuyau de la conduite d'eau, au dos du cocon, doit être sectionné et prolongé, à chaque extrémité, par un bout de tuyau, au moyen d'un raccord. Les deux extrémités du tuyau doivent sortir du cocon à un endroit situé au moins à 600 mm au-dessus de la ligne de flottaison, dans l'axe central du bateau. La soupape d'aération doit être reliée aux deux extrémités du tuyau, à l'endroit le plus élevé. En cas de blocage de la soupape d'aération, la conduite d'eau de refroidissement ne peut plus être ventilée après l'arrêt du générateur; la colonne d'eau n'est pas interrompue et l'eau peut pénétrer dans la chambre de combustion du moteur, ce qui conduit, à brève échéance, à la destruction de celui-ci.

La soupape d'aération doit être installée directement en aval de la pompe d'eau.

En cas d'arrêt de la pompe d'eau, la soupape assure l'entrée d'air et l'effet de siphon est ainsi évité.

La soupape d'aération doit être contrôlée régulièrement. Nettoyez et graissez.

Fig. E.4.5-1: Soupape d'aération



Avis:

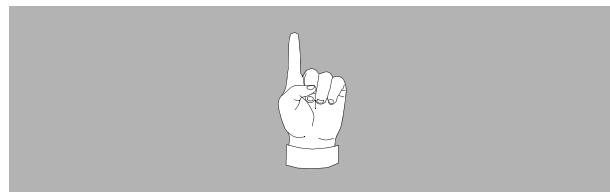
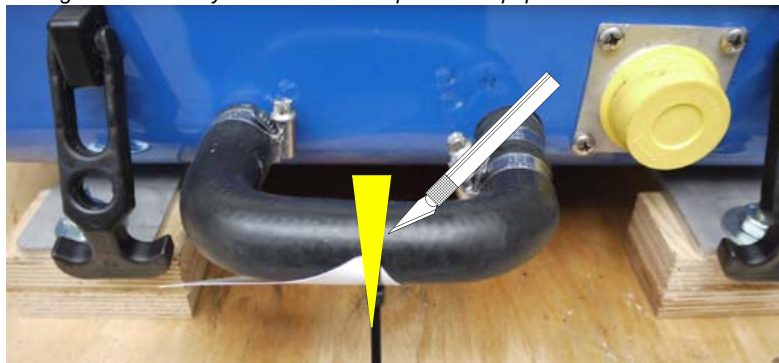


Fig. E.4.5-2: Le tuyau de caoutchouc pour la soupape d'aération externe

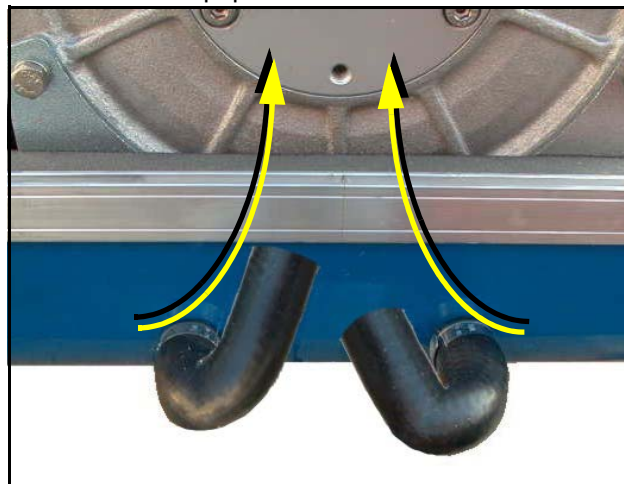


Coupez le tuyau en caoutchouc à destination de la soupape d'aération externe...

... et coudez-le vers le haut.

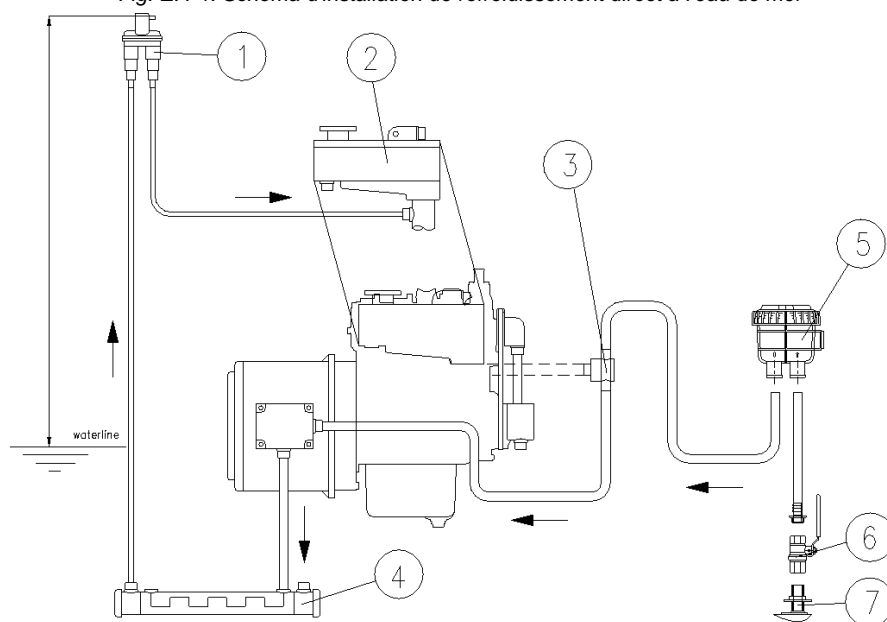
Les deux extrémités sont alors prolongées chacune par un tuyau, et une soupape d'aération est installée à environ 600 mm au-dessus de la ligne de flottaison.

Fig. E.4.5-3: Le tuyau de caoutchouc pour la soupape d'aération externe



E.4.6 Refroidissement direct du générateur à l'eau de mer

Fig. E.4-1: Schéma d'installation de refroidissement direct à l'eau de mer

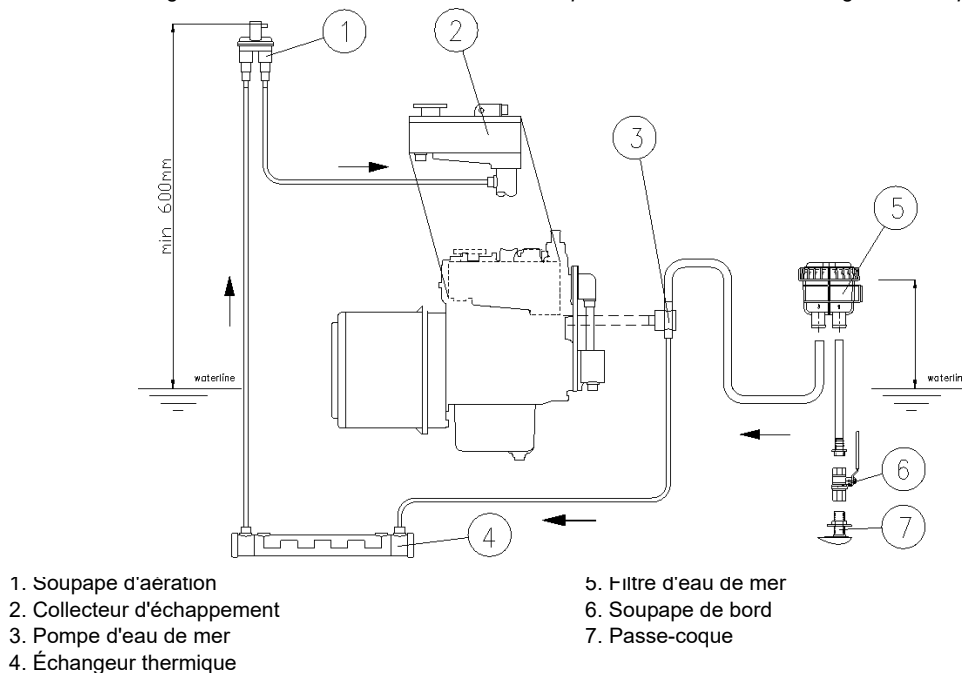


1. Soupape d'aération
2. Collecteur d'échappement
3. Pompe d'eau de mer
4. Échangeur thermique

5. Filtre d'eau de mer
6. Soupape de bord
7. Passe-coque

E.4.7 Refroidissement à l'eau de mer par l'intermédiaire de l'échangeur thermique

Fig. E.4.7-1: Refroidissement à l'eau de mer par l'intermédiaire de l'échangeur thermique



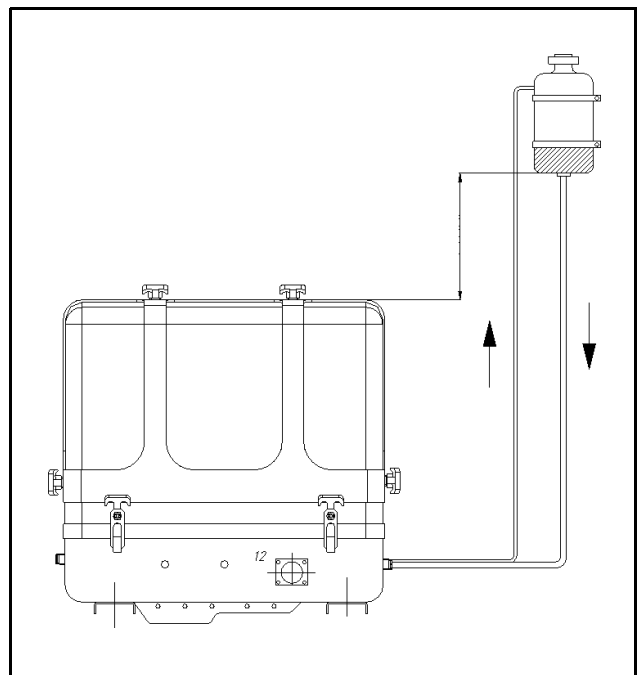
E.5 Système d'échappement refroidi à l'eau

E.5.1 Position du bac d'expansion d'eau de refroidissement externe

Normalement, le générateur Panda est livré avec un bac d'expansion d'eau de refroidissement externe supplémentaire. Ce bac doit être monté de sorte que son bord inférieur soit situé au moins 500 mm plus haut que le bord supérieur du cocon insonorisé.

Un non-respect de cette surélévation de 500 mm, c.-à-d. un montage plus bas du bac d'expansion d'eau de refroidissement externe, peut provoquer de grands problèmes lors du remplissage et de la purge d'air. Les conduites doivent être adéquatement prolongées et mises à l'extérieur, ou même, éventuellement, posées jusque sur le pont.

Fig. E.5.1-1: Position du bac d'expansion d'eau de refroidissement externe



A l'état froid, le bac d'expansion d'eau de refroidissement externe ne doit être rempli au maximum que jusqu'au bord inférieur de la bande inférieure (voir avis "Max.).

ATTENTION!



E.5.2 Vérification de la pression lors du contrôle du circuit de refroidissement

bac d'expansion

1. Remplissage du bac d'expansion externe

ATTENTION! Niveau de remplissage maximal = Marque "Max."

Le couvercle du bac d'eau de refroidissement externe doit demeurer ouvert (mais tous les autres dispositifs de fermeture sont alors fermés!).

Fig. E.5.2-1: bac d'expansion



Vis de purge d'air

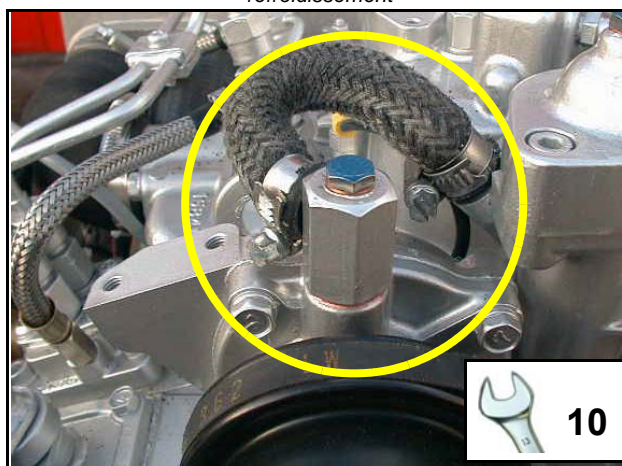
2. Ouvrez la vis de purge d'air de la pompe d'eau de refroidissement interne. Si l'eau de refroidissement sort exempte d'air, refermez la vis de purge d'air.

- Pendant l'opération de purge d'air, contrôlez le niveau d'eau de refroidissement dans le bac d'expansion; faites l'appoint, le cas échéant.

Les vis de purge d'air ne doivent jamais être ouvertes tant que le générateur est en marche.

Illustration à titre d'exemple

Fig. E.5.2-2: Vis de purge d'air - Pompe interne d'eau de refroidissement



3. Ouvrez la vis de purge d'air sur le boîtier du thermostat. Refermez la vis dès que l'eau sort exempte de bulles d'air.

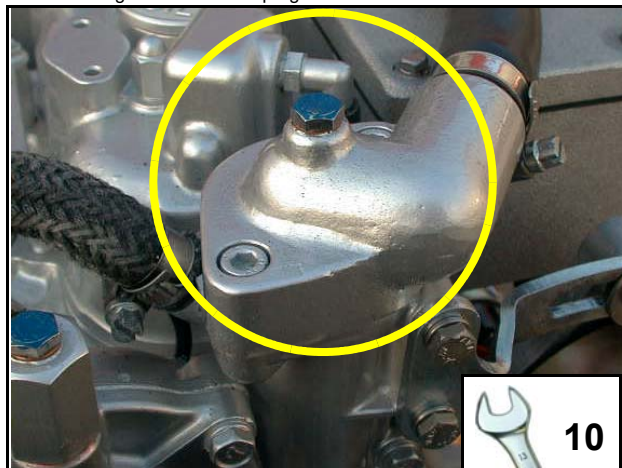
- Contrôlez continuellement le niveau d'eau du bac d'expansion externe pendant l'opération de purge d'air; faites l'appoint, le cas échéant.
- N'ouvrez jamais les vis de purge d'air tant que le générateur est en marche.

Illustration à titre d'exemple

4. Démarrage du générateur

Après la purge d'air et le remplissage, démarrez le générateur. Le générateur ne doit pas être sous charge pendant cette première phase d'essai. Après 10 secondes,

Fig. E.5.2-3: Vis de purge d'air - Boîtier de thermostat



arrêtez de nouveau le générateur!

5. Répétez les étapes 1 à 4, jusqu'à ce qu'il ne sorte plus d'air par la vis de purge d'air.

6. Fermez la vis de purge d'air.

7. Remplissez le bac d'expansion.

8. Fermez le bac d'expansion.

9. Après 10 heures de fonctionnement, à compter du premier démarrage (et en cas de nécessité), réitérez la purge d'air.

Il se peut que le circuit de refroidissement contienne encore un reste d'air après la première mise en service. Pour assurer un fonctionnement sûr et impeccable, il est nécessaire de procéder à une nouvelle purge d'air après quelques jours (ou semaines).

Pendant la purge d'air, contrôler à maintes reprises si l'eau de refroidissement circule réellement. La présence de bulles d'air dans la pompe interne d'eau de refroidissement peut empêcher la circulation de l'eau. Dans ce cas, le générateur s'échauffe très rapidement et s'arrête à la suite de cette surchauffe.

ATTENTION!



Antigel

Pour des raisons de sécurité, contrôlez régulièrement la concentration d'antigel. En usine, la solution antigel est prévue pour -15 °C. Quand le générateur risque d'être soumis à des températures inférieures lors du transport ou du stockage, il est indispensable de vidanger l'eau de refroidissement.

E.5.3 Vérification de la pression lors du contrôle du circuit de refroidissement

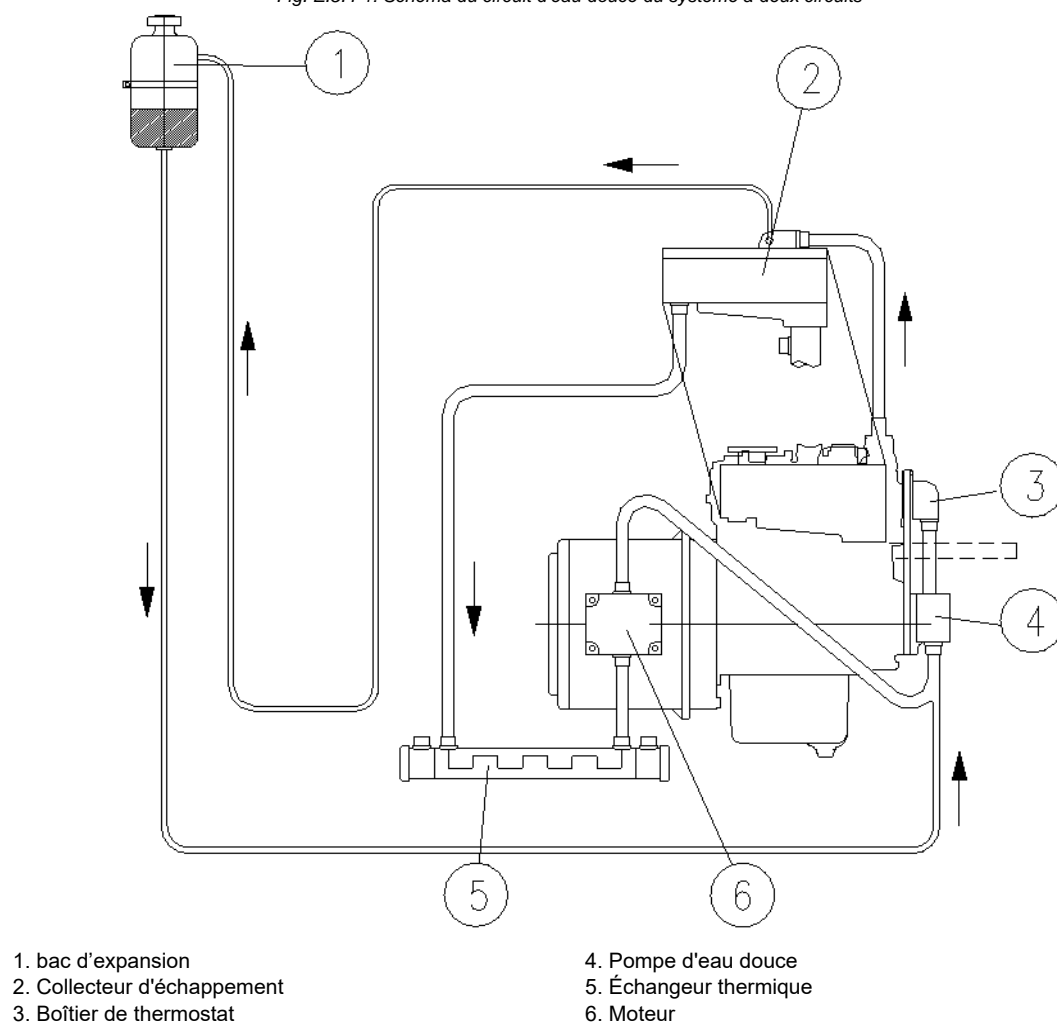
Vous pouvez contrôler, à la main, s'il existe une différence de température entre l'eau de refroidissement à l'arrivée et l'eau de refroidissement au retour.

La conduite d'arrivée d'eau de refroidissement peut être tâchée directement en amont de la pompe interne d'eau de refroidissement, tandis que la conduite de retour peut être tâchée soit à la sortie du collecteur d'échappement refroidi à l'eau, soit sur le côté où cette conduite parvient à l'échangeur thermique.

La différence de température entre la conduite d'arrivée et la conduite de retour doit être d'environ 10 °C.

E.5.4 Schéma du circuit d'eau douce en cas de système à deux circuits

Fig. E.5.4-1: Schéma du circuit d'eau douce du système à deux circuits

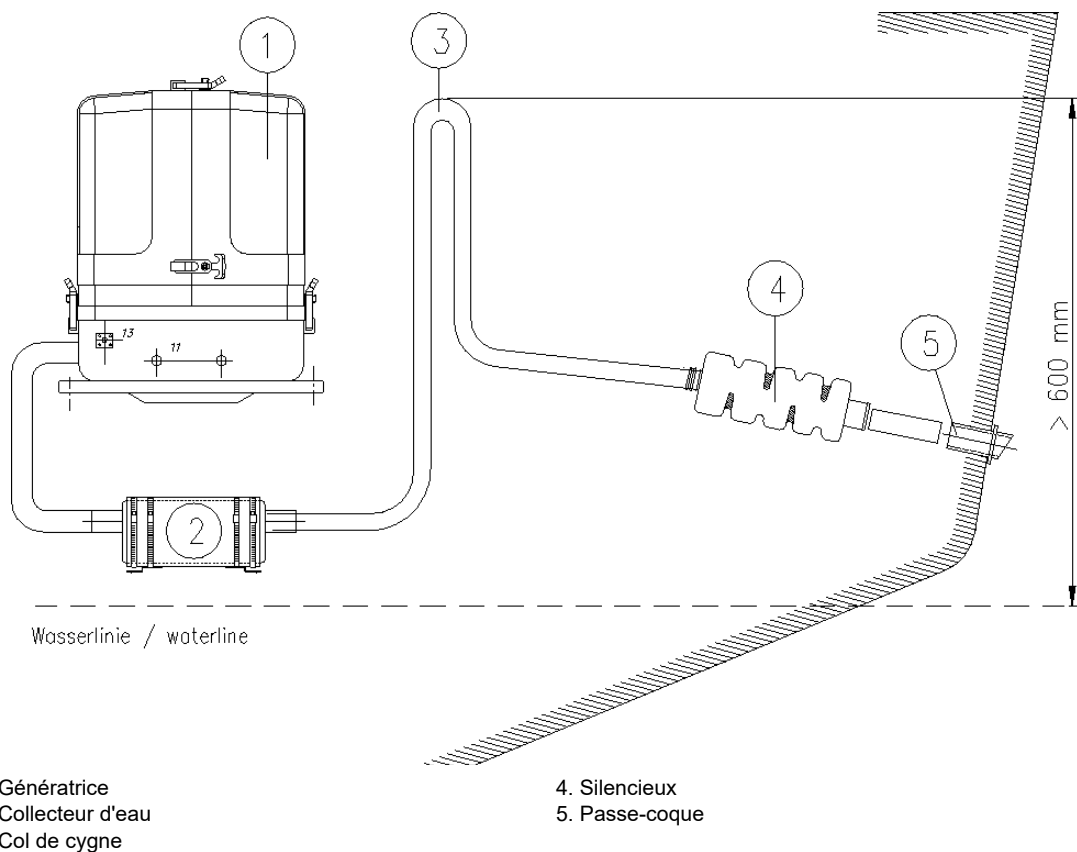


E.6 Installation du système d'échappement de gaz brûlés

E.6.1 Installation d'un système d'échappement standard

Le système d'échappement du générateur doit être mis à l'extérieur par le passe-coque, séparément du système d'échappement du moteur principal ou de tout autre groupe. Fischer Panda offre un collecteur d'eau spécial, qui assure simultanément une bonne insonorisation. Le collecteur d'eau doit être installé aussi près que possible du générateur et à l'endroit le plus bas du système d'échappement. Il doit être dimensionné de sorte que l'eau de refroidissement soit collectée du point le plus élevé (normalement, le col de cygne) jusqu'au point le plus bas et ne puisse pas monter dans la machine. La conduite d'échappement doit sortir du cocon, en descente jusqu'au collecteur d'eau. De là, elle doit remonter jusqu'au silencieux, en passant par le col de cygne, qui doit être placé sur l'axe central du bateau (voir schéma). Pour que la pression des gaz d'échappement ne soit pas trop élevée, la longueur du tuyau d'échappement ne devrait pas dépasser 6 m.

Diamètres des conduites d'échappement: Voir table 8.1, „Données techniques du générateur“, page 115.



E.6.2 Montage du collecteur d'eau

Faites attention à la direction correcte du flux à travers le collecteur d'eau.

„Avis!:



Il peut arriver que de l'eau de mer pénètre dans la chambre de combustion du moteur en raison d'une position de montage défavorable du collecteur d'eau. Il en résulte des dommages irréversibles, qui rendent le moteur inutilisable. Ceci donne souvent lieu à des discussions entre toutes les entreprises ayant participé à la construction

du yacht ou même au montage du générateur, afin de déterminer à qui incombe la responsabilité.

De prime abord, on peut dire de toute évidence que la pénétration d'eau de mer dans le moteur ne peut être due ni à une construction défectueuse du générateur ni à des défauts touchant le moteur lui-même. L'eau de mer ne peut pénétrer dans la chambre de combustion, et de là dans le moteur, que par le tuyau d'échappement.

La position du générateur et du collecteur d'eau, ainsi que la disposition des conduites d'eau de refroidissement et d'échappement de gaz jouent ici un rôle primordial.

Si le collecteur d'eau est installé dans une position désavantageuse, l'eau de refroidissement refluant, peut monter dans le tuyau d'échappement jusqu'à la tubulure d'échappement des gaz brûlés. Au moins une soupape d'échappement étant toujours ouverte quand le moteur est arrêté, l'eau de mer peut alors accéder librement à la chambre de combustion. Sous l'effet de la force capillaire, cette eau de mer passe à côté des pistons et s'infiltre jusque dans l'huile moteur. Un niveau d'huile moteur inhabituellement élevé est le premier indice d'un danger imminent.

Lorsque le niveau de l'huile moteur est inhabituellement élevé et / ou que l'huile présente une couleur grisâtre, le moteur ne doit plus être mis en marche, ceci prouvant que l'eau de refroidissement a atteint le bac d'huile. Si le moteur est mis en marche dans de telles conditions, l'eau et l'huile se mélangent et forment une émulsion. L'huile peut alors atteindre rapidement une viscosité pâteuse. Dans cette phase, les fins canaux d'huile se bouchent et le moteur peut être détruit en quelques instants, par manque de lubrification. Pour ne pas en arriver là, il est indispensable de procéder à une vidange immédiate. (L'eau ne pouvant pénétrer dans le moteur que par la chambre de combustion, il faut envisager une corrosion des segments de piston). Ce problème devrait être soumis à un expert en moteurs. Comme première mesure, il est conseillé d'injecter une forte quantité de dégrissant par la tubulure d'admission, tout en faisant tourner le moteur lentement à l'aide du démarreur.

L'eau de refroidissement peut pénétrer dans la zone d'échappement des gaz brûlés non seulement par le tuyau d'échappement lui-même, mais aussi par la conduite d'admission d'eau de refroidissement.

E.6.3 Causes possible de la présence d'eau dans la conduite d'échappement

E.6.3.1 Cause possible: conduite d'échappement

Quand le tuyau d'échappement est à l'origine, les causes peuvent être les suivantes:

- a) La position du collecteur d'eau est trop élevée. L'eau atteint le canal d'échappement.
- b) Le collecteur d'eau est trop éloigné du centre du générateur. L'eau atteint le canal d'échappement, en cas d'inclinaison.
- c) Le collecteur d'eau n'est pas suffisamment dimensionné par rapport à la longueur du canal d'échappement.

E.6.3.2 Cause possible: Conduite d'eau de refroidissement

Si le générateur n'est pas installé nettement 600 mm au-dessus de la ligne de flottaison, la conduite d'eau de refroidissement doit être équipée d'une soupape d'aération, qui est située à au moins 600 mm au-dessus de la ligne de flottaison. (Ce niveau doit être également respecté en position inclinée; la soupape d'aération doit être installée de sorte qu'elle ne puisse pas dériver quand le bateau donne de la bande.)

- a) La soupape d'aération est installée trop bas. L'eau peut alors pénétrer dans la zone des gaz d'échappement, quand le bateau donne de la bande.
- b) La soupape d'aération est trop loin de l'axe central du bateau. L'eau atteint la zone d'échappement, quand le bateau donne de la bande.
- c) La soupape d'aération ne fonctionne pas, parce qu'elle est bloquée, encrassée ou colmatée par des corps étrangers. (Contrôlez régulièrement le fonctionnement du purgeur.)

Ces risques n'étant pas toujours pris en considération lors de la pose du système d'échappement, tenez compte des points suivants lors du montage. L'emplacement, le dimensionnement et la position du „séparateur gaz/eau“ est d'importance capitale.

E.6.4 Lieu de montage du séparateur gaz/eau

En ce qui concerne le système d'échappement, il faut strictement veiller à ce que de l'eau de refroidissement ne puisse, en aucun cas, parvenir au moteur par la conduite d'échappement, dans la zone de la tubulure d'échappement. La pénétration d'eau de refroidissement dans la chambre de combustion, par une soupape d'échappement ouverte, conduit à la destruction du moteur.

Une inclinaison devant être prise en compte pour les yachts à voiles, la position du collecteur d'eau est extrêmement importante. De manière générale, on peut dire que:

Plus le collecteur d'eau est disposé au-dessous du générateur et plus grande est la protection contre l'infiltration d'eau dans la chambre de combustion.

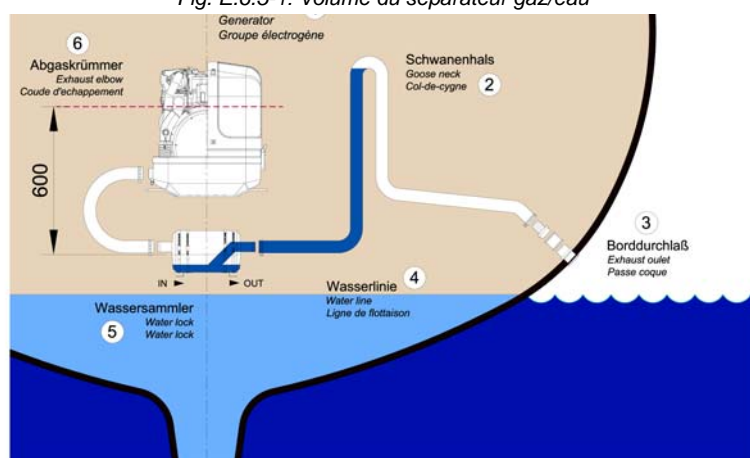
Le dessin ci-dessous indique la distance entre le point critique du collecteur d'échappement et le niveau maximum d'eau dans le tuyau d'échappement à 600 mm. Cette distance s'entend comme distance minimum.

E.6.5 Le volume du séparateur gaz/eau

Le séparateur gaz/eau doit être dimensionné de sorte qu'il puisse accueillir la totalité de l'eau refluant du tuyau d'échappement. La quantité d'eau dépend de la longueur (L) et de la section transversale du tuyau. Tant que le moteur tourne, de l'eau de refroidissement est constamment injectée dans le système d'échappement et mise ensuite à l'extérieur avec les gaz d'échappement, sous l'effet de la pression exercée par ceux-ci. Quand le moteur est arrêté, la vitesse de rotation du moteur baisse relativement vite. On arrive à un point, auquel la pression des gaz d'échappement ne suffit plus pour mettre l'eau de refroidissement à l'extérieur. Toute l'eau demeurée dans le tuyau reflue dans le collecteur d'eau. Simultanément, tant que le moteur diesel tourne, l'eau de refroidissement continue de circuler, par la pompe.

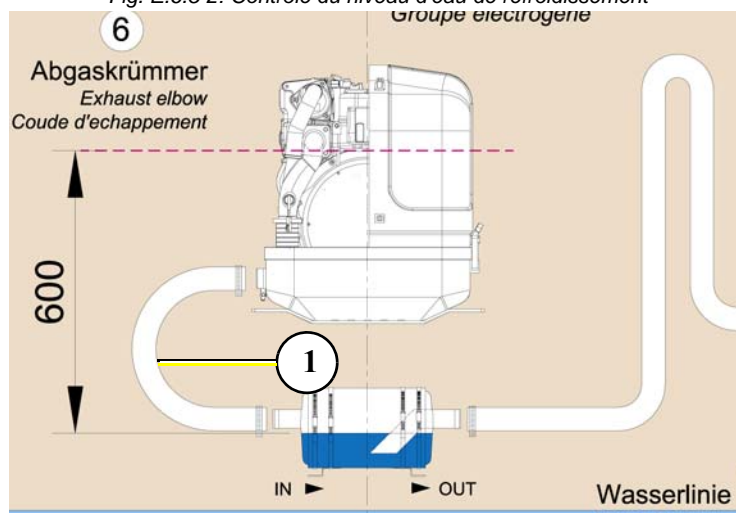
Il est impératif que le collecteur d'eau soit dimensionné de sorte à pouvoir accueillir la totalité de l'eau de refroidissement et garantir le respect de la différence de niveau de 600 mm jusqu'au point critique du collecteur d'échappement.

Fig. E.6.5-1: Volume du séparateur gaz/eau



En cas de doutes, un contrôle peut être effectué de manière relativement simple, en utilisant, pendant un certain temps, un tuyau transparent (1), comme tuyau d'échappement, ce qui permet de contrôler facilement le niveau de l'eau de refroidissement.

Fig. E.6.5-2: Contrôle du niveau d'eau de refroidissement



E.6.5.1 Position idéale du collecteur d'eau

La position idéale du collecteur est centrée sous le générateur.

Ce n'est que dans cette position que le niveau d'eau ne subit pas de fortes variations en déviant de la ligne médiane en cas de gîte.

Voir les dessins suivants:

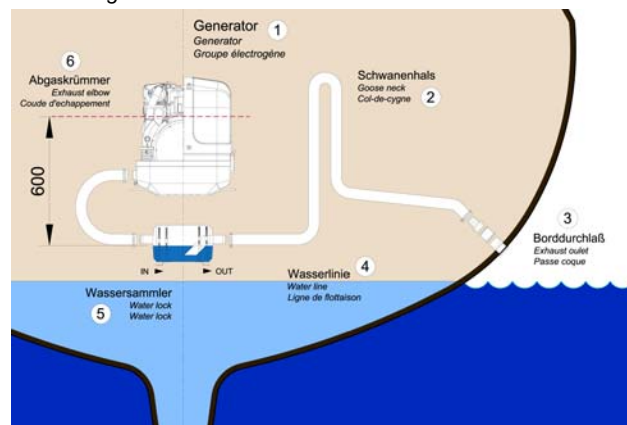
Position idéale du collecteur d'eau

Ici, le collecteur d'eau est centré sous le générateur. En position inclinée la position du collecteur d'échappement par rapport au point critique du tuyau d'échappement ne varie que dans une mesure insignifiante.

Avis important!



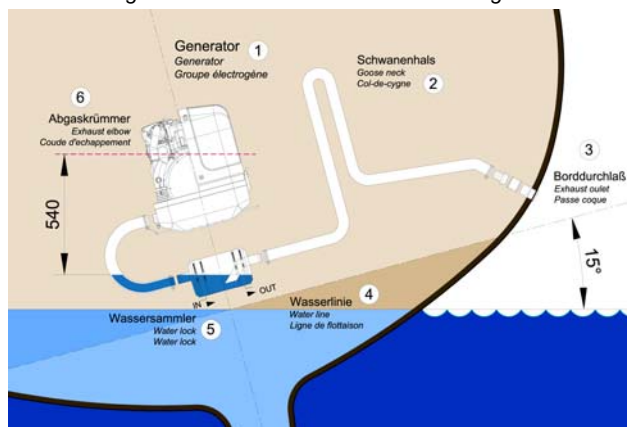
Fig. E.6.5.1-1: Position idéale du collecteur d'eau



Position inclinée de 15 degrés - Fig. A.0.4.1-2

La distance entre le conduit d'échappement et la colonne d'eau est réduite à 540 mm.

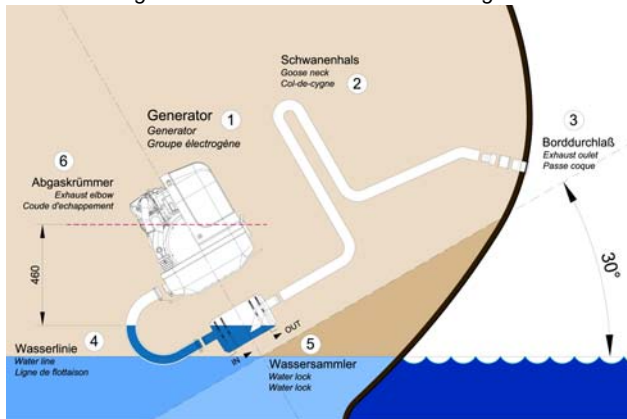
Fig. E.6.5.1-2: Position inclinée de 15 degrés



Position inclinée de 30 degrés - Fig. A.0.4.1-3

La distance de la surface de l'eau, même en respectant la position de montage idéale, change de sorte que la distance est de 458 mm. Le point critique n'est donc pas atteint.

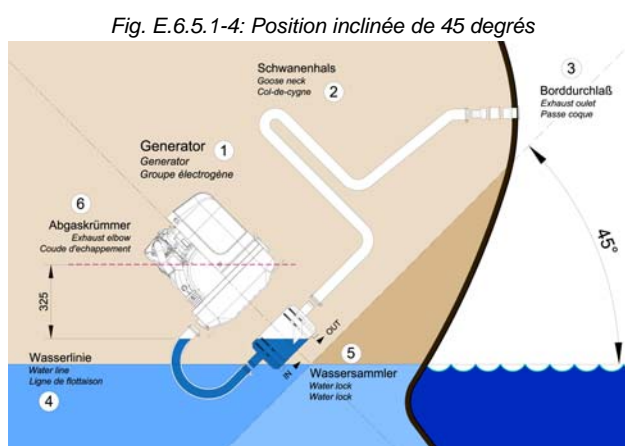
Fig. E.6.5-3: Position inclinée de 30 degrés



Position inclinée de 45 degrés - Fig. A.0.4.1-4

Dans ce cas, le niveau d'eau est monté si haut que la distance n'est plus que de 325 mm.

