



Fischer Panda®

Power
wherever
you are™



Manuel du générateur Marine

Panda 8000i PMS 8 kVA

Panda 10000i 10 kVA

230 V 50 Hz/60 Hz - 120 V/240 V 50 Hz/60 Hz

Super silent technology

004689_0013236_0023243_Panda_8000i_System_frz.R00

19.4.22



Etat de Révision

	document
actuel:	004689_0013236_0023243_Panda_8000i_System_frz.R00_19.4.22
remplacé:	Panda_8000i_System_frz.R10

Révision	
Titelbild iControl 2 aktualisiert	

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.R00

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

Etat de Révision	2
A Consignes générales et réglementation.....	12
A.1 Sécurité d'abord !.....	12
A.2 Outilage	16
A.3 Déclaration du fabricant conformément à la directive Machines 2006/42/EG	18
A.4 Enregistrement du client et garantie	18
A.4.1 Support technique	18
A.4.2 Attention, information importante pour la mise en route !	18
A.5 Consignes de sécurité - Sécurité d'abord !	19
A.5.1 Fonctionnement sûr	19
A.5.2 Respectez les consignes de sécurité !	19
A.5.3 Équipements de protection individuelle (EPI)	19
A.5.4 Propreté égale sécurité	19
A.5.5 Manipulation sûre des carburants et des lubrifiants	20
A.5.6 Gaz d'échappement et protection anti-incendie	20
A.5.7 Mesures de sécurité pour éviter les brûlures et les explosions de batteries	21
A.5.8 Protection des mains et du corps en présence de pièces rotatives	21
A.5.9 Antigel et élimination des liquides	21
A.5.10 Mise en œuvre des inspections de sécurité et de la maintenance	22
A.6 Signalétique d'avertissement et d'instruction.....	22
A.6.1 Instructions spéciales et dangers particuliers des groupes électrogènes	22
A.6.1.1 Conducteur de terre et câblage équipotentiel	23
A.6.1.2 Conducteur de terre pour les groupes électrogènes Panda	23
A.6.1.3 Couper toutes les charges avant d'intervenir sur le groupe électrogène	23
A.6.1.4 Câblage équipotentiel des groupes électrogènes Panda AGT	23
A.6.1.5 Consignes de sécurité concernant les câbles.....	24
A.6.2 Tailles de batteries de de démarrage recommandées	24
A.6.3 Consignes importantes concernant les batteries de démarrage et/ou de traction	24
A.6.4 Consignes de sécurités générales pour la manipulation de batteries	25
B Secourisme.....	27
B.1 Arrêt de la respiration chez une personne adulte	28
C Principes de base	29
C.1 Utilisation conforme à l'usage prévu	29
C.2 But du manuel et définition des personnels concernés	29
C.2.1 Personnel spécialisé	29
C.2.2 Exploitant	29
C.2.3 Opérateur	30
C.3 Générateur Panda i	30
C.3.1 Caisse de transport Fischer Panda vissée	31
C.3.2 Caisse de transport Fischer Panda avec fermeture à brides métalliques	32
C.4 Ouverture du caisson insonorisant en MPL.....	32
C.5 Ouverture du caisson insonorisant en matière plastique renforcée de fibres de verre (GFK).....	33
C.6 Transport et chargement	34
C.6.1 Transport du générateur	34
C.6.2 Chargement du générateur.	34



Inhalt / Contens

C.7	Entretien approprié – Recommandations et mesures en cas d'arrêt de longue durée et de mise hors service	34
C.7.1	Recommandations concernant la batterie de démarrage en cas d'arrêt de longue durée ..	34
C.7.2	Mesures à prendre en cas d'arrêt de courte durée	35
C.7.3	Mesures à prendre en cas d'arrêt de durée moyenne / Hivernage	35
C.7.3.1	Mesures d'entretien:.....	35
C.7.3.2	Remise en état de service après un arrêt de durée moyenne (3 à 6 mois).....	36
C.7.4	Mesures à prendre en cas d'arrêt de longue durée / mise hors de service	37
C.7.4.1	Mesures de conservation:	37
C.7.4.2	Remise en état de service après un arrêt de longue durée (plus de 6 mois)....	38
D	Le générateur Panda 8000i PMS	39
D.1	Plaque signalétique sur le générateur	39
D.2	Description du générateur	40
D.2.1	Vue latérale droite	40
D.2.2	Vue latérale gauche	41
D.2.3	Vue de face	42
D.2.4	Vue de dos	43
D.2.5	Vue de dessus	44
D.3	Sous-groupes du générateur	45
D.3.1	Tableau de commandes - Voir fascicule séparée i-Control	45
D.3.2	Composants du système de refroidissement (eau de mer + eau douce	45
D.3.3	Composants du système de combustion et d'échappement de gaz	46
D.3.4	Composants du système électrique	47
D.3.5	Composants du système de lubrification	48
D.3.6	Le système de contrôle du fonctionnement	49
D.4	Instructions de service	50
D.4.1	Contrôle journalier avant chaque démarrage - Voir fascicule de donnée séparée iControl	50
D.4.2	Démarrage du générateur - Voir fascicule de donnée séparée iControl.	50
D.4.3	Arrêt du générateur - Voir fascicule de donnée séparée iControl.	50
E	Instructions d'installation.....	51
E.1	Personnel	51
E.1.1	Avertissement concernant les dangers relatifs à l'installation	51
E.2	Site d'installation	53
E.2.1	Insonorisation optimale	53
E.3	Schéma d'ensemble des raccordements du générateur	54
E.4	Raccordement du système de refroidissement à l'eau - Eau de mer	55
E.4.1	Avis généraux	55
E.4.2	Schéma de l'agencement du passe-coque sur les yachts	55
E.4.3	Conduite d'aspiration d'eau de mer	55
E.4.4	Installation du générateur au-dessus de la ligne de flottaison	56
E.4.5	Montage du générateur au-dessous de la ligne de flottaison	57
E.4.6	Refroidissement direct du générateur à l'eau de mer	58
E.4.7	Refroidissement à l'eau de mer par l'intermédiaire de l'échangeur thermique	59
E.5	Système d'échappement refroidi à l'eau	59
E.5.1	Position du bac d'expansion d'eau de refroidissement externe	59
E.5.2	Vérification de la pression lors du contrôle du circuit de refroidissement	60
E.5.3	Vérification de la pression lors du contrôle du circuit de refroidissement	61
E.5.4	Schéma du circuit d'eau douce en cas de système à deux circuits	62



Inhalt / Contens

E.6	Installation du système d'échappement de gaz brûlés	63
E.6.1	Installation d'un système d'échappement standard	63
E.7	Montage du collecteur d'eau.....	63
E.7.1	Causes possible de la présence d'eau dans la conduite d'échappement	64
E.7.1.1	Cause possible: conduite d'échappement.....	64
E.7.1.2	Cause possible: Conduite d'eau de refroidissement.....	64
E.7.2	Lieu de montage du séparateur gaz/eau	65
E.7.3	Le volume du séparateur gaz/eau	65
E.7.3.1	Position idéale du collecteur d'eau.....	66
E.7.3.2	Exemple de montage excentré du collecteur d'eau, avec exposé des effets possibles: 67	
E.7.4	Unité de séparation gaz/eau	69
E.7.5	Schéma d'installation de l'unité de séparation gaz/eau	71
E.8	Raccordement du système de carburant	73
E.8.1	Avis généraux	73
E.9	La pompe électrique de carburant	74
E.9.1	Raccordement des conduites au réservoir	74
E.9.2	Positionnement du filtre préliminaire avec séparateur d'eau	75
E.9.3	Purge d'air du système de carburant	75
E.10	Installation du système DC du générateur.....	76
E.10.1	Raccordement du banc de batteries de démarrage	76
E.10.2	Raccordement du tableau de commande - Voir fascicule de données du tableau iControl	79
E.11	Installation du Système Électrique.....	79
E.11.1	Installation du onduleur PMGi - Voir fascicule de données PMGi 8000 Inverter	80
E.11.2	Disjoncteur / Comondulateur à came	80
E.11.3	Test d'isolation	82
F	Instructions d'entretien	83
F.1	Personnel.....	83
F.2	Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre.....	83
F.3	Protection de l'environnement	85
F.4	Instructions générales d'entretien	86
F.4.1	Contrôles avant chaque démarrage Contrôle du niveau d'huile	86
F.4.2	Tuyaux et éléments en caoutchouc logés dans le cocon insonorisé	86
F.5	Intervalles des vidanges d'huile	86
F.6	Contrôler et remplir le niveau d'huile moteur	87
F.6.1	Contrôler le niveau d'huile	87
F.6.2	Remplissage d'huile	88
F.6.3	Après le contrôle du niveau d'huile et le remplissage	88
F.7	Vidange d'huile moteur et remplacement du filtre à huile.....	89
F.7.1	Après la vidange	91
F.8	Contrôlez la batterie de démarrage et le banc de batteries si besoin est.....	92
F.8.1	Batterie	92
F.8.1.1	Vérifier la batterie et le câble de raccordement de la batterie	92
F.8.1.2	Contrôle du niveau d'électrolyte.....	92
F.8.1.3	Contrôler la densité de l'électrolyte	93
F.8.2	Contrôle du séparateur d'eau dans la conduite d'arrivée du carburant	93
F.8.3	Purge d'air du Système de carburant	94
F.9	Remplacement du filtre de carburant.....	95



Inhalt / Contens

F.9.0.1	Filtre de carburant avec verre de regard, en option	95
F.9.1	Remplacement du filtre d'air	96
	F.9.1.1 Changement du filtre avec support à changement rapide.....	98
F.10	Purge d'air du circuit d'eau de refroidissement / Eau douce	99
F.11	Remplacement des courroies trapézoïdales de la pompe interne d'eau de refroidissement.....	101
F.12	Circuit d'eau de mer	103
	F.12.1 Nettoyage du filtre d'eau de mer	103
	F.12.2 Causes d'usure exagérée de la turbine	103
	F.12.3 Remplacement de la turbine	104
F.13	Conservation en cas d'interruptions de service prolongées.....	106
	F.13.1 Mesures à prendre pour le repos d'hiver:	106
	F.13.2 Mise en service de printemps	107
G	Perturbations du générateur.....	109
G.1	Personnel.....	109
G.2	Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre	109
G.3	Outils et instruments de mesure	111
G.4	Surcharge du générateur	111
	G.4.1 La tension de sortie du générateur est trop basse	112
G.5	Problèmes de démarrage du moteur	112
	G.5.1 Vanne électromagnétique de carburant	112
	G.5.2 Encrassement du filtre de carburant	113
G.6	Tableau des contre-mesures en cas d'anomalies.....	114
	G.6.1 Tension du générateur trop faible.	114
	G.6.2 Le moteur ne tourne pas lors du démarrage	114
	G.6.3 Le moteur tounde a la vitesse de demarrage mais n'est pas lancé	114
	G.6.4 Le moteur tourne lors du demarrage mais n'atteint pas son plein regime	114
	G.6.5 Le Moteur tourne irrégulièrement.	115
	G.6.6 La vitesse du moteur baisse.	115
	G.6.7 Le moteur continue de tourner en position "ARRET".	115
	G.6.8 Le moteur s'arrête de lui-même.	115
	G.6.9 Les gaz d'échappement sont souillés de suie.	115
	G.6.10 Le générateur doit etre arrete immediatement quand,	116
H	Annexe	117
H.1	Données techniques du générateur	117
	H.1.1 Données techniques du moteur	118
	H.1.2 Sections transversales des tuyaux	118
8.3	Huile moteur	118
	H.1.3 Classification de l'huile moteur	118
	H.1.4 Qualité de l'huile	119
	H.1.5 Classes SAE d'huile moteur	119
H.2	Eau de refroidissement	119
8.5	Carburant	120
H.1	Fluide de refroidissement	121
	H.1.1 Produits recommandés par Fischer Panda	121
	H.1.2 Antigel recommandé	121
H.2	Sections transversales des câbles.....	121



Inhalt / Contens

Panda iControl2.....	123
Stade actuel de mise à jour.....	124
Matériel.....	124
I Consignes générales de sécurité Panda iControl2	125
I.1 Personnel.....	125
I.2 Consignes de sécurité	125
J Utilisation générale.....	127
J.1 La platine de commande Panda iControl2.....	127
J.2 Opérations précédent le démarrage / Contrôles (journaliers)	128
J.2.1 Version marine	128
J.2.2 Version pour véhicules automobiles	128
J.3 Utilisation	129
J.3.1 Marche et arrêt de la commande	129
J.3.2 La page d'écran standard	129
J.3.3 Modes opérationnels	130
J.3.3.1 Mode de veille	130
J.3.3.2 Mode de démarrage	131
J.3.3.3 Mode Override (montée en régime)	132
J.3.3.4 Mode opérationnel	132
J.3.3.5 i-générateur Panda avec coupleur électromagnétique (en option?)	134
J.3.3.6 Mode d'arrêt	135
J.3.3.7 Mode de démarrage automatique	135
J.3.4 Autre utilisation	136
J.4.1 Menu Configuration	136
J.4.2 Réglage de la luminosité de l'éclairage de fond d'écran ("backlight" et "dimtime")	137
J.4.3 Le menu de configuration ("conf")	138
J.4.4 L'identificateur de réseau	138
J.4.5 Sauvegarder les paramétrages et quitter le menu Configuration (Save & Exit)	138
J.4.6 Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique ("Autostart") ..	138
J.4.7 Remise à zéro des intervalles entre révisions ("Service")	140
J.4.8 Purge du système d'alimentation en carburant ("Prime Fuel")	141
J.4.9 Sélection et sauvegarde de l'unité d'affichage des températures	141
J.5 Arrêt d'urgence iControl2.....	142
K Installation	143
K.1 Personnel.....	143
K.1.1 Dangers associés à l'installation	143
K.2 Élimination des composants	144
K.2.1 Platine Panda iControl2 avec boîtier incorporé	145
K.2.2 Occupation des bornes de la platine de commande Panda iControl2	145
K.3 Dimensions	146
K.4 Branchement de la platine de commande Panda iControl2	147
K.4.1 Occupation des bornes de la platine de commande iControl2 Panda	148
K.4.1.1 Occupation du connecteur à 18 pôles.....	148
K.4.1.2 Bus standard Fischer Panda.....	148
K.4.1.3 Bus CAN Fischer Panda	148
K.5 Platines maître-esclave	149

Inhalt / Contens

K.6	Mise en service	149
L	Maintenance	151
L.1	Maintenance de l'unité de commande iControl2	151
L.1.1	Nettoyage de l'unité de commande iControl2	151
L.2	Maintenance de la platine de commande iControl2.....	151
L.2.1	Nettoyage de la platine de commande iControl2	151
M	Mises en garde et message de défauts.....	153
M.1	Mises en garde	153
M.1.1	Exemples de mises en garde à l'écran	153
M.1.2	Messages d'avertissemnts	154
M.2	Anomalies	154
M.2.1	Messages de défauts	155
M.2.2	Seuils d'alarme et de défaut	155
M.2.3	Anomalie du bus	157
M.3	Mémoire défauts de la platine iControl2.....	158
M.3.1	Comment accéder à la mémoire défaut de la platine iControl2 ?	158
M.3.2	Comment sont affichés les défauts mémorisés ?	158
M.3.3	Comment quitter la mémoire défaut après la prise en compte des entrées ?	158
M.3.4	Comment effacer la mémoire défaut ?	159
M.3.5	Où sont sauvegardés les défauts ?	159
M.3.6	En quelle langue sont affichés les défauts mémorisés ?	159
M.3.7	Est-il possible d'équiper ultérieurement une version plus ancienne d'igénératuer avec une mémoire défauts ?	159
N	Annexe	161
N.1	Caractéristiques techniques.....	161
N.2	Caractéristiques techniques de l'unité de commande iControl2	161
N.3	Caractéristiques techniques de la platine de commande iControl2	161
O	Onduleur Panda PMGi	163
O.1	Instructions de sécurité	164
O.2	Plaque signalétique.....	164
O.3	Face avant / Côté raccordement 230 V (Image de l'exemple).....	165
O.4	Face avant / Côté raccordement 400 V (Image de l'exemple).....	165
O.5	Face avant / Côté raccordement 120 V/240 V (Image de l'exemple)	166
O.5.1	Affectation des prises femelles du PMGi	166
O.5.1.1	PMGi AC out	166
O.5.1.2	PMGi input.....	167
O.5.1.3	Control.....	168
O.5.1.4	Pont de PE/N externe.....	168
O.6	Face arrière - face supérieure.....	169
O.7	Réglages pour l'exploitation des igénératuer avec chargeurs / convertisseurs	170
O.7.1	Réglages dans le logiciel VE Configure II pour Victron - Global	170
O.7.1.1	Alimentation ininterrompue en courant AC (Fonction UPS)	170
O.7.1.2	Limiteur de courant dynamique	170
O.7.2	Réglages dans le logiciel VE configuration II pour Victron - onduleur	171
O.7.2.1	Assist current boost factor.....	171
O.8	Manuel d'utilisation	172



O.8.1	Remarques préliminaires/service hivernal	172
O.8.2	Charge du PMGi en service permanent	172
O.8.3	Démarrage automatique	172
O.9	Affichage des fonctions / Affichage des défauts - LED	172
O.10	Refroidissement du PMGi	172
O.11	Installation du PMGi	173
O.11.1	Schéma de l'eau de refroidissement - Générateur de véhicule	173
O.11.1.1	Intégrer la PMGi dans le système de l'eau de refroidissement	173
O.11.1.2	Schéma de l'eau de refroidissement - Radiateur est plus élevé que le générateur	174
O.11.1.3	Radiateur est au même niveau ou inférieur à la génératrice	174
O.11.1.4	Schéma de l'eau de refroidissement pour PVK-UK i générateurs	175
O.11.1.5	Schéma de l'eau de refroidissement pour PMS générateurs.....	176
O.11.2	Connexion électrique	177
O.11.2.1	Raccordement à un système contrôlé par circuit de décharge RCD	177
O.11.2.2	Raccordement à des systèmes de surveillance d'isolation.....	177
O.12	Caractéristiques techniques	177
O.12.1	Caractéristiques générales	177
O.12.2	Spécification du générateur	178
O.12.3	Spécification à la sortie du PGMi	179
O.12.4	Court-circuit	185



Fischer Panda®

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 aigües 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 ! Travail sur un groupe électrogène en marche peut entraîner des blessures corporelles graves.

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.

DANGER : Démarrage automatique



Avertissement général signalant une zone de danger.

AVERTISSEMENT : Tension électrique dangereuse



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 : Avertissement général



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 : Danger en cas d'inhalation et/ou ingestion



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/ébouillantage.

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 Outilage

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

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



	Pince ampèremétrique (c.c. pour générateurs synchrones, c.a. pour générateurs asynchrones)
	Clé dynamométrique



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 concerter 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 cancérogènes 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. Usez de 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 équipotential

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 équipotential 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 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).

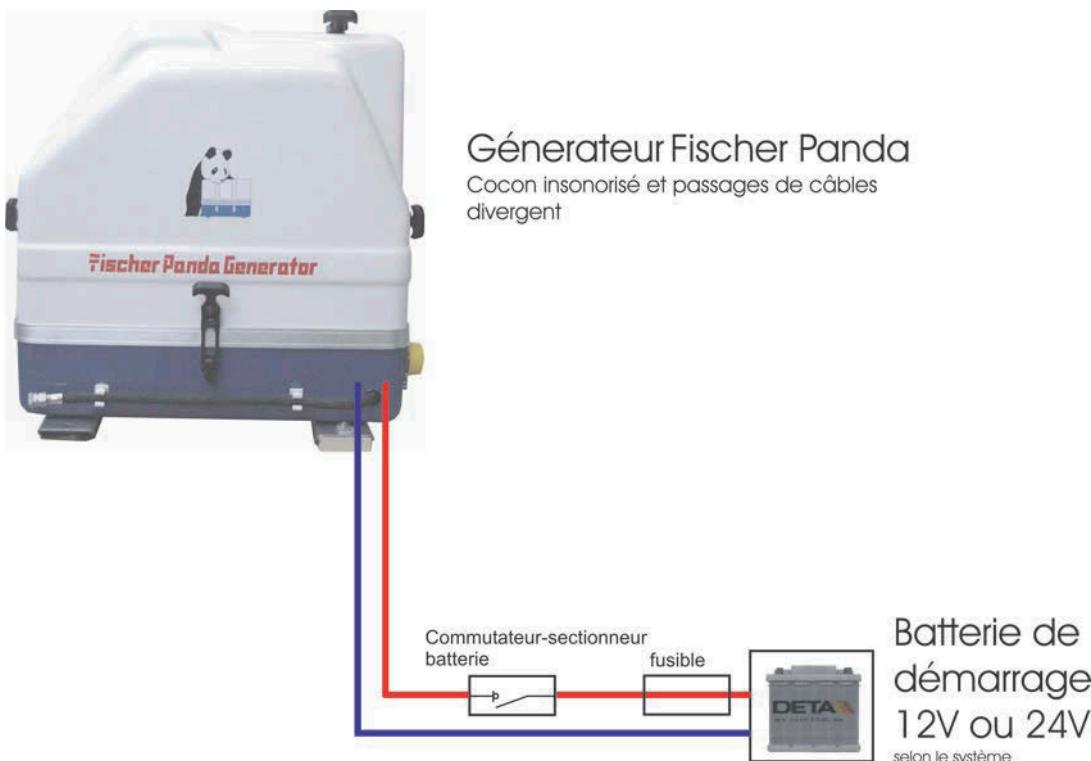
Installez des câbles de batteries de telle manière que l'isolant ne puisse pas être enlevé par l'abrasion ou d'autres contraintes mécaniques.

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 terminé, 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 sécurité 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 voie 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.





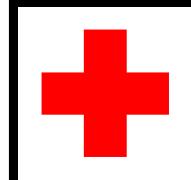
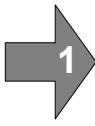
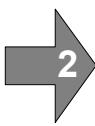
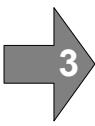
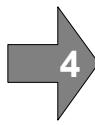
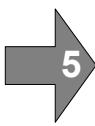
- En cas d'éclaboussures d'acide sur votre peau ou vos vêtements, lavez-les abondamment à l'eau savonneuse.
- En cas de projection d'acide dans les yeux, effectuez immédiatement un lavage à l'eau claire jusqu'à ce que vous ne ressentiez plus aucune brûlure. Consultez un médecin sans tarder.
- Abstenez-vous 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 gélifié 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'isolation.



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. Secourisme

	  	
	<p>Secourisme, mesures à prendre en cas d'électrocution</p> <p>En cas d'électrocution, suivez les 5 conseils suivants:</p>	
	Evitez tout contact avec la victime tant que le générateur est en marche.	
	Déconnectez immédiatement le générateur.	
	Si vous ne pouvez pas déconnecter le générateur, utilisez une planche, une corde ou tout autre objet non conducteur pour amener la victime en sécurité.	
	Demandez du secours aussi vite que possible (appelez le médecin des urgences)	
	Pratiquez immédiatement le secourisme nécessaire.	



B.1 Arrêt de la respiration chez une personne adulte

Si vous n'avez pas suivi un cours concernant cette technique, n'essayez pas de procéder à la réanimation par respiration artificielle, représentées ci-dessous. Vous risqueriez alors d'aggraver l'état de la victime et même de provoquer sa mort.

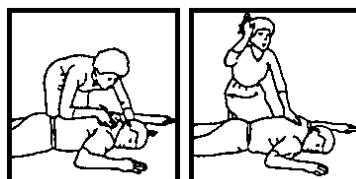
Avertissement:



1 La victime réagit-elle?

Touchez la personne ou secouez-la précautionneusement.

Interpellez-la, demandez par ex. „Comment vous sentez-vous?“

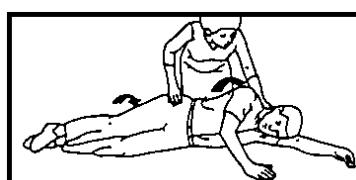


2 Appelez du secours

Demandez à d'autres personnes d'appeler du secours par téléphone.

3 Couchez la victime sur le dos

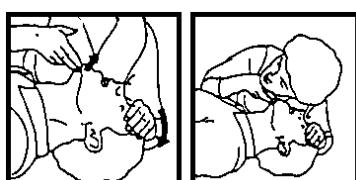
Tournez- la en l'attirant doucement vers vous.



4 Ouvrez la bouche de la victime

Inclinez sa tête en arrière et relevez son menton.

Interpellez-la: „ça va?“



5 Observez sa respiration

Observez pendant 3 à 5 secondes la respiration en écoutant et palpant le pouls.

6 Pratiquez la respiration artificielle 2 fois à pleins poumons

Maintenez la tête de la victime en la soutenant sous la nuque.

Maintenez le nez de la victime fermé.



Pressez fermement votre bouche sur la bouche de la victime.

Faites une respiration artificielle à pleins poumons d'une durée de 1 à 1,5 seconde.

7 Contrôlez le pouls sur l'artère carotide (au cou)

Tâchez le pouls de la victime pendant 5 à 10 secondes.



Demandez du secours par téléphone en faisant le N° 15 (France) ou 112 (international)

Chargez quelqu'un de téléphoner pour demander une ambulance.

9 Commencez la réanimation

Maintenez la tête de la victime sous la nuque.
Soulevez le menton de la victime.

Maintenez le nez de la victime fermé.

Faites la respiration artificielle toutes les 5 secondes.

Après chaque souffle, observez la respiration en écoutant et palpant le pouls.



Contrôlez le pouls toutes les minutes, ce faisant:

Maintenez la tête de la victime inclinée en arrière

Palpez le pouls toutes les 5 à 10 secondes.

Si vous sentez le pouls mais aucune

respiration, continuez la respiration artificielle.

Si vous ne percevez ni pouls ni respiration, commencez le massage cardiaque.



C. Principes de base

C.1 Utilisation conforme à l'usage prévu

Le générateur Fischer Panda sert à produire un courant électrique en utilisant du gazole comme carburant.

Un moteur à combustion interne convertit le gazole en énergie mécanique. Un générateur monté sur le moteur transforme cette énergie mécanique en énergie électrique. Ce processus est commandé et régulé par le tableau de commande et le VCS (système régulateur de tension), ces composants étant le cas échéant externes.

Il nécessite de disposer d'une quantité suffisante de carburant et d'air de combustion. Les gaz d'échappement et la chaleur générée doivent être évacués dans les règles.

Si l'énergie électrique est injectée dans un réseau de distribution d'électricité, respecter les prescriptions de l'exploitant/installateur de ce réseau ainsi que la réglementation spécifique à chaque pays en matière de réseaux électriques/réseaux de bord. Des systèmes de sécurité et des circuits correspondants doivent être installés.

Un usage autre que celui décrit ci-dessus entraînera la détérioration de ce produit ainsi que du réseau électrique et des charges raccordées avec des consommateurs et, en outre, il s'accompagne de dangers, par exemple de court-circuit. Le produit dans son ensemble ne doit en aucun cas être modifié ou transformé et le carter ne doit jamais être ouvert en fonctionnement. Il est impératif de respecter les consignes de sécurité.

C.2 But du manuel et définition des personnels concernés

Ce manuel contient les instructions de travail et d'utilisation à l'usage de l'exploitant et des opérateurs des générateurs Fischer Panda.

Il constitue la base et le fil directeur garantissant une installation et une maintenance dans les règles des générateurs Fischer Panda. Il ne dispense en aucun cas d'évaluer et interpréter ainsi que d'adapter l'installation en fonction des circonstances locales et de la réglementation nationale/internationale. Tous les travaux doivent être exécutés dans les règles de l'art.

C.2.1 Personnel spécialisé

Le personnel appelé à intervenir sur les composants mécaniques doit disposer d'une formation en mécanique automobile ou d'une qualification équivalente.

Le personnel appelé à intervenir sur les composants électriques doit disposer d'une formation en électricité/électrotechnique ou d'une qualification équivalente.

Après l'installation, le personnel spécialisé doit former l'exploitant à l'utilisation et à la maintenance du générateur. Il doit l'informer des dangers inhérents au fonctionnement de l'appareil.

C.2.2 Exploitant

L'exploitant est toute personne responsable de l'exploitation du générateur.

Après l'installation, l'exploitant doit se former à la manipulation et à la commande du générateur. Cette formation englobe notamment les risques inhérents au fonctionnement, les différents états de service de l'appareil et sa maintenance.