En cas de gîte, avec inclinaison de 45 °, l'eau risque de parvenir à proximité directe de la tubulure d'échappement, même en cas de montage en position idéale. Il faut en conclure que les 600 mm représentent un minimum, auquel, même lors d'un montage en position idéale, l'eau risque encore d'être projetée dans la tubulure d'échappement. Tenez-en compte si vous devez vous attendre à des bandes de 45 °.


Résumé:

Il est impératif de respecter la hauteur minimum de 600 mm. Ce minimum n'est garanti que si le collecteur d'eau est installé en position idéale, centrée sous le générateur. Une position plus élevée est expressément recommandée quand on a lieu de s'attendre à des bandes de 45 degrés.

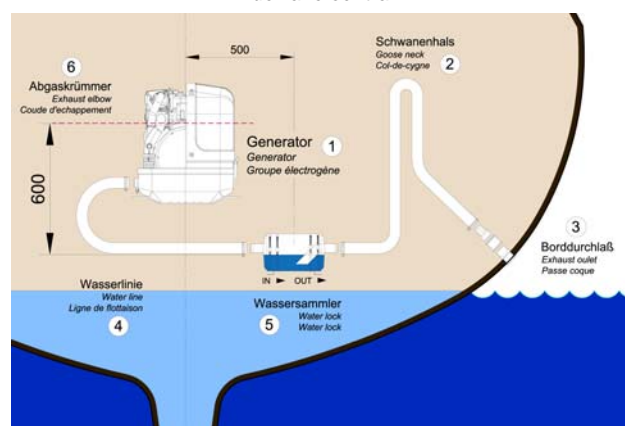
E.6.5.2 Exemple de montage excentré du collecteur d'eau, avec exposé des effets possibles:

Les exemples suivants sont de grande importance pour le montage du générateur avec collecteur d'eau sur des yachts à voiles. En ce qui concerne les yachts à moteur, un changement de la position n'est pas à craindre en cas de bande. Là, il faut seulement veiller à ce que le volume du collecteur soit suffisamment dimensionné pour que l'eau refluant puisse être entièrement collectée et que la distance minimum de 600 mm soit encore respectée dans cette situation.

A) Montage du collecteur d'eau à côté du générateur, à 500 mm de l'axe central:

Montage du collecteur d'eau à côté du générateur, à 500 mm de l'axe central:

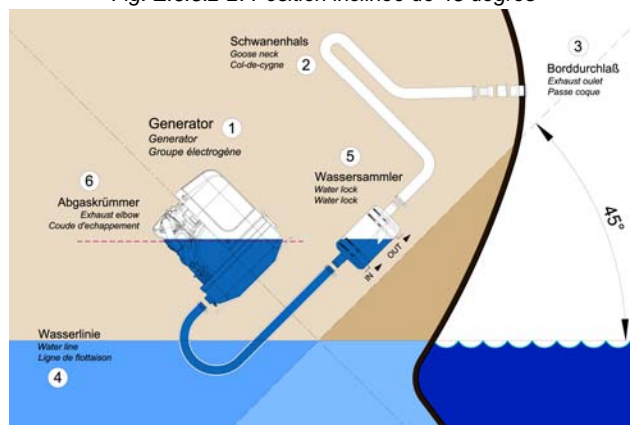
Fig. E.6.5.2-1: Collecteur d'eau à côté du générateur, à 500 mm de l'axe central



Position inclinée de 45 degrés - Fig. A.0.4-4

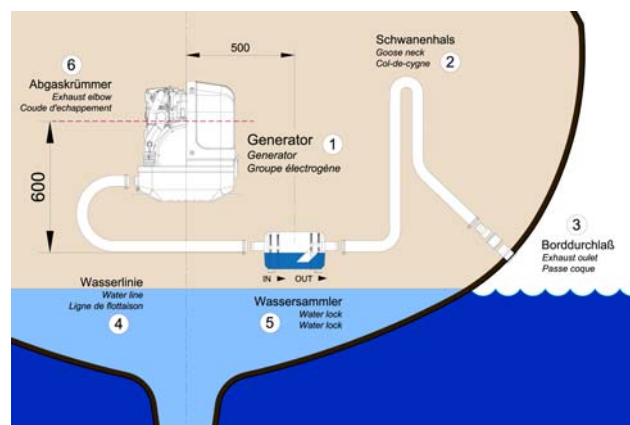
Le niveau de l'eau est à la hauteur du point critique. Si le yacht navigue avec une bande de 45 degrés, en cas d'un tel montage, la pénétration d'eau de refroidissement dans la chambre de combustion est inévitable, et des dommages irréparables sont à prévoir.

Fig. E.6.5.2-2: Position inclinée de 45 degrés


A) Montage du collecteur d'eau à côté du générateur, à 1000 mm de l'axe central:

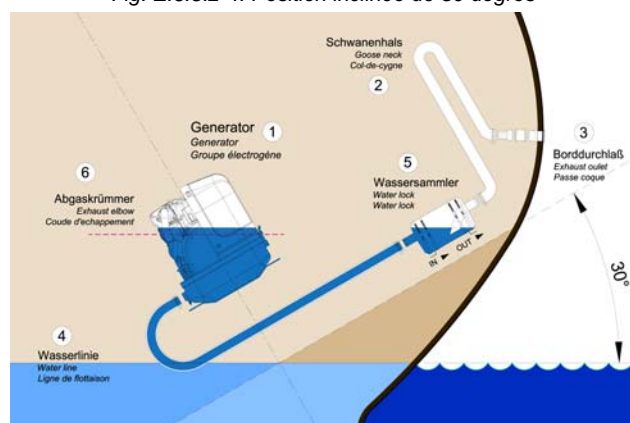
Montage du collecteur d'eau à côté du générateur, à 1000 mm de l'axe central:

Fig. E.6.5.2-3: Collecteur d'eau à côté du générateur, à 1000 mm de l'axe central


Position inclinée de 30 degrés - Fig. A.0.4-7

pement. Si le yacht navigue en position inclinée de 30 degrés avec un collecteur ainsi monté, la pénétration d'eau dans la chambre de combustion est inévitable et des dommages irréparables sont à prévoir.

Fig. E.6.5.2-4: Position inclinée de 30 degrés


Résumé:

En ce qui concerne les yachts, on doit veiller à ce que le collecteur soit centré sous le générateur, au moins par rapport à l'axe longitudinal du yacht. De cette manière, on évite de fortes "fuites" du collecteur quand le yacht donne de la bande.

A la suite de ces "fuites", le niveau d'eau monte, se rapprochant ainsi du point critique de la tubulure

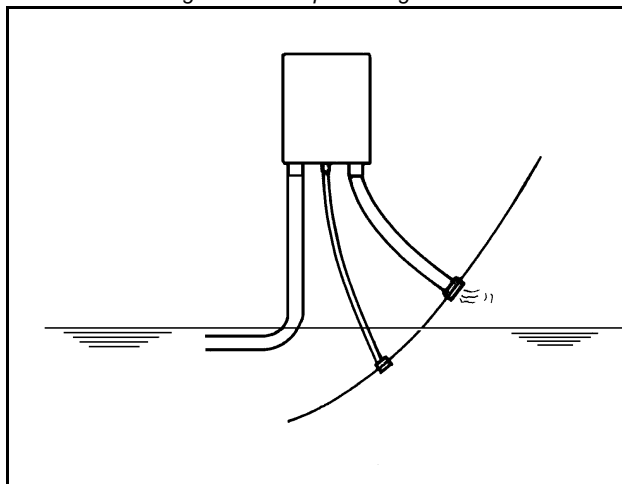
d'échappement.

E.6.6 Unité de séparation gaz/eau

Pour réduire de manière aussi optimale que possible les bruits causés par les gaz d'échappement, il est conseillé d'installer un silencieux supplémentaire tout près du passe-coque, en amont de celui-ci. Dans ce but, Fischer Panda offre un élément, qui assume aussi bien la fonction d'un col de cygne que celle d'un séparateur d'eau. Au moyen de cette " unité de séparation gaz/eau ", l'eau de refroidissement est dérivée par une conduite séparée, ce qui réduit considérablement les bruits des gaz d'échappement à l'extérieur du yacht et, surtout, supprime les " clapotis ".

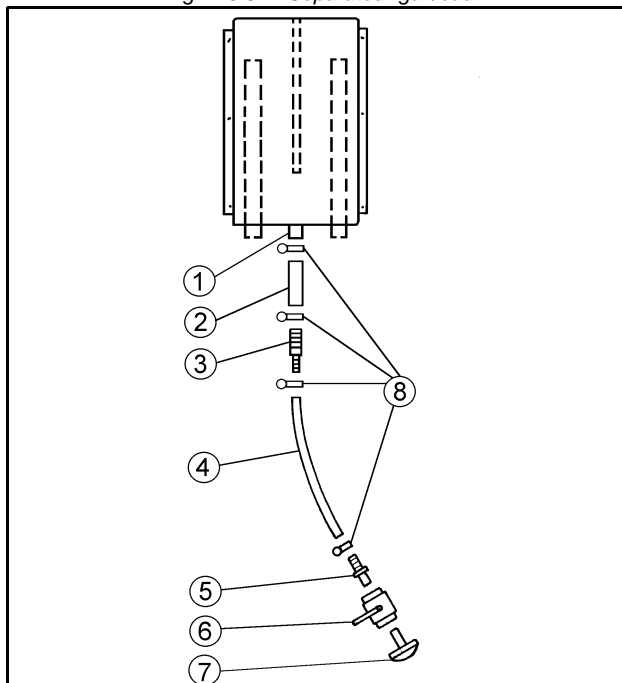
La sortie d'eau du séparateur gaz/eau présente un diamètre de 30 mm. Dans de nombreux cas (lors de parcours de faible longueur), un tuyau de 1" (25 mm de diamètre intérieur) suffit.

Fig. E.6.6-1: Séparateur gaz/eau



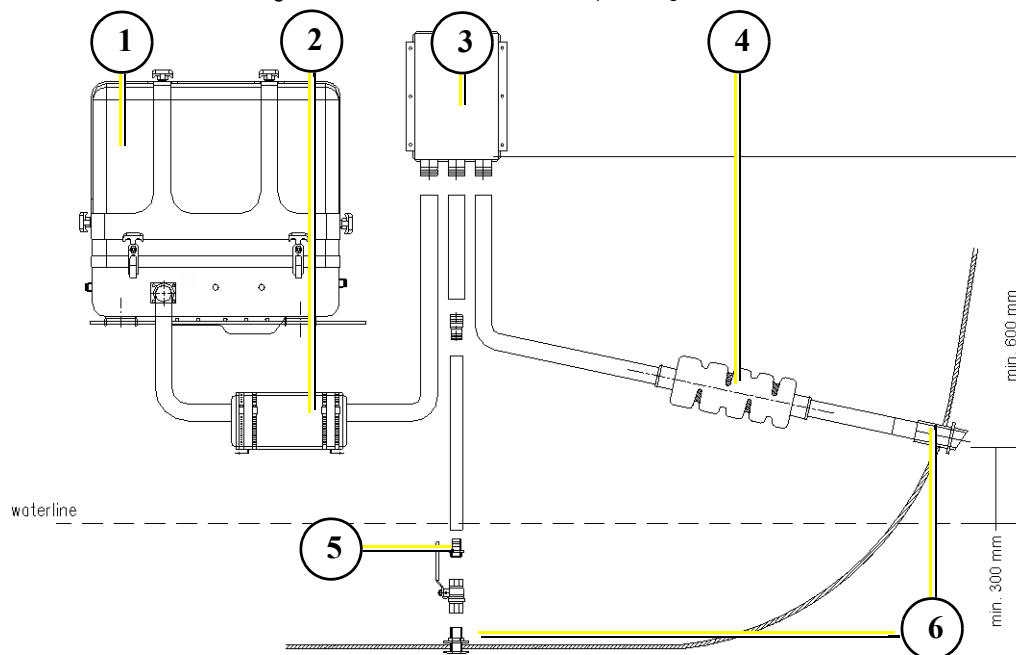
1. Thermomètre pour sortie d'eau de \varnothing 30mm
2. Tuyau intercalaire \varnothing 30mm
3. Pièce de réduction 30/20mm, à utiliser éventuellement
4. Morceau de tuyau pour passe-coque sortie d'eau
5. Olive
6. Vanne d'eau de mer
7. Passe-coque
8. Collier de serrage

Fig. E.6.6-2: Séparateur gaz/eau



E.6.7 Schéma d'installation de l'unité de séparation gaz/eau

Fig. E.6.7-1: Installation de l'unité de séparation gaz/eau



- 1. Générateur
- 2. Silencieux / Collecteur d'eau
- 3. Unité de séparation gaz/eau

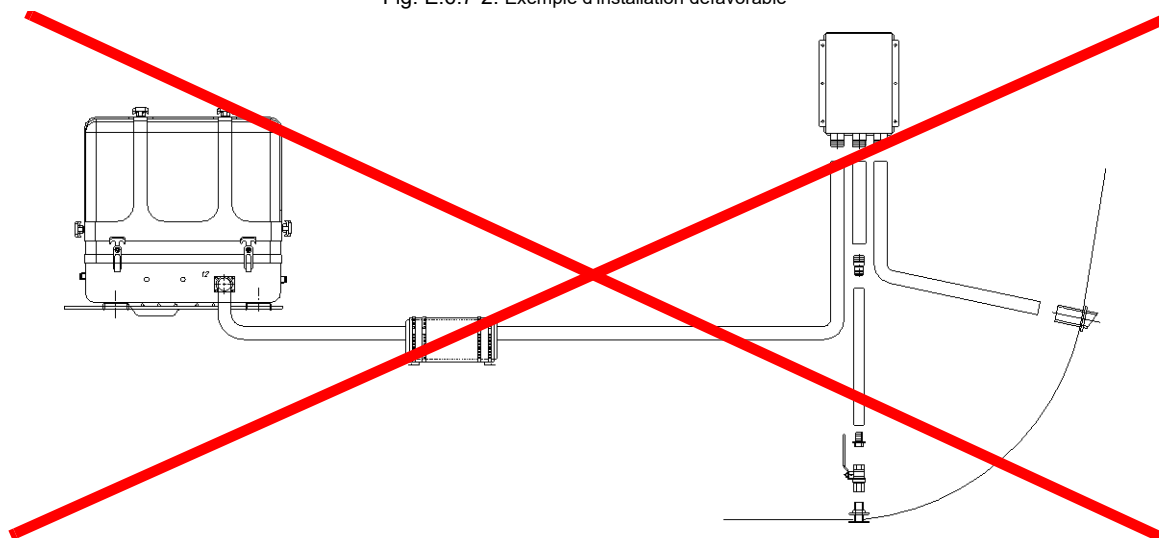
- 4. Silencieux
- 5. Vanne d'eau de mer
- 6. Passe-coque

Quand le séparateur gaz/eau est installé à une hauteur suffisante, un col de cygne n'est plus nécessaire. Le séparateur gaz/eau remplit la même fonction. Avec un système d'échappement "Supersilent" bien installé, vous ne risquez plus d'importuner vos voisins, les bruits d'échappement étant alors presque inaudibles. Les meilleurs résultats sont obtenus avec un tuyau de dérivation d'eau de refroidissement débouchant, par le chemin le plus court, au-dessous du niveau de l'eau.

Si, pour des raisons techniques, le passe-coque pour le raccordement de l'échappement ne pouvait pas être monté à un endroit relativement éloigné du générateur, un séparateur gaz/eau serait indispensable. L'eau doit être conduite à l'extérieur par le chemin le plus court. En cas de parcours plus longs, utilisez un tuyau d'échappement présentant une section nominale de passage de 50 mm au lieu de 40 mm. Un plus grand diamètre permet de prolonger le tuyau à plus de 10 m.

Un "silencieux final", en amont du passe-coque, peut encore réduire les bruits à l'extérieur.

Fig. E.6.7-2: Exemple d'installation défavorable



Exemple d'installation défavorable

- Collecteur d'eau pas suffisamment au-dessous du niveau du générateur
- Distance trop grande entre le collecteur d'eau et l'unité de séparation gaz/eau

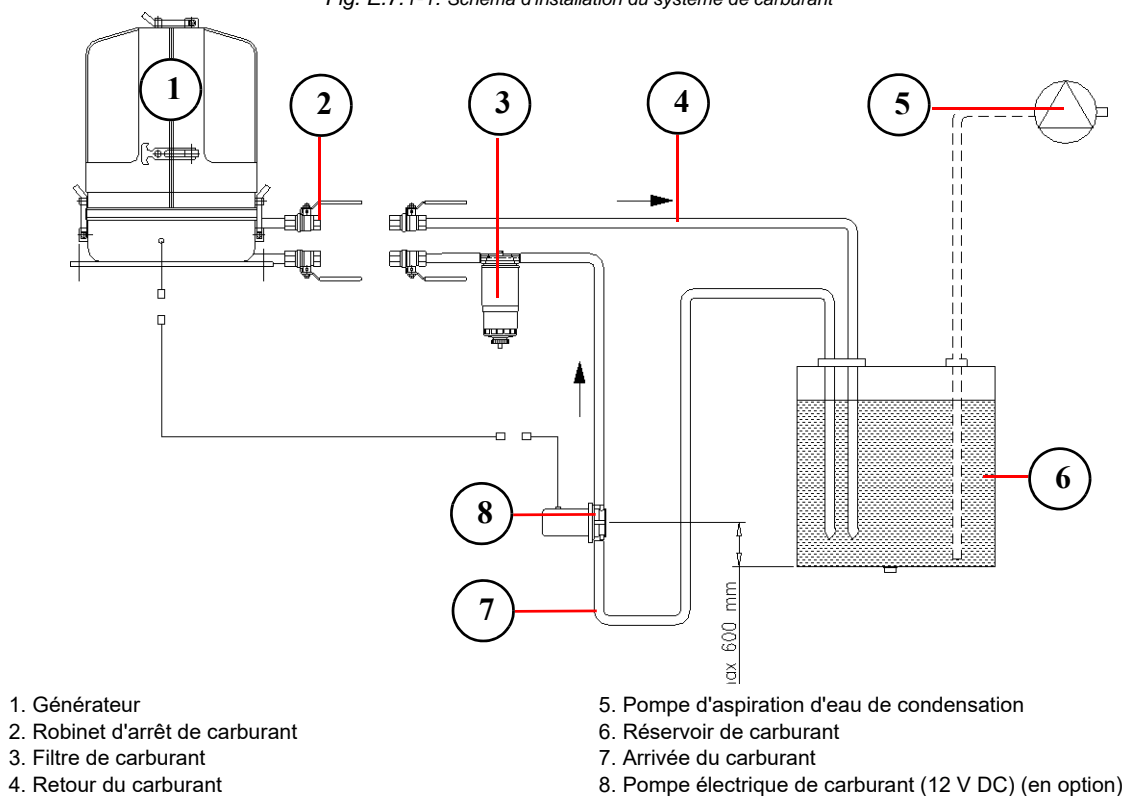
E.7 Raccordement du système de carburant

E.7.1 Avis généraux

- Tous les générateurs sont équipés de filtres de carburant. Des filtres supplémentaires (avec séparateur d'eau) doivent être installés, à un endroit bien accessible, à l'extérieur du cocon insonorisé, dans la conduite sous pression, entre la pompe de diesel et le réservoir.
- En général, la conduite d'amenée et la conduite de retour doivent être raccordées chacune au réservoir de diesel par leur propre tubulure d'aspiration.
- Les composants suivants sont à installer:
 - Pompe de carburant (DC)
 - Filtre préliminaire avec séparateur d'eau (pas compris dans la fourniture)
 - Filtre fin
 - Conduite de retour au réservoir (sans pression)

La pompe électrique de carburant doit être installée à proximité du réservoir. Le câble de raccordement électrique de la pompe de carburant est déjà préinstallé sur le générateur et est compris dans la fourniture (Longueur 5,0 m).

Fig. E.7.1-1: Schéma d'installation du système de carburant



E.8 La pompe électrique de carburant

Pompe électrique de carburant

En général, une pompe électrique, externe de carburant (12 V DC) est livrée avec le générateur. Ladite pompe de carburant doit être montée à proximité du réservoir de carburant. Les raccords électriques, y compris le câble, sont préinstallés sur le générateur.

- Hauteur d'aspiration de la pompe: max. 1,2 m à 0,2 bar.

Diamètre de la conduite de carburant: Voir section H.1, "Données techniques du générateur," on page 125.

Fig. E.8-1: Pompe électrique de carburant



E.8.1 Raccordement des conduites au réservoir

Raccordement jusqu'au sol de la conduite de retour au réservoir journalier

Lorsque le générateur est monté plus haut que le réservoir, il est indispensable que la conduite de retour soit plongée dans le réservoir jusqu'à la même hauteur que la conduite d'aspiration, afin d'empêcher le retour du carburant dans le réservoir après l'arrêt du générateur, ce dont résulteraient des difficultés de démarrage considérables après un arrêt prolongé du générateur.

Clapet de non-retour dans la conduite d'aspiration

Dans les cas où la conduite de retour ne peut pas être plongée dans le réservoir, il est indispensable de prévoir un clapet de non-retour dans la conduite d'aspiration pour empêcher le retour du carburant après l'arrêt du générateur.

Clapet de non-retour dans la conduite de retour de carburant

Dans les cas où le réservoir de carburant est monté au-dessus du niveau du générateur (par exemple, réservoir journalier), un clapet de non-retour doit être installé dans la conduite de retour de carburant pour que le carburant ne puisse pas parvenir à la pompe d'injection par la conduite de retour.

ATTENTION!



E.8.2 Positionnement du filtre préliminaire avec séparateur d'eau

En plus du filtre fin standard, un filtre préliminaire avec séparateur d'eau (pas compris dans la fourniture) doit être installé dans la conduite d'alimentation en carburant, à l'extérieur du cocon insonorisé.

Fig. E.8.2-1: Filtre



E.8.3 Purge d'air du système de carburant

De principe, le système de carburant est autopurgeant, c.-à-d. qu'il suffit d'actionner le démarreur électrique pour que le système soit purgé automatiquement, en peu de temps, par l'intermédiaire de la pompe. Lors de la première mise en service, alors que les tuyauteries sont encore complètement vides, il est toutefois nécessaire de procéder à l'opération suivante:

1. Mettez le comondulateur principal sur "ON", au tableau de commande.
2. Appuyez sur le by-pass de secours et maintenez-le pressé

La pompe électrique de carburant doit alors marcher de manière audible. Par actionnement du by-pass d'alarme, l'ouverture et la fermeture de la vanne magnétique de carburant deviennent audibles (la partie supérieure du cocon insonorisé étant enlevée).

3. Après avoir fait marcher la pompe pendant environ 3 à 4 minutes, en pressant le by-pass d'alarme, desserrez la vis de purge d'air de la vanne magnétique de carburant. Pendant le desserrage de la vis, continuez de presser le bouton-poussoir. Pour empêcher que du carburant, s'échappant, pénètre dans le cocon, mettez un grand morceau de chiffon ou de papier sous le raccord.

4. Quand le carburant sort impeccablement, sans bulles d'air, refermez la vis de purge d'air. Ce n'est qu'alors que vous pouvez relâcher le bouton-poussoir.

5. Démarrez le générateur

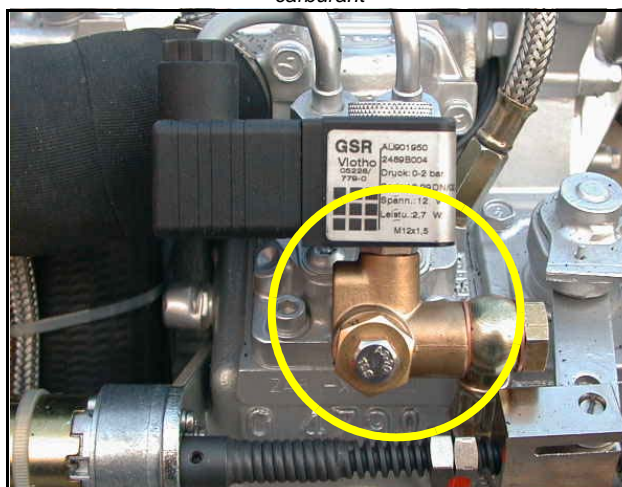
Maintenant, le démarrage peut être effectué par actionnement du bouton-poussoir de démarrage. Au cas, où le générateur ne démarrerait pas immédiatement, desserrez l'un des écrous à collerette de la conduite d'injection et réitérez l'opération de démarrage. Après démarrage réussi, resserrez l'écrou à fond.

- 6.) Comondulateur principal "OFF".

Vis de purge d'air sur la vanne magnétique de carburant

Pas présente sur chaque modèle!

Fig. E.8.3-1: Vis de purge d'air sur la vanne magnétique de carburant



E.9 Installation du système DC du générateur

Les générateurs PANDA, à partir de 6.500 NE, sont équipés d'un dispositif chargeur de batterie (dynamo) pour une batterie de démarrage de 12 V.

Une batterie de démarrage 12 V, séparée, propre au générateur devrait être prévue pour que celui-ci soit indépendant du réseau de batteries, et puisse ainsi démarrer en tout temps, au cas où ledit réseau serait déchargé. Une telle batterie de démarrage séparée présente simultanément un avantage décisif, qui réside dans le fait que le générateur, avec son système électrique, est aussi séparé au niveau galvanique de tout le reste du réseau de courant continu de bord. Ceci signifie que le pôle négatif (-) n'est pas à la masse. Le générateur est ainsi isolé de la masse par rapport au reste du réseau.

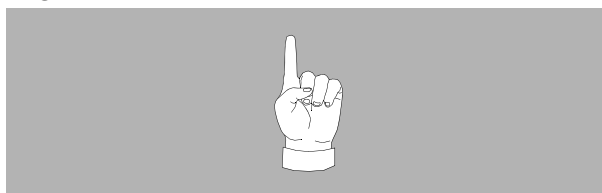
E.9.1 Raccordement du banc de batteries de démarrage

Une batterie de démarrage séparée, propre au générateur doit être installée.

Le câble positif (+) de la batterie est à raccorder directement au comondulateur magnétique du démarreur. Le câble négatif (-) de la batterie est à raccorder au pied du moteur.

En général, à partir du Panda 6000, les générateurs sont équipés d'un chargeur (dynamo) pour une batterie de démarrage. En ce qui concerne les générateurs sans chargeur, la batterie de démarrage doit être chargée au moyen d'un chargeur externe.

AVIS:



Assurez-vous que la tension de la batterie de démarrage correspond à la tension du système de démarrage!

ATTENTION

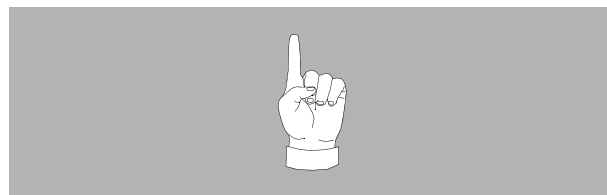


Par exemple, batterie de démarrage de 12 V pour un système de démarrage de 12 V

Par exemple, batterie de démarrage de 24 V pour un système de démarrage de 24 V (2 batteries de 12 V en série)

Pour éviter de fortes pertes de tension, la batterie devrait être installée aussi près que possible du générateur. Raccordez le pôle positif de la batterie au câble rouge, le pôle négatif au câble bleu.

AVIS:



Veillez à ce que les câbles soient d'abord raccordés au générateur et seulement ensuite à la batterie.

Attention! Respectez l'ordre de raccordement!



Raccordement des batteries

Un raccordement incorrect du banc de batteries peut provoquer un court-circuit et même un incendie!

Attention! Raccordez les batteries convenablement!.



Installez dans la conduite positive de la batterie de démarrage un coupe-circuit de puissance appropriée, ceci aussi près que possible de la batterie, au maximum à 300 mm de celle-ci.

Le câble allant de la batterie au coupe-circuit doit être protégé de l'abrasion au moyen d'un tube ou d'une gaine de protection.

Pour le raccordement, utilisez des câbles auto-extincteurs et résistants au feu, qui supportent des températures allant jusqu'à 90 °C, 195 °F.

Posez les câbles de batteries de sorte qu'ils ne risquent pas d'être dénudés par frottement ou toute autre sollicitation mécanique.

Les pôles de batteries doivent être protégés contre les courts-circuits involontaires.

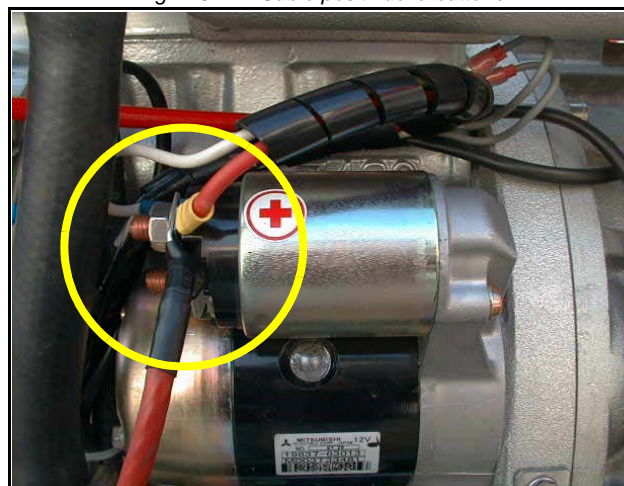
A l'intérieur du cocon du générateur Fischer Panda, le câble positif de la batterie doit être posé de sorte qu'il puisse être protégé contre la chaleur et les vibrations par un tube ou une gaine de protection et qu'il n'entre pas en contact avec des pièces rotatives ou s'échauffant pendant le fonctionnement, comme, par exemple, poulies à courroies, collecteur d'échappement, tuyau d'échappement et le moteur lui-même. Lors de la pose, veillez à ce que le câble ne soit pas trop tendu, ce qui le prédestinerait à l'endommagement.

Après l'installation, procédez à une marche d'essai du générateur et vérifiez la pose du câble de la batterie pendant et après ladite marche d'essai. Corrigez la pose, si nécessaire.

Câble positif de la batterie (+)

Le câble positif (+) de la batterie est raccordé directement au comondulateur magnétique du démarreur.

Fig. E.9.1-1: Câble positif de la batterie



Câble négatif de la batterie (-)

Le câble négatif (-) de la batterie est raccordé au pied du moteur.

Avis! Le pôle négatif de la batterie ne doit pas être relié à la masse du bateau ni à la mise à la terre de protection de l'installation 120 V.

Fig. E.9.1-2: Pôle négatif de la batterie



Démarreur DC

Tous les générateurs sont équipés d'un démarreur DC autonome.

1. Comondulateur magnétique pour démarreur
2. Démarreur

Fig. E.9.1-3: Démarreur DC

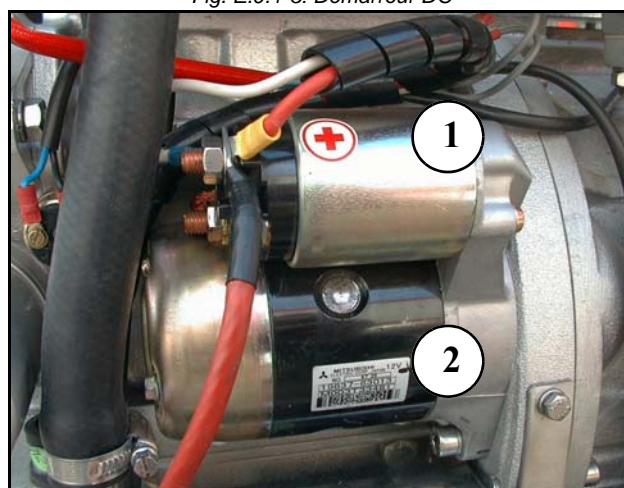
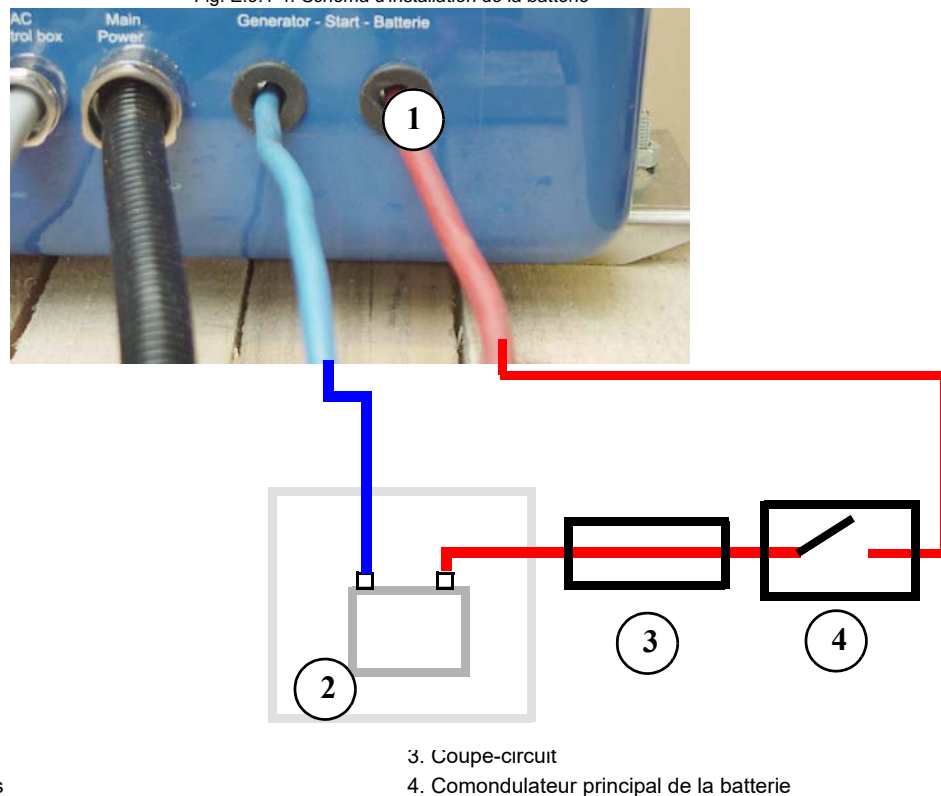


Fig. E.9.1-4: Schéma d'installation de la batterie



E.9.2 Raccordement du tableau de commande - Voir fascicule de données du tableau iControl

E.10 Installation du Système Électrique

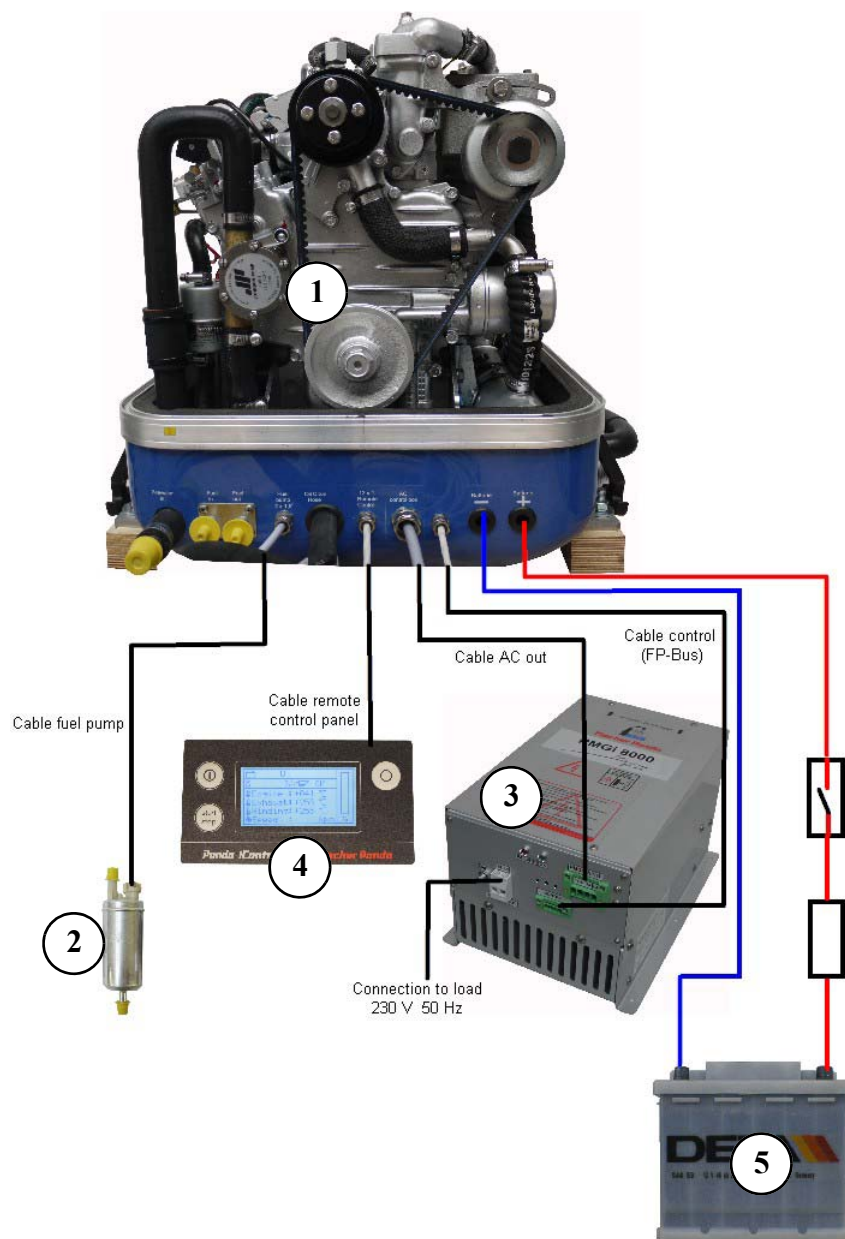
Avant de procéder à l'installation du système électrique, lisez attentivement le chapitre concernant les instructions de sécurité et prenez les mesures nécessaires.

Lors de l'installation du système électrique, il est impératif de veiller à ce que toutes les prescriptions locales des centrales électriques soient respectées, tout particulièrement en ce qui concerne les conducteurs et les comodulateurs de protection.

Avertissement: Tension électrique!



Fig. E.10-1: Installation électrique - Exemple



1. Générateur
2. Pompe de carburant externe 12VDC
3. PMGi 8000 Inverter

4. Tableau de commande iControl
5. Batterie de démarrage 12VDC

E.10.1 Installation du onduleur PMGi - Voir fascicule de données PMGi 8000 Inverter

Tous les dispositifs de sécurité (RCD, Coupe-circuits, etc.) doivent être installés par le responsable du bateau / du véhicule conformément aux règlements en vigueur.

E.10.2 Disjoncteur / Comondulateur à came

Un disjoncteur doit être installé entre le générateur (le cas échéant, la boîte de contrôle AC, également) et le réseau de bord. Ce disjoncteur doit assurer l'arrêt de tous les consommateurs AC. Le comondulateur sert

aussi à séparer le générateur du réseau en cas de raccordement au quai.

Comondulateur à came à 3 positions

En tant que disjoncteur on utilise normalement un "comondulateur à came". Le comondulateur doit présenter, autant que possible, trois positions fondamentales: Courant de quai - Zéro - Générateur. Eventuellement, il est judicieux de prévoir quatre positions quand un transformateur de courant (DC-AC) est prévu en supplément.

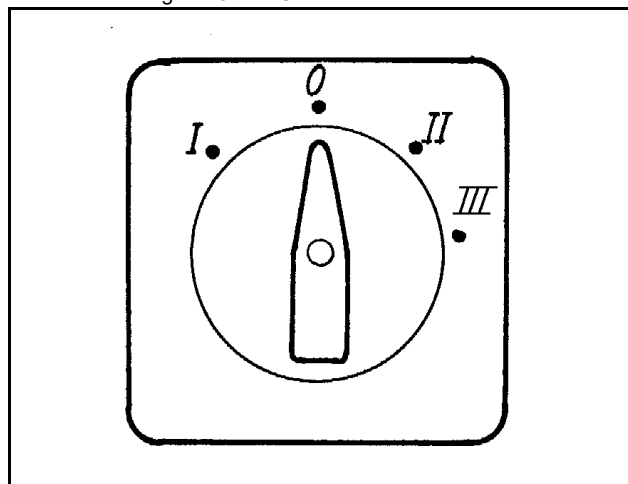
0 Arrêt

I Générateur

II Raccordement au quai

III Transformateur de courant

Fig. E.10.2-1: Comondulateur à came



Le comondulateur à came doit être bipolaire, afin que l'on puisse déconnecter aussi bien "point médian" que "phase".

En cas de courant triphasé et lorsque ce raccord est également prévu pour courant de quai, un disjoncteur supplémentaire doit être installé.

A la place du comondulateur à came à commande manuelle, on peut installer un disjoncteur automatique, qui est alors réglé de sorte qu'il commute sur "courant de quai" quand le générateur est arrêté. Quand le générateur marche et délivre du courant, le disjoncteur commute alors automatiquement sur "générateur".

Il est indispensable de veiller à ce que le réseau de courant triphasé et le réseau 230 V soit installés complètement SÉPARÉS l'un de l'autre.

Conducteur de protection

Le générateur est équipé en standard d'un système de conducteur de protection PEN (ceci signifie que le neutre sert aussi de conducteur de protection).

Lorsque la présence d'un conducteur de protection séparé est nécessaire (par ex. en raison de prescriptions de sécurité nationales), le pont doit être supprimé sur le générateur et sur la boîte de contrôle AC, entre le neutre et le carter du générateur. Un conducteur de protection séparé doit être ensuite installé et relié à toutes les pièces métalliques raccordées à ce système.

Il est recommandé de prévoir dans le système un indicateur de tension (voltmètre) et également, le cas échéant, un indicateur de courant. L'indicateur de tension (et éventuellement de courant) doit être installé en aval du comondulateur de manière à ce que la tension puisse être indiquée pour chaque source de tension existante. Pour cette raison, un voltmètre propre au générateur n'est pas prévu.

Coupe-circuit électrique

Il est absolument nécessaire de sécuriser professionnellement les différents circuits, dans le système de distribution de bord. Pour le générateur lui-même, un coupe-circuit d'entrée supplémentaire devrait être prévu. Ce coupe-circuit doit être conçu de sorte que le courant nominal du générateur ne puisse pas être dépassé de plus de 25 %, sur les différentes phases.

Pour les données des générateurs de plus de 30 kW, adressez-vous au fabricant.

Les coupe-circuits doivent être inertes. En ce qui concerne la protection de moteurs électriques, un disjoncteur-protecteur triphasé est à installer pour chacun d'eux.

Coupe-circuits nécessaires voir Tabelle H.1, "Données techniques du générateur," on page 125

Sections transversales de câbles exigées

Une installation professionnelle exige au moins les sections transversales de câbles suivantes (voir Tabelle H.2, "Sections transversales des câbles," on page 129)

E.10.3 Test d'isolation

Après l'installation, le test d'isolation suivant doit être exécuté avant la mise en service générale et avant la remise du générateur au client:

ATTENTION!



9. Déconnectez tous les consommateurs électriques.
10. Démarrez le générateur.
11. Avec un appareil approprié (réglé sur Volt / AC), mesurez la tension entre:
 - a) le carter du générateur et la boîte de contrôle AC
 - b) le carter et la masse environnante.
12. La tension appliquée ne doit pas dépasser 50mV (Millivolt).
13. Contrôlez ensuite le système de protection installé. Lors de la présence d'un comondulateur de sécurité FI, contrôlez le fonctionnement de celui-ci. Assurez-vous que tous les raccords sont correctement exécutés et bien fixés. Pour ce faire, mesurez les phases par rapport les unes aux autres et par rapport au neutre. Mesurez aussi la 4ème phase supplémentaire (L1').
14. Quand le générateur est protégé par "Mise à zéro", assurez-vous que TOUS les composants sont reliés ensemble à un potentiel commun, à partir du carter.

Il est cependant absolument nécessaire que cette mesure réponde aux exigences de l'installation de courant de quai.

En général, on peut présumer qu'une protection par comondulateur de sécurité FI suffit à elle seule à ces exigences et est donc admise. De par son courant de démarrage, ce comondulateur FI doit remplir les exigences.

Occupation des bornes sur les plans de connexions électriques et désignation des bornes sur les appareils au moyen d'étiquettes et autres signes distinctifs

Il peut arriver que des plans de connexions soient confondus ou que des éléments individuels ne correspondent pas à tous les appareils quant à l'occupation des bornes.

Il est donc indispensable que le préposé à l'installation mesure tous les câbles électriques avant la mise en service, surtout en ce qui concerne l'occupation des bornes L1/L2/L3/L1'/N pour la version 230V-50Hz et L1/L2/L3/N & 1/2/3/4 pour la version 60Hz (120V). Dans tous les cas, ces désignations sont indiquées sur les plans de connexions et sur la réglette de bornier, sous réserve d'erreurs. L'installateur est tenu à procéder à des mesures, avant la mise en service, afin de s'assurer que le carter du générateur ne présente pas une différence de tension par rapport à la masse. Tant que ce test n'a pas été exécuté, tous les autres composants de l'installation électrique doivent être débranchés. Lors de la mise en service du générateur, ce test doit être exécuté avec tous les composants électriques installés. Ce faisant, il faut tester chaque carter par rapport à la masse, afin de s'assurer qu'aucun carter de consommateur n'est sous tension.

F. Instructions d'entretien

F.1 Personnel

Les travaux ici décrits peuvent être exécutés par l'opérateur, à moins d'indications contraires.

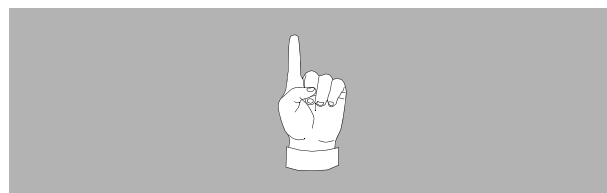
Tous les autres travaux de réfection et de maintenance corrective ne doivent être effectués que par des spécialistes ayant subi une formation adéquate ou par les ateliers sous contrat (Service-clients Fischer Panda). Ceci est tout particulièrement valable pour les travaux touchant les réglages des soupapes, le système d'injection et l'entretien du moteur.

F.2 Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre

Siehe "Données techniques du générateur" auf Seite 119.

Tenez compte des instructions de sécurité générales, qui figurent au début de ce manuel.

Avis:



DANGER DE MORT! – Une commande inadéquate peut provoquer de graves dommages corporels et même la mort.

Le banc de batteries doit toujours être débranché (d'abord pôle négatif, ensuite pôle positif) avant tous travaux et opérations touchant le générateur ou le système électrique, afin que le générateur ne risque pas de démarrer intempestivement.

Avertissement: Démarrage automatique



Tous travaux concernant le générateur présentent des dangers pour le corps et la santé.

Pour cette raison:

Déconnectez toujours le générateur et débranchez les batteries avant de commencer tous travaux touchant le générateur ou son système électrique, afin qu'il ne risque pas de démarrer intempestivement.

Attention! Dangers corporels



Le générateur ne doit pas être exploité avec cocon ouvert.

Les vapeurs d'huile et de carburant peuvent s'enflammer en entrant en contact avec des sources d'incendie.

- N'exécutez les travaux d'entretien qu'après avoir arrêté le moteur.
- Avant de commencer le travail, assurez-vous une liberté de mouvement suffisante.
- Veillez à ce que le lieu de travail soit propre et bien ordonné. Les pièces et les outils entassés ou traînant de tous côtés sont des sources d'accidents.
- N'exécutez les travaux d'entretien qu'avec des outils courants dans le commerce ou des outils spéciaux, appropriés. L'emploi d'outils inappropriée ou endommagés

Avertissement: Danger d'incendie



peut conduire à des blessures.

Les vapeurs d'huile et de carburant peuvent s'enflammer en entrant en contact avec des sources d'incendie.

- . Ni feu, ni flamme nue lors de travaux sur le moteur.
- . Ne fumez pas pendant les travaux.
- . Débarrassez le sol et le moteur de toutes traces de carburant et d'huile.

Le contact d'huile moteur, de carburant et de produits antigel peut porter atteinte à la santé. Pour cette raison:

- Evitez toute entrée en contact de la peau avec de l'huile moteur, du carburant et de l'antigel.
- Nettoyez immédiatement la peau, si elle a été souillée ou éclaboussée d'huile moteur, de carburant ou d'antigel.
- Evitez de respirer des vapeurs de carburant etc.

Tension électrique – DANGER DE MORT! – Tout comportement, agissement, maniement inadéquat peut causer des dommages corporels et même la mort!

Les tensions électriques supérieures à 48V (chargeur de batterie de plus de 36 V DC) représentent toujours un danger pour la vie. Lors de l'installation, il faut donc absolument respecter les prescriptions des autorités régionales. L'installation des raccords électriques du générateur ne doivent être exécutés que par un homme du métier,

Le générateur et l'eau de refroidissement peuvent encore présenter des températures élevées après l'arrêt.

Une pression surélevée peut régner dans le système de refroidissement.

Lors de travaux sur le générateur, le port de vêtements de protection personnels est impératif. Il s'agit là de:

- vêtements de protection près du corps,
- chaussures de protection,
- gants protecteurs,
- éventuellement, lunettes protectrices.

Pour éviter d'endommager les appareils, déconnectez-les tous lors de travaux sur le générateur.

Attention! Danger d'incendie



Attention!! Danger d'intoxication!



Avertissement: Tension électrique!



Avertissement! Danger de brûlures!



Attention! Un équipement de protection est indispensable.



Attention! Déconnectez tous les consommateurs..



Les batteries contiennent de l'acide et des substances alcalines.

Lors de traitements et manipulations inappropriés, les batteries peuvent s'échauffer et éclater. Acide et substances alcalines peuvent s'écouler et provoquer de graves blessures. Dans des conditions défavorables, une explosion peut se produire.

Suivez les instructions de votre fabricant de batteries.

Avertissement:



F.3 Protection de l'environnement

Dégradation et pollution de l'environnement par comportement inapproprié

L'utilisation inadéquate de produits nocifs peut causer de graves préjudices à l'environnement. Pour cette raison:

- Suivez à la lettre les instructions suivantes:
- Prenez immédiatement les mesures nécessaires lors de l'épanchement de produits nuisibles à l'environnement. En cas de doute, informez les autorités locales, compétentes.

L'élimination doit être effectuée par une entreprise compétente.

Impératif: Respectez l'environnement!



F.4 Instructions générales d'entretien

F.4.1 Contrôles avant chaque démarrage Contrôle du niveau d'huile

- Contrôle de l'étanchéité du système de refroidissement
- Contrôle visuel pour la détection de changements, fuites - tuyau de vidange d'huile, courroie trapézoïdale, raccords de câbles, colliers de serrage de tuyaux, filtre d'air, conduite de carburant

Contrôles mensuels

- o **Lubrification (graisse / huile) de l'arbre fileté trapézoïdal du servomoteur.**

Intervalles d'entretien: voir „Informations générales“ pour générateurs PMS“.

F.4.2 Tuyaux et éléments en caoutchouc logés dans le cocon insonorisé

Contrôlez l'état de tous les tuyaux et raccords. Les tuyaux en caoutchouc sont très sensibles aux influences de l'entourage. Leur vieillissement peut être accéléré sous l'influence d'un air ambiant sec, de vapeurs d'huile et de carburant, ainsi que d'une température élevée. Contrôlez donc régulièrement l'élasticité des tuyaux. Dans certaines conditions d'exploitation, il est nécessaire de remplacer les tuyaux une fois par an. En plus des travaux de maintenance courants (contrôle du niveau d'huile, des filtres etc.), les générateurs pour le domaine marin posent encore certaines exigences, comme, par exemple, le contrôle de l'anode réactive du bloc d'eau de refroidissement et le joint d'étanchéité du couvercle du générateur.

F.5 Intervalles des vidanges d'huile

La première vidange d'huile doit être effectuée après 35 à 50 heures de service. Par la suite, l'huile doit être remplacée toutes les 100 heures de service. Nous recommandons une huile multigrade pour toute l'année, par exemple: 10W ou 20W30.

Pour les quantités de remplissage, voir „Données techniques du générateur“, Siehe “Huile moteur” auf Seite 126. “Données techniques du générateur” auf Seite 119

F.6 Contrôler et remplir le niveau d'huile moteur

F.6.1 Contrôler le niveau d'huile

Vous avez besoin de:

papier / chiffons pour la jauge à huile

Le générateur doit être placé sur une surface plane

- Pour les générateurs routiers : Placez le véhicule sur un terrain plat.
- Pour les générateurs PSC : Placez le générateur sur une surface plane.
- Pour les générateurs Marine : Contrôlez le niveau d'huile,/démarre.

Faites marcher le générateur pendant 10 minutes environ et assurez-vous que le moteur chauffe. Attendez 3 minutes, pour que l'huile puisse retourner au bac

En fonctionnement et après l'arrêt, la température du générateur et de l'eau de refroidissement peut être très élevée.

Porter un équipement de protection individuelle (gants, lunettes, vêtements et chaussures de sécurité)

Attention : Risque de brûlures ;



- Sécurisez-le pour empêcher tout démarrage intempestif.
- Ouvrez le caisson du générateur.
- Retirez la jauge du support.
- Nettoyez la jauge de niveau d'huile.
- Engagez de nouveau la jauge dans le support et attendez 10 secondes.
- Retirez la jauge du support, le niveau est lisible à l'extrémité inférieure de la jauge.

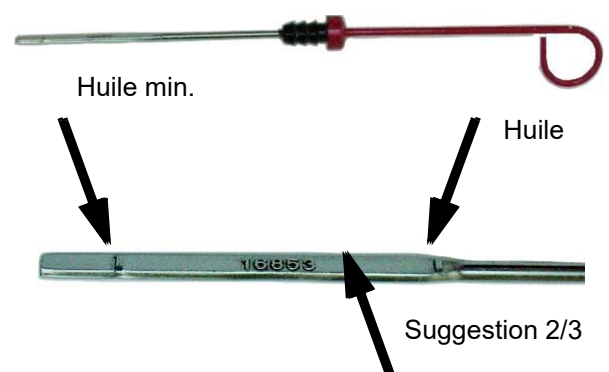
Jauge de niveau d'huile

Le niveau d'huile doit être contrôlé à l'aide de la jauge. Le remplissage ne doit pas dépasser la marque „Max“

Nous vous conseillons un niveau aux 2/3.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.6.1-1: Exemple de jauge d'huile



Jauge de niveau d'huile moteur EA 300

Le niveau d'huile doit être contrôlé à l'aide de la jauge. Le remplissage prescrit ne doit pas dépasser la marque „Max“

Nous vous recommandons un niveau aux 2/3.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.6.1-2: Illustration à titre d'exemple jauge d'huile



Quand le niveau d'huile est inférieur au 1/3 entre la marque minimum et la marque maximum, faites l'apport d'huile.

Fischer Panda vous conseille un niveau d'huile aux 2/3 entre le minimum et le maximum.

Quand le niveau est inférieur à la marque „MIN“, renseignez-vous, à l'aide de votre manuel de service ou d'une annexe concernant les vidanges, sur le nombre d'heures de travail depuis la dernière vidange. - Entre 50 et 150 heures de travail, un apport d'huile suffit.

- à partir de 150 heures de travail, un changement d'huile est nécessaire. (Voir table de service de votre générateur.
- Un niveau est inférieur au minimum, après moins de 50 heures de travail, peut être l'indice d'un problème technique ! En ce cas, nous vous conseillons de consulter un garage ou un centre SAV Fischer Panda.
- Une huile opaque, voir même "crémeuse", peut être l'indice d'une infiltration du liquide du radiateur dans l'huile. Consultez immédiatement un garage ou un SAV Fischer Panda.

F.6.2 Remplissage d'huile

Vous avez besoin de:

Huile moteur

1. Contrôlez le niveau d'huile comme décrit sous "Contrôle du niveau d'huile" à la page "Contrôler le niveau d'huile" auf Seite 89.
 2. Retirez la jauge de niveau d'huile du support.
 3. Ouvrez le couvercle de remplissage d'huile.
 4. Faites l'apport d'huile (1/2 litre environ) et attendez 2 minutes pour que l'huile puisse parvenir au bac d'huile.
 5. Nettoyez la jauge et mettez-la dans le support.
 6. Retirez la jauge du support et contrôlez le niveau d'huile. Siehe "Contrôler le niveau d'huile" auf Seite 89.
- Si le niveau d'huile est encore trop bas (inférieur aux 2/3) : Répétez les opérations 4 à 6.

F.6.3 Après le contrôle du niveau d'huile et le remplissage

- Remettez la jauge de niveau d'huile dans le support.
- Fermez le couvercle de remplissage d'huile
- Le cas échéant, éliminez les taches et les éclaboussures d'huile sur le générateur et le milieu environnant.
- Refermez le caisson du générateur.
- Retirez la sécurité anti-démarrage du générateur.

F.7 Vidange d'huile moteur et remplacement du filtre à huile

Vous avez besoin de:

- Huile moteur. -Voir annexe
- Nouveau filtre à huile (pas pour générateurs avec moteur EA300)
- Joint pour la vis de vidange d'huile
- Équipement protecteur personnel
- Récipient pour collecter l'huile usée (réfractaire et de grandeur suffisante)
- Clé à fourche pour la vis de vidange d'huile
- Serviettes en papier et chiffons
- Clé pour le filtre d'huile
- Support résistant à l'huile, pour que l'huile ne coule pas dans rejoigne pas l'eau souterraine.

Le générateur doit être placé sur une surface horizontale.

- Pour les générateurs routiers : Placez le véhicule sur un terrain plat.
- Pour les générateurs PSC : Placez le générateur sur une surface plane.
- Pour les générateurs Marine : Changez l'huile quand le navire ne donne pas de la bande

Faites marcher le générateur pendant env. 10 minutes environ et assurez-vous que le moteur chauffe. Attendez 3 minutes, pour que l'huile puisse retourner au bac

En fonctionnement et après l'arrêt, la température du générateur et de l'eau de refroidissement peut être très élevée.

Porter un équipement de protection individuelle (gants, lunettes, vêtements et chaussures de sécurité)

Attention : Risque de brûlures !



1. Mesures préliminaires pour le générateur.

- Sécurisez le générateur contre tout démarrage intempestif.
- Ouvrez le caisson du générateur.
- Générateur avec tuyau de vidange extérieur: Détachez le tuyau de vidange du support.
- Générateur avec tuyau de vidange intérieur : Ouvrez le passage pour le tuyau de vidange (couvercle tournant à gauche). Enlevez le couvercle avec le tuyau de vidange.

Mettez une nappe résistante à l'huile sous l'étendue du tuyau de vidange et mettez à disposition un récipient collecteur,

2. Enlevez le couvercle de remplissage d'huile

Dévissez le couvercle de remplissage d'huile. Ceci est nécessaire, pour éviter la formation d'un vide, qui empêcherait l'écoulement complet de l'huile.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.7-1: Couvercle de remplissage d'huile



3. Ouvrez la vis de vidange d'huile.

Dévissez la vis de vidange d'huile à l'aide de la clé plate (rotation à gauche). Utilisez une deuxième clé pour bloquer. Veuillez à effectuer cette opération au-dessus d'un récipient collecteur.



Fig. F.7-2: Tuyau de vidange d'huile



4. Videz l'huile usée

Videz l'huile moteur complètement. Cette opération peut durer quelques minutes.

5. Enlevez le filtre d'huile usée / nettoyez-le tamis

Enlevez le filtre d'huile, en tournant la clé dans la direction opposée au sens horaire. Le filtre peut être plein d'huile. Veillez à ne pas en renverser et évitez tout contact avec la peau.



Fig. F.7-3: Filtre à huile

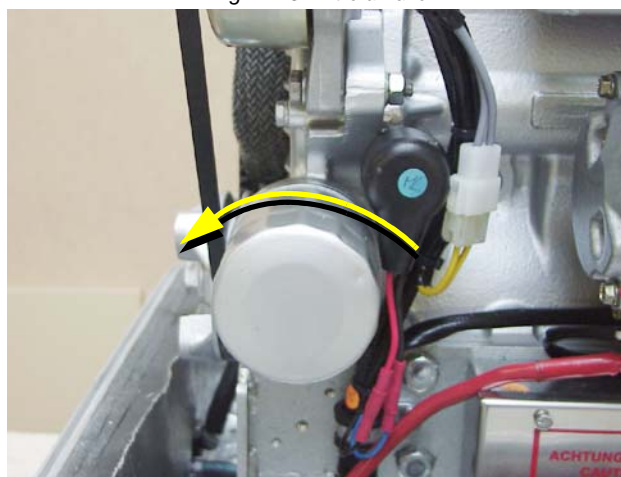


Illustration à titre d'exemple

Filtre d'huile pour générateur avec moteur EA 300

Le filtre d'huile doit être nettoyé toutes les 500 heures de travail : Suivez les instructions du manuel du moteur.

Illustration à titre d'exemple



Fig. F.7-4: Tamis à huile



6. Préparation du nouveau filtre.

Nettoyez le support du filtre et appliquez une fine couche d'huile sur le joint d'étanchéité du nouveau filtre.

Fig. F.7-5: Joint d'un filtre d'huile



7. Installation du nouveau filtre

Vissez soigneusement le nouveau filtre à la main. Évitez de serrer trop fort. Revissez la vis de vidange, en la serrant à fond avec la clé. Utilisez un nouveau joint pour le vis de vidange.

8. Versez l'huile (hauteur de remplissage d'huile : cf. annexe)

Versez l'huile moteur dans le moteur à l'aide d'un bec. Contrôlez, tous les deux litres, le niveau d'huile à la jauge.

9. Contrôlez le niveau de remplissage correct. Siehe "Contrôler le niveau d'huile" auf Seite 89.

Quand le niveau de remplissage prescrit est atteint, revissez le couvercle de remplissage d'huile. Faites marcher le moteur pendant 10 minutes. Après quelques minutes d'arrêt, contrôlez, encore une fois, le niveau d'huile avec la jauge. S'il est encore trop bas, ajoutez de l'huile.

10. Rangement

Éliminez toutes les taches et éclaboussures, souillant le générateur et l'entourage et veillez à ce la vis de vidange ne présente pas de fuites

F.7.1 Après la vidange

- Remettez la jauge de niveau d'huile dans le support.
- Fermez le couvercle de remplissage d'huile
- Le cas échéant, éliminez les taches et les éclaboussures d'huile sur le générateur et le milieu environnant.
- Refermez le caisson du générateur.
- Retirez la sécurité anti-démarrage du générateur
- Éliminer l'huile usée et le filtre conformément à la réglementation.

L'huile usée est très toxique et ne doit pas être éliminée par les ordures ménagères. Il est interdit d'éliminer l'huile usée avec l'eau résiduelle ! Veillez à une élimination correcte de l'huile usée (p. ex. où vous l'avez achetée ou en un centre de recyclage situé à proximité de chez vous.)

F.8 Contrôlez la batterie de démarrage et le banc de batteries si besoin est

Contrôlez l'état de la batterie. Procédez conformément aux instructions du fabricant de la batterie.

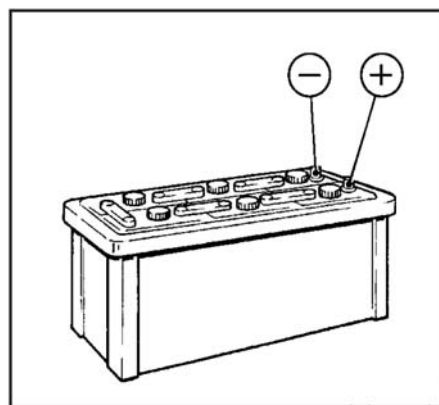
Sauf indication contraire du fabricant de la batterie :

F.8.1 Batterie

F.8.1.1 Vérifier la batterie et le câble de raccordement de la batterie

- Maintenir la batterie propre et sèche.
- Desserrer les cosses batterie encrassées.
- (+ et -) et les cosses de la batterie Graisser avec une graisse neutre résistante aux acides.
- Veillez lors du rebranchement que les cosses aient un bon contact. Serrer les cosses de batterie "à la main".

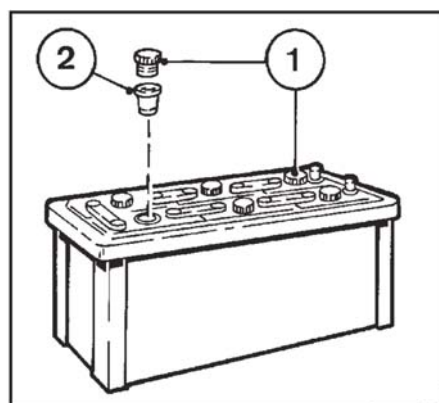
Fig. F.8.1.1-1: Batterie



F.8.1.2 Contrôle du niveau d'électrolyte

- Retirer le bouchon d'étanchéité
- Si des testeur de niveau d'acide 2 sont intégrés :
- Le niveau d'électrolyte doit toucher le fond du tester.
- Sans testeur:
 - Le niveau d'électrolyte doit être au-dessus des plaques de batterie.
- Remplir avec de l'eau distillée si nécessaire.
- Remettre le bouchon d'étanchéité en place.

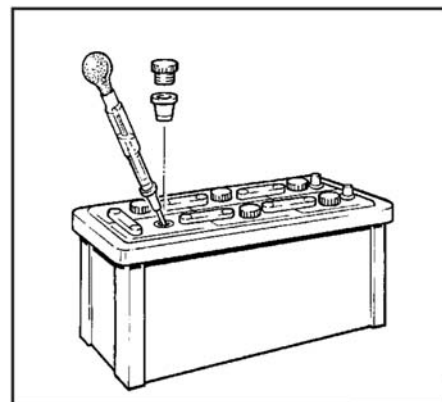
Fig. F.8.1.2-1: Batterie



F.8.1.3 Contrôler la densité de l'électrolyte

- mesurer la densité de l'électrolyte de chaque cellule avec un hygromètre usuel du commerce. La densité affichée indique l'état de charge de la batterie. La température de l'électrolyte doit être à env. 20 °C lors de la mesure.

Fig. F.8.1.3-1: Batterie



Densité de l'électrolyte		
En [kg/ l]		État de charge
Normal	Dans les régions tropicales	
01:28	01:23	Chargé
01:20	01:12	Semi- chargé - rechargement si nécessaire
01:12	01:08	Décharge, rechargement immédiat.

Les gaz de batterie qui s'échappent sont hautement inflammables/explosifs. Tenir éloigner des sources d'inflammation (feu nu, étincelles, etc.)

Éviter un contact avec l'acide de la batterie. Risque de brûlures. Portez des vêtements de protection et des lunettes.

Ne pas poser d'outils ou d'objets sur la batterie.

Attention



F.8.2 Contrôle du séparateur d'eau dans la conduite d'arrivée du carburant

Séparateur d'eau

A la partie inférieure du filtre préliminaire avec séparateur d'eau, est prévu un robinet pour l'évacuation de l'eau qui s'est déposée en bas, ce qui ne présente pas de problème en raison de la différence existant entre la densité de l'eau et celle du carburant.

Fig. F.8.2-1: Séparateur d'eau



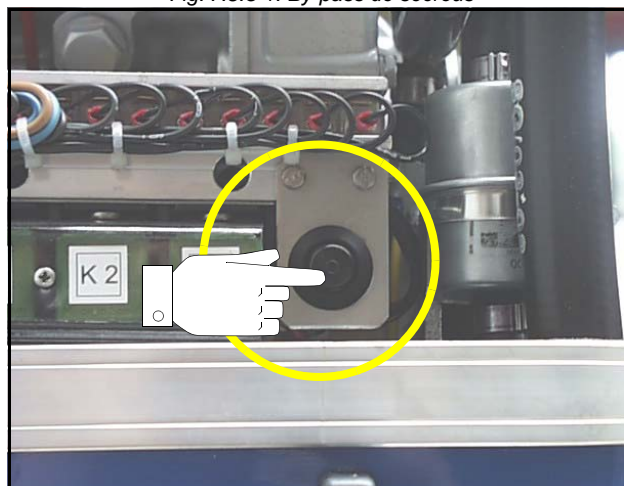
F.8.3 Purge d'air du Système de carburant

Par principe, le système de carburant est autopurgeant, c.-à-d. qu'il suffit d'actionner le démarreur électrique pour que le système soit purgé automatiquement, par l'intermédiaire de la pompe. Lors de la première mise en service, alors que les tuyauteries sont encore complètement vides, il est toutefois nécessaire de procéder à l'opération suivante:

1. Mettez le comondulateur principal sur "ON" au tableau de commande. Les voyants doivent alors s'allumer.
2. Appuyez sur le by-pass de secours et maintenez-le pressé. La pompe électrique de carburant doit alors marcher de manière audible. Par actionnement du by-pass de secours, l'ouverture et la fermeture de la vanne magnétique deviennent audibles (la partie supérieure du cocon insonorisé étant enlevée).

Illustration à titre d'exemple

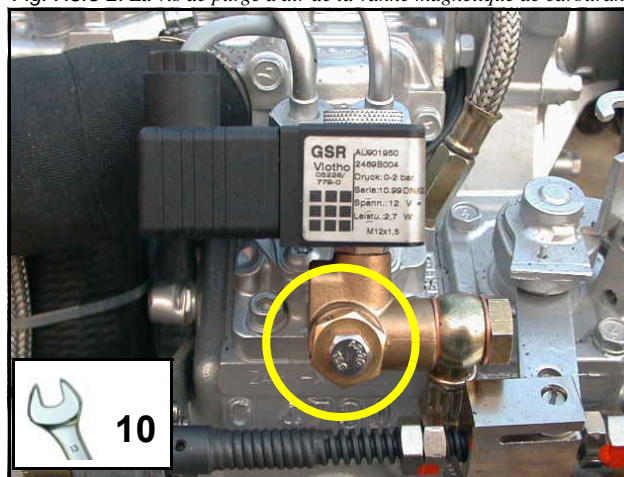
Fig. F.8.3-1: By-pass de secours



3. Après avoir fait marcher la pompe pendant environ 3 à 4 minutes, en pressant le by-pass de secours, desserrez la vis de purge d'air de la vanne magnétique de carburant (voir fig.). Pendant le desserrage de la vis, continuez de presser le bouton-poussoir.

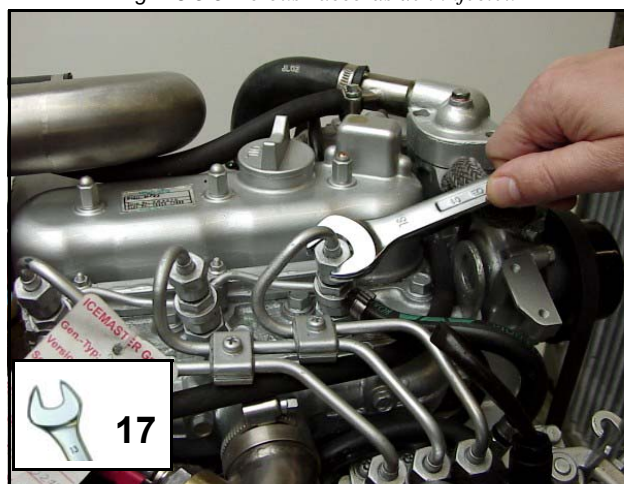
Pas disponible pour tous les modèles

Fig. F.8.3-2: La vis de purge d'air de la vanne magnétique de carburant



4. Le générateur peut alors être démarrée par actionnement du bouton de démarrage. Il devrait alors démarrer en peu de temps.
5. En cas de démarrage infructueux, desserrez l'un des écrous-raccords de l'injecteur et répétez l'opération de démarrage. Après démarrage, resserrez à bloc l'écrou-raccord.
6. Mettez le comondulateur principal sur "OFF" au tableau de commande.

Fig. F.8.3-3: Écrous-raccords de l'injecteur



F.9 Remplacement du filtre de carburant

La fréquence du remplacement du filtre de carburant dépend de la pureté de ce dernier. Avant de procéder au remplacement du filtre, la conduite d'alimentation doit être débranchée. Retirez les tuyaux du filtre usé et raccordez-les au filtre neuf. La flèche, figurant sur le boîtier du filtre, indique la direction d'écoulement du carburant. Un filtre bouché réduit la puissance de sortie du générateur.

Fig. F.9-1: Filtre de carburant



F.9.0.1 Filtre de carburant avec verre de regard, en option

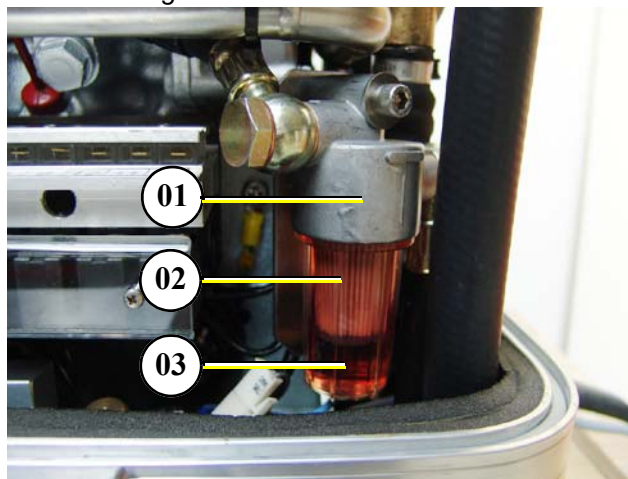
La fréquence du changement de filtre dépend du degré de pollution du carburant. Remplacez le filtre au moins toutes les 300 heures de service.

01. Boîtier du filtre de carburant

02. Élément filtrant

03. Verre de regard

Fig. F.9.0-1: Filtre de carburant



Enlevez le boîtier en le dévissant du support (tournez vers la gauche).

Fig. F.9.0-2: Filtre de carburant



Dévissez l'élément filtrant pour le retirer du support.

Fig. F.9.0-3: Filtre de carburant



Vissez le nouveau filtre dans le support.

Fig. F.9.0-4: Filtre de carburant

Graissez le joint torique du verre de regard avec une graisse résistante aux températures élevées (Spécification: Anti Seize) et vissez le verre de regard dans le support (tournez vers la gauche).