L'exploitant doit lire intégralement le manuel et respecter les consignes de sécurité et les prescriptions qu'il contient.

C.2.3 Opérateur

Un opérateur est toute personne à laquelle l'exploitant confie l'utilisation et le maniement du générateur.

L'exploitant doit s'assurer que l'opérateur a lu intégralement le manuel et qu'il applique les consignes de sécurité et les instructions qu'il contient. L'exploitant doit former et développer les compétences de l'opérateur en fonction des tâches qui lui sont allouées. Ceci vaut notamment pour le domaine de la maintenance.

C.3 Générateur Panda i

1. Générateur Panda i PMS

Générateur à aimant permanent

Fig. C.3-1: Générateur Panda i PMS



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

Ouverture de la caisse de transport Fischer Panda

C.3.1 Caisse de transport Fischer Panda vissée

1. Dévisser les vis des parois latérales de couvercle
2. Enlevez le couvercle
3. Sortez les pièces détachées
4. Dévissez les parois latérales - du fond de la palette
5. Enlevez les parois latérales



6. Défaire la fixation du générateur

C.3.2 Caisse de transport Fischer Panda avec fermeture à brides métalliques

1. Pliage des fermeture à brides métalliques sur le couvercle de la caisse de transport
2. Enlevez le couvercle
3. Sortez les pièces détachées
4. Pliage des fermeture à brides métalliques sur le fond de la caisse de transport
5. Enlevez les parois latérales
6. Défaire la fixation du générateur

C.4 Ouverture du caisson insonorisant en MPL

Pour ouvrir le caisson insonorisant, tourner les verrous d'environ 180° dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Utilisez pour ce faire un tournevis cruciforme. Ôtez les parois latérales en les tenant par les poignées en creux.



Illustration à titre d'exemple

Verrou fermé.

Illustration à titre d'exemple

Fig. C.4-1: Partie latérale du caisson insonorisant

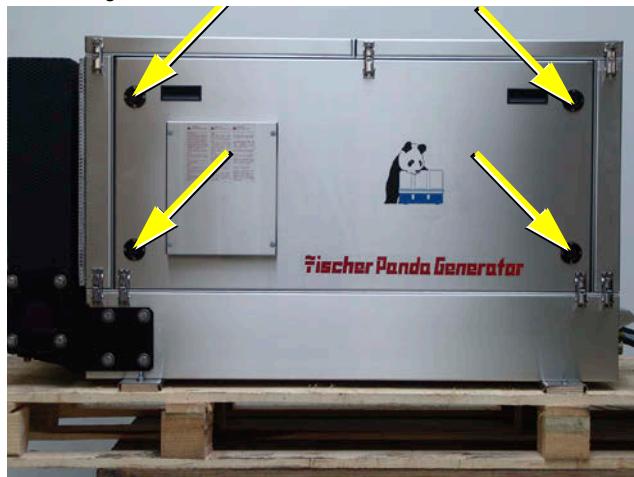


Fig. C.4-2: Verrou fermé





Verrou ouvert.

Illustration à titre d'exemple



Fig. C.4-3: Verrou ouvert

C.5 Ouverture du caisson insonorisant en matière plastique renforcée de fibres de verre (GFK)

Caisson GFK avec fermeture à pattes

Illustration à titre d'exemple



Fig. C.5-1: Fermeture à pattes

Pour ouvrir le caisson insonorisant, 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 caisson peut être séparée de la partie inférieure par soulèvement.

Illustration à titre d'exemple



Fig. C.5-2: Fermeture à pattes



C.6 Transport et chargement

C.6.1 Transport du générateur

- Le générateur doit impérativement être transporté en position verticale.
- Pour le transport, utilisez la caisse de transport. Le générateur doit être solidement fixé au fond de la caisse.
- Pour le chargement, utilisez un chariot de manutention approprié.
- Selon le mode de transport (par ex. fret aérien), il faut éventuellement vidanger le générateur (fluide de refroidissement, huile moteur, carburant). Des indications et avertissement correspondants doivent être apposés sur l'emballage de transport.

C.6.2 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.6.2-1: Exemple de palonnier



C.7 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.7.1 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.7.2 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.7.3 Mesures à prendre en cas d'arrêt de durée moyenne / Hivernage

Arrêt de durée moyenne (3 à 6 mois)

C.7.3.1 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'xtrémité).

Avant la remise en service, procédez aux opérations suivantes

Attention!



C.7.3.2 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. Renouvez le filtre d'huile et l'huile moteur conformément aux spécifications.
- Eliminez 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.7.4 Mesures à prendre en cas d'arrêt de longue durée / mise hors de service

Durée d'arrêt: plus de 6 mois

C.7.4.1 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).
- Pulvérisez 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 nouveau 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.7.4.2 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.
- Faite la vidange de l'huile moteur. Renouvez le filtre d'huile et l'huile moteur conformément aux spécifications.
- Eliminez 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:

Déclaration de conformité CE

Selon la directive Machines 2006/42/CE annexe II A

Fabricant	Fischer Panda GmbH Otto-Hahn-Straße 40 33104 Paderborn
Produit	Fiche technique groupe électrogène Fischer Panda
Type de produit	G 10000i PMS 270-370-3 G3 G 08000i PMS 270-370-3 G3 G 08000i PMS 160-370-3 G3 G 08000i PMS 270-370-3 G3
Code article	004689_005062_0013236_0013243
Année modèle	2022-
Description fonctionnelle	Le groupe électrogène diesel Fischer Panda est exclusivement destiné à être utilisé comme générateur installé de façon permanente dans les (véhicules à moteur, remorques et conteneurs mobiles) (bateaux de navigation intérieure) (bateaux de mer).
Nous déclarons par la présente que cette machine, en raison de sa conception et de sa construction dans la version que nous avons mise sur le marché, est conforme aux exigences fondamentales de sécurité et de santé des directives et règlements européens et nord-américains suivants	
:	
(EU) 2016/1628	Règlement relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers
(EU) 517/2014	Règlement relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006
(EG) 661/2009	Règlement relatif concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.
2014/30/EU	Directive sur la compatibilité électromagnétique
2014/35/EU	Directive basse tension
2006/42/EG	Directive Machines
2005/88/CE	Modification de la directive 2000/14/CE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments
2002/88/CE	Directive sur le contrôle des émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

Cette machine est conforme aux normes et conventions énumérées ci-dessous

DIN EN ISO 8528-13:2017-03	Groupes électrogènes à moteurs alternatifs à combustion interne - Partie 13 : Sécurité
DIN EN ISO 12100:2010	Sécurité des machines - Principes généraux de conception - Évaluation et réduction des risques
DIN ISO 6826:2000-05	Moteurs alternatifs à combustion interne - Protection contre l'incendie
DIN EN 60034-1:2015-02	Machines électriques tournantes – Partie 1: Caractéristiques assignées et caractéristiques de fonctionnement
DIN EN 60204-1:2014-10	Sécurité des machines - Équipement électrique des machines - Partie 1 : Exigences générales
ISO 3046-1:2002-05	Moteurs alternatifs à combustion interne - Exigences - Partie 1 : Spécifications relatives à la puissance, à la consommation de carburant et d'huile de lubrification et aux méthodes d'essai ; Exigences supplémentaires pour les moteurs à usage général
ISO 3046-3:2006-06	Moteurs alternatifs à combustion interne - Exigences - Partie 3 : Mesures pendant les tests
ISO 3046-4:2009-12	Moteurs alternatifs à combustion interne - Exigences - Partie 4 : Régulation de la vitesse de rotation
ISO 3046-5:2001-12	Moteurs alternatifs à combustion interne - Exigences - Partie 5 : Vibration de torsion
ISO 3046-6:1990-10	Moteurs alternatifs à combustion interne - Exigences - Partie 6 : Protection contre la survitesse
ISO 8178-1:2017-04	Moteurs alternatifs à combustion interne — Mesurage des émissions de gaz d'échappement - Partie 1 : Mesurage des émissions de gaz et de particules au banc d'essai
ISO 8178-4:2017-04	Moteurs alternatifs à combustion interne — Mesurage des émissions de gaz d'échappement - Partie 4 : Cycles d'essai en régimes permanent et transitoire pour différentes applications des moteurs
DIN 6280-10:1986-10	Moteurs alternatifs à combustion interne - Groupes électrogènes à moteurs alternatifs à combustion interne ; Groupes électrogènes de petite capacité ; Exigences et essais
MARPOL 73/78	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973
2011/65/EU	Restriction de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques

Responsable chargé de la documentation Christian Riemer
Fischer Panda GmbH
Otto-Hahn-Straße 40
33104 Paderborn

Paderborn, le _____ 26.07.2021 _____



Lieu, date

Ing. Stephan Backes (directeur)



Fischer Panda®

Paderborn, le _____ 26.07.2021 _____

Boris Schönberger

Lieu, date

Boris Schönberger (Responsable Qualité)

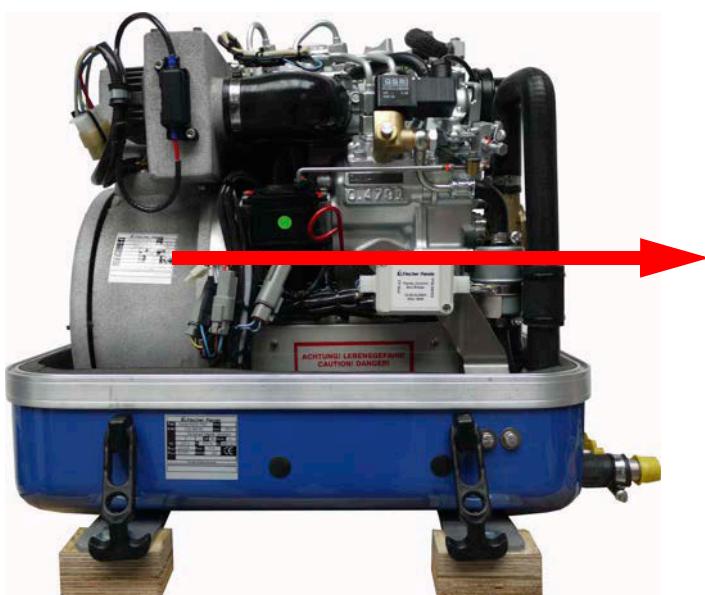


Fischer Panda®

E. Le générateur Panda 8000i PMS

E.1 Plaque signalétique sur le générateur

Fig. E.1-1: Plaque signalétique



Fischer Panda		S/No	
Typ		Year	
Mod.		Weight	
Art. No		T _{amb max}	
		P _n	
U _n		S _n	
f _n		Cos φ	
I _n		P _{con}	
Fischer Panda GmbH Otto-Hahn-Str. 40 33104 Paderborn Germany		www.fischerpanda.de	
CE			

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

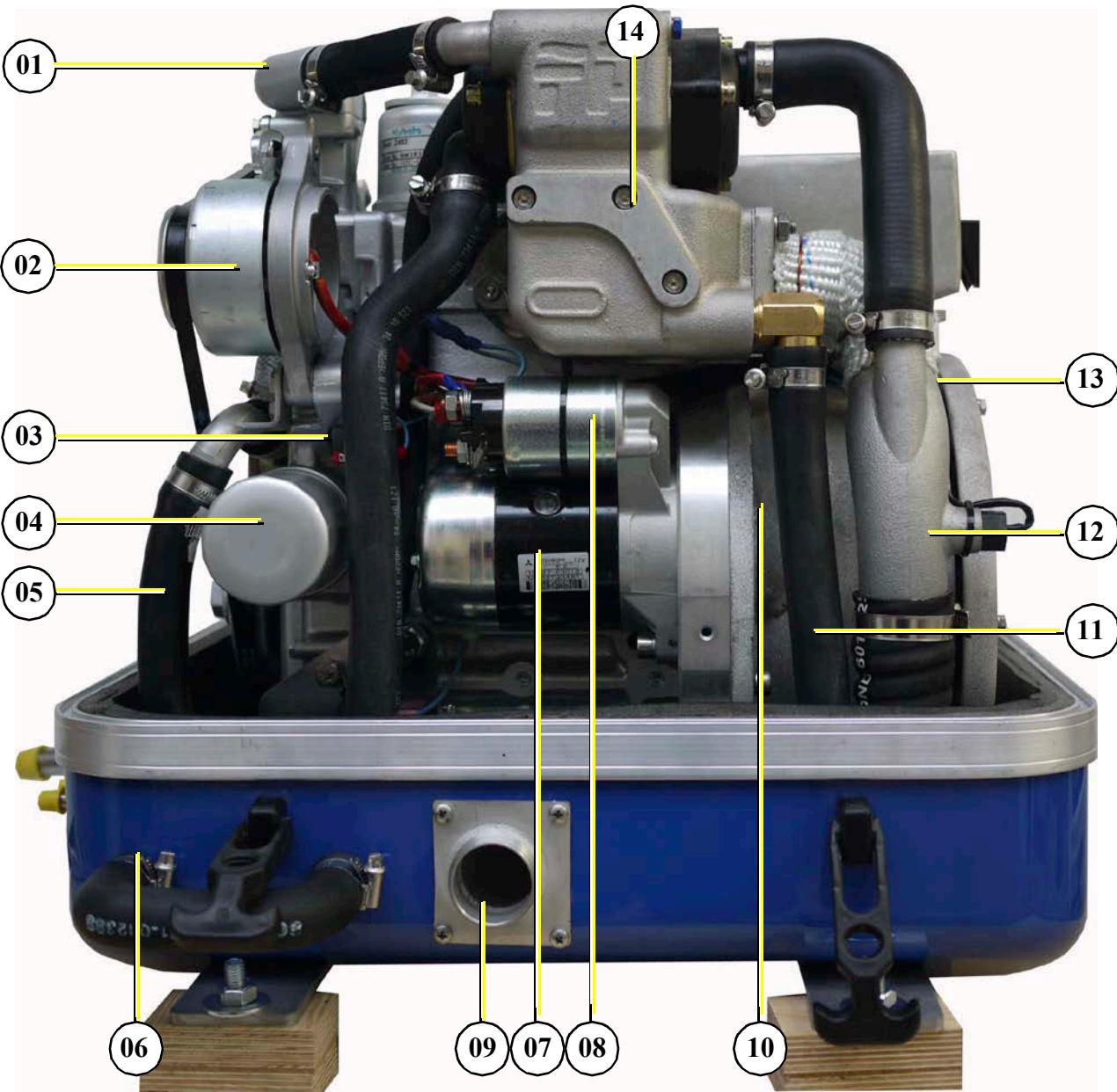
Désination du type	Typ	Numéro de série
Modèle	Mod.	Année modèle
Référence de l'article	Art. No	Poids
Chaînage		Température ambiante
Tension réseau	U _n	Puissance active nominale
Fréquence nominale	f _n	Puissance nominale apparente
Courant nominal	I _n	Facteur de puissance nominale
		Puissance permanente électrique
Fischer Panda GmbH Otto-Hahn-Str. 40 33104 Paderborn Germany		www.fischerpanda.de
CE		



E.2 Description du générateur

E.2.1 Vue latérale droite

Fig. E.2.1-1: Vue latérale droite

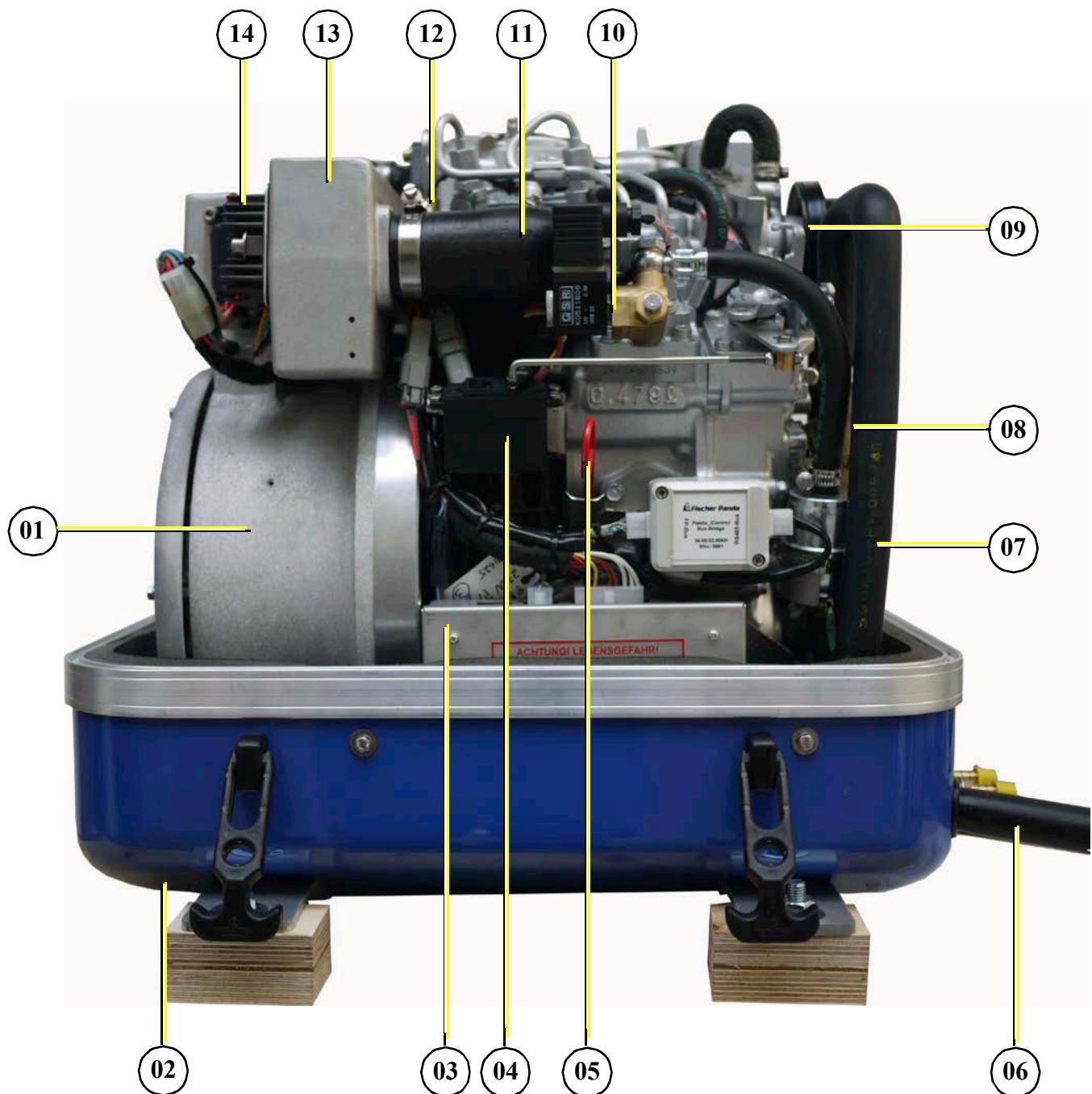


- 01) Boîtier du thermostat
- 02) Alternateur DC
- 03) Interrupteur à pression d'huile
- 04) Filtre d'huile
- 05) Conduite d'eau de refroidissement, Échangeur thermique - Pompe à eau
- 06) Partie supérieure du cocon insonorisé
- 07) Démarreur

- 08) Comondulateur magnétique pour démarreur
- 09) Sortie des gaz d'échappement
- 10) Thermosonde
- 11) Tuyau d'échappement
- 12) Conduite d'injection d'eau de mer
- 13) Conduite de purge d'air à destination du bac d'expansion externe
- 14) Collecteur d'échappement refroidi à l'eau

E.2.2 Vue latérale gauche

Fig. E.2.2-1: Vue latérale gauche



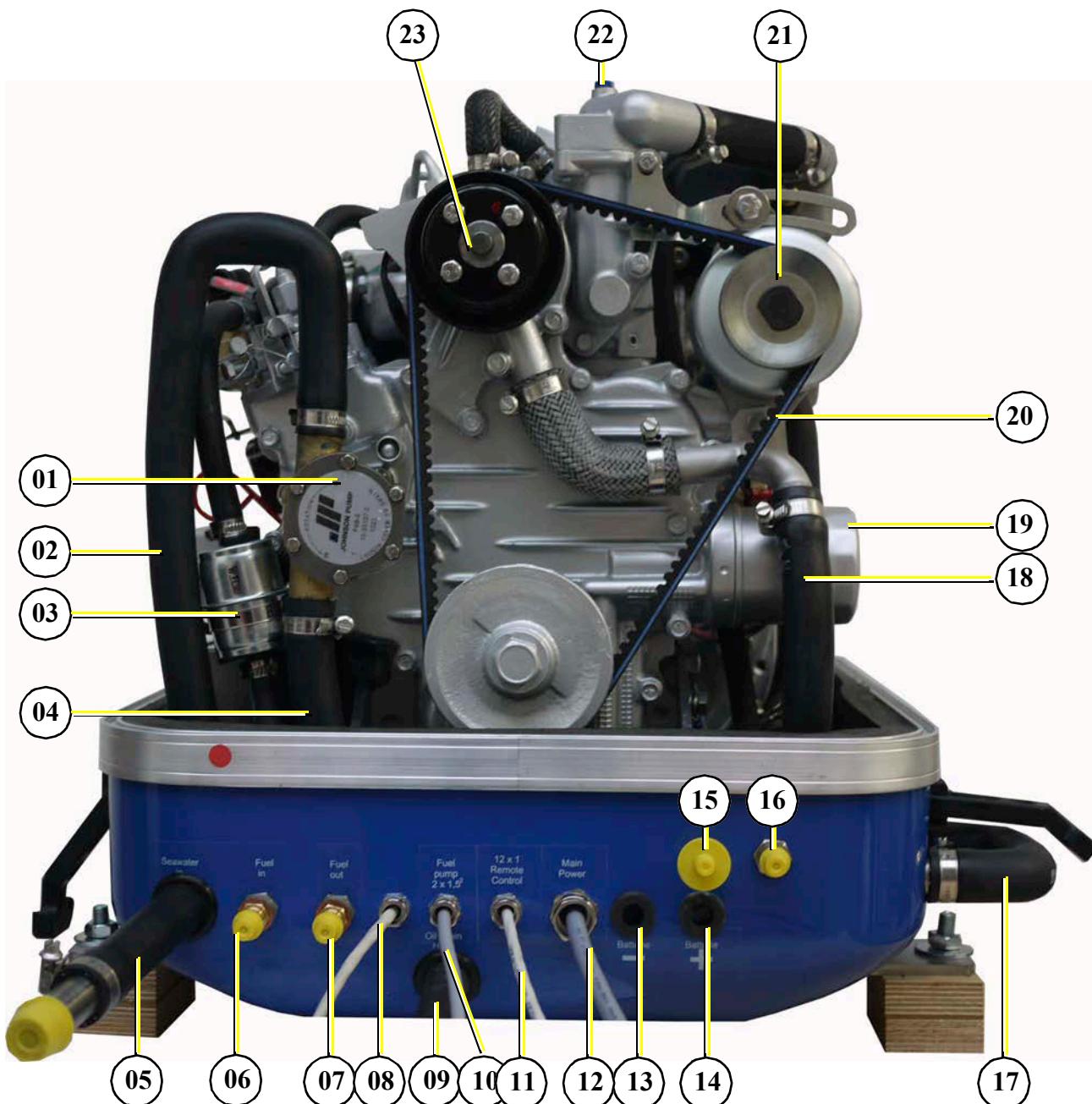
- 01) Carter du générateur avec bobinage
- 02) Partie supérieure du cocon insonorisé
- 03) Carter avec platine iControl (NE PAS OUVRIR!)
- 04) Servomoteur
- 05) Jauge de niveau d'huile
- 06) Entrée d'eau de mer
- 07) Conduite montante d'eau de mer

- 08) Pompe d'eau de mer
- 09) Poulie à courroie pour pompe à eau interne
- 10) Vanne magnétique de carburant
- 11) Tuyau d'aspiration, boîte d'aspiration d'air - pot d'aspiration
- 12) Thermosonde sur la culasse
- 13) Boîte d'aspiration d'air
- 14) Régulateur de charge pour l'alternateur DC



E.2.3 Vue de face

Fig. E.2.3-1: Vue frontale



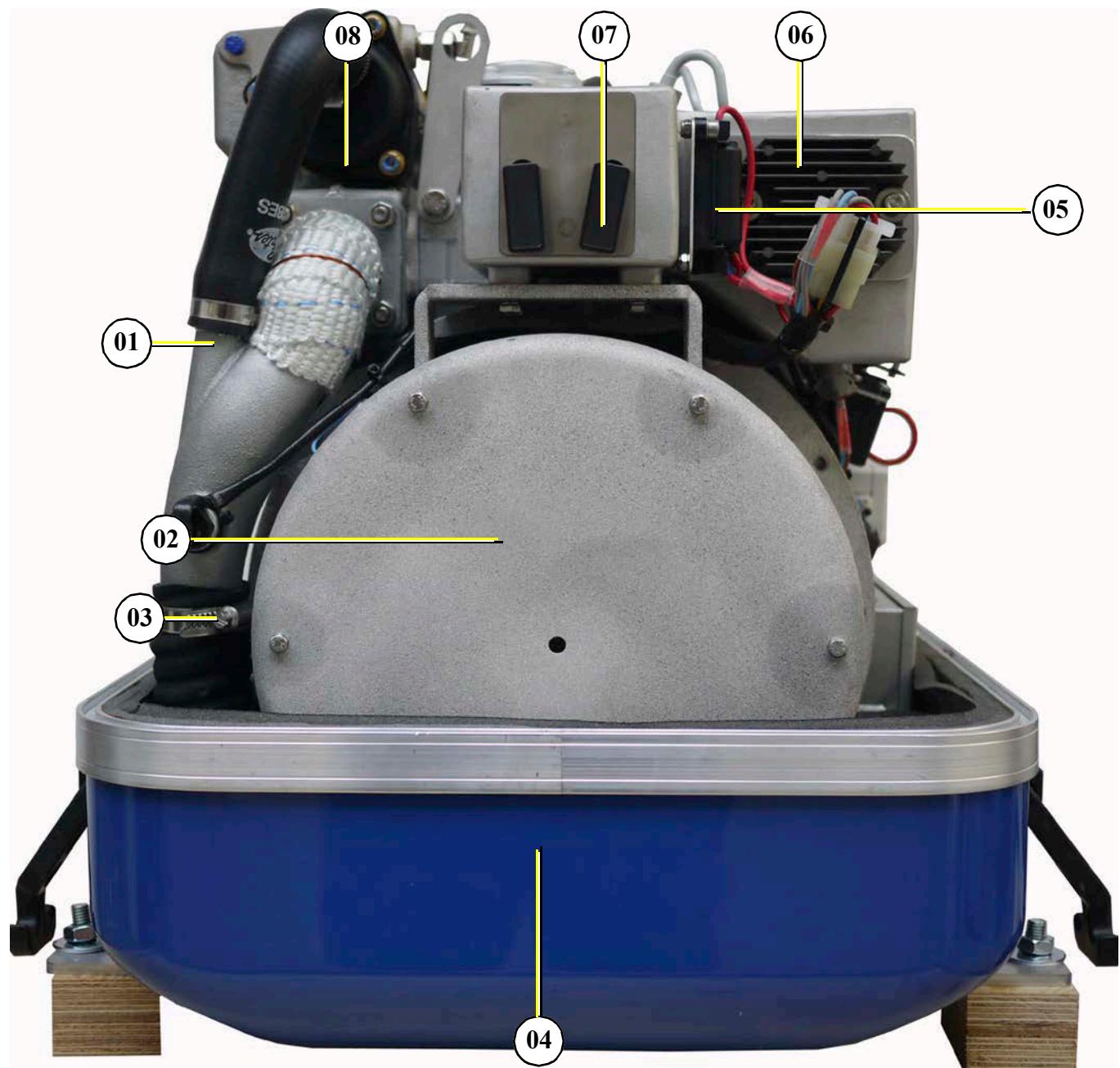
- 01) Pompe d'eau de mer
- 02) Conduite d'arrivée d'eau de mer
- 03) Filtre de carburant
- 04) Conduite d'eau de mer, pompe d'eau de mer - échangeur thermique
- 05) Entrée d'eau de mer
- 06) Carburant IN
- 07) Carburant OUT
- 08) Câble pour bus FB (iControl) à destination du câble PMGi
- 09) Tuyau de vidange d'huile
- 10) Câble pour pompe de carburant
- 11) Câble pour tableau iControl