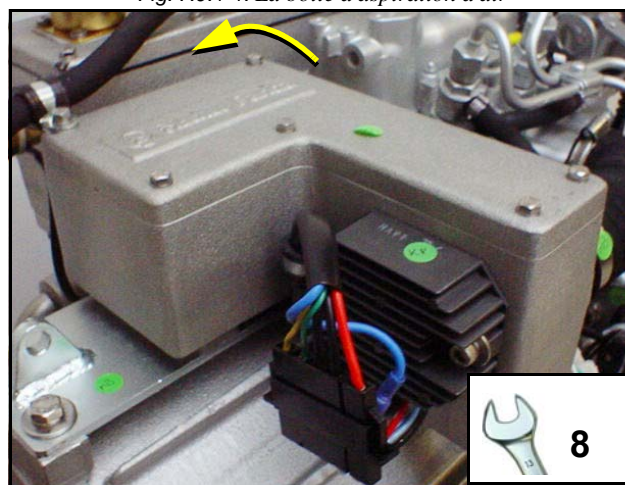


F.9.1 Remplacement du filtre d'air

Ouvrez la boîte d'aspiration d'air en desserrant les vis du couvercle.

Illustration à titre d'exemple

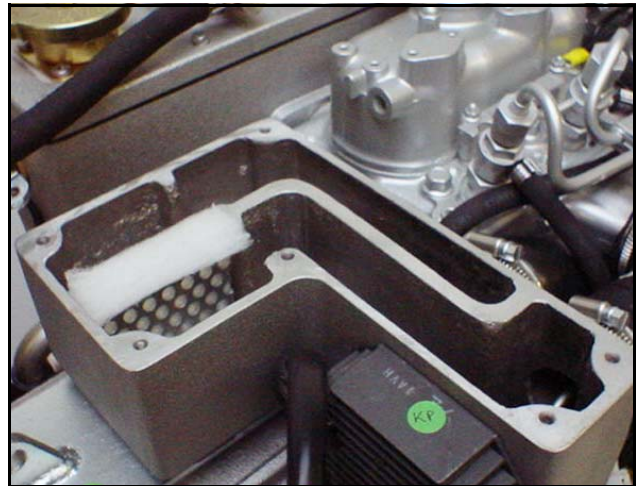
Fig. F.9.1-1: La boîte d'aspiration d'air



Refermez la boîte d'aspiration d'air.

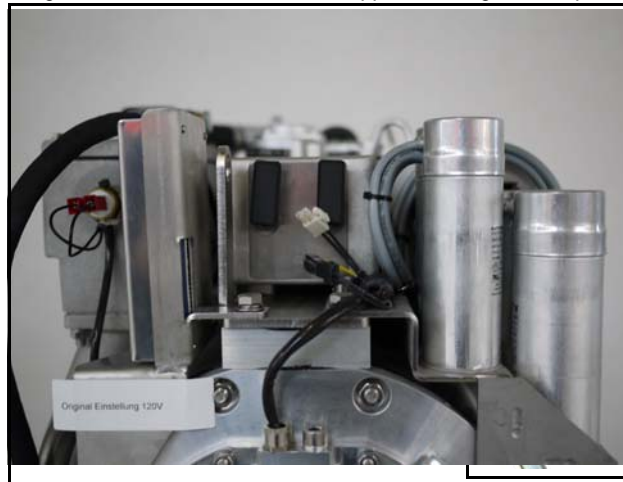
Illustration à titre d'exemple

Fig. F.9.1-2: La masse filtrante du filtre



F.9.1.1 Changement du filtre avec support à changement rapide

Fig. F.9.1-1: Boîtier de filtre avec support à changement rapide



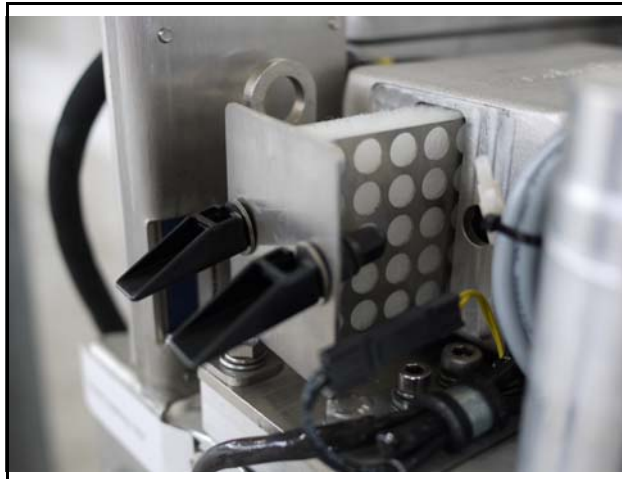
Renversez les 2 supports de 90 °.

Fig. F.9.1-2: Boîtier de filtre avec support à changement rapide



Enlevez le support en le tirant.

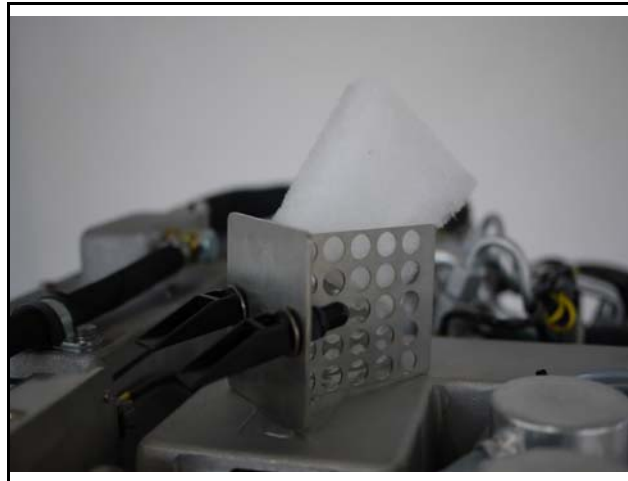
Fig. F.9.1-3: Boîtier du filtre avec support à changement rapide



Remplacement de la masse filtrante.

Pour la remise en place, réitérez les étapes 1 à 4 inversement.

Fig. F.9.1-4: Boîtier de filtre avec support à changement rapide



F.10 Purge d'air du circuit d'eau de refroidissement / Eau douce

Instructions spéciales concernant la purge d'air du psystème de refroidissement

Après une vidange d'eau de refroidissement ou lors de présence d'air dans le système de refroidissement pour une raison quelconque, une purge d'air minutieuse du système de refroidissement est indispensable. Ce processus doit être exécuté à plusieurs reprises.

Avant l'ouverture du point de purge, arrêtez le générateur! Veillez à ce que le réservoir externe d'eau de refroidissement soit relié au générateur par les deux points de raccord prévus à cet effet.

ATTENTION!



Assurez-vous en outre que le bac d'expansion se trouve à une hauteur suffisante (600 mm) au-dessus du niveau du collecteur d'échappement.

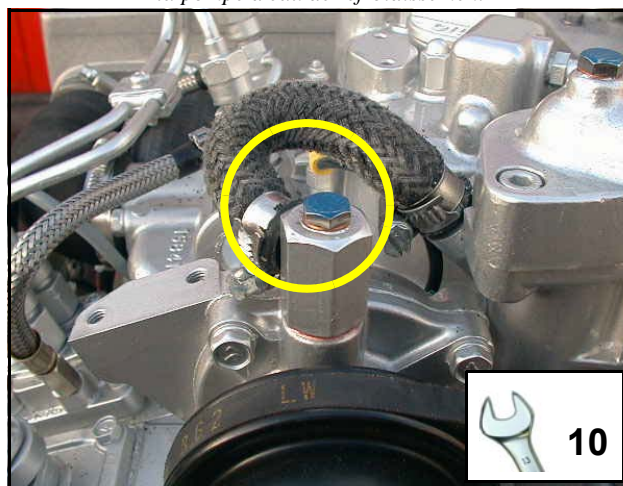
Fig. F.10-1: Bac d'expansion d'eau de refroidissement



1. Desserrez la vis de purge d'air située au-dessus du carter de la pompe d'eau de refroidissement.

Illustration à titre d'exemple

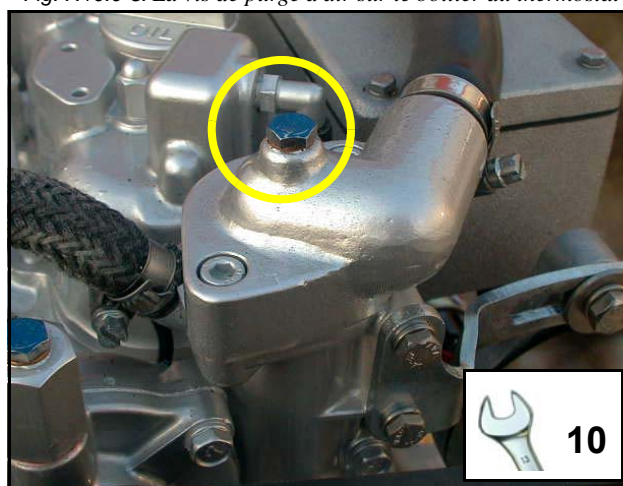
Fig. F.10.0-2: La vis de purge d'air située au-dessus du carter de la pompe d'eau de refroidissement



2. Desserrez la vis de purge d'air sur le boîtier du thermostat.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.10.0-3: La vis de purge d'air sur le boîtier du thermostat



3. Remplissage du bac d'expansion avec eau de refroidissement
4. Quand vous constatez que le niveau d'eau de refroidissement ne baisse plus et que l'eau de refroidissement sort sans bulles d'air par la vis de purge, fermez le couvercle, ainsi que la vis et démarrez le générateur.
5. Faites marcher le générateur pendant 60 secondes au maximum, puis déconnectez.
6. Apport d'eau par l'intermédiaire du bac d'expansion

Le bac d'expansion externe ne doit être rempli, à l'état froid, que jusqu'à 20 % au maximum. Il est très important qu'un espace d'expansion aussi grand que possible demeure au-dessus du niveau d'eau de refroidissement.

Répétez plusieurs fois cette opération.

7. Quand vous constatez que le niveau d'eau de refroidissement ne subit plus de changements, faites marcher le générateur pendant cinq minutes. Après cela, réitérez la purge d'air deux ou trois fois.

Il est judicieux de procéder encore une fois à une purge d'air, après quelques jours, pour être sûr que le système est définitivement exempt de bulles d'air.

Lorsque le niveau de l'eau de refroidissement demeure inchangé, démarrez le générateur et laissez-le marcher pendant 5 minutes. Réitérez ensuite la purge d'air deux ou trois fois. Il est judicieux de procéder à une nouvelle purge d'air après quelques jours pour expulser les bulles d'air éventuellement demeurées dans le système.



Illustration à titre d'exemple

Fig. F.10.0-4: Bac d'expansion d'eau de refroidissement



Fig. F.10-5: la vis de purge d'air, placée au-dessus du carter de la pompe d'eau de refroidissement



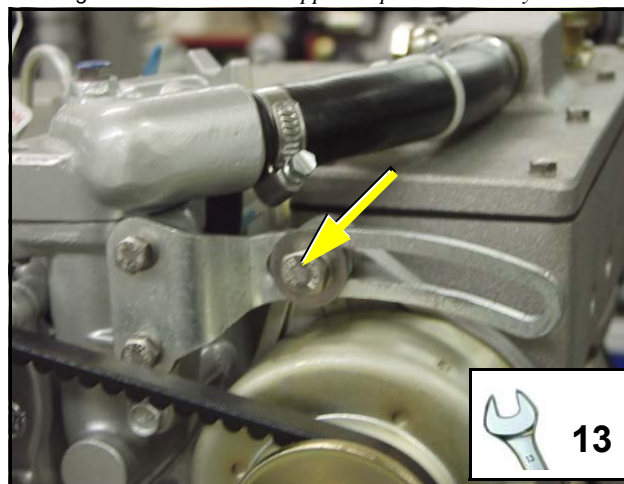
F.11 Remplacement des courroies trapézoïdales de la pompe interne d'eau de refroidissement

La température ambiante relativement élevée dans le cocon insonorisé à l'état fermé (env. 85°C), réduit la longévité de la courroie trapézoïdale. A l'intérieur dudit cocon insonorisé, l'air étant non seulement chaud mais aussi relativement sec, il y a lieu de s'attendre à ce que le plastifiant, contenu dans le joint en caoutchouc, perde en peu de temps une partie de son efficacité. La courroie trapézoïdale doit donc être contrôlée fréquemment. Dans des conditions particulièrement défavorables, il peut s'avérer nécessaire de remplacer déjà ladite courroie trapézoïdale après quelques semaines de service. Un contrôle toutes les 100 heures de service est donc indispensable. La courroie trapézoïdale étant une pièce d'usure, un stock suffisant doit être prévu à bord. A ce sujet, nous vous proposons le "paquet service".

Desserrez la vis du support supérieur de la dynamo, puis la vis placée sous ladite dynamo.

Illustration à titre d'exemple

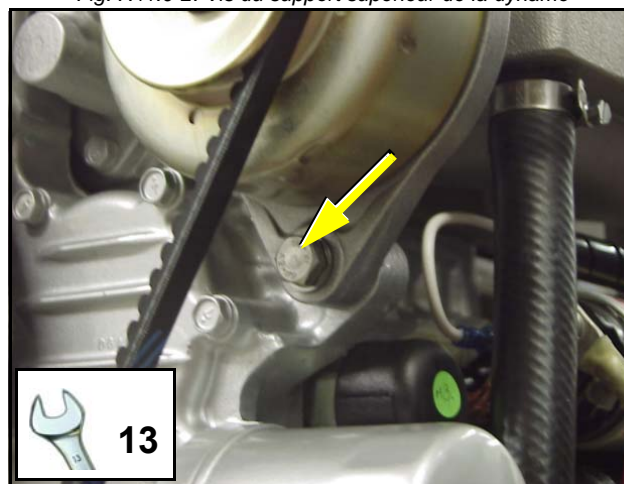
Fig. F.11.0-1: La vis du support supérieur de la dynamo



Desserrez la vis placée sous la dynamo.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.11.0-2: Vis du support supérieur de la dynamo

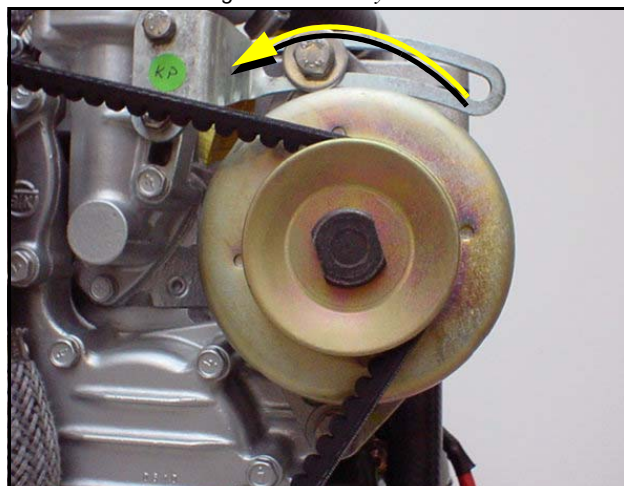


Pressez la dynamo en direction du boîtier du thermostat.

Remplacez ensuite la courroie trapézoïdale, sans trop la tendre.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.11.0-3: La dynamo

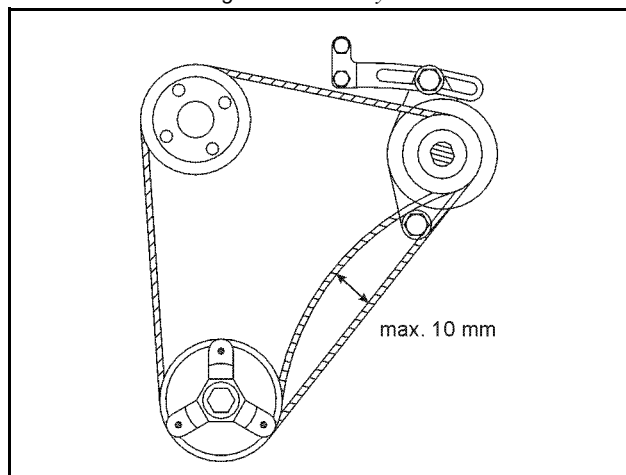


La tension devrait être telle que ladite courroie trapézoïdale puisse être encore fléchie d'environ 10 mm, avec le pouce

Resserrez à bloc les vis au-dessus et au-dessous de la dynamo.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.11.0-4: La dynamo



F.12 Circuit d'eau de mer

F.12.1 Nettoyage du filtre d'eau de mer

Le filtre d'eau de mer devrait être nettoyé régulièrement. Avant de procéder au nettoyage, il est indispensable de fermer la vanne d'eau de mer. La plupart du temps, il suffit de secouer le panier du filtre.

Au cas où des gouttes d'eau sortirait par le couvercle du filtre d'eau de mer, ne jamais colmater ce dernier avec de la colle ou une masse d'étanchéité. Recherchez la cause de la fuite. En général, il suffit de remplacer la bague d'étanchéité entre le couvercle et le porte-filtre.

Fig. F.12.1-1: Le filtre d'eau



F.12.2 Causes d'usure exagérée de la turbine

1. Conditions de service inappropriées

La turbine de la pompe d'eau de refroidissement est une pièce d'usure. Sa longévité peut différer extrêmement et dépend exclusivement des conditions d'exploitation. La pompe d'eau de refroidissement des générateurs Fischer Panda est conçue de sorte que sa vitesse de rotation soit relativement plus faible que celle d'autres appareils, ce qui influence positivement sa longévité.

2. Long parcours d'aspiration de l'eau de refroidissement

Particulièrement nuisible pour la turbine est un parcours d'aspiration relativement long ou un écoulement perturbé provoquant une pression trop basse dans le secteur d'aspiration. Le rendement de la pompe est alors extrêmement réduit et les pales de la turbine soumises à de fortes sollicitations, ce qui peut réduire considérablement la longévité de la turbine.

Fonctionnement dans des eaux souillées

En outre, un fonctionnement de la pompe à turbine dans des eaux contenant de nombreuses matières en suspension porte également préjudice à la longévité. Un fonctionnement dans des eaux peuplées de coraux est particulièrement critique pour la pompe à turbine.

3. Générateur installé au-dessus de la ligne de flottaison

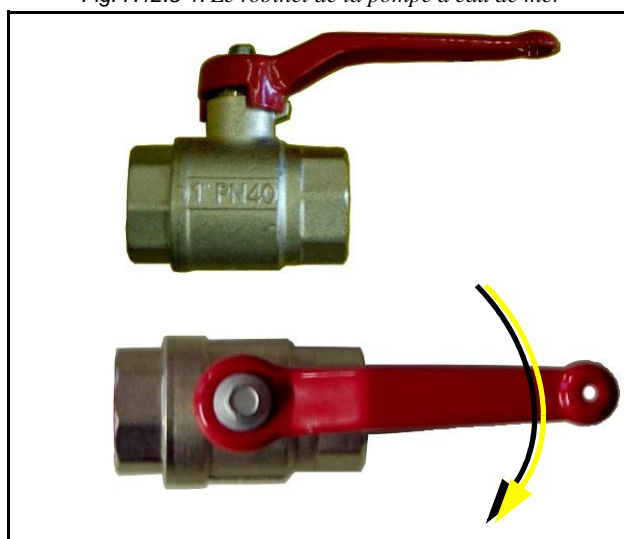
L'installation du générateur au-dessus de la surface de l'eau est aussi particulièrement désavantageuse pour la pompe à turbine. De ce fait, quelques secondes s'écoulent entre le premier démarrage et le moment où l'eau de refroidissement peut être aspirée par la turbine. Ce court laps de temps de marche à sec endommage la turbine. Une usure accrue peut aussi conduire à une défaillance à brève échéance (voir " Influences exercées sur la pompe à turbine par une installation du générateur au-dessus de la ligne de flottaison ")

F.12.3 Remplacement de la turbine

Fermez le robinet de la pompe d'eau de mer sur la face avant du générateur.

Illustration à titre d'exemple

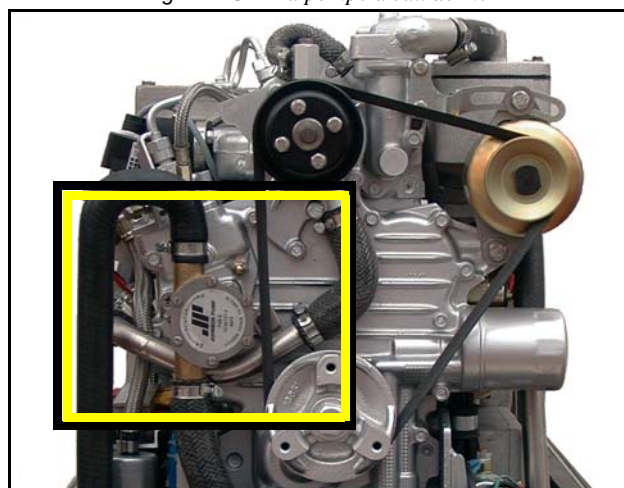
Fig. F.12.3-1: Le robinet de la pompe d'eau de mer



Pompe d'eau de mer sur la face avant.

Illustration à titre d'exemple

Fig. F.12.3-2: La pompe d'eau de mer

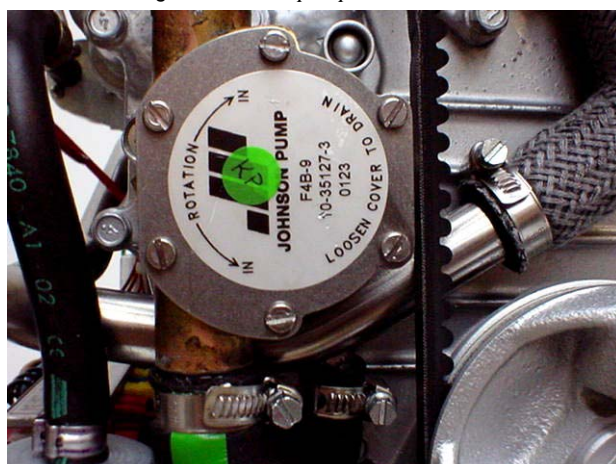


Enlevez le couvercle de la pompe d'eau de mer en dévissant les vis du carter..



Illustration à titre d'exemple- voir Chapitre A.2

Fig. F.12.3-3: La pompe d'eau de mer

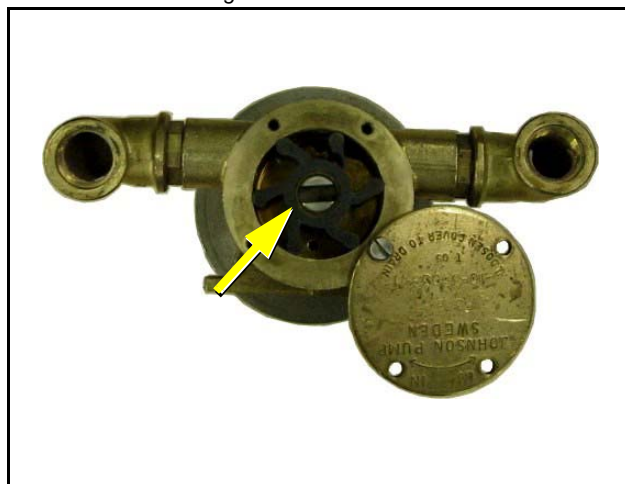


Retirez la turbine de l'arbre au moyen d'une pince multiprises. Marquez la turbine pour assurer son positionnement correct en cas réutilisation éventuelle.



Illustration à titre d'exemple

Fig. F.12.3-4: La turbine



Contrôlez si la turbine présente des dégâts et remplacez-la si nécessaire.

Avant de la replacer dans le carter, graissez la turbine avec de la glycérine ou un autre lubrifiant non à base d'huile minérale, par exemple spray silicone.

Fig. F.12.3-5: La turbine



Montez la turbine sur l'arbre de la pompe. (Lors de la réutilisation de l'ancienne turbine, n'oubliez pas de tenir compte du marquage).

Fixez le couvercle et remplacez le joint d'étanchéité.



Illustration à titre d'exemple

Fig. F.12.3-6: la turbine



F.13 Conservation en cas d'interruptions de service prolongées

F.13.1 Mesures à prendre pour le repos d'hiver:

1. Rincez la tuyauterie du circuit d'eau de mer avec une solution antigel, si celle-ci contient un agent anticorrosif. Retirez le dispositif d'alimentation en eau de mer sur la vanne d'eau de mer. Le mélange antigel doit être aspiré par l'intermédiaire d'un raccord de tuyau. L'eau de refroidissement s'échappant avec les gaz brûlés doit être ramenée au réservoir d'aspiration. La circulation doit être maintenue pendant quelques secondes pour garantir que le mélange antigel ait bien atteint toutes les sections du système de refroidissement.
2. Mesurez la concentration d'antigel dans le circuit de refroidissement interne au moyen d'un appareil de mesure approprié. La concentration doit être adaptée aux plus basses températures prévisibles.
3. Nettoyez le filtre d'eau de mer et contrôlez le joint d'étanchéité.
4. Contrôlez le bon fonctionnement de la vanne d'eau de mer. Aspergez l'intérieur avec une huile anticorrosion ou graissez avec une graisse exempte d'acide.
5. Contrôlez l'état de tous les tuyaux et raccords. Les tuyaux en caoutchouc sont très sensibles aux influences ambiantes. Leur vieillissement peut être accéléré sous l'influence d'un air ambiant sec, de vapeurs d'huile et de carburant, ainsi que d'une température élevée. Contrôlez donc régulièrement l'élasticité des tuyaux. Dans certaines conditions d'exploitation, il est nécessaire de remplacer les tuyaux une fois par an.
6. Contrôlez minutieusement les raccords de tous les tuyaux de la vanne d'eau de mer et sécurisez-les, si possible, avec doubles colliers de serrage.
7. Démontez la turbine de la pompe d'eau de refroidissement et contrôlez-en l'usure. La turbine ne doit pas rester dans la pompe. Elle doit être graissée avec de la vaseline et conservée à l'abri de la lumière. Si elle est en bon état, elle peut être montée de nouveau dans la pompe, au printemps. La turbine étant une pièce d'usure, nous conseillons de la remplacer au printemps, quel qu'ait été le nombre d'heures de service.
8. Contrôlez le clapet de ventilation sur la conduite d'eau de mer. Lorsque le générateur est monté au-dessous de la ligne de flottaison, un clapet de ventilation est toujours indispensable. Pendant la saison, le clapet de ventilation doit être contrôlé régulièrement. En hiver, pendant la période de repos, le clapet de ventilation devrait toujours être démonté, contrôlé et graissé de nouveau, régulièrement. Les pièces durcies ou souillées doivent être remplacées.
9. Contrôlez le collecteur d'eau. Si le générateur a été rincé avec un produit antigel, celui-ci peut demeurer dans le collecteur d'eau. Si le générateur a été passé à l'eau douce, l'eau doit être éliminée aussi bien du générateur que du collecteur d'eau, sinon le collecteur d'eau et même des pièces du générateur risqueraient d'être détruits lors de la formation de glace.
10. Contrôlez l'étanchéité du séparateur gaz/eau ainsi que l'état de la tubulure de raccordement de tuyau à la partie inférieure dudit séparateur (en cas de carburant à forte teneur en soufre, les tubulures en acier risquent d'être détériorées).

11. Contrôlez l'étanchéité de tous les composants logés dans le cocon insonorisé. Lors de la détection de traces d'humidité, le cocon doit être séché. Recherchez et éliminez la cause de l'humidité.
12. Si le revêtement intérieur, insonorisant du cocon présente des traces d'humidité, dues à un manque d'étanchéité du circuit d'eau de mer, la partie supérieure du cocon doit demeurer ouverte pendant le repos hivernal afin d'éviter la formation d'eau de condensation.
13. Avant le repos d'hiver, aspergez le carter de la génératrice et la carcasse du moteur avec une huile anticorrosion. Cette procédure est également recommandée pendant la saison. On évite ainsi que de vilaines taches, dues à une détection retardée de la présence d'humidité, ne se forment sur les surfaces des pièces en aluminium.
14. Débranchez la batterie de démarrage (pôle positif et pôle négatif).
15. Graissez la broche du dispositif de réglage de la vitesse de rotation avec un lubrifiant spécial (graisse antiseize).
16. Contrôlez si le bloc de raccordement d'eau de refroidissement ne présente pas de traces de corrosion et remplacez-le, le cas échéant (ce faisant, ne tenez compte que des traces faisant présumer une nette attaque du matériau. Une surface grise n'est que l'indice d'une entrée en contact de l'aluminium avec de l'eau de condensation ressuée).
17. Utilisation d'un déshumidificateur. Le meilleur moyen de protéger un yacht contre tous dégâts dus à l'humidité, pendant le repos d'hiver, est d'installer un déshumidificateur à l'intérieur du bateau et de fermer tous les hublots et écoutilles. Cet appareil dispose d'un hygromètre qui le met hors de circuit lorsque l'humidité est inférieure à la valeur préréglée. Il n'existe pas de meilleure méthode pour protéger de manière optimale rembourrages, capitonnages, bois, câbles, électronique, moteurs etc. contre toute détérioration due à l'humidité.

F.13.2 Mise en service de printemps

- Avant le premier démarrage, tournez le moteur une fois à la main afin de détecter et éliminer les traces de corrosion éventuelles. Si nécessaire, procédez à une inspection du moteur.
- Remplacez l'huile moteur et le filtre d'huile moteur.
- Remontez la turbine de la pompe d'eau de refroidissement et contrôlez son étanchéité.
- Chargez la batterie de démarrage du générateur, branchez les câbles et contrôlez la tension de la batterie.
- Démarrez le générateur et contrôlez le réglage de base, comme tension, vitesse de rotation etc.
- Contrôlez tous les dispositifs de mise hors circuit ainsi que leur fonctionnement, conformément aux instructions de service.

Fischer Panda n'endosse aucune responsabilité en cas de dégâts éventuels!

G. Perturbations du générateur

G.1 Personnel

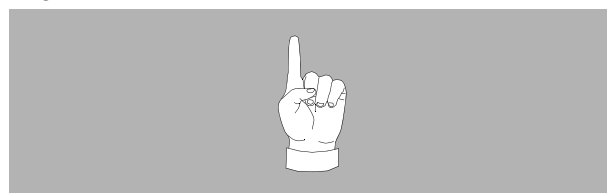
Les travaux ici décrits peuvent être exécutés par l'opérateur, à moins d'indications contraires.

Tous les autres travaux de réfection et de maintenance corrective ne doivent être effectués que par des hommes du métier ou par les ateliers sous contrat (Service-clients Fischer Panda). Ceci est tout particulièrement valable pour les travaux touchant les réglages des soupapes, le système d'injection et l'entretien du moteur.

G.2 Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre

Voir "Consignes de sécurité - Sécurité d'abord !" auf Seite 20. *Avis!:*

Tenez compte des instructions de sécurité générales, qui figurent au début de ce manuel.



DANGER DE MORT! – Une commande inadéquate peut provoquer de graves dommages corporels et même la mort.

Le banc de batteries doit toujours être débranché (d'abord pôle négatif, ensuite pôle positif) avant tous travaux et opérations touchant le générateur ou le système électrique, afin que le générateur ne risque pas de démarrer intempestivement.

Avertissement: Démarrage automatique



Les travaux sur le générateur peuvent occasionner de graves dommages corporels. Pour cette raison:

Le générateur doit être arrêté et les batteries débranchées lors de tous travaux concernant le générateur ou le système électrique, afin d'éviter tout démarrage intempestif.

Avertissement! Danger corporel



Le générateur ne doit pas être mis en service avec cocon insonorisé ouvert.

Les vapeurs d'huile et de carburant peuvent s'enflammer en entrant en contact avec des sources d'incendie.

- Arrêtez le moteur avant de procéder à toute réparation.
- Avant tous travaux, assurez-vous une liberté de mouvement suffisante
- Veillez à ce que le lieu de travail soit propre et bien ordonné. Les pièces et les outils entassés ou traînant de tous côtés, sont des sources d'accidents.
- N'exécutez les réparations qu'avec des outils courants dans le commerce ou des outils spéciaux, appropriés. L'emploi d'outils inappropriés ou endommagés peut conduire à des blessures.

Avertissement: Danger d'incendie



Les vapeurs d'huile et de carburant peuvent s'enflammer en entrant en contact avec des sources d'inflammation. Pour cette raison

- Ni feu, ni flamme nue lors de travaux sur le moteur.
- Ne fumez pas pendant les travaux..
- Débarrassez le sol et le moteur de toutes traces de carburant et d'huile moteur.

Le contact d'huile moteur, de carburant et de produits antigel peut porter atteinte à la santé. Pour cette raison:

- Évitez toute entrée en contact de la peau avec de l'huile moteur, du carburant et de l'antigel.
- Nettoyez immédiatement la peau, si elle a été souillée ou éclaboussée d'huile moteur, de carburant ou d'antigel.
- Évitez de respirer des vapeurs de carburant etc.

Tension électrique – DANGER DE MORT! – Tout comportement, agissement, maniement inadéquat peut causer des dommages corporels et même la mort!

Les tensions électriques supérieures à 48V (chargeur de batterie de plus de 36 V DC) représentent toujours un danger pour la vie. Lors de l'installation, il faut donc absolument respecter les prescriptions des autorités régionales. L'installation des raccords électriques du générateur ne doivent être exécutés que par un électricien spécialisé,

Le générateur et l'eau de refroidissement peuvent encore présenter des températures élevées après l'arrêt.

Lors de travaux sur le générateur, le port de vêtements de protection personnels est impératif. Il s'agit là de:

- vêtements de protection près du corps,
- chaussures de protection,
- gants protecteurs,
- éventuellement, lunettes protectrices.

Pour éviter d'endommager les appareils, déconnectez-les tous lors de travaux sur le générateur.

Avertissement: Danger d'incendie!



Attention!! Danger d'intoxication!



Avertissement: Tension électrique!



Avertissement! Danger de brûlures!



Attention! Un équipement de protection est indispensable.



Attention! Déconnectez tous les consommateurs..



G.3 Outils et instruments de mesure

- Pour pouvoir éliminer une perturbation en cours de route, la présence à bord des outils et instruments de mesure suivants est indispensable:
- Multimètre pour mesurer tension (AC), fréquence et résistance
- Appareil de mesure de l'inductance
- Appareil de mesure de la capacité
- Pince ampèremétrique
- Thermomètre (un thermomètre infrarouge est idéal)

G.4 Surcharge du générateur

Veillez à ce que le moteur ne soit pas surchargé. Ceci est particulièrement important en cas de groupes multi-énergie (alternateurs, pompes hydrauliques). Dans de tels cas, la charge connectée peut être considérablement supérieure à la puissance de sortie du moteur, ce qui à la longue porte préjudice au moteur. Il en résulte en outre des gaz brûlés noircis de suie (pollution de l'environnement).

La pleine puissance nominale du générateur est prévue, en premier lieu, pour une exploitation de courte durée. Elle est cependant requise pour le démarrage de moteurs électriques ou pour des lancements particuliers.

Pour assurer une longue vie utile, la charge continue devrait correspondre à 70- 80% de la charge nominale.

Prenez ceci en considération lors de la connexion des appareils. Par régime permanent, nous entendons l'exploitation ininterrompue du générateur pendant de nombreuses heures. La délivrance de la pleine puissance nominale pendant 2 à 3 heures ne nuit pas au moteur.

En raison de la conception globale des générateurs Panda, on peut avoir la certitude qu'un fonctionnement continu sous charge ne provoque pas un échauffement du moteur, même dans des conditions extrêmes. On ne doit cependant pas perdre de vue qu'un tel fonctionnement sous pleine charge exerce une influence défavorable sur les gaz d'échappement (formation de suie).

Comportement du générateur en cas de court-circuit et de surcharge

Le générateur ne peut pratiquement pas être endommagé en cas de court-circuit ou de surcharge. Dans les deux cas, l'excitation électrique du générateur est annulée et la génératrice ne délivre plus de courant. Après élimination du court-circuit ou déconnexion de la surcharge, le fonctionnement est rétabli.

G.4.1 La tension de sortie du générateur est trop basse

Voir "Consignes de sécurité - Sécurité d'abord !" on Page 20 **ATTENTION!**



En cas de tension alternative trop basse, commencez par déconnecter les consommateurs l'un après l'autre, pour décharger le générateur. La plupart du temps, le problème est ainsi supprimé. Si la tension de sortie est alors en ordre, contrôlez encore la fréquence. Si elle-ci est supérieure à la vitesse en marche à vide indiquée, on a tout lieu de supposer qu'un ou plusieurs condensateur(s) est / sont défectueux.

G.5 Problèmes de démarrage du moteur

G.5.1 Vanne électromagnétique de carburant

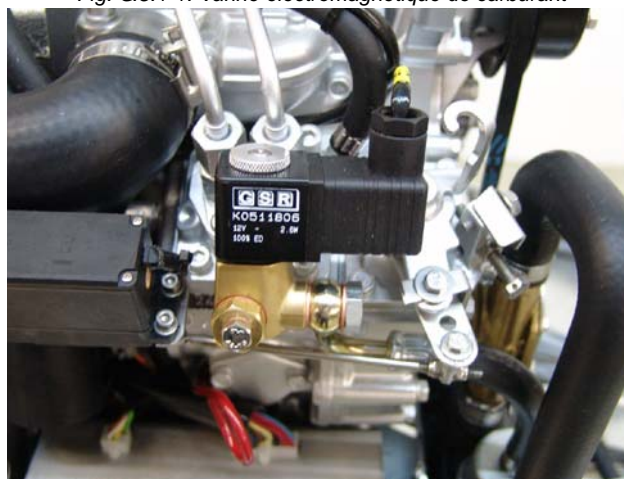
La vanne magnétique de carburant est disposée en amont de la pompe d'injection. Elle s'ouvre automatiquement lors de l'actionnement du bouton-poussoir "DEMARRAGE" (Start) au tableau de commande. Quand le générateur est commuté sur "STOP", la vanne magnétique se ferme. Quelques secondes s'écoulent alors avant que le moteur soit arrêté..