- 12) Câble pour sortie générateur AC out
- 13) Passe-câble pour câble de la batterie de démarrage (-)
- 14) Passe-câble pour câble de la batterie de démarrage (+)
- 15) Raccordement en provenance du bac d'expansion externe
- 16) Raccordement à destination du bac d'expansion externe
- 17) Raccordement soupape d'aération externe
- 18) Conduite d'eau de refroidissement
- 19) Filtre d'huile
- 20) Courroie trapézoïdale
- 21) Alternateur DC
- 22) Boîtier du thermostat
- 23) Poule à courroie pour pompe à eau



E.2.4 Vue de dos

Fig. E.2.4-1: Vue arrière



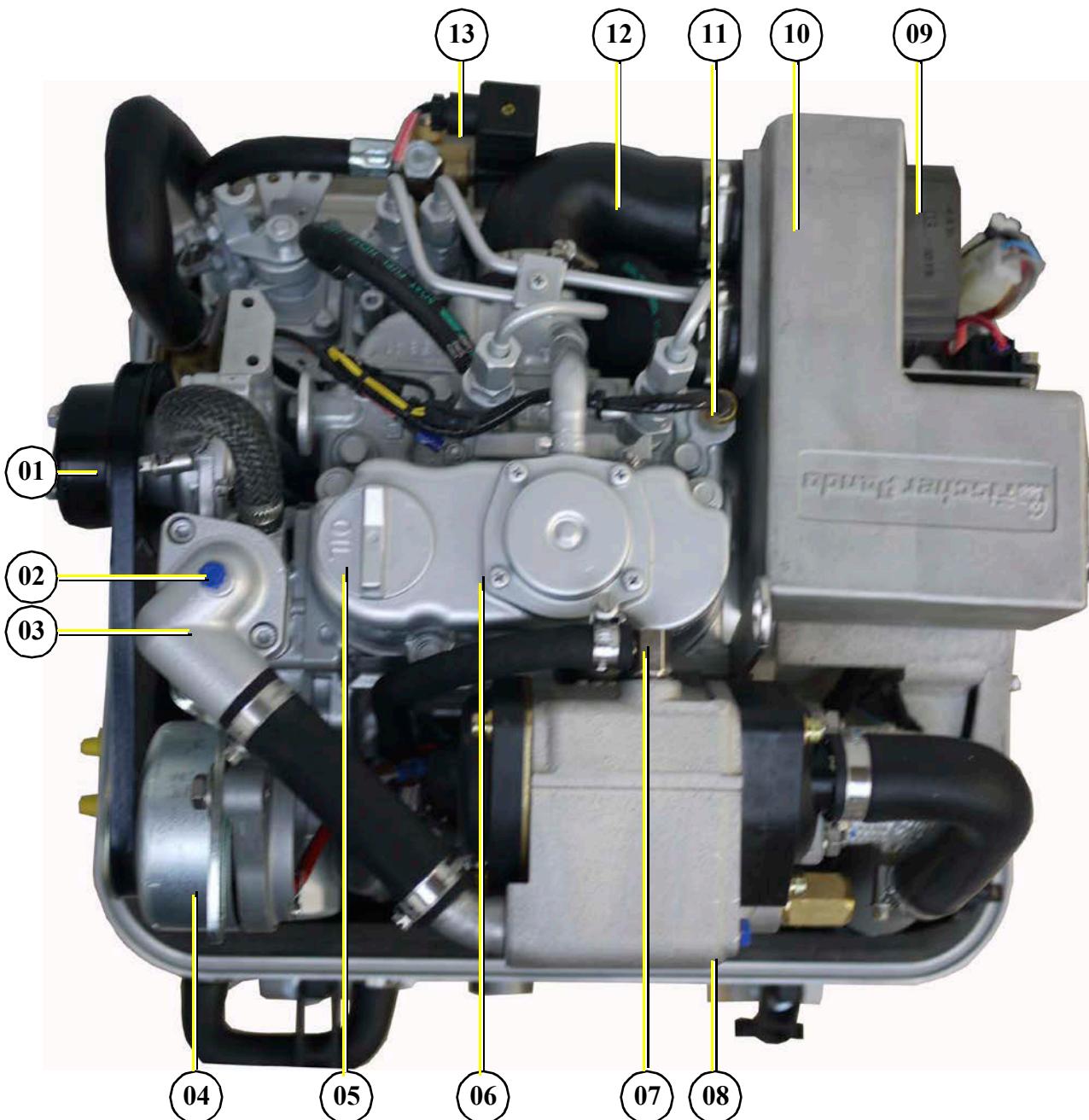
- 01) Conduite d'injection d'eau de mer
- 02) Couvercle du générateur
- 03) Tuyau d'échappement
- 04) Partie supérieure du cocon insonorisé
- 05) Coupe-circuit électrique 30A

- 06) Régulateur de charge alternateur DC
- 07) Boîte d'aspiration d'air
- 08) Collecteur d'échappement refroidi à l'eau avec échangeur thermique



E.2.5 Vue de dessus

Fig. E.2.5-1: Vue de dessus



- 01) Conduite d'injection d'eau de mer
- 02) Couvercle du générateur
- 03) Tuyau d'échappement
- 04) Partie supérieure du cocon insonorisé
- 05) Coupe-circuit électrique 30A

- 06) Régulateur de charge alternateur DC
- 07) Boîte d'aspiration d'air
- 08) Collecteur d'échappement refroidi à l'eau avec échangeur thermique

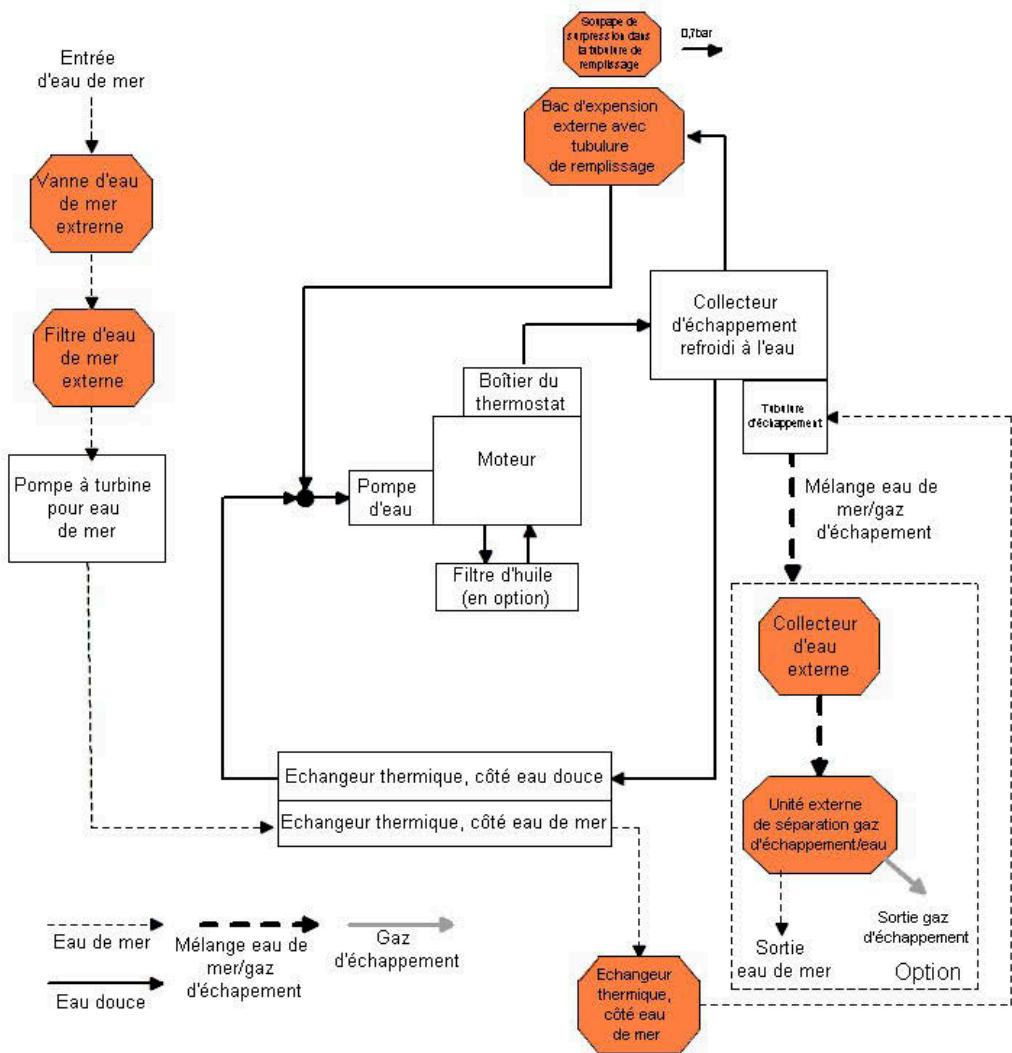


E.3 Sous-groupes du générateur

E.3.1 Tableau de commandes - Voir fascicule séparé i-Control

E.3.2 Composants du système de refroidissement (eau de mer + eau douce)

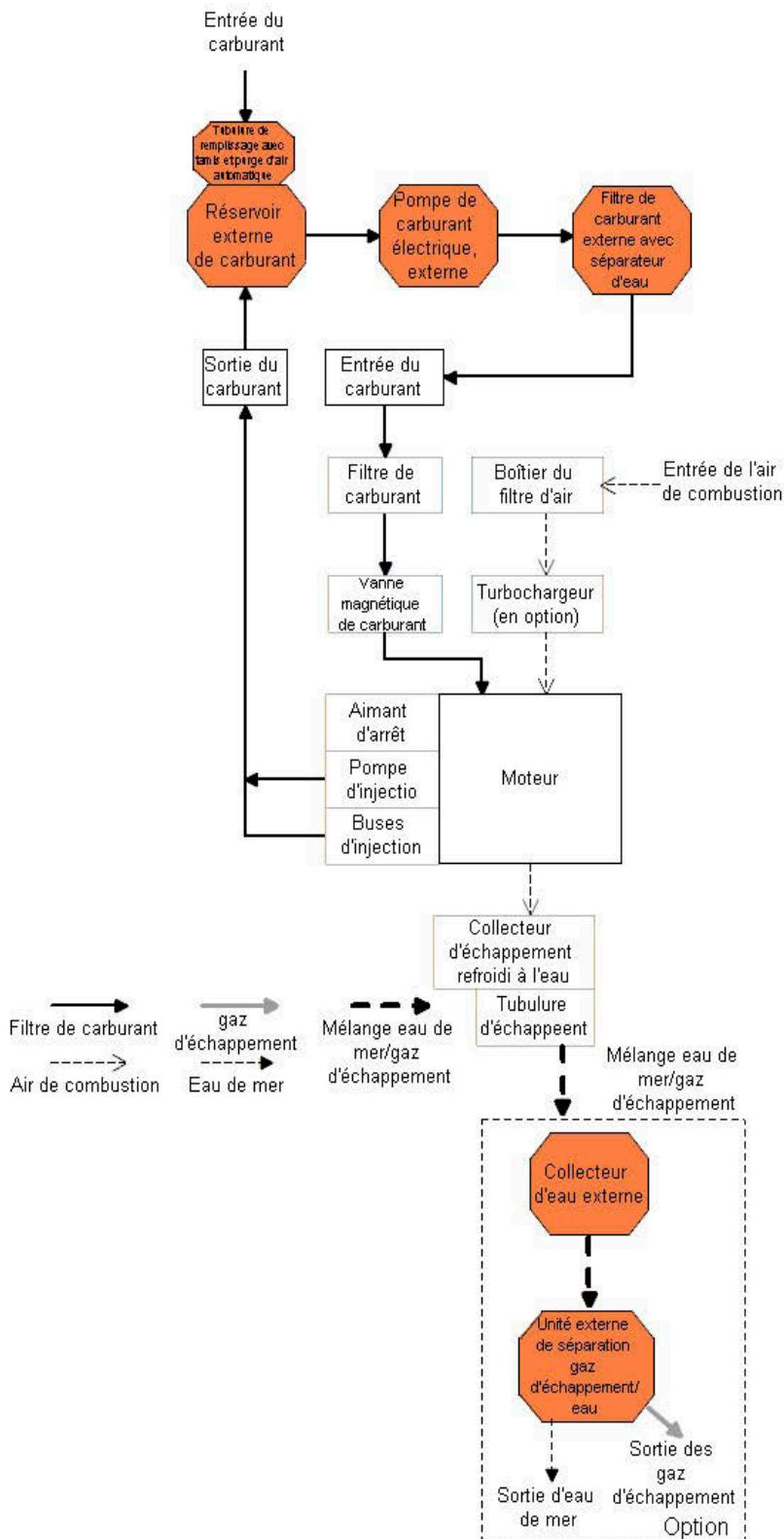
Fig. E.3.2-1: Système de refroidissement





E.3.3 Composants du système de combustion et d'échappement de gaz

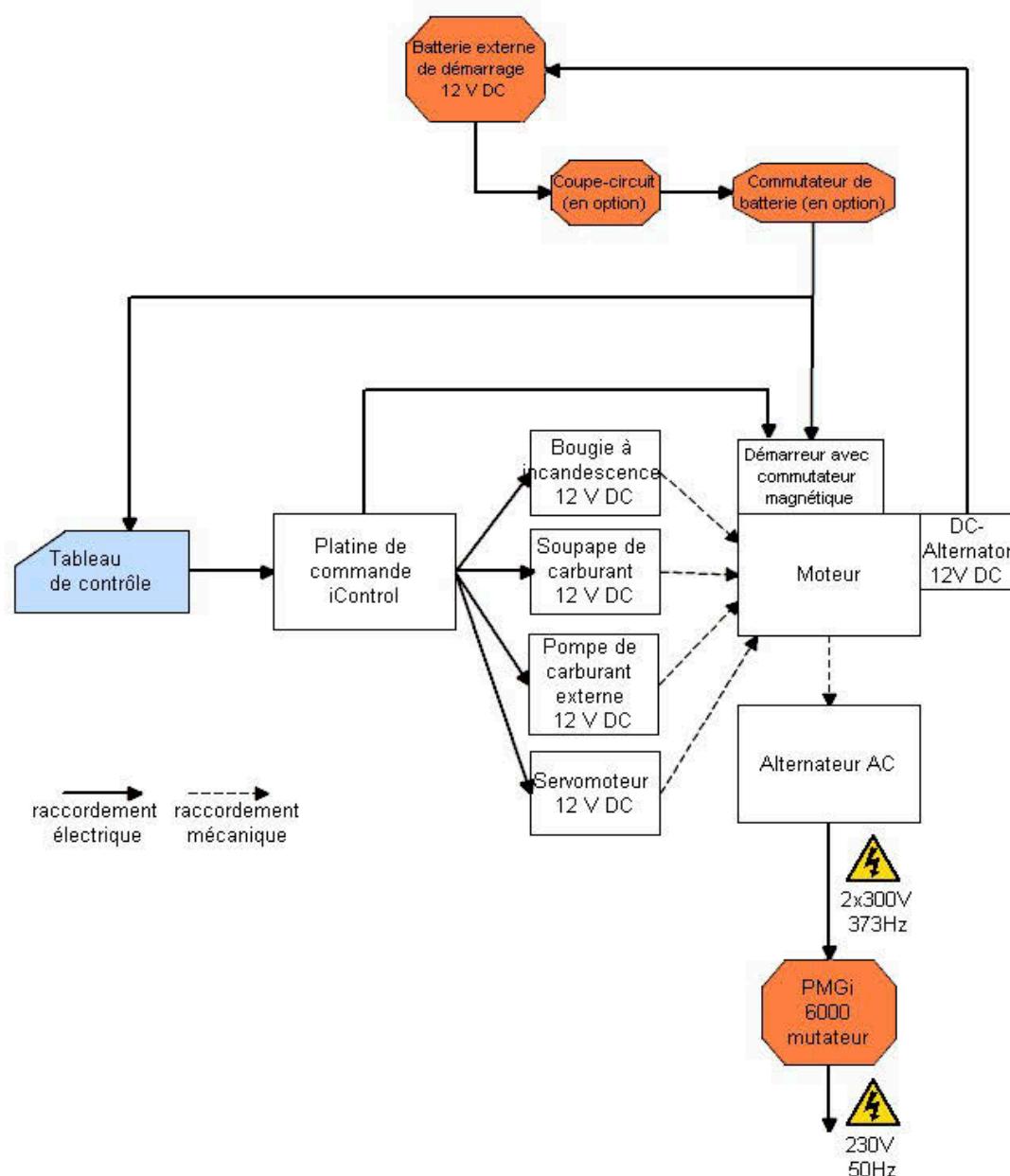
Fig. E.3.3-1: Système de combustion de carburant et d'échappement de gaz brûlés





E.3.4 Composants du système électrique

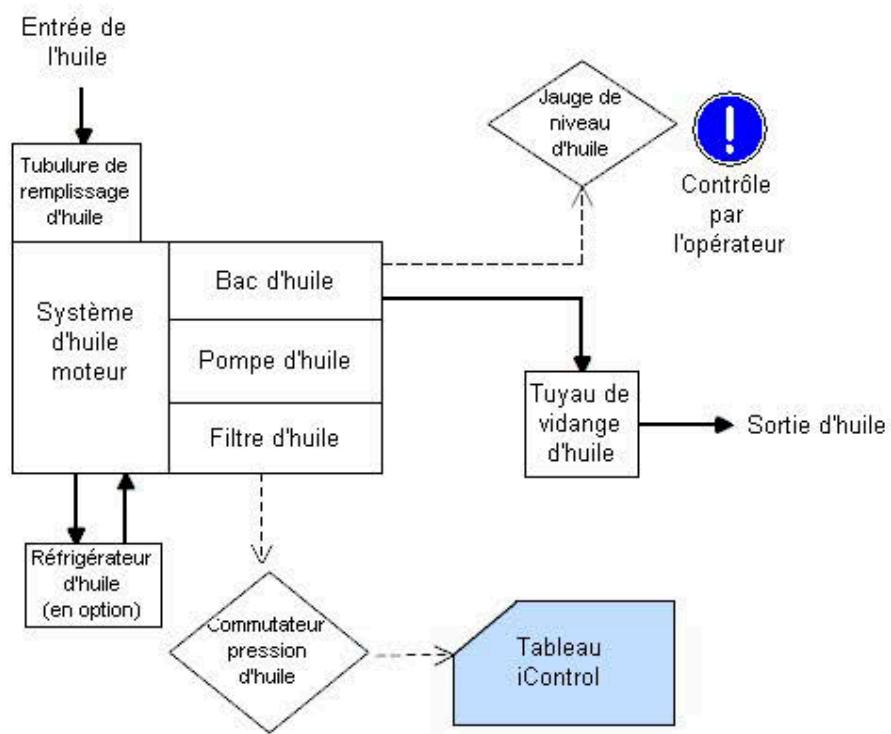
Fig. E.3.4-1: Composants du système électrique





E.3.5 Composants du système de lubrification

Fig. E.3.5-1: Système de lubrification





E.3.6 Le système de contrôle du fonctionnement

Thermosonde sur le moteur

Cette thermosonde surveille la température du moteur.

Fig. E.3.6-1: 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. E.3.6-2: 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. E.3.6-3: 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. E.3.6-4: Comondulateur à pression d'huile



E.4 Instructions de service

E.4.1 Contrôle journalier avant chaque démarrage - Voir fascicule de donnée séparée iControl

E.4.2 Démarrage du générateur - Voir fascicule de donnée séparée iControl.

E.4.3 Arrêt du générateur - Voir fascicule de donnée séparée iControl.

F. 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.

F.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).

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

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

Avis:

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



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.

Attention!: Danger corporel



- 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.



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.



F.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 trous, 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.

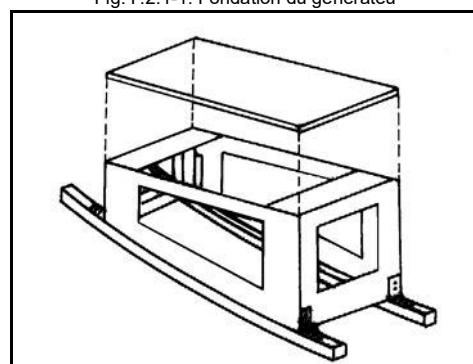
Le moteur aspirant l'air contenu dans le compartiment des machines, il est nécessaire de prévoir un nombre suffisant d'ouvertures d'aération pour éviter un échauffement du générateur.

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.

F.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, qui provoquerait un sol continu, sont ainsi supprimées.

Fig. F.2.1-1: Fondation du générateur





F.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“,



Fig. F.3-1: Raccords du générateur

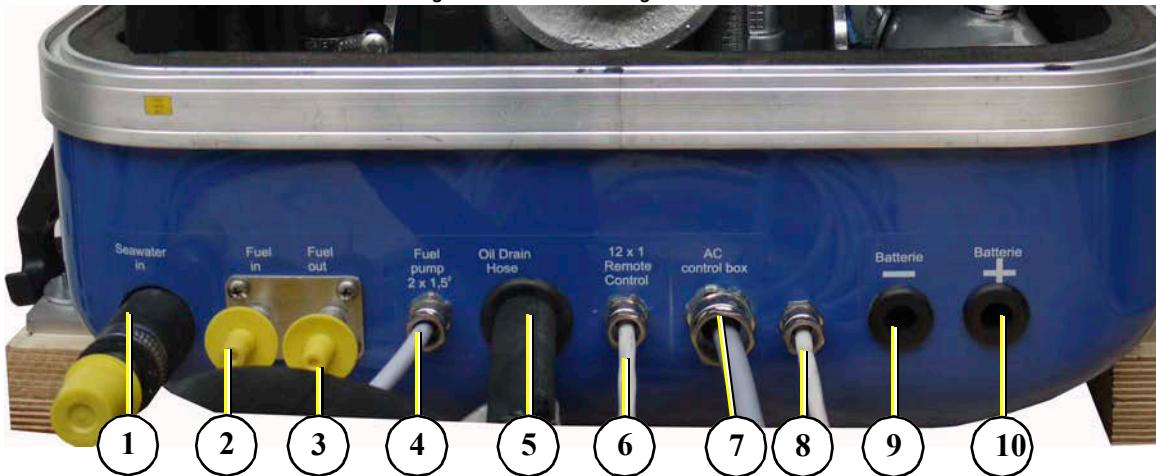
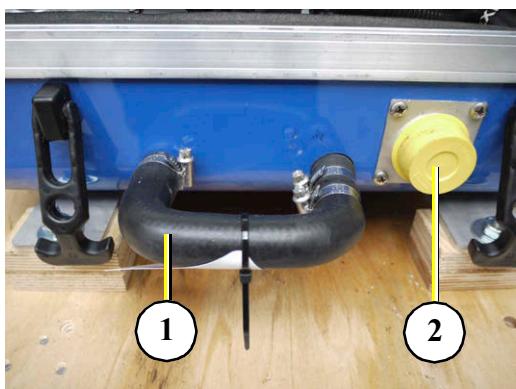
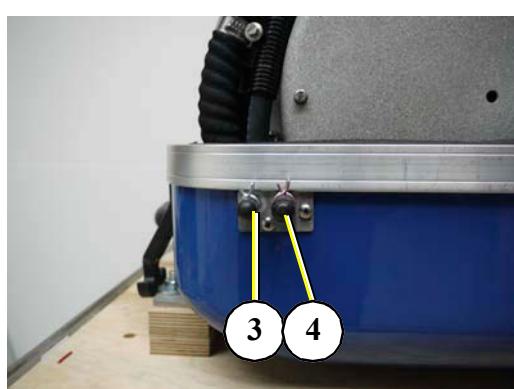


Fig. F.3-2: Raccords du générateur



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

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

F.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:

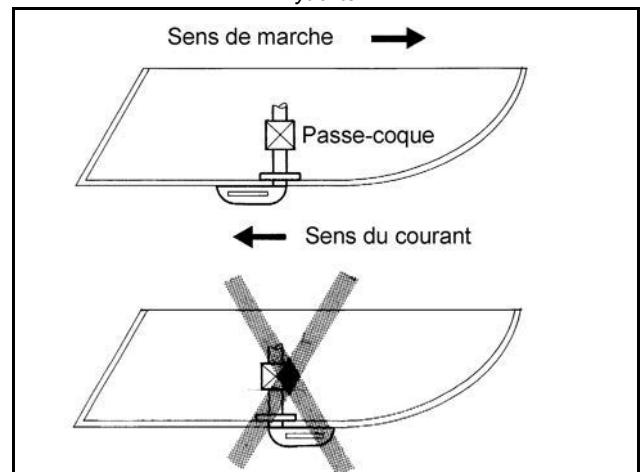
Pour éviter la corrosion galvanique, tenir compte des "Instructions d'entretien pour génératrices marines (Protection contre la corrosion)".

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



F.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 intérieur) 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 I.1, "Données techniques du générateur," auf Seite 121.



F.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.

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.

Avis:

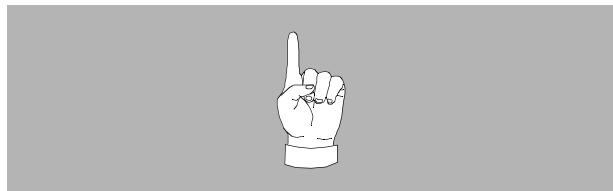
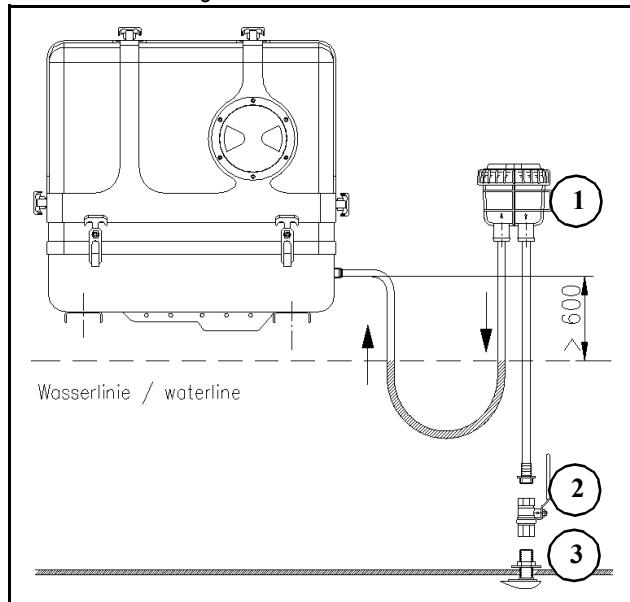


Fig. F.4-1: Filtre d'eau de mer





F.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. F.4.5-1: Soupape d'aération



Avis:



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



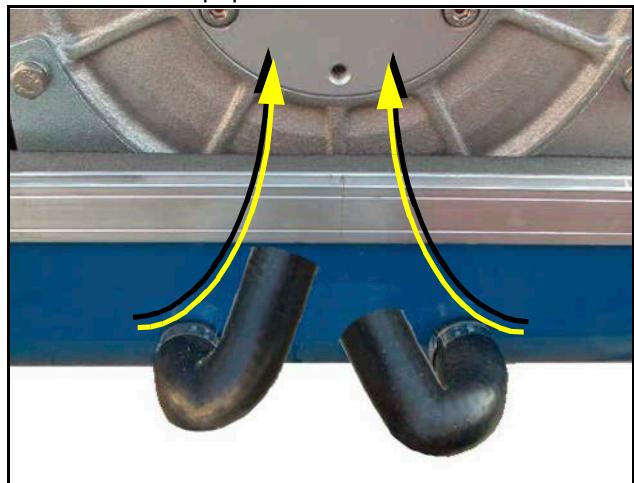
Coupez le tuyau en caoutchouc à destination de la soupape d'aération externe...



... et coudez-le vers le haut.