Si le générateur ne démarre pas ou de tourne pas correctement (a des ratés, par exemple), n'atteint pas le régime final ou ne s'arrête pas correctement, c'est généralement la vanne magnétique de carburant qui en est la cause.

Pour contrôler la vanne magnétique de carburant, retirez brièvement, pendant la marche, la fiche mâle de ladite vanne magnétique de carburant - après avoir enlevé la vis de sécurité - et réenfichez-la immédiatement. Le moteur doit alors réagir à fond, c.-à-d. monter aussitôt à son plein régime. S'il tarde à monter ou a des ratés, la vanne magnétique est probablement défectueuse. Mais il se peut aussi que la conduite de carburant contienne de l'air.

Vanne électromagnétique de carburant

Fig. G.5.1-1: Vanne électromagnétique de carburant



G.5.2 Encrassement du filtre de carburant

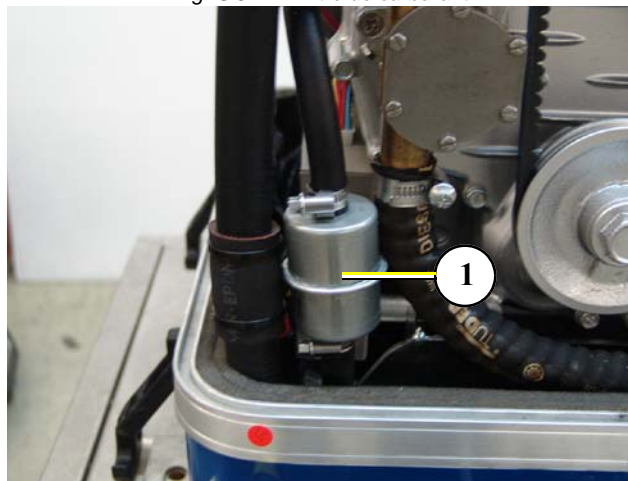
En cas d'encrassement du filtre de carburant, remplacez l'élément filtrant.

Pour procéder au remplacement de l'élément filtrant, reportez-vous au Kapitel F.9.1, "Remplacement du filtre d'air," auf Seite 98.

Filtre de carburant

1. Élément filtrant

Fig. G.5.2-1: Filtre de carburant



G.6 Tableau des contre-mesures en cas d'anomalies

G.6.1 Tension du générateur trop faible.

Cause	Contre-mesure
Le générateur est surchargé.	Déconnectez une partie des appareils branchés.
Le moteur ne tourne pas à plein régime.	cf. "Troubles du moteur".
Le servomoteur n'est pas en position maximum.	Contrôlez le servomoteur et remplacez-le, le cas échéant.
Le régulateur de tension VCS est défectueux ou mal réglé.	Contrôlez et remplacez, le cas échéant.

G.6.2 Le moteur ne tourne pas lors du démarrage

Cause	Contre-mesure
Le comondulateur principal de la batterie est sur "STOP"	Vérifiez la position du comondulateur principal (si présent) et corrigez-la, le cas échéant.
La tension de la batterie est insuffisante.	Vérifiez si le câble est bien branché et n'est pas corrodé.
Perturbation au niveau du courant de démarrage.	Lors d'un démarrage normal, avec batterie bien chargée, la tension tombe à 11V max. sinon la connexion est interrompue. Si elle continue de baisser, c'est que la batterie est presque déchargée.

G.6.3 Le moteur tourne à la vitesse de démarrage mais n'est pas lancé

Cause	Contre-mesure
La vanne magnétique de carburant ne s'ouvre pas.	Contrôlez l'excitation électrique et le raccord de câbles (voir plan des connexions DC: Relais K2, coupe-circuit).
La pompe de carburant ne fonctionne pas.	Contrôlez l'installation de filtrage de carburant et la pompe de carburant, nettoyez si nécessaire.
Manque de carburant.	Contrôlez la réserve de carburant.
Bougies à incandescence défectueuses, ou pas de préchauffage	Préchauffage des bougies à incandescence avant le démarrage. Contrôlez les bougies à incandescence.
Air dans le système d'injection / gicleur.	Contrôlez l'étanchéité des conduites de carburant. Procédez à une purge d'air du système de carburant jusqu'à ce que celui-ci sorte sans bulles d'air de la conduite de retour (cf. chapitre "Purge d'air du système de carburant")
Filtre de carburant bouché	Remplacez le filtre.
Faible compression	Voir manuel relatif au moteur

G.6.4 Le moteur tourne lors du démarrage mais n'atteint pas son plein régime

Cause	Contre-mesure
La tension de la batterie est insuffisante.	Vérifiez la batterie.
Paliers défectueux ou piston grippé.	Faites réparer par le service-clients Kubota.
Accumulation d'eau dans la chambre de combustion.	Arrêtez le groupe au tableau de commande. Dévissez les bougies du moteur (cf. manuel Kubota). Tournez précautionneusement le moteur à la main. Assurez-vous que l'huile moteur ne contient pas d'eau, contrôlez le filtre d'huile et remplacez-le si nécessaire. Recherchez la cause de la pénétration d'eau. En général, il s'agit là d'un clapet de ventilation encrassé ou défectueux. Nettoyez ou remplacez, le cas échéant.

G.6.5 Le Moteur tourne irrégulièrement.

Cause	Contre-mesure
Perturbation au niveau du régleur centrifuge du dispositif d'injection.	Contrôlez et faites réparer par le service-clients Kubota.
Présence d'air dans le circuit de carburant.	Purgez le système de carburant.

G.6.6 La vitesse du moteur baisse.

Cause	Contre-mesure
Remplissage excessif d'huile.	Evacuez le trop-plein d'huile.
Manque de carburant.	Contrôlez le système de carburant: - Vérifiez le filtre et remplacez-le, si nécessaire. - Vérifiez la pompe de carburant. - Vérifiez les conduites de carburant et purgez, si nécessaire.
Manque d'air.	Contrôlez l'arrivée d'air et l'aspiration du filtre; si nécessaire, nettoyez-le.
Le générateur est surchargé.	Réduisez le nombre des appareils branchés.
Le générateur est surexcité.	Vérifiez si les condensateurs prévus sont appropriés et correctement connectés.
Le générateur est défectueux (bobinage, paliers ou autres éléments défectueux).	Renvoyez le générateur au fabricant pour faire contrôler, réparer ou remplacer les paliers, bobinages ou autres pièces.
Moteur défectueux.	Consultez le service-clients Kubota.

G.6.7 Le moteur continue de tourner en position "ARRET".

Cause	Contre-mesure
La vanne magnétique ne fonctionne pas correctement.	Vérifiez la conduite à destination de la vanne magnétique. Contrôlez l'aimant de levage et remplacez-le, le cas échéant. Cf. "Vanne électromagnétique de carburant".

G.6.8 Le moteur s'arrête de lui-même.

Cause	Contre-mesure
Manque de carburant.	Contrôlez l'arrivée de carburant.
Echauffement du système de refroidissement / manque d'eau.	Contrôlez le système de refroidissement, la pompe et le débit d'eau.
Manque d'huile.	Contrôlez le niveau d'huile, remplissez, le cas échéant. Contrôlez la pression d'huile du moteur. Faire réparer par Kubota, si nécessaire.

G.6.9 Les gaz d'échappement sont souillés de suie.

Cause	Contre-mesure
Surcharge.	Contrôlez les appareils branchés et déconnectez, si nécessaire.
Arrivée d'air insuffisante.	Contrôlez le filtre d'air, nettoyez ou remplacez, si nécessaire.
Injecteur défectueux.	Remplacez l'injecteur.
Jeu incorrect de la soupape.	Réglez le jeu de la soupape (cf. manuel Kubota).
Carburant de mauvaise qualité.	Utilisez du carburant de bonne qualité (Diesel 2-D).
Combustion imparfaite.	Consultez le service-clients Kubota.

G.6.10 Le générateur doit être arrêté immédiatement quand,

Cause	Contre-mesure
<ul style="list-style-type: none">- la vitesse de rotation du moteur monte ou baisse subitement,- un bruit insolite se fait entendre subitement,- la couleur des gaz d'échappement devient subitement plus foncée,- les paliers du moteur sont surchauffés,- le voyant de contrôle d'huile s'allume pendant le fonctionnement.	Procédez comme décrit auparavant sous „Perturbations“, ou consultez le service Kubota ou le représentant Panda.

H. Annexe

H.1 Données techniques du générateur

Générateur	Panda 5000i PMS
Type	Générateur synchrone PM
Type de bobinage	AGT
Mode de commutation	3~
Mode de protection	IP 44
Classe d'isolation	H
Tension nominale	2x300 V
Fréquence nominale	373 Hz
Vitesse de rotation nominale	-> 2800 rpm
Puissance apparente maximale	5,0 kVA
Puissance active maximale	5,0 kW
Facteur de puissance	1,0

H.1.1 Données techniques du moteur

Moteur	Kubota EA300
Type	Diesel, à quatre temps, vertical, refroidi à l'eau
Cylindrée	1
Alésage [mm]	75
Course [mm]	70
Volume [ccm]	309
Chambre de combustion	Chambre de turbulence Type (E-TVCS)
SAE NETTO Interm. (SAE J1349) pour 3000rpm [kW]	5,1 KW
Vitesse continue maximale [rpm]	3000
Direction de rotation	A l'opposé du sens horaire (vue sur la roue volante)
Carburant	Diesel No. 2-D
LubrifiantI (classification)	Au-dessus de la classe CF
Système de démarrage	Démarrreur cellulaire (avec bougie à incandescence)
Jeu de soupape (moteur à froid) [mm]	0,156 à 0,202
Couple de serrage des vis de la culasse [Nm]	58,8 à 63,7
Lubrifiant [l] (grandeur du bac)	1,3l
Consommation de carburant ¹ [l]	0,63 - 1,68
Consommation d'huile	max. 1% de la consommation de carburant
Inclinaison permanente max. admise pour le moteur	a) 25° perpendiculairement à l'axe longitudinal b) 20° dans la direction longitudinale

8.3 Huile moteur

H.1.2 Classification de l'huile moteur

Domaine d'utilisation :

Le domaine d'utilisation d'une huile moteur est défini par sa classe SAE. "SAE" est le sigle de la société américaine des ingénieurs de l'automobile (Society of Automotive Engineers).

La classe SAE d'une huile moteur indique simplement sa viscosité (grand nombre = visqueuse, petit nombre = fluide), par ex. 0W, 10W, 15W, 20, 30, 40. Le premier nombre indique la fluidité de l'huile à basse température, le second sa fluidité à haute température. Les huiles utilisables toute l'année se situent généralement dans les classes SAE 10W-40, SAE 15W-40 etc.

H.1.3 Qualité de l'huile

La qualité d'une huile moteur est spécifiée par la norme API (American Petroleum Institute).

La désignation API figure sur chaque bidon d'huile moteur. La première lettre est toujours un C.

API C pour moteurs diesel

La deuxième lettre désigne la qualité de l'huile. Plus cette lettre est élevée dans l'alphabet, meilleure est la qualité.

Exemples d'huiles pour moteurs diesel :

API CCHuiles moteurs pour de faibles sollicitations

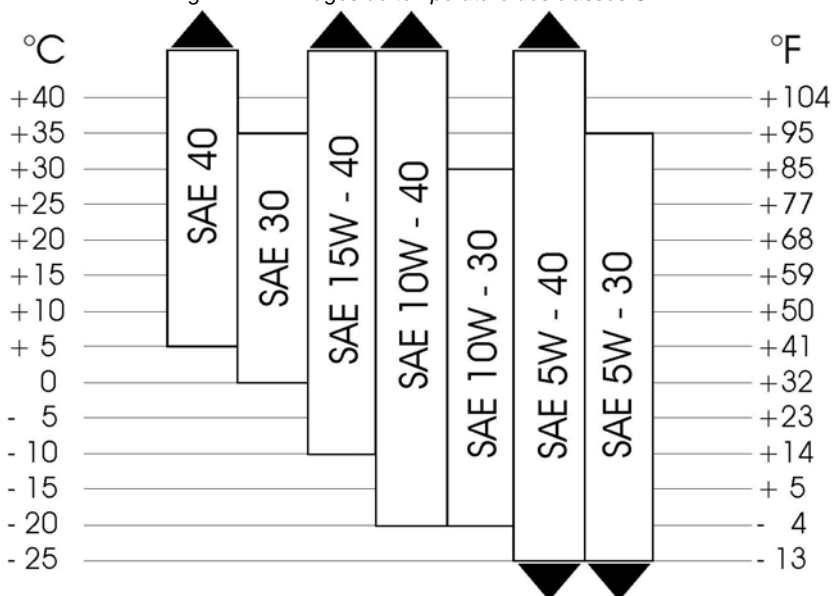
API CGHuiles moteurs pour des sollicitations élevées, testé

Fischer Panda préconise la classe API CF !

H.1.4 Classes SAE d'huile moteur

Type d'huile moteur	
Supérieur à 25 °C	SAE30 ou SAE10W-30 ; SAE10W-40
0 °C bis 25 °C	SAE20 ou SAE10W-30 ; SAE10W-40
Inférieur à 0 °C	SAE10W ou SAE10W-30 ; SAE10W-40

Fig. H.1.4-1: Plages de température des classes SAE



H.2 Eau de refroidissement

Le fluide de refroidissement doit consister en un mélange d'eau et d'antigel. Le produit antigel doit convenir pour l'aluminium. Par mesure de sécurité, la concentration d'antigel doit être régulièrement contrôlée.

Fischer Panda préconise le produit : GLYSANTIN PROTECT PLUS/G 48

8.5 Carburant

Comme carburant, utilisez un carburant diesel « propre », fluide No.2 (SAEJ313 Jun 87) selon la norme ASTM D975.

N'utilisez pas de carburants alternatifs, dont la qualité n'est pas connue, et qui risquent d'être de qualité inférieure. Les carburants dotés d'un indice de cétane inférieur portent préjudice au fonctionnement du générateur.

H.1 Fluide de refroidissement

Le fluide de refroidissement doit consister en un mélange d'eau et d'antigel. L'antigel doit être approprié à l'aluminium. Par mesure de sécurité, la concentration d'antigel doit être régulièrement contrôlée. Fischer Panda recommande le produit : GLYSANTIN PROTECT PLUS/G 48

H.1.1 Produits recommandés par Fischer Panda

Protection du radiateur – Industrie automobile	Description du produit	
Nom du produit	GLYSANTIN ® PROTECT PLUS / G48	
Composition chimique	Monoéthylèneglycol avec inhibiteurs	
Produit livré sous forme de	Liquide	
Propriétés chimiques et physiques		
Réserve alcaline de 10 ml	ASTM D 1121	13 – 15 ml HCl 01 mol/l
Densité, 20°C	DIN 51 757 Procédé 4	1,121 – 1,123 g/cm ³
Teneur en eau	DIN 51 777 Teil 1	Max. 3,5 %
Valeur pH	AST M D 1287	7,1 – 7,3

H.1.2 Antigel recommandé

Eau / antigel	Température
70:30	-20 °C
65:35	-25 °C
60:40	-30 °C
55:45	-35 °C
50:50	-40 °C

H.2 Sections transversales des câbles

Fig. H.2.0-1: Sections transversales des câbles

Longueur	1 - 3 m	4 - 6 m	7 - 10 m	11 - 15 m	16 - 20 m
16 mm ²	70 A	63 A	55 A	48 A	42 A
25 mm ²	112 A	100 A	88 A	75 A	63 A
35 mm ²	145 A	130	110	100 A	90 A
50 mm ²	225 A	200 A	175 A	150 A	125 A
70 mm ²	275 A	250 A	225 A	195 A	170 A
95 mm ²	340 A	300 A	280 A	260 A	220 A

I. Onduleur Panda PMGi

	Document	Matériel	Logiciel
Version actuelle :	R02		
Remplace :	R01		

Fig. I.0-1: par exemple l'imagePMGi 25



I.1 Instructions de sécurité

Tension électrique - DANGER DE MORT ! - Une intervention incorrecte peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Les tensions électriques supérieures à 48 V sont toujours une source de danger de mort. Lors de l'installation, respectez toujours les prescriptions des autorités régionales compétentes. Pour des raisons de sécurité, les branchements électriques du générateur doivent être réalisés uniquement par un électricien qualifié.

Le PMGi ne doit en aucun cas être mis en marche lorsque le capot est retiré.

Tous les travaux d'entretien, maintenance ou réparation de l'appareil/PMGi doivent se faire uniquement lorsque le moteur est arrêté.

Avertissement : Tension électrique





I.2 Plaque signalétique

1. Plaque signalétique sur le PMGi

Fig. I.2-1: Plaque signalétique



Fig. I.2-2: Plaque signalétique

 Fischer Panda Power Inverter		Type	PMGi 25
		Art. Nr.	21.07.03.044P
		Serial Number	25i2306000001
		Year	2012
Input Voltage U _{in}	3x 250...330V AC	Power P _n	25kVA / 20kW
Input Freq. F _{in}	250...400Hz	Output Voltage U _{out}	230V AC
Cos Phi	0,8	Output Freq. F _{out}	60Hz
IP class	30	Current max I _{max}	108A
 Fischer Panda GmbH Paderborn, Germany www.fischerpanda.net			

I.3 Face avant / Côté raccordement 230 V (Image de l'exemple)

Pour brancher le Panda PMGi, raccordez le générateur au connecteur femelle 3 (450 V / 400 Hz - Entrée PMGi) au moyen du câble prêt à l'emploi. (fiche quadripolaire).

La boîte de distribution de bord est à raccorder au connecteur femelle 1 (fiche tripolaire) (230V/50Hz côté AC - sortie PMGi).

La grille du ventilateur doit être toujours dégagée

1. Connecteur femelle de la charge (sortie) PMGi

2. Pont PE/N

3. Bus FP pour raccordement du générateur

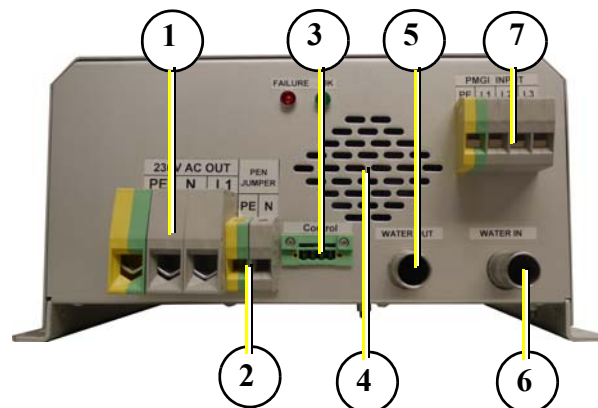
4. Grille du ventilateur

5. Sortie d'eau de refroidissement (côté chaud)

6. Entrée d'eau de refroidissement (côté froid)

7. Prise femelle de raccordement du générateur (Entrée PMGi)

Fig. I.3-1: Côté raccordement



I.4 Face avant / Côté raccordement 400 V (Image de l'exemple)

Pour brancher le Panda PMGi, raccordez le générateur au connecteur femelle 3 (450 V / 400 Hz - Entrée PMGi) au moyen du câble prêt à l'emploi. (fiche quadripolaire).

La boîte de distribution de bord est à raccorder au connecteur femelle 1 (fiche tripolaire) (400V/50Hz côté AC - sortie PMGi).

La grille du ventilateur doit être toujours dégagée

1. Connecteur femelle de la charge (sortie) PMGi

2. Pont PE/N

3. Bus FP pour raccordement du générateur

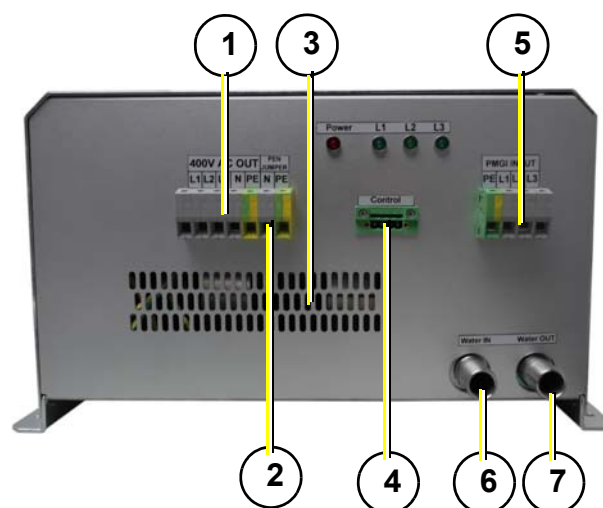
4. Grille du ventilateur

5. Sortie d'eau de refroidissement (côté chaud)

6. Entrée d'eau de refroidissement (côté froid)

7. Prise femelle de raccordement du générateur (Entrée PMGi)

Fig. I.4-1: Côté raccordement



I.5 Face avant / Côté raccordement 120 V/240 V (Image de l'exemple)

Pour brancher le Panda PMGi, raccordez le générateur au connecteur femelle 3 (450 V / 400 Hz - Entrée PMGi) au moyen du câble prêt à l'emploi. (fiche quadripolaire).

La boîte de distribution de bord est à raccorder au connecteur femelle 1 (fiche tripolaire) (120/240 V - 50/60 Hz côté AC - sortie PMGi).

La grille du ventilateur doit être toujours dégagée

1. Connecteur femelle de la charge (sortie) PMGi

2. Pont PE/N

3. Bus FP pour raccordement du générateur

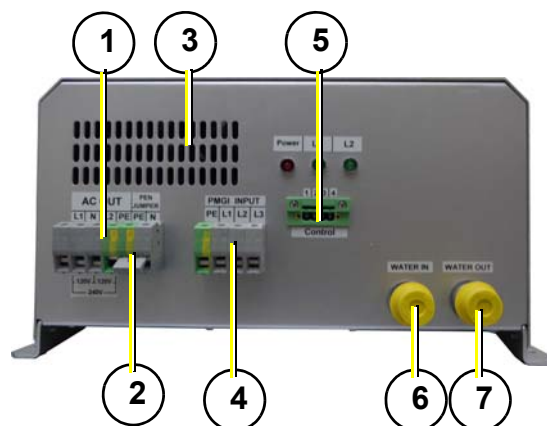
4. Grille du ventilateur

5. Sortie d'eau de refroidissement (côté chaud)

6. Entrée d'eau de refroidissement (côté froid)

7. Prise femelle de raccordement du générateur (Entrée PMGi)

Fig. I.5-1: Côté raccordement



I.5.1 Affectation des prises femelles du PMGi

Le branchement d'une phase sur la borne 1 (conducteur de protection) détruit le PMGi. Attention :



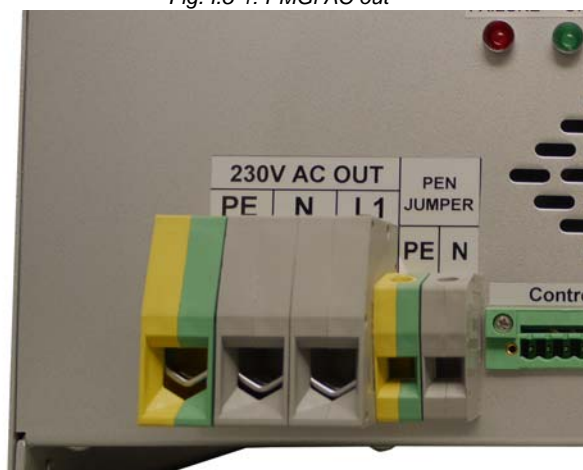
I.5.1.1 PMGi AC out

Sortie monophasé

Point de raccordement pour la distribution des clients

Exemple d'image

Fig. I.5-1: PMGi AC out

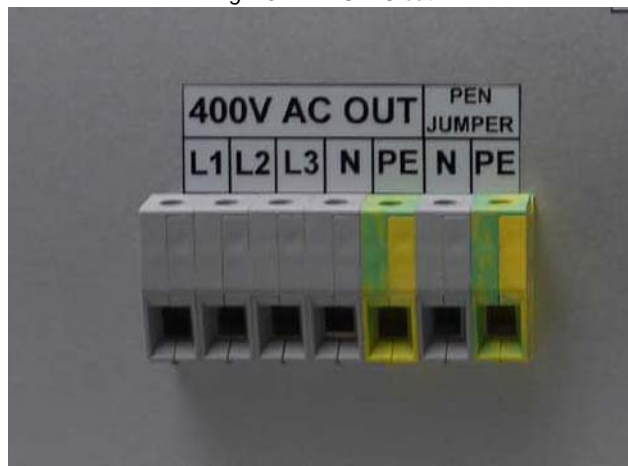


Sortie triphasée

Point de raccordement pour la distribution des clients

Exemple d'image

Fig. I.5-2: PMGi AC out



Sortie monophasé - PMGi AC out avec PE/N pont interne

Si la PMGi le pont PE/N à côté du "Power off" est manquant, un interne pont PE/N est installé (par exemple PMGi) .

Point de raccordement pour la distribution des clients.

Exemple d'image

Fig. I.5-3: PMGi AC out



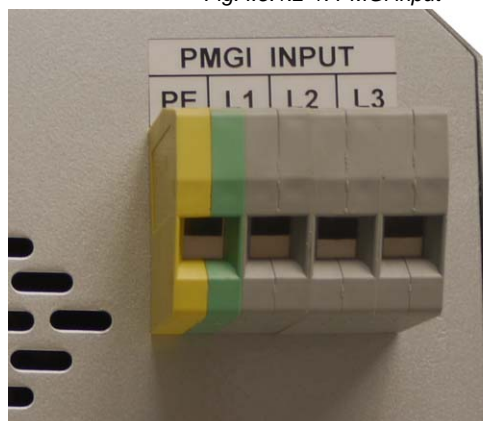
I.5.1.2 PMGi input

PMGi input

Le câble "Power Out" du générateur est connecté ici

Exemple d'image

Fig. I.5.1.2-1: PMGi input



PMGi input - alternative version

Le câble "Power Out" du générateur est connecté ici

Exemple d'image

Fig. I.5.1.2-2: PMGi input



I.5.1.3 Control

Le câble de commande du générateur est connecté ici

Exemple d'image

Fig. I.5.1.3-1: Control

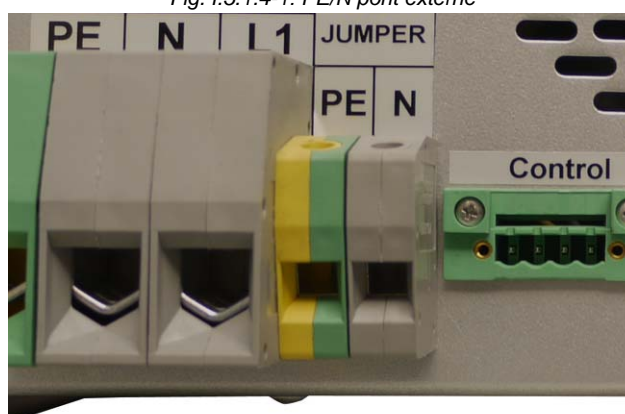


I.5.1.4 Pont de PE/N externe

Le pont de PE/N être fermé ici pour le fonctionnement avec le RCD ou être supprimé pour une surveillance d'isolation.

Exemple d'image

Fig. I.5.1.4-1: PE/N pont externe

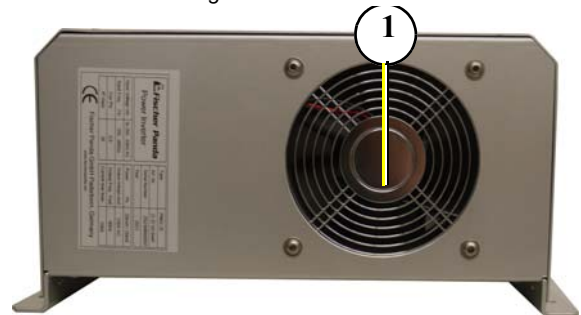


I.6 Face arrière - face supérieure

Le PMGi est équipé d'un ventilateur interne. Les orifices de ventilation, prévues sur la face arrière ne doivent pas être recouvertes ou obstruées.

01. Prise d'air

Fig. I.6-1: Face arrière



Par le générateur, le PMGi est soumis à une tension pouvant aller jusqu'à 550 V, ce qui représente un danger mortel. Le boîtier du PMGi ne doit être ouvert que par un personnel spécialisé ! DANGER DE MORT !

Attention !



Assurez-vous que le PMGi est relié électriquement et fixement au générateur. Le PMGi ne doit pas être connecté ou déconnecté quand le générateur est en marche. Ceci risque d'endommager et même de détruire le PMGi (possibilité d'incendie ou d'explosion).

I.7 Réglages pour l'exploitation des igénérateurs avec chargeurs / convertisseurs

Lors de l'exploitation avec des chargeur / convertisseurs, les réglages doivent être correctement adaptés pour assurer un fonctionnement impeccable de l'onduleur PMGi.

Attention ! Des réglages inappropriés peuvent causer la destruction des PMGi.

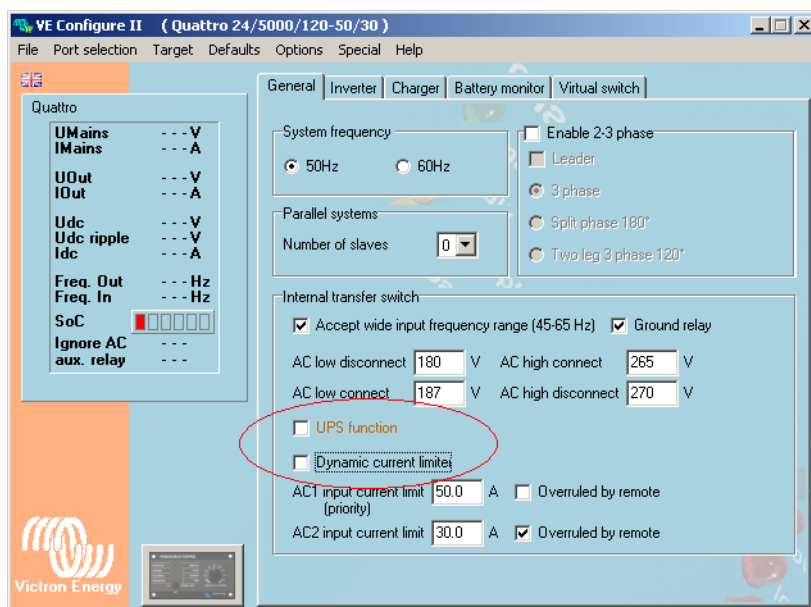


Des réglages inappropriés peuvent causer l'endommagement et même la destruction de l'onduleur PMGi.

Les exemples de réglages, valables pour Victron doivent être adaptés adéquatement pour d'autres chargeurs/ convertisseurs

I.7.1 Réglages dans le logiciel VE Configure II pour Victron - Global

Fig. I.7.1-1: Réglages dans le logiciel VE Configure II pour Victron - Global



I.7.1.1 Alimentation ininterrompue en courant AC (Fonction UPS)

A la suite de la commutation trop rapide du générateur sur courant de quai, le PMGi est surchargé. Le PMGi se coupe "avec indication de défaut"-

La fonction UPS doit être désactivée.

I.7.1.2 Limiteur de courant dynamique

Lors de charge inductive, le limiteur de courant dynamique cause une augmentation de tension dans le circuit intermédiaire DC. La surtension en résultant peut endommager et même détruire le PMGi.

Limiteur de courant dynamique doit être désactivé.

I.7.2 Réglages dans le logiciel VE configuration II pour Victron - onduleur

Fig. I.7.2-1: Réglages dans le logiciel VE configuration II pour Victron - onduleur

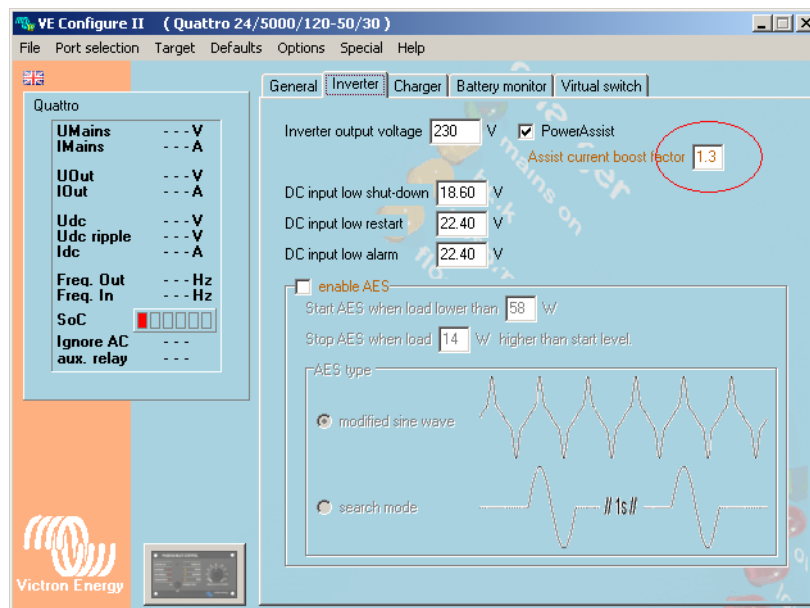


Fig. I.7.2-2: Réglages dans le logiciel VE configure II pour Victron

I.7.2.1 Assist current boost factor

Pour minimaliser l'influence exercée par le chargeur / convertisseur sur la commande du générateur, l'assist current boost factor doit être ramené de 2 à 1,3. Un réglage incorrect conduit à un mauvais mode de régulation du générateur.

I.8 Manuel d'utilisation

I.8.1 Remarques préliminaires/service hivernal

Le PGMi est conçu pour une gamme de température de - 20° C à + 40° C

I.8.2 Charge du PMGi en service permanent

Veillez à ce que le PMGi ne soit pas surchargé. Dans ce cas, le PMGi s'arrête.

I.8.3 Démarrage automatique

Le générateur (en fonction panneau de commande à distance) comprend une fonction de démarrage automatique. Par la commutation de RZL à GND, le démarrage automatique est activé. Contact fermé: le générateur marche. Contact ouvert: Le générateur est arrêté.

Lors de l'utilisation du démarrage automatique, assurez-vous que le PMGi ne soit pas surchargé. (Par exemple, par des courants de démarrage surélevés, dus aux appareils branchés).

Veillez à ce que la charge ne soit connectée sur le PMGi que lorsque la tension nominale de sortie (230 V / 50 Hz) est atteinte. (Par exemple au moyen d'un contacteur qui n'est activé qu'à 230 V).

I.9 Affichage des fonctions / Affichage des défauts - LED

Rouge - Vert

LED - Rouge	Le voyant LED s'allume au cours des premières secondes suivant le démarrage du générateur (environ 10 secondes). La LED-ROUGE commence à clignoter lors d'une surcharge du PMGi. La LED - VERTE reste allumée pendant ce temps. Lors d'une surcharge prolongée, la LED passe du rouge clignotant au rouge permanent et la LED verte s'éteint.
LED-verte	La LED-VERTE est allumée en permanence lorsque la tension de sortie est constatée sur le PMGi et qu'elle rentre dans le cadre de la spécification.

I.10 Refroidissement du PMGi

Un ventilateur est installé à l'intérieur du PMGi.

Les fentes d'aération et les alésages sur le boîtier du PMGi ne doivent pas être recouverts.

L'exploitation normale du générateur peut conduire à un encrassement du corps de refroidissement et du ventilateur, ce qui porte préjudice au refroidissement. Il est donc nécessaire de procéder tous les 6 mois à un examen visuel et, le cas échéant, de nettoyer ces pièces à l'air comprimé.

Ces pièces doivent aussi être nettoyées à fond quand le générateur est exploité dans des conditions normales. Le PMGi étant soumis à une tension élevée, représentant un danger pour la vie, ces opérations ne doivent être exécutées que par un personnel spécialisé.

I.11 Installation du PMGi

Le PMGi doit être monté verticalement de sorte que les raccords électriques soient orientés vers le bas et que les inscriptions soient bien lisibles sur le boîtier.