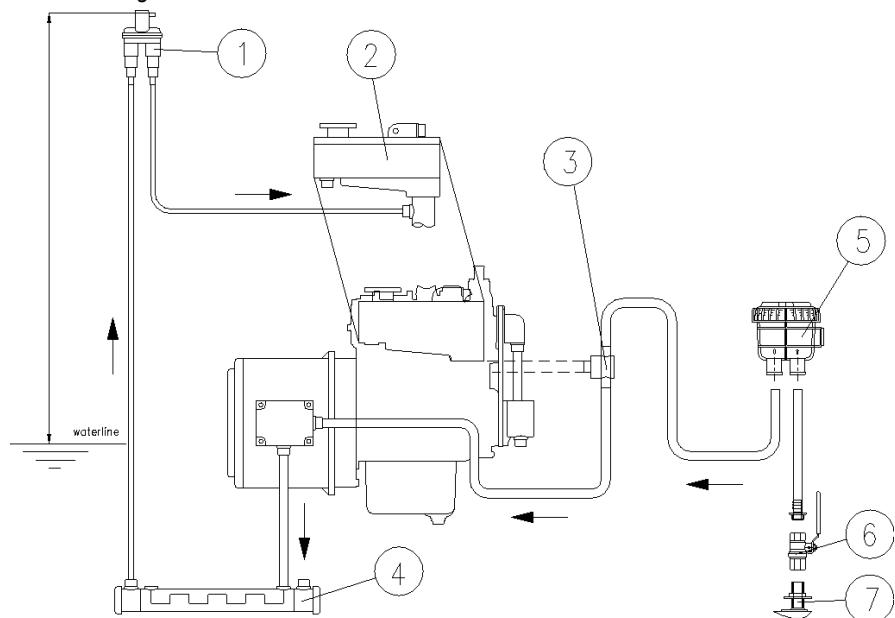
Les deux extrémités sont alors prolongées chacune par un tuyau, et une soupape d'aération est installée à environ 600 mm au-dessus de la ligne de flottaison.

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



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

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



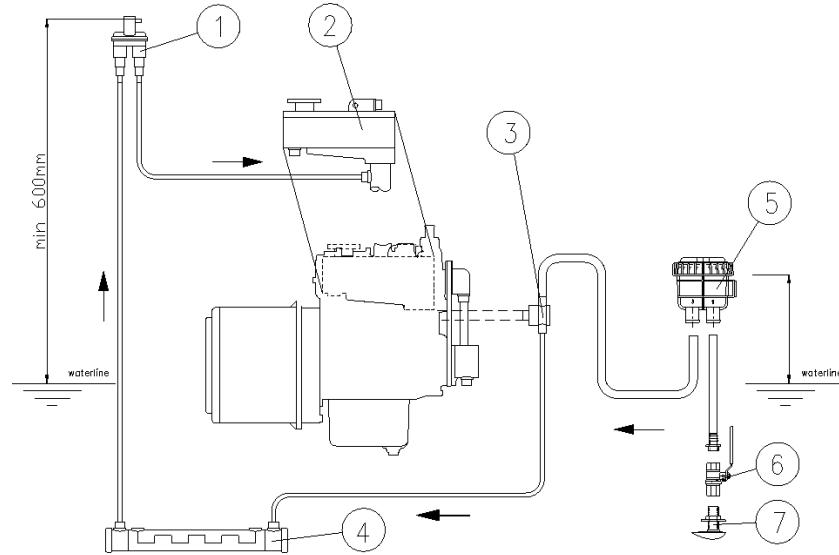
1. Soupape d'aération
2. Collecteur d'échappement
3. Pompe d'eau de mer
4. Échangeur thermique

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



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

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



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

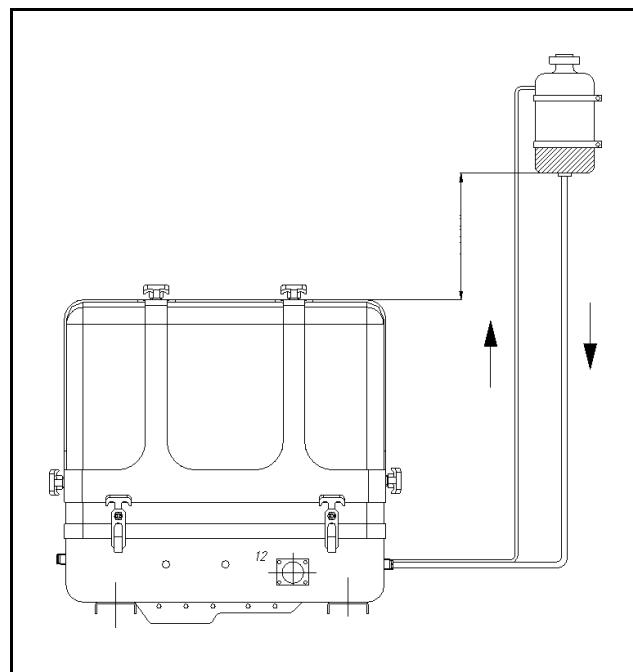
F.5 Système d'échappement refroidi à l'eau

F.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 jusqu'au pont.

Fig. F.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!



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

bac d'expansion

1. Remplissage du bac d'expansions 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. F.5.2-1: bac d'expansion



Vis de purge d'air

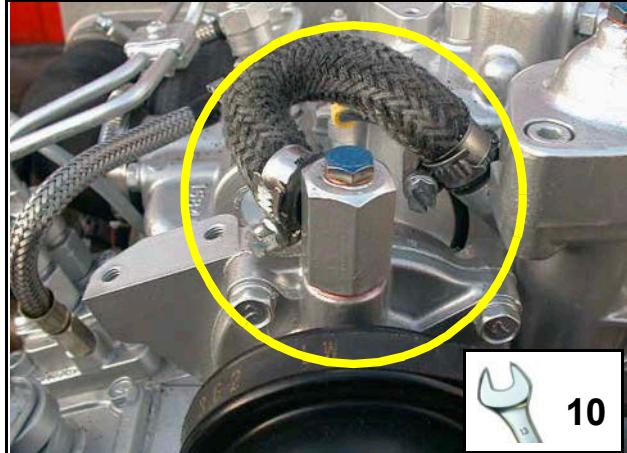
2. Ouvrez la vis de purge d'air de la pompe d'eau de refroidissement interne. Si l'eau de refroidissement sort exempte d'air, refermez la vis de purge d'air.

- 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. F.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. F.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.

F.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.

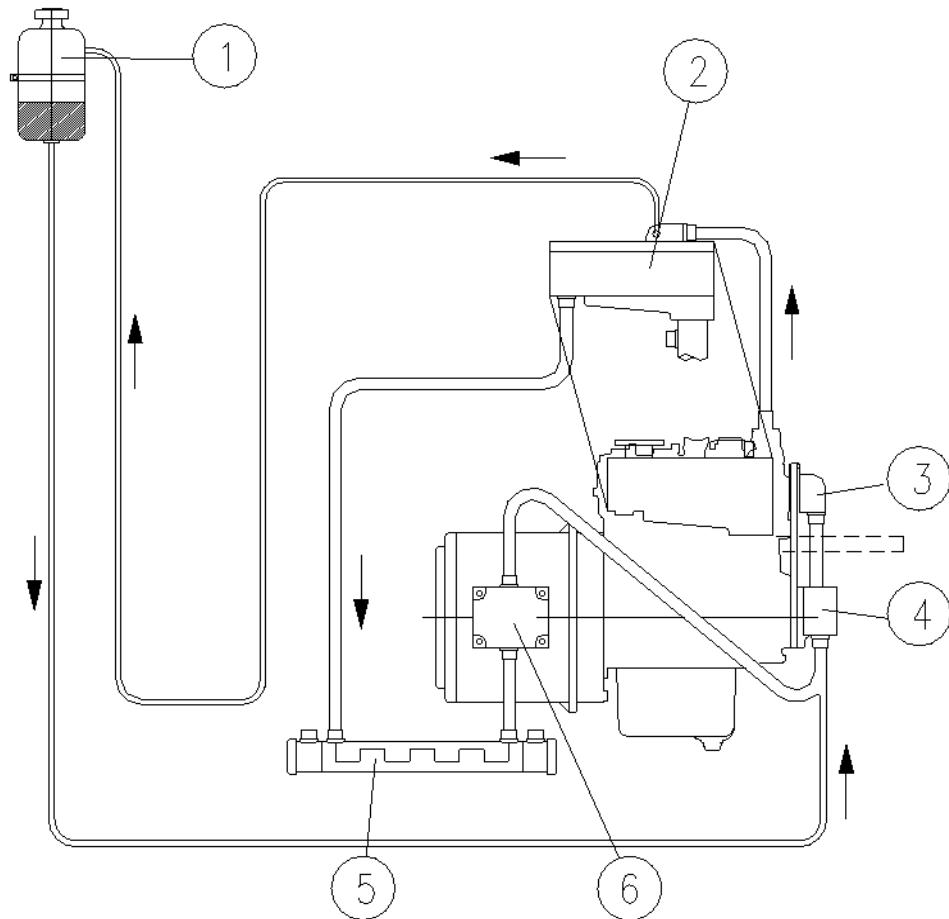
La conduite d'arrivée d'eau de refroidissement peut être tâtée directement en amont de la pompe interne d'eau de refroidissement, tandis que la conduite de retour peut être tâtée soit à la sortie du collecteur d'échappement refroidi à l'eau, soit sur le côté où cette conduite parvient à l'échangeur thermique.

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



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

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



- 1. bac d'expansion
- 2. Collecteur d'échappement
- 3. Boîtier de thermostat

- 4. Pompe d'eau douce
- 5. Échangeur thermique
- 6. Moteur

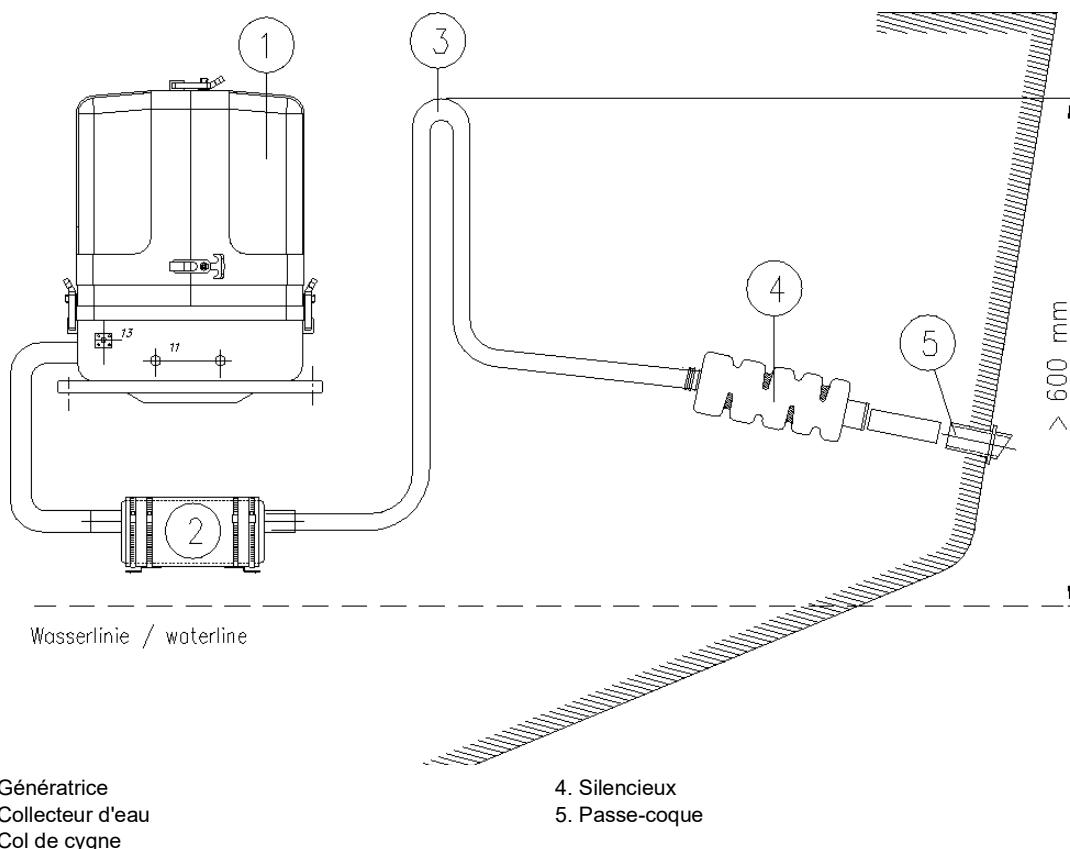


F.6 Installation du système d'échappement de gaz brûlés

F.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.*



F.7 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'infiltra 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 mélagent 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 dégrippant 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.

F.7.1 Causes possible de la présence d'eau dans la conduite d'échappement

F.7.1.1 Cause possible: conduite d'échappement

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

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

F.7.1.2 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.)

- 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.
- 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.
- 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.



F.7.2 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.

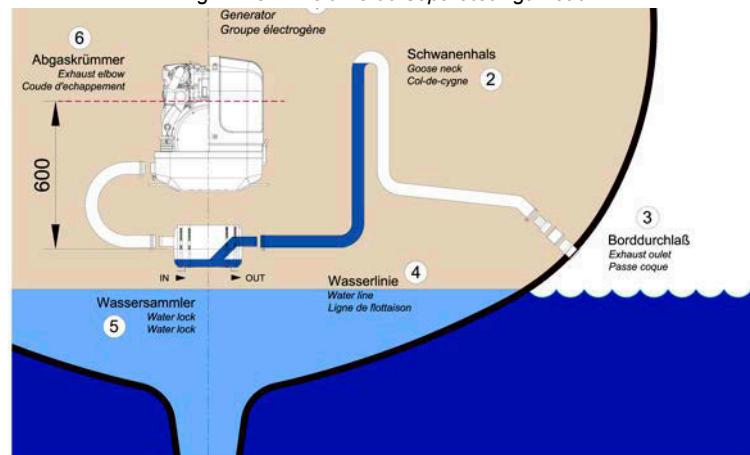
Le dessin ci-dessous indique la distance entre le point critique du collecteur d'échappement et le niveau maximum d'eau dans le tuyau d'échappement à 600 mm. Cette distance s'entend comme distance minimum.

F.7.3 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 reflué 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.