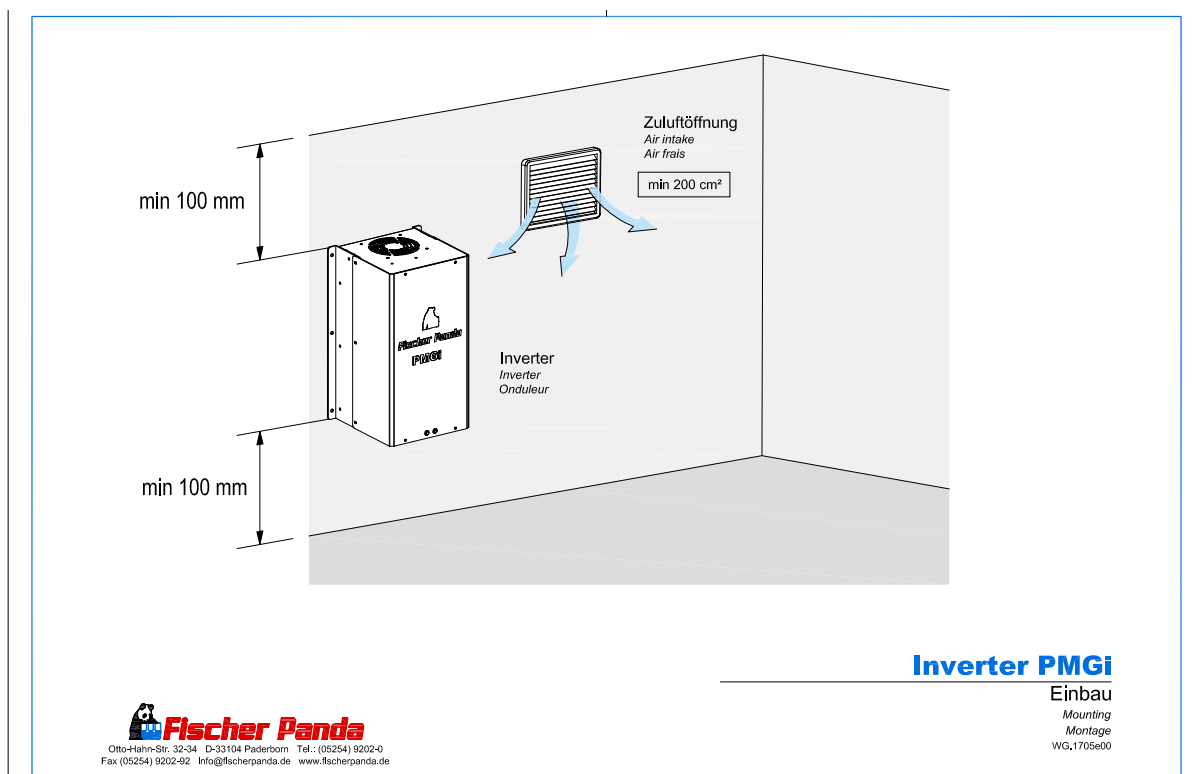
La surface de la paroi doit être plane et favoriser la dissipation de chaleur. Les fentes d'aération et les alésages doivent être libres et assurer une arrivée d'air frais et une évacuation d'air chaud suffisantes.

Pour le montage, utilisez les quatre trous de montage d'un diamètre de 6,5 mm.

**Lors de l'installation, il est donc absolument nécessaire Important !
de suivre à la lettre les instructions de sécurité
contenues dans le manuel du générateur et dans celui
du PMGi.**



Tenir compte des prescriptions de montage nationales et régionales. Pour raisons de sécurité, les installations électriques ne doivent être exécutées que par des électriciens spécialisés.



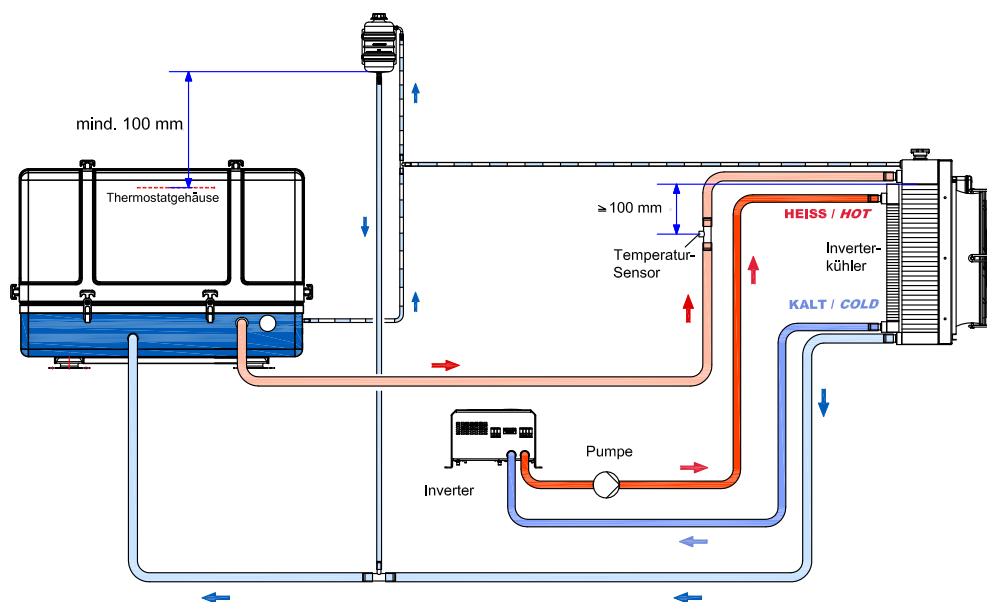
I.11.1 Schéma de l'eau de refroidissement - Générateur de véhicule

I.11.1.1 Intégrer la PMGi dans le système de l'eau de refroidissement

La PMGi refroidi à l'eau nécessite un circuit d'eau refroidissement propre. Normalement, un petit radiateur est utilisé ici, qui est présenté sur le radiateur de grand générateur. Le circuit de PMGi requiert sa propre pompe à eau électrique. Il est alimenté par la puissance de la PMGi.

I.11.1.2 Schéma de l'eau de refroidissement - Radiateur est plus élevé que le générateur

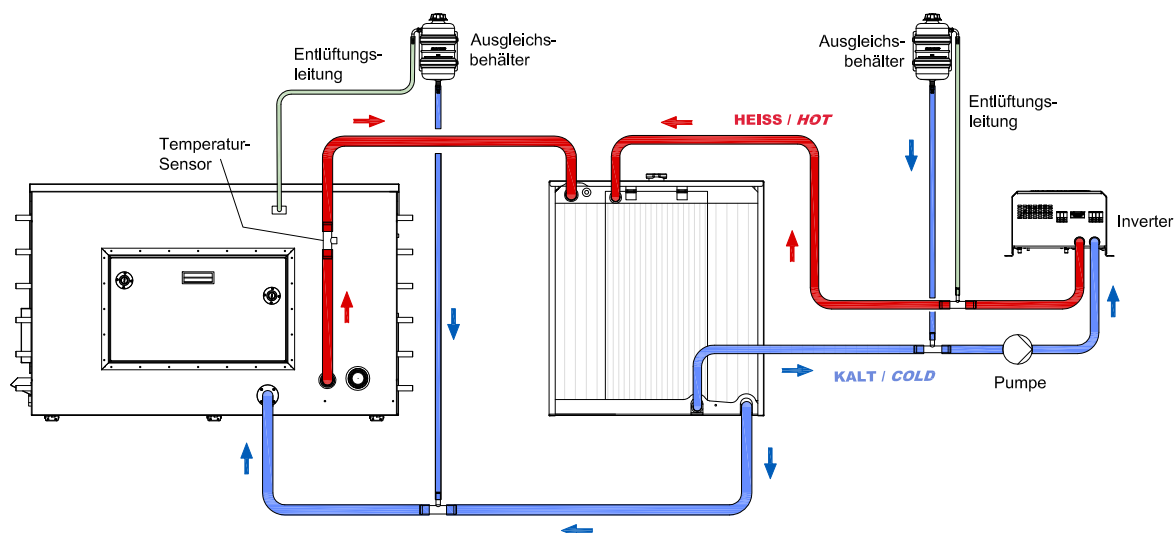
Fig. I.11.1.2-1: Schéma de l'eau de refroidissement - Radiateur est plus élevé que le générateur



Installation für vertikale
Kühlermontage mit Inverter

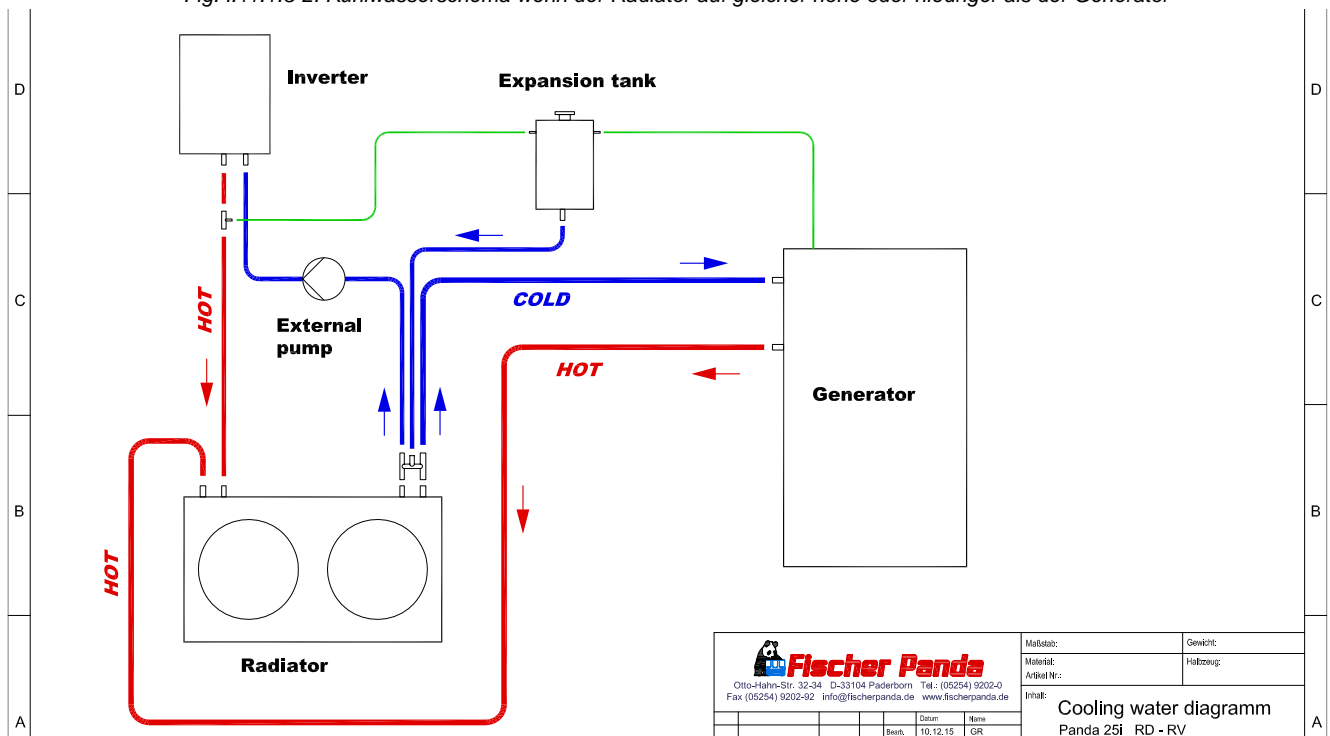
I.11.1.3 Radiateur est au même niveau ou inférieur à la génératrice

Fig. I.11.1.3-1: Radiateur est au même niveau ou inférieur à la génératrice



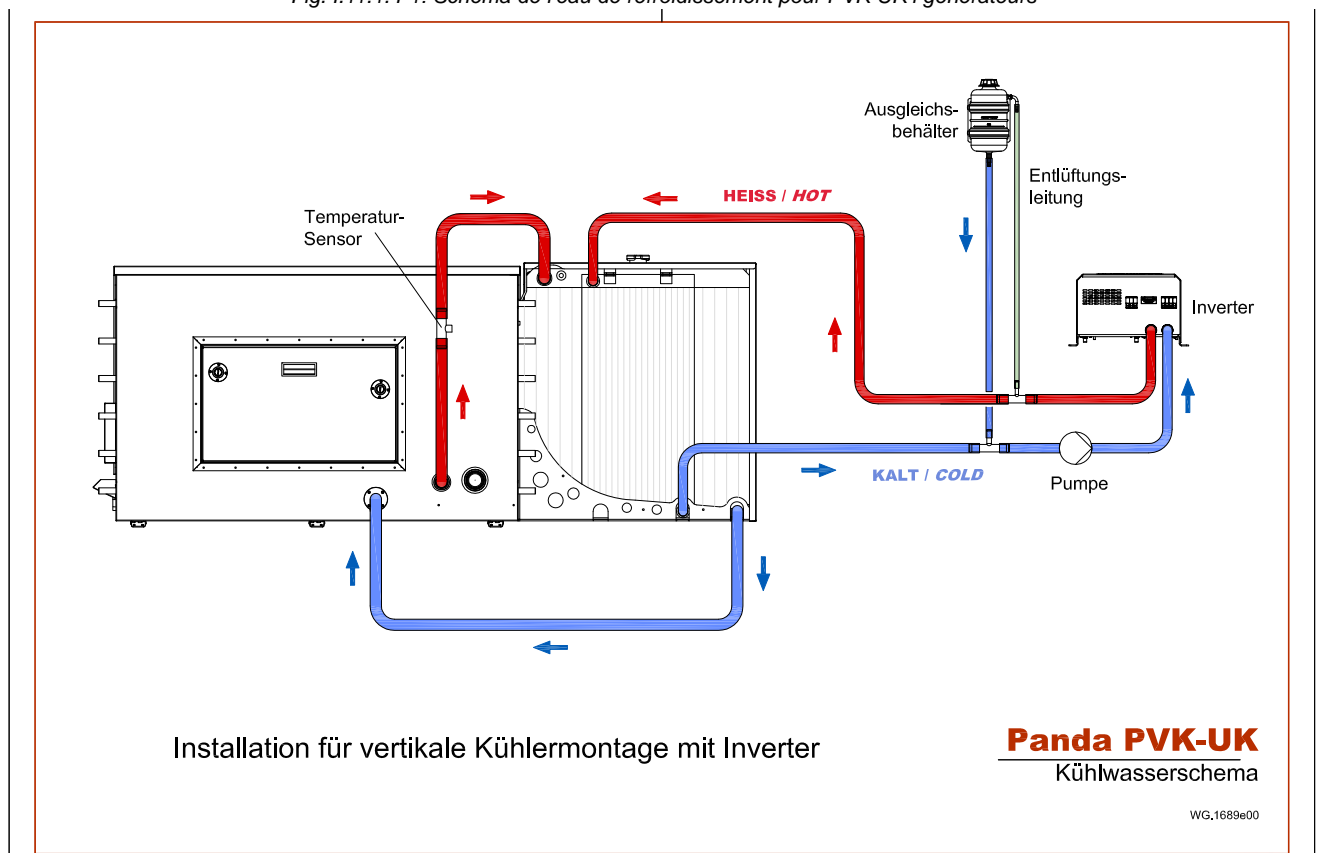
Installation für vertikale Kühlermontage mit
Inverter

Fig. I.11.1.3-2: Kühlwasserschema wenn der Radiator auf gleicher Höhe oder niedriger als der Generator



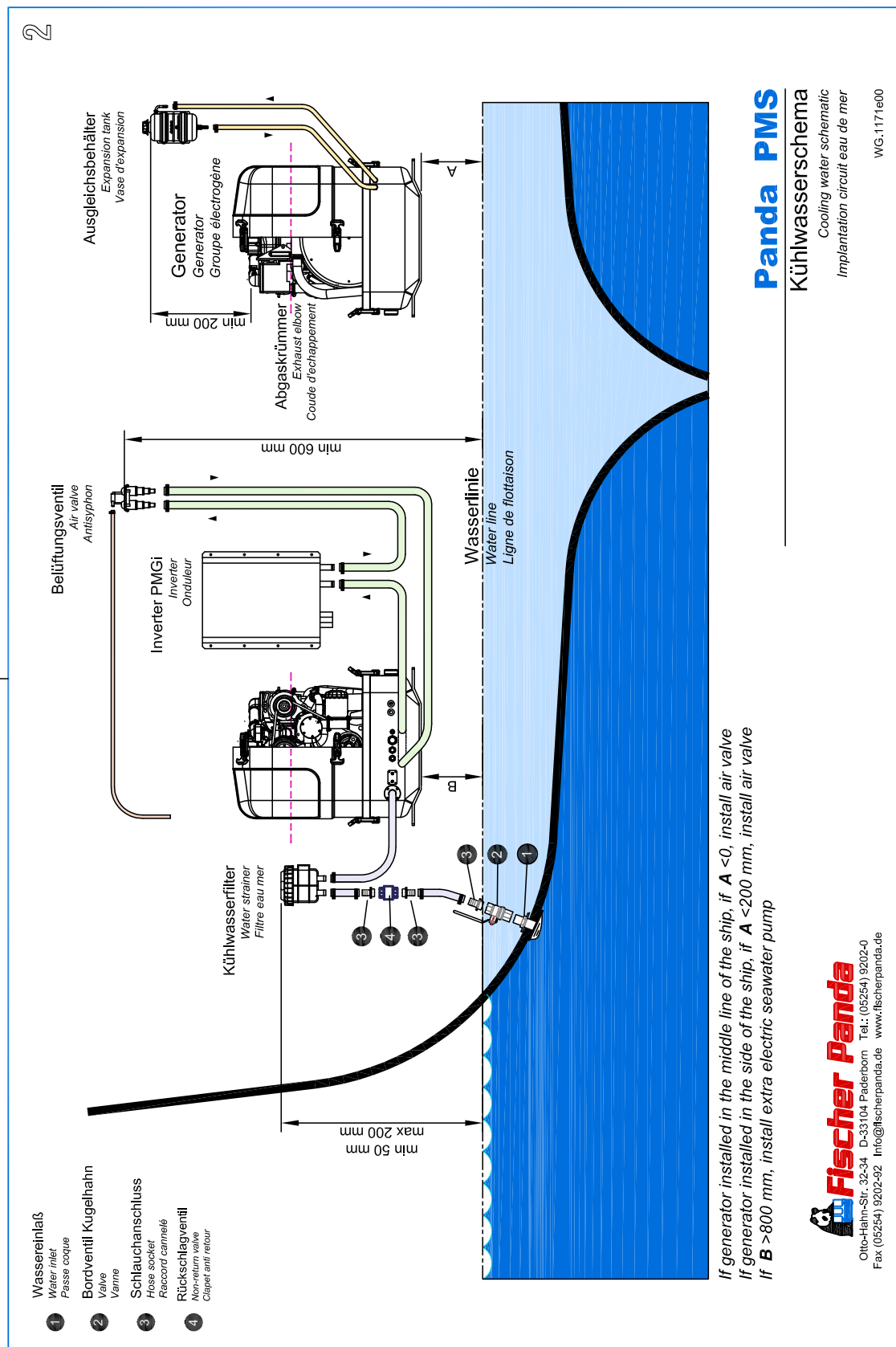
I.11.1.4 Schéma de l'eau de refroidissement pour PVK-UK i générateurs

Fig. I.11.1.4-1: Schéma de l'eau de refroidissement pour PVK-UK i générateurs



I.11.1.5 Schéma de l'eau de refroidissement pour PMS générateurs

Fig. I.11.1.5-1: Schéma de l'eau de refroidissement pour PMS générateurs



I.11.2 Connexion électrique

Les raccords électriques ne doivent être exécutés que par un homme du métier. Les prescriptions nationales et régionales, ainsi que les instructions de sécurité concernant le générateur doivent être suivies à la lettre.

Quand un prolongement des câbles s'avère nécessaire, utilisez, à la sortie du PGMi, un câble en caoutchouc, isolé et résistant au feu. La longueur et la section transversale du câble dépendent de la chute de tension. La chute de tension dans le câble ne doit pas dépasser 2,5% de la tension nominale.

Tenez compte de l'occupation des bornes. See “PMGi AC out” on page 126.

I.11.2.1 Raccordement à un système contrôlé par circuit de décharge RCD

Le PMGi est préparé pour le raccordement à un système contrôlé par RCD.

La sortie du PMGi (PE, N,L) doit être reliée 1:1 à l'entrée de la distribution secondaire, par le client. Pour ce faire, reliez phase et conducteur neutre (L,N) à l'entrée du RCD. Le PE doit être relié au PE dans la distribution secondaire. Après l'installation, testez le RCD.

Tenir compte de l'installation d'un pont PE/N.

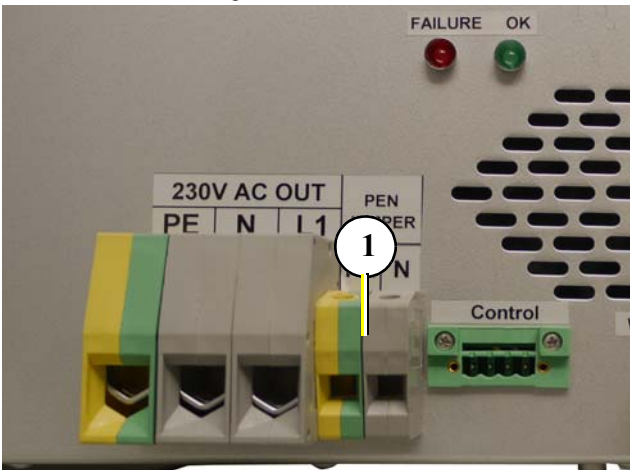
Pont PE-N

Le pont PEN est installé dans les prises femelles préparées.

01. Prises femelles préparées pour le pont PE/N

Exemple d'image

Fig. I.11-1: Pont PE-N



I.11.2.2 Raccordement à des systèmes de surveillance d'isolation.

L'utilisation du PMGi dans un réseau de surveillance d'isolation requiert la suppression du pont PE-N à l'intérieur du PMGi.

I.12 Caractéristiques techniques

I.12.1 Caractéristiques générales

Le PMGi fait partie du système Fischer Panda 25i et peut être exploité sur d'autres générateurs / à d'autres fins uniquement avec une limitation du courant de démarrage.

Température de stockage	PMGi	-20°C à +55°C
Température de travail	PMGi	Minimum : -20°C Maximum : +40°C Température interne maximale du PMGi : +60°C

I.12.2 Spécification du générateur

Sortie du générateur		3 phases
Tension par phase	Minimum 250V AC	Maximum 550V AC
Fréquence à la sortie	minimum 250 Hz	Maximum 650 Hz

I.12.3 Spezifikation à la sortie du PMGi

Fig. I.12.3-1: Technische Daten PMGi / Technical Data PMGi / PMGi Out

		PMGi 4000 230 V	PMGi 5000 230 V	PMGi 5000 120 V
Nominale Ausgangsspannung Nominal Voltage Tension de sortie nominale:	NOV _{AC}	230 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	230 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	120 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge
Regelung Regulation Réglage	R	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Kurzzeit (30sec)) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	D _s	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	D _l	5 %	5 %	5 %
Spannungsabweichung Voltage offset Divergence de tension	V _{offset}	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C
Stromstärke Current Courant	Stromstärke _{Nominal} Current _{Nominal} Courant _{Nominal}	17.4 A @230V _{eff.}	17,4 A @230V _{eff.}	33 A @ 120V _{eff.}
	Stromstärke _{Maximum} Current _{Maximum} Courant _{Maximum}	19.5 A @ cos phi 0,8 @230V _{eff.}	22 A @ cos phi 0,8 @230V _{eff.}	42 A @ cos phi 0,8 @120V _{eff.}
Leistung Power Puissance	Nominal Nominal power Nominale	4,3 kVA	5,0 kVA	5,0 kVA
	Dauer Long term	3,6 kW	3,6 kW	3,6 kW
Frequenz Frequency Fréquence	Nominale Frequenz Nominal Frequency Fréquence nominale	50 Hz +/-2 %	50 Hz +/-2 %	60 Hz +/-2 %
	Regulierung Regulation Réglage	4 %	4 %	4 %
	Stabilität (Kurzzeitig) (30sec) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	3 %	3 %	3 %
	Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	3 %	3 %	3 %
Krestfaktor Crestfactor Facteur de crête		3:1	3:1	3:1
Empfohlene Absicherung Recommend protection fuse Sécurisation recommandée		20 A	25 A	40 A
Empfohlener Kabelquerschnitt Recommend cable cross Section de câble recommandée		2,5 mm ²	2,5 mm ²	6mm ²
Umgebungstemperatur max. Ambient temperature		40°C	40°C	40°C

Fig. I.12.3-2: Technische Daten PMGi / Technical Data PMGi / PMGi Out

		PMGi 8000 230 V	PMGi 8000 120V	PMGi 10000 230 V
Nominale Ausgangsspannung Nominal Voltage Tension de sortie nominale:	NOV _{AC}	230 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	120 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	230 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge
Regelung Regulation Réglage	R	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Kurzzeit (30sec)) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	D _s	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	D _l	5 %	5 %	5 %
Spannungsabweichung Voltage offset Divergence de tension	V _{offset}	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C
Stromstärke Current Courant	Stromstärke _{Nominal} Current _{Nominal} Courant _{Nominal}	26,0 A @ 230V _{eff.}	53 A @ 120V _{eff.}	34,8 A @ 230V _{eff.}
	Stromstärke _{Maximum@230 V eff.} Current _{Maximum@230 V eff.} Courant _{Maximum@230 V eff.}	34 A @ cos phi 0,8 @ 230V _{eff.}	67 A @ cos phi 0,8 @ 120V _{eff.}	43,5 A @ cos phi 0,8 @ 230V _{eff.}
Leistung Power Puissance	Nominal Nominal power Nominale	8,0 kVA	8 kVA	10,0 kVA
	Dauer Long term	6,4 kW	6,4 kW	8,0 kW
Frequenz Frequency Fréquence	Nominale Frequenz Nominal Frequency Fréquence nominale	50 Hz +/- 2 %	60 Hz +/- 2 %	50 Hz +/- 2 %
	Regulierung Regulation Réglage	4 %	4 %	4 %
	Stabilität (Kurzzeitig (30sec)) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	3 %	3 %	3 %
	Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	3 %	3 %	3 %
Krestfaktor ¹⁾ Crestfactor ¹⁾ Facteur de crête		3:1	3:1	3:1
Empfohlene Absicherung Recommend protection fuse Sécurisation recommandée		32 A	63 A	40 A
Empfohlener Kabelquerschnitt Recommend cable cross Section de câble recommandée		4 mm ²	10 mm ²	6 mm ²
Umgebungstemperatur max. Ambient temperature		40°C	40°C	40°C

1) Peak Strom darf den 3-fachen Nennstrom erreichen

1) Peak current is allowed to reach 3 times of the nominal current

Fig. I.12.3-3: Technische Daten PMGi / Technical Data PMGi / PMGi Out

		PMGi 10000 120 V		
Nominale Ausgangsspannung Nominal Voltage	NOV _{AC}	120 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge		
Regelung Regulation	R	5 %		
Stabilität (Kurzzeit (30sec)) Stability (short term (30sec))	D _s	5 %		
Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h))	D _l	5 %		
Spannungsabweichung Voltage offset Divergence de tension	V _{offset}	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C		
Stromstärke Current Courant	Stromstärke _{Nominal} Current _{Nominal} Courant _{Nominal}	66,7 A @ 120V _{eff.}		
	Stromstärke _{Maximum} Current _{Maximum} Courant _{Maximum}	83,3 A @ cos phi 0,8 @ 120V _{eff.}		
Leistung Power Puissance	Nominal Nominal power Nominale	10,0 kVA		
	Dauer Long term Continue	8,0 kW		
Frequenz Frequency	Nominale Frequenz Nominal Frequency Fréquence nominale	60 Hz +/- 2 %		
	Regulierung Regulation Réglage	4 %		
	Stabilität (Kurzzeitig) (30sec) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	3 %		
	Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	3 %		
Krestfaktor Crestfactor Facteur de crête		3:1		
Empfohlene Absicherung Recommend protection Fuse Sécurisation recommandée		80 A		
Empfohlener Kabelquerschnitt Recommend cable cross Section de câble recommandée		25 mm ²		
Wassertemperatur max. Water temperature max.		40 °C		
Umgebungstemperatur max. Ambient temperature		60 °C		

1) Peak Strom darf den 3-fachen Nennstrom erreichen

1) Peak current is allowed to reach 3 times of the nominal current

Fig. I.12.3-4: Technische Daten PMGi / Technical Data PMGi / PMGi Out

		PMGi 15000 400 V	PMGi 15000 230 V	PMGi 15000 120 V
Nominale Ausgangsspannung Nominal Voltage	NOV _{AC}	400 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	230 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	120 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge
Regelung Regulation	R	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Kurzzeit (30sec)) Stability (short term (30sec))	D _s	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h))	D _l	5 %	5 %	5 %
Spannungsabweichung Voltage offset Divergence de tension	V _{offset}	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C
Stromstärke Current Courant	Stromstärke _{Nominal} Current _{Nominal} Courant _{Nominal}	3x 17,4 A @ 400 V _{eff.}	52 A @230V _{eff.}	100 A @120V _{eff.}
	Stromstärke _{Maximum} Current _{Maximum} Courant _{Maximum}	3x 21,7 A @ cos phi 0,8 @400 V _{eff.}	52 A @ cos phi 0,8 @230V _{eff.}	100 A @ cos phi 0,8 @120V _{eff.}
Leistung Power Puissance	Nominal Nominal power Nominale	15 kVA	15 kVA	15 kVA
	Dauer Long term Continue	10,8 kW	12 kW	12 kW
Frequenz Frequency	Nominale Frequenz Nominal Frequency Fréquence nominale	50 Hz +/- 2 %	50 Hz +/- 2 % 60 Hz +/- 2 %	60 Hz +/- 2 %
	Regulierung Regulation Réglage	4 %	4 %	4 %
	Stabilität (Kurzzeitig (30sec)) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	3 %	3 %	3 %
	Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	3 %	3 %	3 %
Krestfaktor Crestfactor Facteur de crête		3:1	3:1	3:1
Empfohlene Absicherung Recommend protection Fuse Sécurisation recommandée		3x 25 A	63 A	100 A
Empfohlener Kabelquerschnitt Recommend cable cross Section de câble recommandée		4 mm ² (PUR Kabel einsetzen / use PUR cable / Mise en place du câble PUR)	10 mm ² (PUR Kabel einsetzen / use PUR cable / Mise en place du câble PUR)	25 mm ² (PUR Kabel einsetzen / use PUR cable /)Mise en place du câble PUR
Wassertemperatur max. Water temperature max.			40 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)	40 °C
Umgebungstemperatur max. Ambient temperature		40 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)	60 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)	60 °C

1) Peak Strom darf den 3-fachen Nennstrom erreichen

1) Peak current is allowed to reach 3 times of the nominal current

Fig. I.12.3-5: Technische Daten PMGi / Technical Data PMGi / PMGi Out

		PMGi 25 230 V	PMGi 25 400 V	PMGi 25 2x120 V/240 V
Nominale Ausgangsspannung Nominal Voltage	NOV _{AC}	230 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	400 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	2x120 V/240 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge
Regelung Regulation	R	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Kurzzeit (30sec)) Stability (short term (30sec))	D _s	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h))	D _l	5 %	5 %	5 %
Spannungsabweichung Voltage offset Divergence de tension	V _{offset}	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C
Stromstärke Current Courant	Stromstärke _{Nominal} Current _{Nominal} Courant _{Nominal}	87 A @230V	3x29 A @400V	2x 83,3 A@120 V/ 1x 83,3 A@240 V
	Stromstärke _{Maximum} Current _{Maximum} Courant _{Maximum}	108 A @ cos phi 0,8 @230 V	3x36,2 A @ cos phi 0,8 @400 V	2x 104,0 A @ cos phi 0,8 @120 V 1x 104,0 A @ cos phi 0,8 @240 V
Leistung Power Puissance	Nominal Nominal power Nominale	25 kVA	25 kVA	25 kVA
	Dauer Long term Continue	18 kW	20 kW	2x 10 kW @120 V 1x 20 kW @240 V
Frequenz Frequency	Nominale Frequenz Nominal Frequency Fréquence nominale	50 Hz +/- 2 %	50 Hz +/- 2 % (Alternative 60 Hz +/- 2 % on special order)	60 Hz +/- 2 % ⁶
	Regulierung Regulation Réglage	4 %	4 %	4 %
	Stabilität (Kurzzeit (30sec)) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	3 %	3 %	3 %
	Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	3 %	3 %	3 %
Krestfaktor Crestfactor Facteur de crête		3:1	3:1	3:1
Empfohlene Absicherung Recommend protection Fuse Sécurisation recommandée		125 A	40 A	125 A
Empfohlener Kabelquerschnitt Recommend cable cross Section de câble recommandée		35 mm ²	6 mm ²	50mm ²
Wassertemperatur max. Water temperature max.		40 °C	40 °C	40 °C
Umgebungstemperatur max. Ambient temperature		60 °C	50 °C	60 °C (

1) Peak Strom darf den 3-fachen Nennstrom erreichen

1) Peak current is allowed to reach 3 times of the nominal current

Fig. I.12.3-6: Technische Daten PMGi / Technical Data PMGi / PMGi Out

		PMGi 45 230 V	PMGi 45 400 V	PMGi 60 400 V
Nominale Ausgangsspannung Nominal Voltage	NOV _{AC}	230 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	400 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge	400 V VAC +/- 5 % ohne Last / without Load / sans charge
Regelung Regulation	R	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Kurzzeit (30sec)) Stability (short term (30sec))	D _s	5 %	5 %	5 %
Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h))	D _l	5 %	5 %	5 %
Spannungsabweichung Voltage offset Divergence de tension	V _{offset}	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C	+5 V -20 °C bis +40 °C +5 V -20 °C to +40 °C +5 V -20 °C à +40 °C
Stromstärke Current Courant	Stromstärke _{Nominal} Current _{Nominal} Courant _{Nominal}	156,5 @230V	3x52 A @400V	3x69,3 A @400V
	Stromstärke _{Maximum} Current _{Maximum} Courant _{Maximum}	195,6 A @ cos phi 0,8 @230 V	65 A @ cos phi 0,8 @400 V	86,7 A @ cos phi 0,8 @400 V
Leistung Power Puissance	Nominal Nominal power Nominale	45 kVA	45 kVA	60 kVA
	Dauer Long term Continue	Dauer 36 kW	Nominal 36 kW Dauer 33 kW	Nominal 48 kW Dauer 43 kW
Frequenz Frequency	Nominale Frequenz Nominal Frequency Fréquence nominale	50 Hz +/- 2 % (Alternative 60 Hz +/- 2 % on special order)	50 Hz +/- 2 % (Alternative 60 Hz +/- 2 % on special order)	50 Hz +/- 2 % (Alternative 60 Hz +/- 2 % on special order)
	Regulierung Regulation Réglage	4 %	4 %	4 %
	Stabilität (Kurzzeitig) (30sec) Stability (short term (30sec)) Stabilité (courte durée (30s))	3 %	3 %	3 %
	Stabilität (Langzeit (4h)) Stability (Long term (4h)) Stabilité (longue durée (4h))	3 %	3 %	3 %
Krestfaktor Crestfactor Facteur de crête		3:1	3:1	3:1
Empfohlene Absicherung Recommend protection Fuse Sécurisation recommandée		200 A	80 A	100 A
Empfohlener Kabelquerschnitt Recommend cable cross Section de câble recommandée		50mm ² (PUR Kabel einsetzen / use PUR cable / Mise en place du câble PUR)	min. 16 mm ² (PUR Kabel einsetzen / use PUR cable / Mise en place du câble PUR)	min. 35 mm ² (PUR Kabel einsetzen / use PUR cable / Mise en place du câble PUR)
Wassertemperatur max. Water temperature max.		40 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)	40 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)	40 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)
Umgebungstemperatur max. Ambient temperature		50 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)	50 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)	50 °C (nur bei wassergekühlter Version / watercooled version only)

1) Peak Strom darf den 3-fachen Nennstrom erreichen

1) Peak current is allowed to reach 3 times of the nominal current

Fig. I.12.3-7: Surcharge

Type de sortie	Intensité du courant max.	Commentaire
230VAC	87 A +/- 0.5A	Si les circuits de sécurité ont répondu, le générateur doit être déconnecté et toutes les charges débranchées.

I.12.4 Court-circuit

Afin que le circuit de protection contre les courts-circuits puisse être activé, un coupe-circuit doit être intégré dans le câble conducteur. Spécification du coupe-circuit

Puissance de courant estimée	1.2	1.5	2.75	4.0	10.0
135A	>1h	<30min	5ms à 150ms	2ms à 15ms	<2ms

Les données électriques du système sont basées sur les données qui sont indiquées sous "Données générales". **Important !**
Le PMGi ne doit être soumis à aucun choc thermique.





Fischer Panda®

*Power
wherever
you are*™



Panda iControl2

Notice d'utilisation

Système de commande et de régulation des générateurs Fischer Panda

Stade actuel de mise à jour

	Document
Actuel:	Panda iControl2_deu.R06._9.10.17
Remplace:	Panda iControl2_deu.R05

Mise à jour	Page
Kontrolltätigkeiten vor dem Start eingefügt	

Matériel

Générateur	Mise à jour	Modification de la plaque	Date	Mise à niveau

Effectué par

Fischer Panda GmbH - Responsable de la documentation technique

Otto-Hahn-Str. 32-34

33104 Paderborn - Allemagne

Tél.: +49 (0) 5254-9202-0

courriel: info@fischerpanda.de

web: www.fischerpanda.de

Copyright

Tout reproduction ou modification du manuel ne sont autorisées qu'après autorisation et accord du fabricant!

Tous les droits concernant les textes et les illustrations du présent document sont en possession de Fischer Panda GmbH, 33104 Paderborn. Les informations sont données et toute conscience et honnêteté. Cependant aucune garantie ne peut être donnée sur leur exactitude. Il est expressément indiqué que des modifications au titre de l'amélioration du produit peuvent être apportées sans annonce préalable. Avant l'installation il faudra ainsi bien s'assurer que les illustrations, renvois et croquis correspondent bien à l'appareil livré. En cas de doute il convient de demander des renseignements supplémentaires.

J. Conseils de sécurité Panda iControl2

J.1 Personel

Si rien d'autre n'est stipulé, les réglages décrits ci-après peuvent être entrepris par l'opérateur.

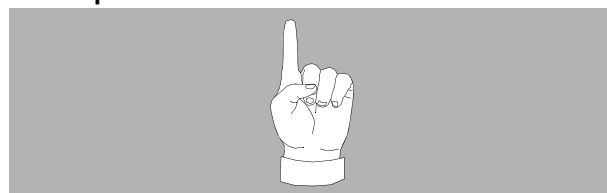
L'installation ne devrait être réalisée que par un personnel formé spécialement à cet effet ou par un centre de service qualifié (Fischer Panda Service Points).

J.2 Conseils de sécurité

Tenez compte des conseils de sécurité du manuel d'utilisation du générateur Fischer Panda.

Si vous ne disposez pas de ce manuel, vous pouvez le demander auprès de Fischer Panda GmbH 33104 Paderborn.

Remarque!:



Le démarrage automatique peut être déclenché par un signal extérieur.

Mise en garde!: Démarrage automatique



Le générateur ne doit pas être mise en service le capot ouvert.

Si le générateur est monté sans son dispositif de silencieux il faudra recouvrir et protéger les parties tournantes (volants et courroies etc.) de sorte à exclure les dangers de blessures.

Mise en garde!:



Si un dispositif de silencieux est fabriqué sur place, il faudra prévoir des plaquettes bien visibles indiquant que le générateur ne doit être mis en service que lorsque le dispositif de silencieux est fermé.

Tous les travaux de maintenance, d'entretien ou de réparation sur le bloc ne doivent être effectués que lorsque le moteur est arrêté.

Tension électrique - Danger de mort!

Toute tension électrique supérieure à 48V présente toujours un danger de mort. Lors de l'installation et de la maintenance il faudra toujours observer absolument les consignes des autorités régionales compétentes.

Mise en garde!: Tension électrique



L'installation des raccordements électriques ne doit, pour des raisons de sécurité, être réalisée que par un électricien spécialisé.

Déconnexion de la batterie lors de travaux sur le générateur

La batterie devra toujours être déconnectée (pôle moins d'abord, puis pôle plus) avant de travailler sur le générateur ou sur son système électrique de façon à empêcher un démarrage par inadvertance du générateur.

Ceci concerne tout particulièrement les systèmes dotés d'une fonctionnalité de démarrage automatique. Cette fonctionnalité de démarrage automatique doit être désactivée avant de commencer les travaux.

La soupape de fond doit être fermée. (modèle PMS uniquement)

Tenez compte également des conseils de sécurité concernant les autres composants du système.

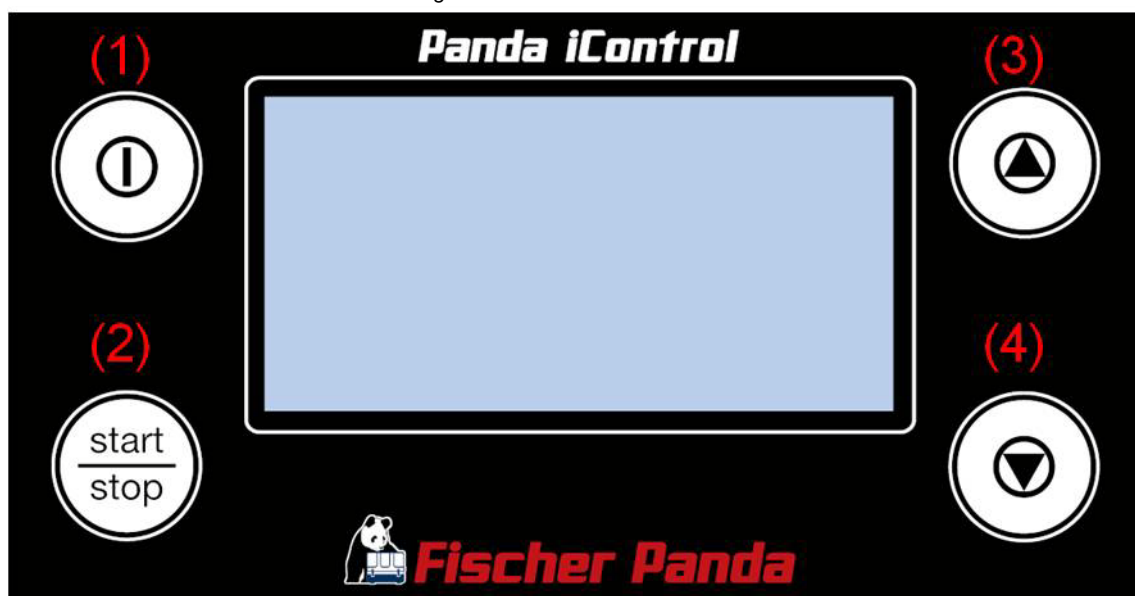
Mise en garde!:**Mise en garde!:**

K. Maniement général

K.1 La platine de commande Panda iControl2

La platine "Panda iControl2" constitue l'unité de commande et d'affichage de la commande Panda iControl2 et représente l'interface entre l'opérateur et l'appareil de commande du Panda iControl2. L'écran intégré affiche, outre les paramètres importants du système, également les mises en gardes et les messages de défauts. Quatre touches sont disponibles sur la platine de commande et servent à l'exploitation de la commande Panda iControl2.

Fig. K.1-1: Panda iControl 2 Panel



1. Touche on/off : Mise en marche et arrêt de la commande Panda iControl2
2. Touche Start/Stop : Mise en route et arrêt du générateur, confirmation de valeurs dans les menus de sélection (touche Enter).
3. Touche de curseur Up : Navigation remontante dans les pages de l'écran. Augmentation des valeurs de sélection.

K.2 Opérations précédant le démarrage / Contrôles (journaliers)

K.2.1 Version marine

1. Contrôlez le niveau d'huile (Valeur de consigne: 2/3 Max.).

Quand le moteur est froid, le degré de remplissage devrait être de 2/3 au maximum.

De plus, contrôlez avant chaque démarrage le niveau d'huile du palier refroidi à l'huile, si existant - Voir regard sur le couvercle frontal du groupe électrogène.

2. Contrôlez le niveau d'eau de refroidissement.

A l'état froid, le bac d'expansion externe devrait être rempli d'un 1/3. Un espace suffisant pour l'expansion est important.

3. Vérifiez si la vanne d'eau de mer est ouverte.

Après la déconnexion du groupe électrogène, fermez la vanne d'eau de mer par mesure de prudence. Ouvrez-la de nouveau avant le démarrage du groupe électrogène.

4. Contrôlez le filtre d'eau de mer.

Le filtre d'eau de mer doit être contrôlée et nettoyée à intervalles réguliers. La présence de débris porte préjudice à l'alimentation en eau de mer et accroît l'usure de la turbine.

5. Procédez à un contrôle visuel

Contrôlez les vis de fixation, les raccords de tuyaux en vue de découvrir tout manque d'étanchéité ; contrôlez les raccords et les câbles électriques en vue de découvrir tout endommagement. ou signes d'usure.

6. Déconnectez les consommateurs.

Le groupe électrogène doit être démarré sans charge.

7. Ouvrez, le cas échéant, la soupape de carburant.

8. Fermez (connectez) le commutateur principal de la batterie.

K.2.2 Version pour véhicules automobiles

1. Contrôlez le niveau d'huile (Valeur de consigne: 2/3 Max.).

Quand le moteur est froid, le degré de remplissage devrait être de 2/3 au maximum.

De plus, contrôlez avant chaque démarrage le niveau d'huile du palier refroidi à l'huile, si existant - Voir regard sur le couvercle frontal du groupe électrogène.

2. Contrôlez le niveau d'eau de refroidissement.

A l'état froid, le bac d'expansion externe devrait être rempli d'un 1/3. Un espace suffisant pour l'expansion est important.

3. Procédez à un contrôle visuel

Contrôlez les vis de fixation, les raccords de tuyaux en vue de découvrir tout manque d'étanchéité ; contrôlez les raccords et les câbles électriques en vue de découvrir tout endommagement / trace de frottement.

4. Déconnectez les consommateurs.

Le groupe électrogène doit être démarré sans charge.

5. Ouvrez, le cas échéant, la soupape de carburant.

6. Fermez (connectez) le commutateur principal de la batterie.

K.3 Maniement

K.3.1 Mise en marche et arrêt de la commande

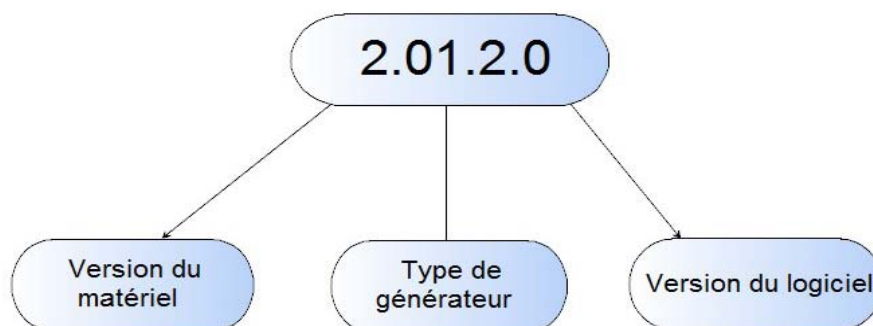
Pour mettre en marche la commande Panda iControl2, appuyer sur le bouton On/Off du panneau de commande iControl2 Panda. Maintenir la pression sur le bouton On/Off jusqu'à l'apparition, sur l'écran, de la page de départ et du panda. Une nouvelle pression sur le bouton On/Off arrête la commande

La page de départ indique, en bas à gauche, la version du matériel, le type de générateur et la version du logiciel.

Fig. K.3.1-1: .Panda iControl2 Page de départ



Fig. K.3.1-2: Version du matériel, type de générateur et version du logiciel sur l'écran standard



Exemple:

Version du matériel: 2 de l'appareil de commande IControl2

Type de générateur: 01 de Panda 5000i PMS

Version du logiciel: 2.0 de iControl2, compatible avec iControl-Panneau2

Remarque



K.3.2 La page de l'écran standard

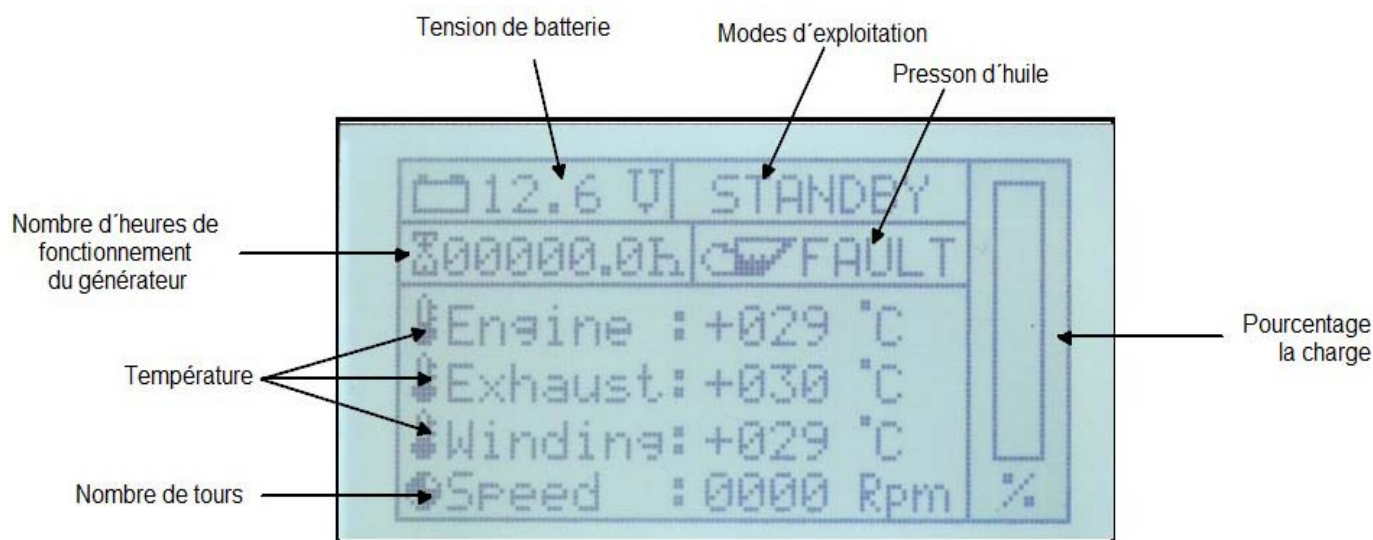
5 secondes après la mise en marche de la commande l'affichage passe à la page standard de l'écran. La page standard de l'écran vous donne des informations sur la tension de batterie, les heures de fonctionnement du générateur, les températures de la tête de cylindre, du coude d'échappement et de la bobine, sur le régime du moteur (Nb de tours) et la pression d'huile. En bordure droite de l'écran, des barres vous indiquent le pourcentage de charge du générateur.

Valeurs affichées sur l'écran standard

- Tension de batterie (tension d'alimentation)
- Fenêtre d'état des modes d'exploitation (standby, préheat, Starting, Override, Running, autostart, stopping)

- Nombre d'heures de fonctionnement du générateur
- État de la pression d'huile
- Température de tête de cylindre
- Température au coude d'échappement
- Température de la bobine
- Nombre de tours
- Pourcentage de la charge

Fig. K.3.2-1: Page du display standard



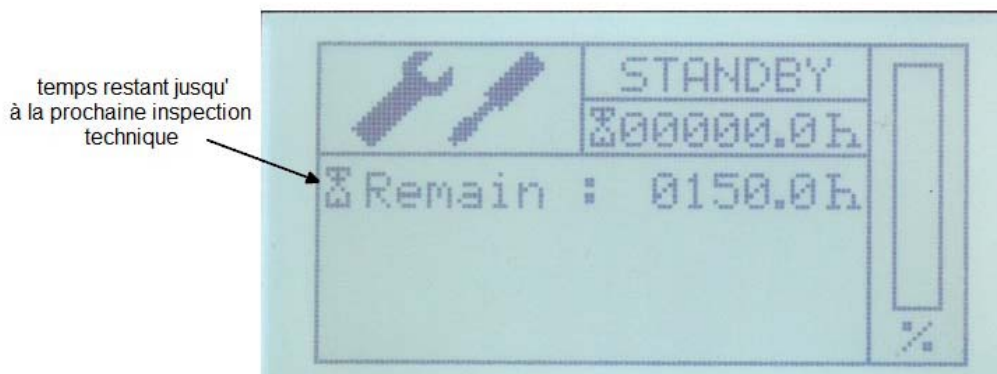
K.3.3 Modes opérationnels

La commande Panda iControl2 propose différents modes opérationnels

K.3.3.1 Mode stand by

A la mise en marche de la commande par l'intermédiaire du bouton On/Off, le système passe en mode d'attente stand by. Ceci est signalé par l'affichage "STANDBY" dans la fenêtre d'état située en haut à droite sur la page standard de l'écran. Partant de ce mode opérationnel, il est possible de stopper le système par le bouton On/Off ou de démarrer le générateur par pression sur le bouton Start/Stop. Les touches du curseur permettent de consulter la page des infos service.

Fig. K.3.3.1-1: Page des infos service



Le total des heures de fonctionnement du générateur est affiché sur la page standard de l'écran et sur la page des infos service. L'actionnement de la touche du curseur Up et Down en mode stand by permet d'accéder à la page de service. Cette page est repérée par le symbole d'un tourne-vis et d'une clé à écrou Là, vous êtes informé sur le temps restant jusqu'à la prochaine inspection technique. Une nouvelle pression sur la touche Up/Down vous ramène sur la page standard.

Dans le menu de setup de la commande, vous avez la possibilité de remettre à zéro l'intervalle de temps après une inspection. Siehe "Menu de setup" auf Seite 159.

Du fait de l'affichage modifiable des heures d'exploitation, les intervalles d'inspection peuvent être prolongés au maximum de 30% (à 200h au maximum). Il faudra veiller à ce que l'affichage modifiable des heures de fonctionnement ne soit pas remis à zéro par inadvertance entre les intervalles Siehe "Remise à zéro des intervalles entre inspections („Service“)" auf Seite 163.

Remarque



K.3.3.2 Mode de démarrage (Start)

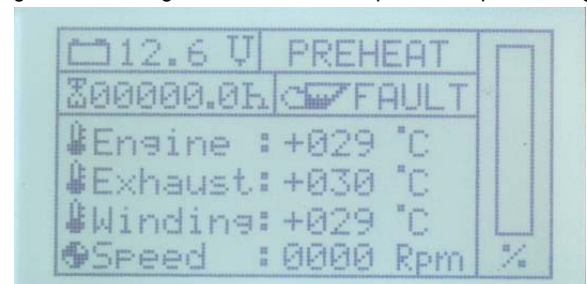
Le mode start est le passage du mode stand by au mode opérationnel, c'est à dire à la mise en marche du générateur. La mise en marche du générateur est déclenchée par l'actionnement du bouton Start/Stop pendant le mode stand by.

Le préchauffage a lieu tout d'abord. Ceci est signalé par affichage de "PREHEAT" dans la fenêtre en haut à droite de l'écran standard.

Ce préchauffage dure environ 10 secondes, indépendamment de la température de la tête de cylindre.

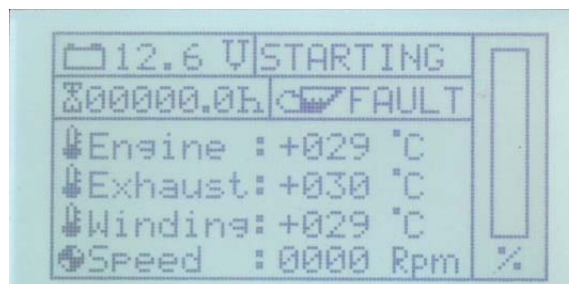
A des températures de moins de 0°C, le préchauffage dure toujours environ 40 secondes.

Fig. K.3.3.2-1: Page standard de l'écran pendant le préchauffage



Après le préchauffage, le démarreur se déclenche, accompagné par l'affichage de "STARTING" dans la fenêtre d'état de la page standard de l'écran.

Fig. K.3.3.2-2: Page standard de l'écran pendant le démarrage



La commande ne procède qu'à un seul essai de démarrage. Si le générateur n'a pas pu être démarré, l'affichage de défaut "STARTING FAILS" vous informe de l'insuccès du démarrage du générateur.

Remarque:



Après accusé de réception de cette information par action sur la touche de curseur Up/Down ou la touche Start/Stop du Panda iControl2, vous revenez en mode stand by.

Fermez la vanne d'eau de mer en cas de difficultés lors du démarrage. (Seulement pour les groupes électrogènes Panda Marine)

ATTENTION:



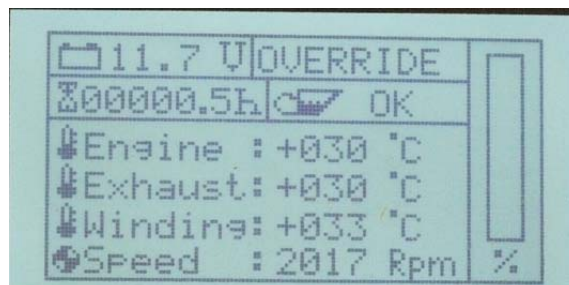
Lorsque le moteur ne tourne pas immédiatement après l'actionnement du bouton de démarrage et que d'autres tentatives de démarrage s'avèrent nécessaires (par exemple, pour purger les conduites de carburant), il est indispensable que la vanne d'eau de mer soit fermée pendant la durée de ces tentatives. Pendant le processus de démarrage, la pompe à turbine marche et pompe de l'eau de refroidissement. Tant que le moteur n'est pas lancé, la pression des gaz d'échappement ne suffit pas pour assurer la circulation de l'eau de refroidissement débitée. En raison de ce processus de démarrage prolongé, le système d'échappement se remplirait d'eau de refroidissement, ce qui risquerait d'endommager et même de détruire le générateur / le moteur.

Ouvrez de nouveau la vanne d'eau de mer, dès que le groupe électrogène a démarré.

K.3.3.3 Mode Override (montée en régime)

Le mode Override suit immédiatement le démarrage du générateur. Pendant ce mode il n'y a pas de contrôle de défauts. Le mode Override dure environ 10 secondes. La fenêtre d'état de l'écran affiche alors "OVERRIDE"

Fig. K.3.3.3-1: Page standard de l'écran pendant le Mode Override



K.3.3.4 Mode opérationnel

Le mode opérationnel qualifie l'état opérationnel dans lequel le générateur est en exploitation et toutes les valeurs opérationnelles sont dans une plage normale. La fenêtre d'état de la page standard de l'écran affiche "RUNNING"

En mode opérationnel, la charge électrique est visualisée par des barres qui apparaissent sur la partie droite de la page standard de l'écran et sur la page de l'onduleur. L'affichage par barres n'est qu'une indication de la charge du générateur. Elle est exprimée en pourcentage

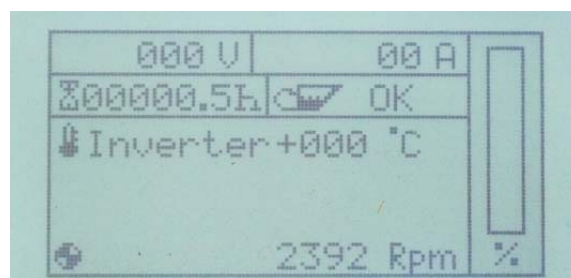
Fig. K.3.3.4-1: Page standard de l'écran pendant le Mode opérationnel



Page affichée pour les générateurs monophasés

Pour les générateurs monophasés de la i-Série, il y a, dans le mode opérationnel, une page supplémentaires pour les données de l'inverseur. Cette page vous informe sur la tension de sortie actuelle de l'onduleur et de sa température. Vous accédez à cette page de l'onduleur en actionnant la touche de curseur UP/Down en mode opérationnel

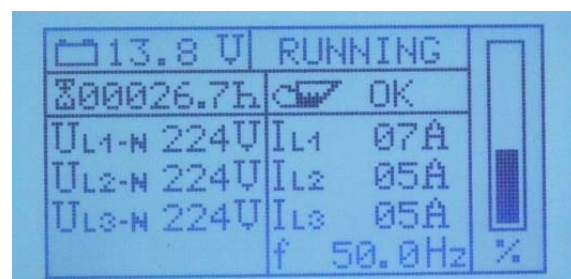
Fig. K.3.3.4-2: Page de l'onduleur pendant le mode opérationnel



Page affichée pour les générateurs triphasés

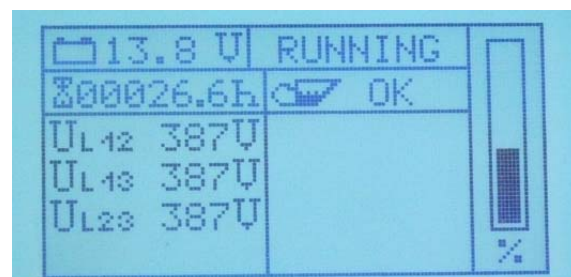
Pour les générateurs triphasés de la i-Série, il y a, dans le mode de fonctionnement, 5 pages supplémentaires pour les données de l'inverseur. Sur cette page, on voit les tensions par phase d'enroulement et les courants par conducteur de l'inverseur. On atteint la page inverseur en actionnant la touche de défilement vers le haut en mode de fonctionnement.

Fig. K.3.3.4-3: Page Inverseur Tensions par phase d'enroulement et courants par conducteur



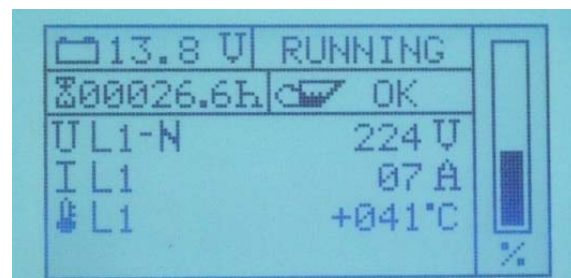
Sur cette page, on voit des tensions de conducteurs extérieurs de l'inverseur. On atteint la page inverseur en actionnant la touche de défilement vers le haut en mode de fonctionnement.

Fig. K.3.3.4-4: Page Inverseur Tensions composée



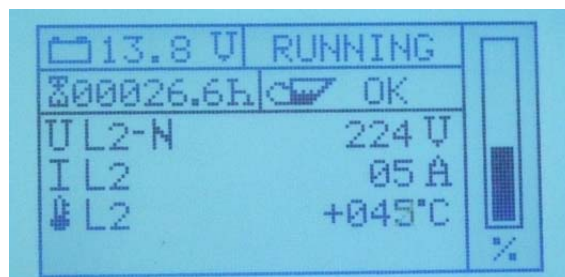
Sur cette page, on voit la tension de sortie actuelle de l'inverseur de la phase individuelle, avec le courant correspondant et la température de la plaquette. A une température de plaquette de 75°C, l'inverseur est désactivé. On atteint la page onduleur en actionnant la touche de défilement vers le haut en mode fonctionnement

Fig. K.3.3.4-5: Tension simple L1



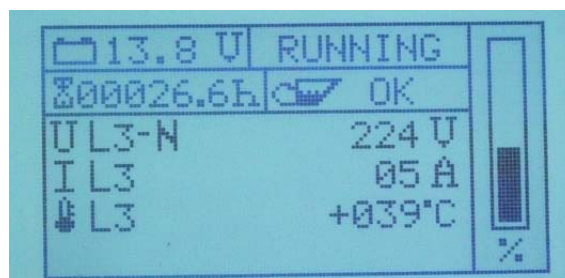
Sur cette page, on voit la tension de sortie actuelle de l'inverseur de la phase individuelle, avec le courant correspondant et la température de la plaquette. A une température de plaquette de 75°C, l'inverseur est désactivé. On atteint la page onduleur en actionnant la touche de défilement vers le haut en mode fonctionnement

Fig. K.3.3.4-6: Tension simple L2



Sur cette page, on voit la tension de sortie actuelle de l'inverseur de la phase individuelle, avec le courant correspondant et la température de la plaquette. A une température de plaquette de 75°C, l'inverseur est désactivé. On atteint la page onduleur en actionnant la touche de défilement vers le haut en mode fonctionnement.

Fig. K.3.3.4-7: Tension simple L3



K.3.3.5 Mode d'arrêt

Une pression sur le bouton Start/Stop en mode opérationnel, c'est à dire pendant la marche du générateur, stoppe celui-ci. Après l'arrêt du générateur, le système revient en mode stand by. La fenêtre d'état de l'écran affiche "STOPPING"

Si un générateur se trouvant en mode de démarrage automatique est démarré et stoppé manuellement, il revient, pour des raisons de sécurité, en mode stand by.

Le cas échéant, il faudra réactiver le mode de démarrage automatique.

Remarque: Démarrage manuel en mode de



démarrage automatique (Autostart)

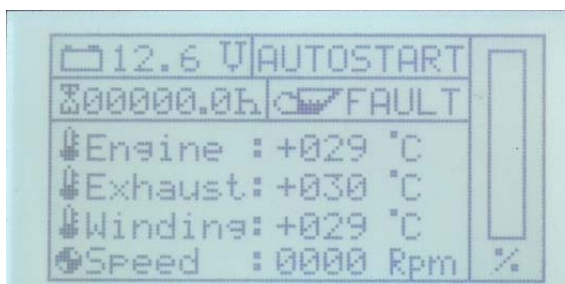
K.3.3.6 Mode de démarrage automatique

Le panneau Panda iControl2 comporte une fonctionnalité de démarrage automatique. La fermeture d'un pontage entre le picot 6 (UBAT) et le picot7 (USTART) de la douille phoenix du panneau de commande démarre le générateur après une temporisation de 5 secondes lorsque la fonction autostart a été activée. L'ouverture de ce pontage stoppe le générateur, également après une temporisation de 5 secondes.

Pour activer la fonctionnalité d'autostart, Il faut d'abord activer le "fanion Autostart" dans le menu de setup. La manière d'activer la fonctionnalité d'autostart est à lire Siehe "Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique („Autostart“)" auf Seite 161.

Dans la fenêtre d'état de l'écran, l'affichage "AUTOSTART" vous signale que la fonctionnalité d'autostart est activée. Un affichage "STANDBY" vous indique que la fonctionnalité d'Autostart est désactivée.

Page standard de l'écran en mode autostart



La fonctionnalité d'Autostart reste active même à la suite d'un arrêt et d'une remise en service de la commande par la touche On/Off. En vue de désactiver la fonctionnalité d'Autostart il faut enlever le fanion de l'EEPROM par "Disable" Siehe "Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique („Autostart“)" auf Seite 161.

Mise en garde!: Démarrage automatique



Si le générateur qui se trouve en mode d'Autostart est démarré et stoppé manuellement, il revient au mode stand by pour des raisons de sécurité.

Remarque: Démarrage manuel en mode d'Autostart



Le cas échéant, le mode d'Autostart doit être réactivé.

K.4 Autres maniements

K.4.1 Menu de setup

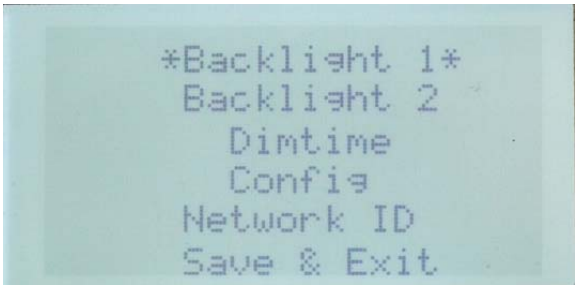
Le menu de setup permet directement de modifier une série de paramètres sur le panneau de commande Pour accéder au menu de setup vous devez, immédiatement après la mise en marche de la commande par la touche ON/ Off et pendant l'affichage de la page de départ avec le panda, actionner la touche "Curseur down". Vous obtenez alors un menu comportant les rubriques suivantes:

Fig. K.4.1-1: Menu de setup

Rubrique	Plage de réglage de
backlight 1	Réglage de la luminosité de l'éclairage de fond d'écran 0-9
backlight 2	Réglage de la luminosité de l'éclairage tamisé de fond d'écran 0-9
Dimtime	Temps au bout duquel l'écran passera en mode tamisé 0-255s 0=fonctionnalité désactivée
Config	Domaine protégé par un mot de passe destiné aux techniciens Fischer Panda et les centres techniques Fischer Panda
Network ID	Paramétrage de l'identificateur de réseau du panneau
Save & Exit	Sauvegarde des valeurs et sortie du menu de setup
Autostart	Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique
Service	Remise à zéro de l'affichage "heures de fonctionnement jusqu'à l'inspection technique"
Prime fuel	Activation de la pompe à carburant pour dégazage du système d'alimentation en carburant du générateur
Degree C/F	Choix d'un affichage en °C ou °F

Les touches de curseur "Up" et "Down" vous permettent de naviguer dans le menu. La rubrique actuellement choisie est repérée par deux symboles *, p. ex. *backlight 2*

Fig. K.4-2: Menu setup



Menu setup avec marquage *backlight 2*

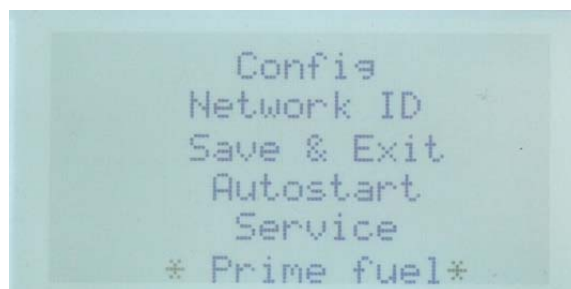
La touche Start/Stop est utilisée pour les confirmations de choix dans le menu de setup. Si vous confirmez par la touche start/stop la ligne marquée par l'astérisque * vous accédez à la rubrique correspondante.

Remarque:



Menu de setup

Fig. K.4-3: Menu setup



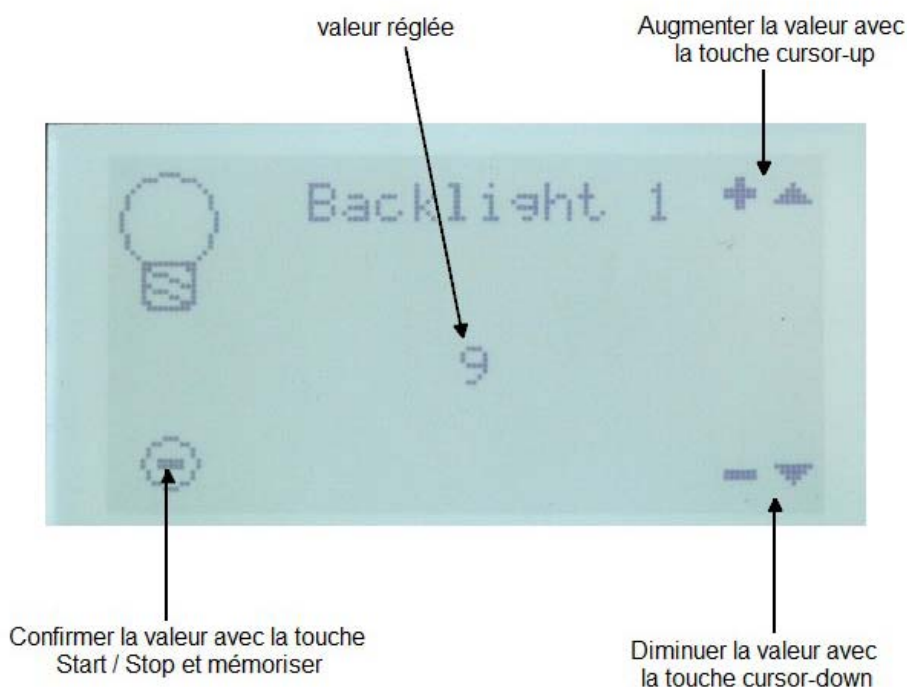
K.4.2 Réglage de la luminosité de l'éclairage de fond d'écran ("backlight" et "dimtime")

La luminosité de l'éclairage de fond d'écran du panneau Panda iControl2 peut être modifiée en dix bonds (0 à 9). L'éclairage d'écran peut être tamisé en commande temporelle si, pendant une durée paramétrable, aucune touche du panneau n'est activée. En vue du paramétrage de la luminosité standard et de la luminosité tamisée, le menu de setup propose les rubriques "backlight1" (luminosité standard) et "backlight 2" (luminosité tamisée). Ces pages du menu de service sont repérées par le symbole d'une ampoule électrique



La durée pendant laquelle l'éclairage de fond d'écran reste sur une valeur tamisée peut être paramétrée dans la rubrique de menu "dimtime". Dans cette rubrique, vous pouvez entrer la durée souhaitée en secondes, une valeur entre 0 et 255 secondes étant possible.

Fig. K.4.2-1: Eclairage de fond d'écran



Au moyen des touches du curseur, ajuster dans les sous-menus les valeurs souhaitées et confirmer ce paramétrage à l'aide de la touche Start/Stop.

Remarque:



Lorsque que vous avez ajusté tous les paramètres, quitter le menu de setup par la rubrique "Save & Exit". Tous les

paramètres ajustés dans les rubriques backlight 1, backlight 2, dimtime et Network ID sont sauvegardés dans l'EEPROM. Pendant 3 secondes, une page d'adieu est ensuite affichée et la commande est désactivée.

Au nouveau démarrage de la commande, les modifications apportées seront effectives.

K.4.3 Le menu de configuration ("Config")

Des modifications dans ce domaine ne peuvent être faites que par des techniciens de Fischer Panda ou dans les centres de service Fischer Panda.

STOP!



Le sous-menu "Config" est un domaine protégé par un mot de passe et dans lequel il est possible de sélectionner le type de générateur et de modifier le paramétrage du générateur dans l'EEPROM.

K.4.4 L'identificateur Network ID

Des modifications dans ce domaine ne peuvent être faites que par des techniciens de Fischer Panda ou dans les centres de service Fischer Panda.

STOP! L'identificateur Network ID ne doit pas être modifié



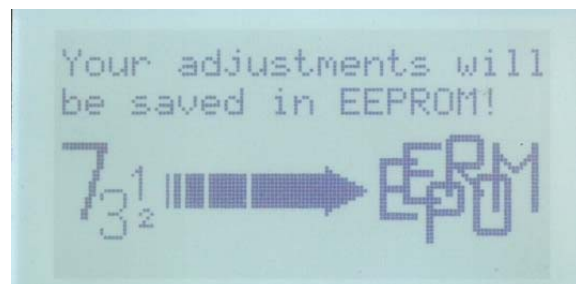
Des modifications de cet identificateur peuvent mener à des dysfonctionnements

K.4.5 Sauvegarder les paramétrages et quitter le menu de setup (Save & Exit")

Lorsque vous avez entré tous les paramètres, vous pouvez quitter le menu de setup par la rubrique "Save & Exit"

Tous les paramètres ajustés dans les rubriques backlight 1, backlight 2, dimtime et Network ID sont sauvegardés dans l'EEPROM.

Fig. K.4.5-1: Sauvegarde des valeurs dans l'EEPROM



Pendant 3 secondes, une page d'adieu est ensuite affichée et la commande est désactivée. Au nouveau démarrage de la commande, les modifications apportées seront effectives.

K.4.6 Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique („Autostart“)

DANGER DE MORT! - Un maniement non conforme aux règles peut causer des dommages de santé et la mort.

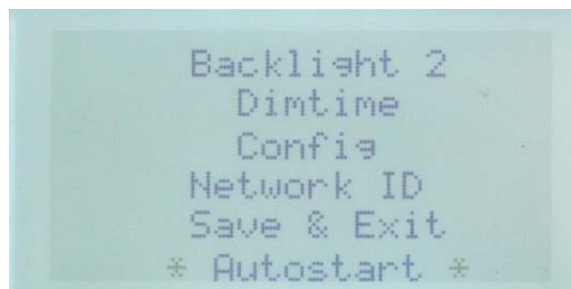
Mise en garde!: Démarrage automatique



Lorsque la fonctionnalité de démarrage automatique est activée, le générateur peut démarrer automatiquement. Avant l'activation, il faut s'assurer que la cellule du générateur est fermée et que les plaques de mise en garde correspondantes sont bien apposées sur le générateur.

Pour activer la fonctionnalité de démarrage automatique, il faut, dans le menu de setup, sélectionner la ligne "Autostart" à l'aide des touches de curseur et puis confirmer ce choix par la touche Start/Stop.

Fig. K.4.6-1: Menu de setup



Dans la rubrique "Autostart", vous pouvez choisir une des options "Enable" (disponible) ou "Disable" (non disponible) à l'aide des touches de curseur:

Fig. K.4.6-2: Rubrique "Autostart"



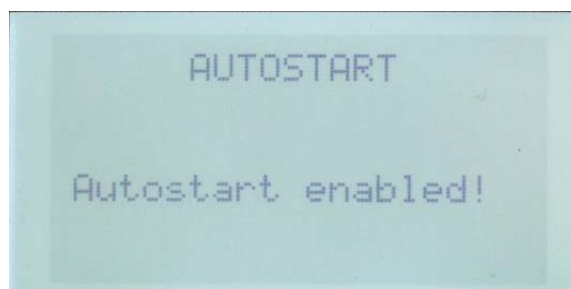
Pour activer la fonctionnalité de démarrage automatique, sélectionner l'option "Enable" et confirmer par la touche Start/Stop.

Pour la désactivation, utiliser l'option "Disable".

Panda iControl confirme alors votre choix:

Message "Autostart enabled" après confirmation du choix

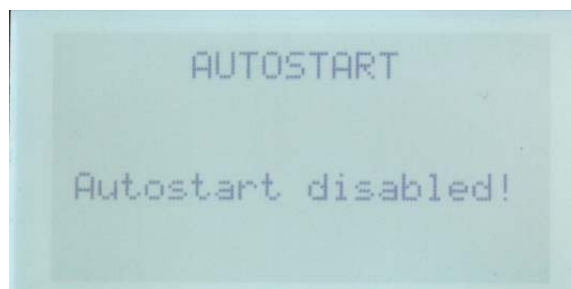
Fig. K.4.6-3: Message "Autostart enabled" après confirmation du



choix

Message "Autostart disabled" après confirmation du choix

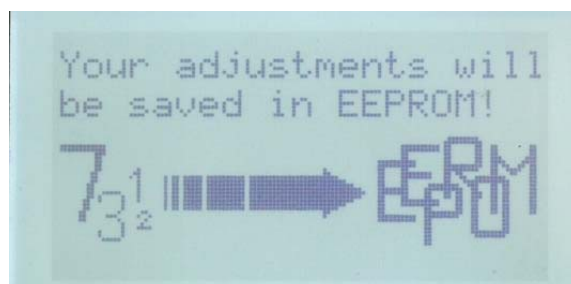
Fig. K.4.6-4: Message "Autostart disabled" après confirmation du



choix

L'activation ou la désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique est sauvegardée dans l'EEPROM du panneau de commande.

Fig. K.4.6-5: Le choix est sauvegardé dans l'EEPROM



La commande est ensuite arrêtée

Fig. K.4.6-6: Page d'adieu avant l'arrêt de la commande



Après remise en marche de la commande vous voyez dans la fenêtre d'état de l'écran, l'affichage "AUTOSTART" qui vous signale que la fonctionnalité d'autostart est activée ou bien un affichage "STANDBY" qui vous indique que la fonctionnalité d'Autostart est désactivée.

Fig. K.4.6-7: Page standard d'écran en mode de démarrage



automatique

La fonctionnalité de démarrage automatique reste active après l'arrêt et la remise en service de la commande par la touche On/Off. La fonctionnalité de démarrage automatique ne peut être désactivée que par enlèvement du fanion dans l'EEPROM par sélection de "disable" comme décrit ci-dessus.

Mise en garde!: Démarrage automatique



La fonctionnalité de démarrage automatique du Panda iControl2 est ainsi prête. Même lorsque la fonctionnalité de démarrage automatique est activée, le générateur peut être démarré et stoppé à tout moment par action sur la touche Start/Stop.

Si le générateur qui se trouve en mode de démarrage automatique est démarré et stoppé manuellement, il revient, pour des raisons de sécurité, en mode de stand by.

Remarque: Démarrage automatique en mode de démarrage automatique



Au besoin, il faut réactiver le mode de démarrage automatique.

K.4.7 Remise à zéro des intervalles entre inspections („Service“)

Comme l'affichage des heures de fonctionnement jusqu'à la prochaine inspection peut être remis à zéro à tout moment, il n'a qu'une valeur informative. Les intervalles entre inspections sont à respecter en fonction des heures réelles de fonctionnement et doivent être documentées dans le livre de bord du générateur.

Remarque:



En raison de la possibilité de modification de l'affichage des heures de fonctionnement, les intervalles entre inspections peuvent être prolongés de jusqu'à 30% (200 h au maximum). Il faut s'assurer que des modifications

Remarque



des heures de fonctionnement entre les intervalles ne soient pas effectuées par inadvertance.

Dans le menu de setup, sélectionner la rubrique "Service" et confirmer comme d'habitude par la touche Start/stop. Vous ouvrez ainsi la page déjà connue comportant les informations de service, complétée de la demande de pression sur la touche start/stop pour remettre à zéro les intervalles entre inspections.

Remise à zéro du temps jusqu'à la prochaine inspection

Une nouvelle pression sur la touche Start/Stop ramène l'intervalle entre inspection à sa valeur initiale. L'intervalle entre inspections est fixé dans le logiciel pour chaque type de générateur.

Après la remise à zéro de l'intervalle entre inspections, la commande est arrêtée. Lors du redémarrage, la nouvelle valeur est affichée dans la page de service.

Fig. K.4.7-1: Remise à zéro du temps jusqu'à la prochaine



inspection

K.4.8 Dégazage du système d'alimentation en carburant ("Prime Fuel")

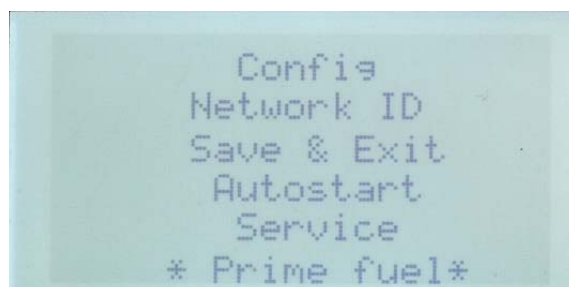
Afin de procéder au dégazage du système d'alimentation en carburant, Panda iControl2 offre la possibilité de mettre séparément en marche la pompe de carburant. Dans le menu de Setup, sélectionner la rubrique "Prime Fuel" et confirmer ce choix par la touche Start/Stop.

Une nouvelle confirmation par la touche start/Stop met en marche la pompe à carburant pour une durée de 30 secondes au maximum. La pompe à carburant s'arrête ensuite automatiquement.

Bien entendu vous pouvez arrêter manuellement la pompe.

Pour ce faire, passer à la rubrique "Prime Fuel" et couper la pompe à carburant par la touche Start/Stop.

Fig. K.4.8-1: Menu de setup



K.4.9 Sélection et sauvegarde de l'unité d'affichage des températures

Le panneau Panda iControl2 permet, sur l'écran, d'afficher en ° Celsius ou en ° Fahrenheit les valeurs de température. Le changement d'unité est fait sur le panneau de commande. Choisir dans le menu de setup la rubrique "Degree C/F" et confirmer ce choix par la touche Start/Stop.

A l'aide des touches du curseur sélectionner "0" pour un affichage de toutes les températures en degrés Celsius (°C) ou "1" pour un affichage en degrés Fahrenheit (°F). Actionner ensuite la touche Start/Stop pour confirmer ce choix.

Vous pouvez alors procéder à d'autres paramétrages dans le menu de setup ou quitter ce menu par "Save & Exit". Votre choix est sauvegardé dans l'EEPROM du panneau Panda iControl2.

Après une remise en marche de la commande par la touche On/Off, les paramétrages sont effectifs et toutes les températures sont affichées avec l'unité choisie.

Possibilités de paramétrage

0 affichage de toutes les températures en degrés Celsius (°C)

1 affichage de toutes les températures en degrés Fahrenheit (°F)

L. Installation

Tous les câbles de raccordement et les directives de montage sont valables et suffisantes pour des situations de montage "standard".

Comme Fischer Panda ne connaît pas la situation exacte de l'installation et de l'exploitation (p. ex. formes particulières des véhicules, grandes vitesses de déplacement et conditions particulières d'exploitation ou autres), cette notice d'installation sert de modèle et d'exemple. L'installation doit être adaptée et réalisée en conformité avec les données et les prescriptions locales par un technicien qualifié en conséquence.

Des dommages survenant en raison d'une installation ou d'un montage inadapté ne sont pas couverts par notre garantie.

Attention!: Bien concevoir le système.



L.1 Personnel

L'installation ne devrait être réalisée que par un personnel formé spécialement à cet effet ou par un centre de service qualifié (Fischer Panda Service Points).

Mise en garde devant les danger en cours d'installation

Tenez compte des conseils généraux de sécurité mentionnés au début de ce manuel

Remarque:



DANGER DE MORT! - Un maniement non conforme aux règles peut causer des dommages de santé et la mort.

Lorsque l'on procède à des travaux sur le générateur ou le système électrique du générateur il faudra auparavant toujours déconnecter la batterie (Le pôle moins tout d'abord puis le pôle plus), afin d'éviter un démarrage intempestif du générateur.

Mise en garde!:: Démarrage automatique



Une installation non conforme aux règles de l'art peut conduire à des dommages de personnes ou de matériel. Donc:

- N'effectuer les travaux d'installation que moteur arrêté
- Avant de commencer les travaux veiller à aménager assez d'espace libre
- Veiller à l'ordre et à la propreté au lieu de travail Des composants et outils posés sans ordre les uns sur les autres sont des sources d'accidents
- N'effectuer les travaux d'installation qu'à l'aide d'outils habituels du commerce ou des outils spéciaux. Des outils inadaptés ou endommagés peuvent provoquer des blessures

Mise en garde!: Danger de blessures



DANGER DE MORT! Un maniement non conforme aux règles d'utilisation peut provoquer des dommages de santé et la mort.

Les tensions électriques supérieures à 48V sont toujours une source de danger de mort. Lors de l'installation, respecter toujours les prescriptions des autorités régionales compétentes. Pour des raisons de sécurité, les branchements électriques du générateur ne doivent être réalisés que par un électricien qualifié.

Pendant et après l'exploitation le générateur et l'eau de refroidissement peuvent avoir une très haute température. Danger de brûlure et d'ébullition.

Due à l'exploitation, une surpression peut apparaître dans le système de refroidissement.

Un équipement de protection personnelle doit être porté pendant les travaux d'installation Ceci comporte:

- Vêtements protecteurs serrés
- Chaussures de sécurité
- Gants protecteurs
- Protection auditive
- éventuellement lunettes de protection

Afin d'éviter des dommages aux appareils, toutes les utilisations doivent toujours être coupées lors des travaux d'installation.

Mise en garde!: Tension électrique



Mise en garde!: Surfaces/Matériaux brûlants



Obligation!: Équipement protecteur indispensable



Attention!: Couper toutes les utilisations.



L.2 Elimination des composants

Les composants électroniques sont nuisibles pour l'environnement et contiennent des matières premières rares.

Les composants usagés doivent être collectés et éliminés conformément aux prescriptions en vigueur!

Obligation!: Pour la sauvegarde de l'environnement.



De façon générale la platine iControl2 est livré monté sur le générateur et les câbles de raccordement correspondants pour les liaisons vers la platine iControl2 et le PMGi sont fournis tout prêts. Voir le manuel relatif au générateur

L.2.1 Platine Panda iControl2 avec son boîtier incorporé

Fig. L.2.1-1: Platine de Panda iControl2 avec le câble de raccordement et boîtier fermé



L.2.2 Occupation des connecteurs de la platine de commande Panda iControl2

Branchements sur le bornier de la platine iControl2

Fig. L.2.2-1: Branchements sur le bornier Panda iControl2

Borne	Désignation	Couleur du fil	Fonction
1	UBUS	Blanc	Tension d'alimentation bus
2	Masse	Marron + écran	Masse Bus Fischer Panda, liaison à la masse entre la commande Panda iController et platine Panda iControl
3	Stimulation	vert	Fil de stimulation, appliqué à la masse lorsque la platine de commande doit mettre en circuit
4	Données A	Rose	Ligne de données A bus Fischer Panda
5	Données B	Gris	Ligne de données B bus Fischer Panda
6	UBATT	--	Autostart ^a
7	USTART/STOP	--	Autostart ^b

- a. Un pontage entre les bornes 6 et 7 ferme le contact de démarrage automatique
- b. Un pontage entre les bornes 6 et 7 ferme le contact de démarrage automatique

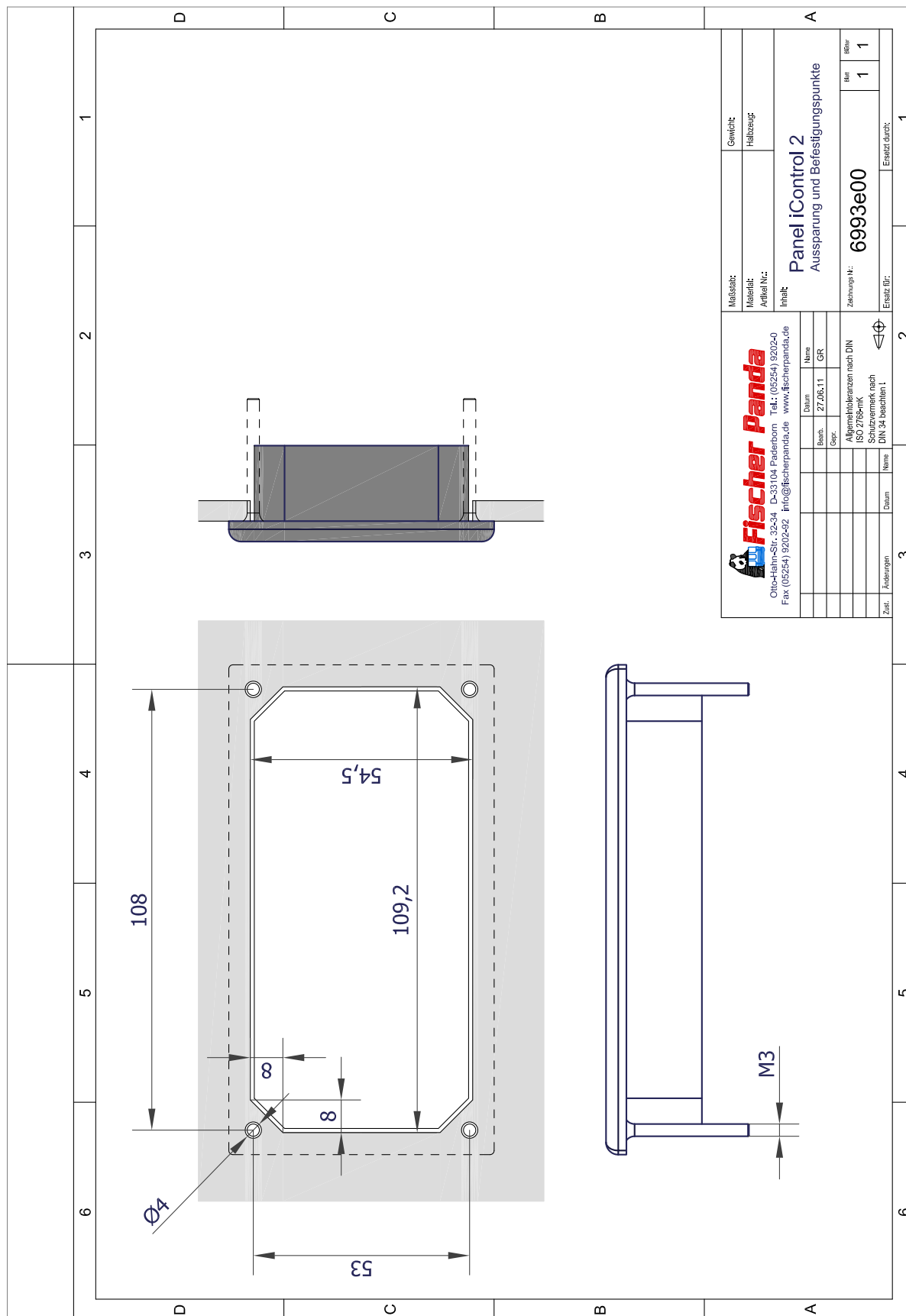
N'utiliser que des câbles d'origine de Fischer Panda

Remarque:



L.3 Dimensions

Fig. L.3.0-1: Boîtier due la platine de commande Panda iControl2



En raison du bornier de raccordement ouvert, la platine iControl2 présente une classe de protection de IP04

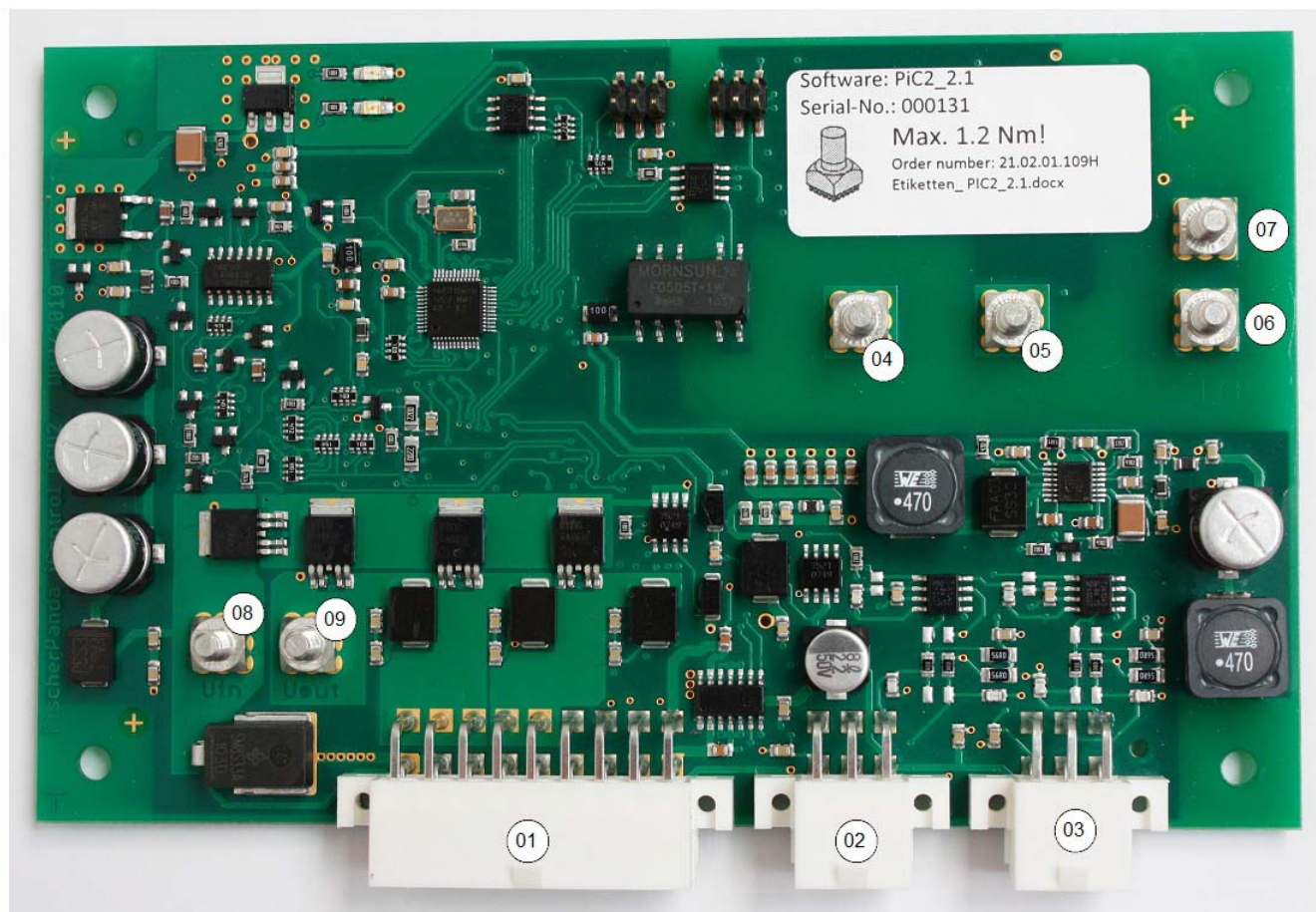
Remarque!



La mise en place correcte d'un joint (p. ex. Sikaflex) permet d'atteindre une classe de protection de IP66

L.4 Branchements de la platine de commande Panda iControl

Fig. L.4-1: Branchements de la platine de commande Panda iControl



La platine de commande Panda iControl2 est reliée à l'arbre de câblage par un multi-connecteur de 18 pôles. Le connecteur central de 6 pôles est destiné au bus standard Fischer Panda. La platine Panda iControl est raccordée à ce connecteur. Le bus CAN Fischer Panda est raccordé au connecteur à 6 pôles situé sur la platine en bas à droite. Le tableau suivant indique les occupations des connecteurs. Siehe "Occupation des connecteurs de la platine de commande Panda iControl2" auf Seite 170.

1. Connecteur de raccordement de l'arbre de câblage, 18 pôles
2. Connecteur de raccordement à 6 pôles, bus standard Fischer Panda
3. Connecteur de raccordement à 6 pôles, bus CAN pour utilisations optionnelles
4. Borne de raccordement de phase L3 (Sortie de charge vers l'onduleur) et entrée de la bobine L3
5. Borne de raccordement de phase L2 (sortie de charge vers l'onduleur) et entrée de la bobine L2
6. Borne de raccordement de la bobine L1
7. Borne de raccordement de phase L1 (sortie de charge vers l'onduleur)
8. Entrée de tension d'alimentation de 12V
9. Sortie préchauffage

L.4.1 Occupation des connecteurs de la platine de commande Panda iControl2

L.4.1.1 Occupation du connecteur de 18 pôles

Fig. L.4.1.1-1: Occupation des 18 pôles du connecteur

Borne	Entrée/ sortie	Fonction
1	--	moteur de commande (option)
2	E	Température tête de cylindre
3	E	Température coude d'échappement
4	E	Température bobine
5	E	Température réserve
6	E	Pression d'huile
7	E	Arrêt d'urgence
8	--	Masse pour tous les capteurs de température
9	--	Masse
10	--	Moteur de commande (option)
11	--	+5V servo-moteur (fil rouge)
12	A	Servo-moteur PWM (fil jaune)
13	A	Booster (option, suivant le type de générateur)
14	A	Pompe à carburant
15	A	Pompe à carburant
16	A	Démarrreur
17	A	Démarrreur
18	A	Démarrreur

L.4.1.2 Bus standard Fischer Panda

Fig. L.4.1.2-1: Occupation du connecteur du bus Fischer Panda

Borne	Désignation	Fonction
1	UBUS	Tension d'alimentation du bus
2	Masse	Masse Bus Fischer Panda, liaison à la masse entre la commande Panda iController et platine Panda iControl
3	Stimulation	Fil de stimulation le panneau le met à la masse lorsque la platine doit mettre en circuit
4	Données+	Ligne de données du bus Fischer Panda
5	Données-	Ligne de données B bus Fischer Panda
6	UBAT	Tension de batterie

L.4.1.3 Bus CAN Fischer Panda

Fig. L.4.1.3-1: Occupation du connecteur du bus Fischer Panda Bus CAN

Borne	Désignation	Fonction
1	UBUS	Tension d'alimentation du bus
2	Masse	Masse du bus Fischer Panda, liaison de masse entre la platine de commande iControl2 et la platine Panda iControl2
3	Stimulation	Fil de stimulation le panneau le met à la masse lorsque la platine doit mettre en circuit
4	CAN-L	CAN-Low
5	CAN-H	CAN-High
6	UBAT	Tension de batterie

L.5 Mise en service

Lorsque l'installation est achevée avec succès, procéder à la mise en service.

Dans ce cadre, le compte-rendu de mise en service du générateur doit être traité et rempli complètement par le spécialiste qui a procédé à l'installation. Le compte-rendu rempli est à remettre au client.

Le client doit être mis au courant au sujet de l'utilisation, de la maintenance et des dangers du générateur. Ceci concerne aussi bien les échelons de maintenance indiqués dans le manuel mais ici les mesures complémentaires qui résultent de l'installation spécifique et des composants raccordés.

L'original du compte-rendu de mise en service du générateur doit être renvoyé à Fischer Panda pour obtenir une garantie complète. Faire auparavant une copie à votre usage.

Remarque:



Les formulaires correspondants sont joints au manuel du générateur.

Leere Seite / Intentionally blank

M. Maintenance

M.1 Maintenance de l'appareil de commande iControl2

L'appareil de commande iControl2 ne n'exige aucune maintenance. Les fusibles de l'appareil de commande sont auto-réparables

M.1.1 Nettoyage de l'appareil de commande iControl2

Le boîtier doit être nettoyé pendant le nettoyage général du générateur Vaporiser de l'eau sur le boîtier et essuyer avec un chiffon doux. Veiller à ce qu'aucune humidité ne pénètre dans les douilles et le boîtier

M.2 Maintenance du panneau de télécommande iControl2

Le panneau de télécommande iControl2 n'exige aucune maintenance

M.2.1 Maintenance de l'appareil de commande iControl2

L'écran peut être nettoyé à l'aide d'une vaporisation d'eau savonneuse et un chiffon doux. Des produits nettoyants agressifs sont inappropriés car ils rendent aveugle la surface de couverture de l'écran

Leere Seite / Intentionally blank

N. Mises en garde et message de défauts

Afin d'assurer la sécurité de l'exploitation du générateur, la commande Panda iControl2 comprend une série de mises en garde et de messages de défauts qui influencent l'exploitation du générateur

N.1 Mises en garde

Des mises en garde sont émises lorsque la valeur surveillée, p. ex. une température, atteint une valeur seuil définie. L'émission de mises en garde sur l'écran du panneau Panda iControl2 est réalisée par affichage cyclique du terme "HIGH" ou "LOW" en alternance avec la valeur surveillée, p. ex. la température. Des mises en garde ne sont émises que lorsque le laps de temps entre l'atteinte de la valeur seuil et la durée de la temporisation définie est écoulé.

Les mises en garde ne mènent pas à un arrêt du générateur ou de la commande.

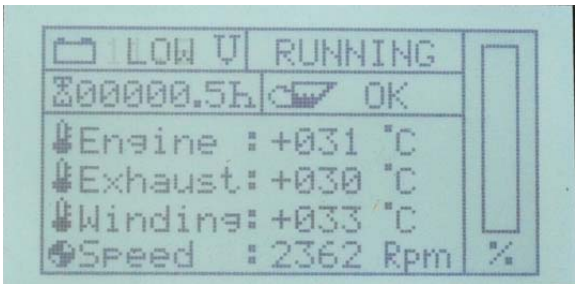
Remarque:



N.1.1 Exemples de mises en garde sur l'écran

Mise en garde "Tension d'alimentation trop faible"

Fig. N.1.1-1: Mises en garde, "tension d'alimentation trop faible"



Mise en garde "température bobinage trop élevée"

Fig. N.1.1-2: Mise en garde "température bobinage trop élevée"



N.1.2 Messages d'alarme

Le tableau suivant récapitule tous les messages d'alarme et les affichages correspondants sur l'écran définis pour le Panda iControl2.

Fig. N.1.2-1: Messages d'alarme

Messages d'alarme sur l'écran	Signification des messages d'alarme
"HIGH" clignote en alternance avec la valeur de la température à la tête de cylindre.	La température de tête de cylindre est trop élevée et a atteint la valeur seuil de l'alarme.
"HIGH" clignote en alternance avec la valeur de la température du bobinage.	La température du bobinage est trop élevée et a atteint la valeur seuil de l'alarme

Messages d'alarme sur l'écran	Signification des messages d'alarme
"HIGH" clignote en alternance avec la valeur de la température du coude d'échappement.	La température du coude d'échappement est trop élevée et a atteint la valeur seuil de l'alarme
"LOW" clignote en alternance avec la valeur de la tension de la batterie du démarreur.	La tension de la batterie du démarreur est trop faible et a atteint la valeur seuil de l'alarme

N.2 Défauts

Les messages de défauts sont émis lorsque la valeur surveillée, p.ex. une température, atteint la valeur seuil de défaut.

Dans le cas des capteurs de température, un connecteur desserré ou une rupture de câble mène à un défaut et à l'arrêt du générateur.

Un message de défaut est généralement précédé d'une mise en garde puisque le seuil d'alarme est atteint avant le seuil de défaut. L'affichage des messages de défaut sur l'écran du Panda iControl2 se présente sous la forme du texte du défaut sur une page effacée de l'écran. Les messages de défaut ne sont émis que lorsque le laps de temps entre l'atteinte de la valeur de défaut et la durée de la temporisation définie est écoulé.

Des défauts mènent à un arrêt du générateur. Si le défaut concerne une tension de batterie trop faible, la commande sera arrêtée complètement afin d'éviter une décharge trop importante de la batterie.

Exemple de messages de défaut sur l'écran:

Défaut "Température du coude d'échappement hors de la plage"

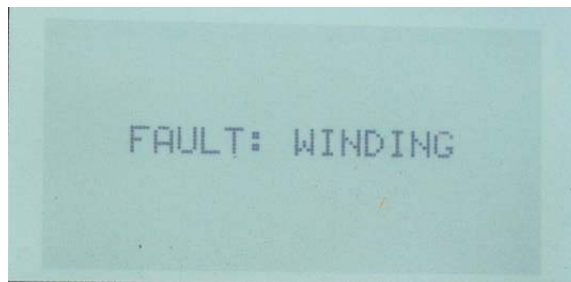
(Rupture d'un câble)

Fig. N.2.0-1: Défaut "Température de tête de cylindre hors de la plage"



Défaut "Winding", la température du bobinage est trop élevée

Fig. N.2-2: Défaut „STARTING FAILS“, la procédure de démarrage n'a pas eu de succès



N.2.1 Messages de défauts

Le tableau suivant récapitule tous les messages de défaut et les affichages correspondants sur l'écran définis pour le Panda iControl2.

Fig. N.2.1-1: Messages de défaut

Message de défaut sur l'écran	Signification du message de défaut
FAULT: CYL.HEAD	Température de tête de cylindre trop élevée
FAULT: WINDING	Température du bobinage trop élevée

Message de défaut sur l'écran	Signification du message de défaut
FAULT: EXHAUST	Température au coude d'échappement trop élevée
NO CONNECTION BUS ERROR	Défaut de communication sur le bus Panda
STARTING FAILS	Démarrage du générateur sans succès
PROBLEM WITH FUEL SUPPLY!	Arrêt intempestif du générateur
FAULT: OILPRESS	Défaut de pression d'huile
BATTERY LOW	Tension de batterie trop faible
Inverter overtemp	Température de l'onduleur trop élevée
Inverter overload	Le générateur est surchargé, ce message apparaît également lors le câble de sortie du générateur n'est pas raccordé à l'onduleur.
INIT FAILED!	Lors de l'initialisation du type de générateur, les paramètres n'ont pas été correctement pris en charge par l'EEPROM Le type de générateur doit être paramétré de nouveau
"OUT" apparaît au lieu d'une température	„Out of range“ – Rupture de câble au capteur de température correspondant

Les messages de défaut peuvent faire l'objet d'un acquit par la touche Start/Stop. La commande repasse alors en mode stand by.

N.2.2 Seuils d'alarme et de défaut

Les valeurs seuil qui mènent au déclenchement de messages d'alarme ou de défaut dépendent du type de générateur et sont récapitulés au tableau 2-3

Fig. N.2.2-1: Seuils d'alarme et de défaut pour différents types de générateur

Type de générateur	Alarme/Défaut	Seuil d'alarme	Seuil de défaut
5000i Marine	Température de tête de cylindre	85 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
5000i véhicule	Temporisation	5 s	5 s
	Température de coude d'échappement	70 °C	75 °C
	Temporisation	1 s	1 s
P8000i /10000i Marine	Température de tête de cylindre	90 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
P8000i /10000i Véhicule	Temporisation	5 s	5 s
	Température de coude d'échappement	100 °C	105 °C
	Temporisation	1 s	1 s
P8-P50 Marine	Température de tête de cylindre	90 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
P8-P50 Véhicule	Temporisation	5 s	5 s
	Température de coude d'échappement	100 °C	105 °C
	Temporisation	1 s	1 s
P8-P50 Véhicule	Température de tête de cylindre	95 °C	100 °C
	Temporisation	5 s	5 s

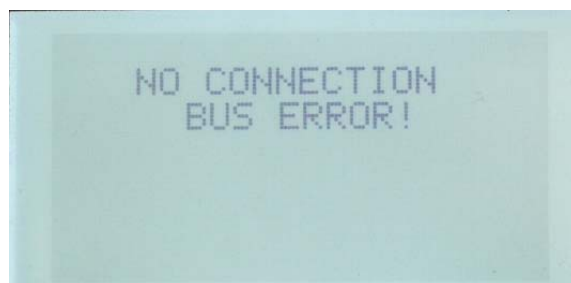
Type de générateur	Alarme/Défaut	Seuil d'alarme	Seuil de défaut
	Température de bobine Temporisation	160 °C 5 s	165 °C 5 s
	Température de coude d'échappement Temporisation	100 °C 1 s	105 °C 1 s
P15000i Marine	Température de tête de cylindre Temporisation	90 °C 5 s	95 °C 5 s
	Température de bobine Temporisation	130 °C 5 s	135 °C 5 s
	Température de coude d'échappement Temporisation	70 °C 2 s	75 °C 2 s
P15000i Véhicule	Température de tête de cylindre Temporisation	90 °C 5 s	95 °C 5 s
	Température de bobine Temporisation	130 °C 5 s	135 °C 5 s
	Température de coude d'échappement Temporisation	95 °C 2 s	100 °C 2 s
Tous types de générateur	Tension de la batterie du démarreur faible Temporisation	11,8 V 30 s	10,8 V 30 s
	Tension de la batterie du démarreur élevée	15,0 V 5 s	-- --

N.2.3 Erreur sur le bus

Si une perte de communication intervient sur le bus Panda, un défaut est affiché sur l'écran au bout de 10 secondes.

Ce défaut apparaît lorsqu'au moins une des deux lignes de données du bus Fischer Panda est coupée. Lorsque la liaison est rétablie, le message de défaut peut faire l'objet d'un acquit par la touche Start/Stop.

Fig. N.2.3-1: Défaut „NO CONNECTION“, Défaut dans la communication (Bus Fischer Panda)



En cas de perte de communication, le générateur est à sécuriser (ouvrir l'interrupteur de batterie) et il faut vérifier sur tous les connecteurs et les câbles leur parfaite fixation ou la présence d'une détérioration.

O. Annexe

O.1 Caractéristiques techniques

O.2 Caractéristiques techniques de la commande iControl2

Fig. O.2-1: Caractéristiques techniques de la commande iControl2

	Commande iControl2
Tension d'alimentation	12V-13,5V (12V Automobile)
Consommation nominale	175 mA
Consommation en stand by	2,5 mA
Température de fonctionnement	-20°C à +85°C
Température d'entreposage	-30°C* à +85°C
Élément à effet Hall capteur de courant	20A maxi
Couple de serrage maxi des écrous de raccordement	1,2 Nm

O.3 Caractéristiques techniques iControl2 Panneau de télécommande

Fig. O.3-1: Caractéristiques techniques iControl2 Panneau de télécommande

	iControl 2 Platine de commande
Tension d'alimentation	12V-24V (12V ou 24V Automobile)
Consommation sans utilisations	0 mA
Consommation en Stand by - Luminosité Backlight 9	45 Ma
Consommation en Stand by - Luminosité Backlight 4	33 mA
Consommation en Stand by - Luminosité Backlight 0	25 mA
Température de fonctionnement	-20°C à +70°C
Température d'entreposage	-30°C* à +80°C

Leere Seite / Intentionally blank