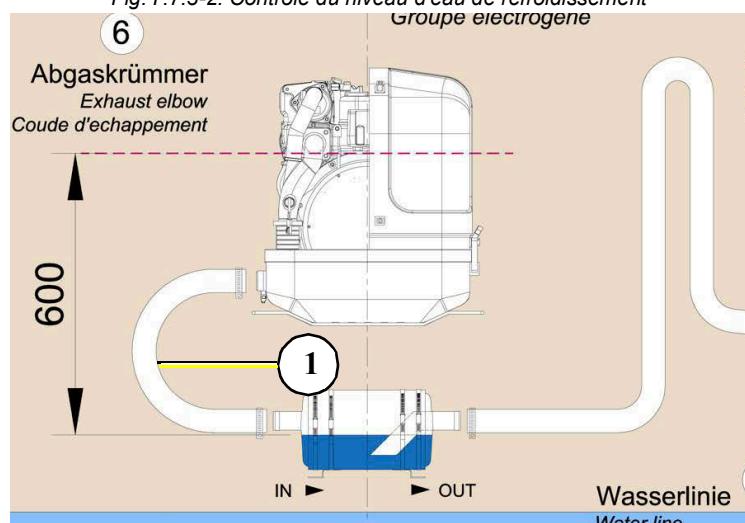
Fig. F.7.3-1: Volume du séparateur gaz/eau



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. F.7.3-2: Contrôle du niveau d'eau de refroidissement
Groupe électrogène



F.7.3.1 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:

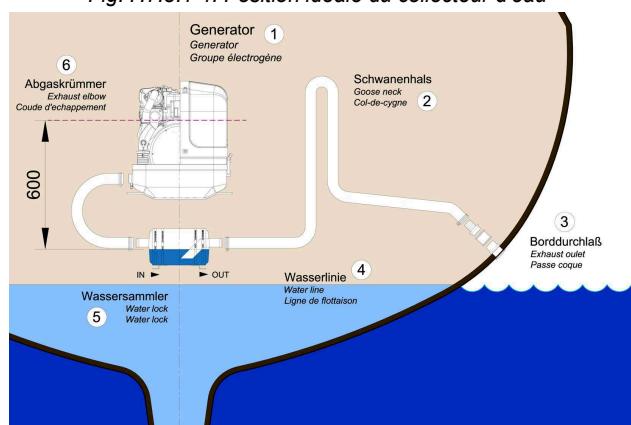
Position idéale du collecteur d'eau

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!



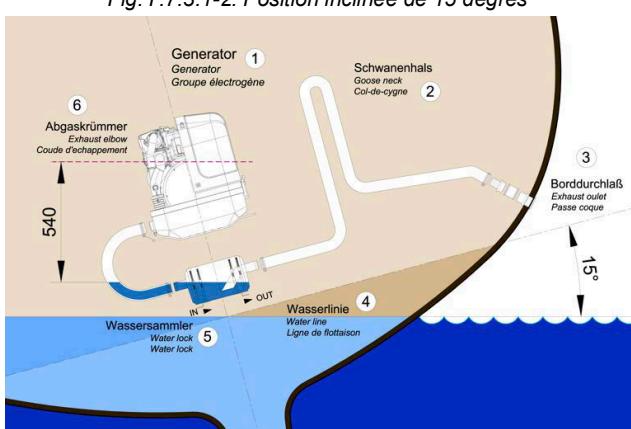
Fig. F.7.3.1-1: Position idéale du collecteur d'eau



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. F.7.3.1-2: Position inclinée de 15 degrés

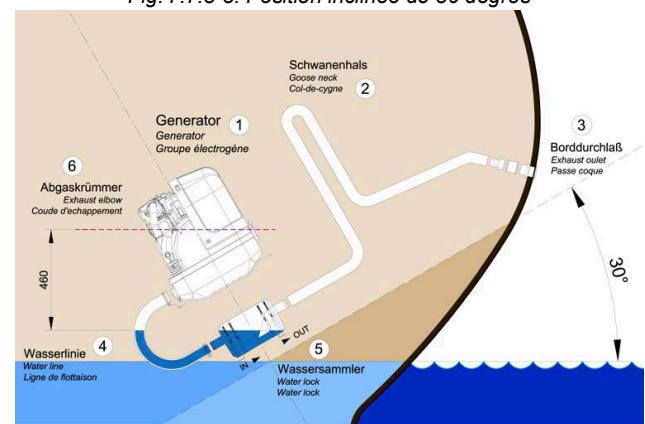




Position inclinée de 30 degrés - Fig. A.0.4.1-3

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. F.7.3-3: Position inclinée de 30 degrés

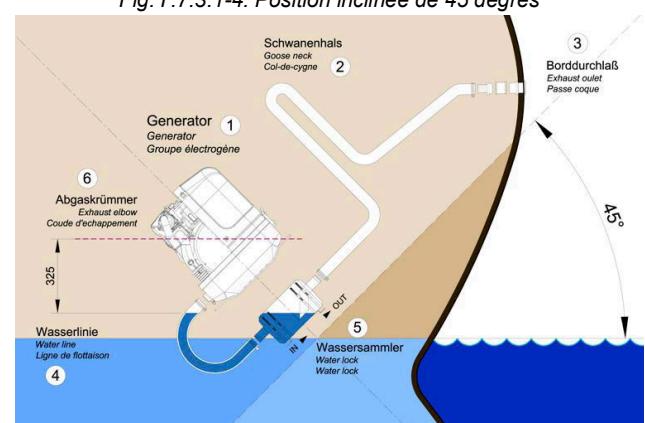


Position inclinée de 45 degrés - Fig. A.0.4.1-4

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 °.

Fig. F.7.3.1-4: Position inclinée de 45 degrés



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.

F.7.3.2 Exemple de montage excentré du collecteur d'eau, avec exposé des effets possibles:

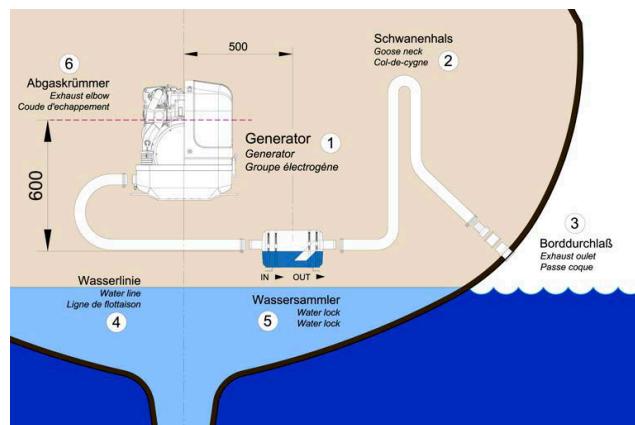
Les exemples suivants sont de grande importance pour le montage du générateur avec collecteur d'eau sur des yachts à voiles. En ce qui concerne les yachts à moteur, un changement de la position n'est pas à craindre en cas de bande. Là, il faut seulement veiller à ce que le volume du collecteur soit suffisamment 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:

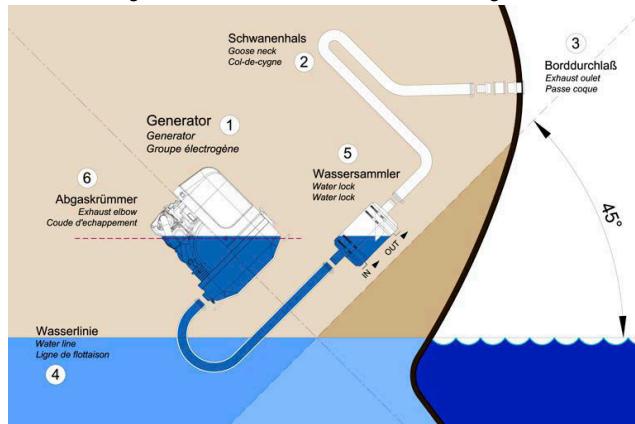
Fig. F.7.3.2-1: Collecteur d'eau à côté du générateur, à 500 mm de l'axe central



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.

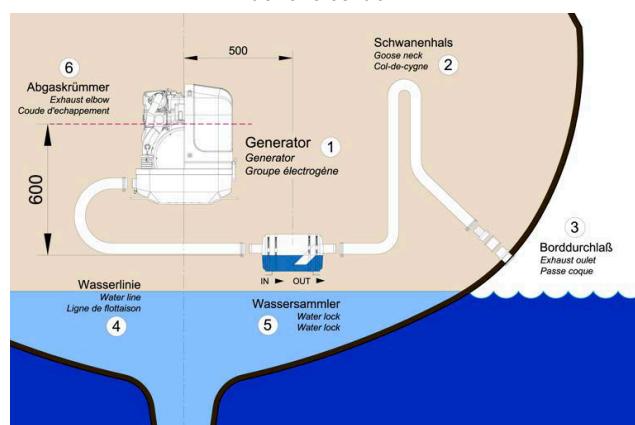
Fig. F.7.3.2-2: Position inclinée de 45 degrés



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. F.7.3.2-3: Collecteur d'eau à côté du générateur, à 1000 mm de l'axe central

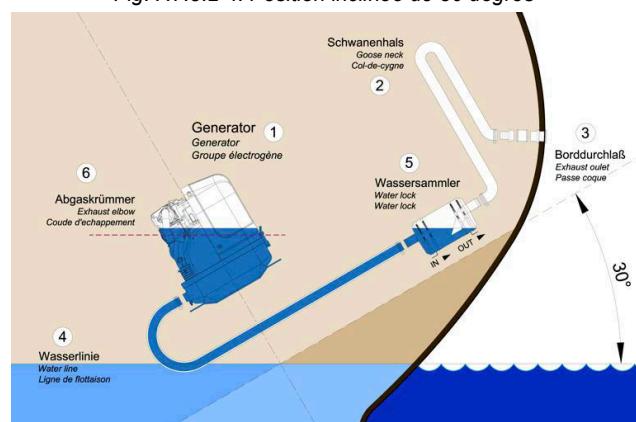




Position inclinée de 30 degrés - Fig. A.0.4-7

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. F7.3.2-4: 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.

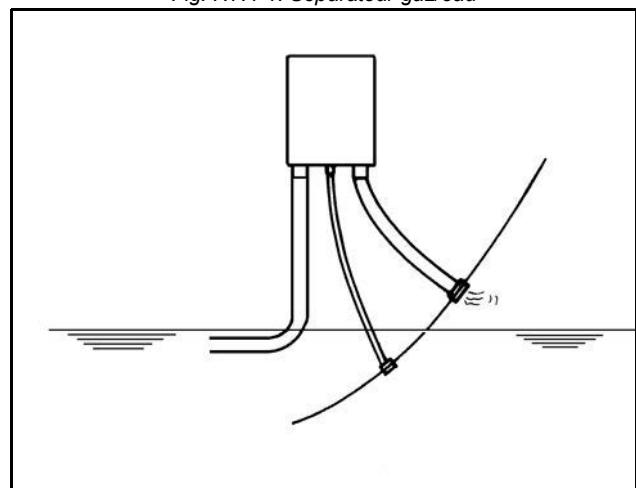
A la suite de ces "fuites", le niveau d'eau monte, se rapprochant ainsi du point critique de la tubulure d'échappement.

F.7.4 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.

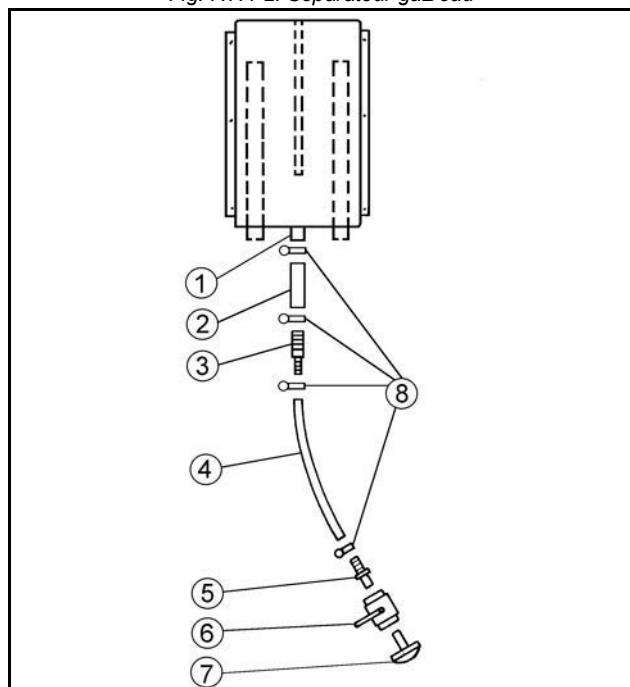
Fig. F7.4-1: Séparateur gaz/eau





1. Thermomètre pour sortie d'eau de ø 30mm
2. Tuyau intercalaire ø 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

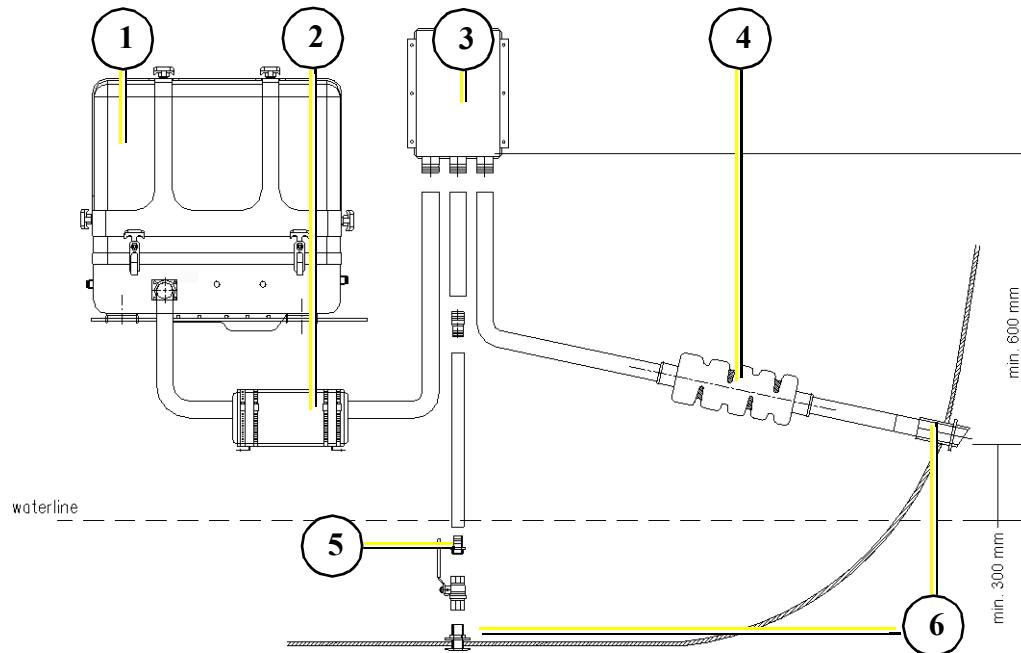
Fig. F.7.4-2: Séparateur gaz/eau





F.7.5 Schéma d'installation de l'unité de séparation gaz/eau

Fig. F.7.5-1: 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

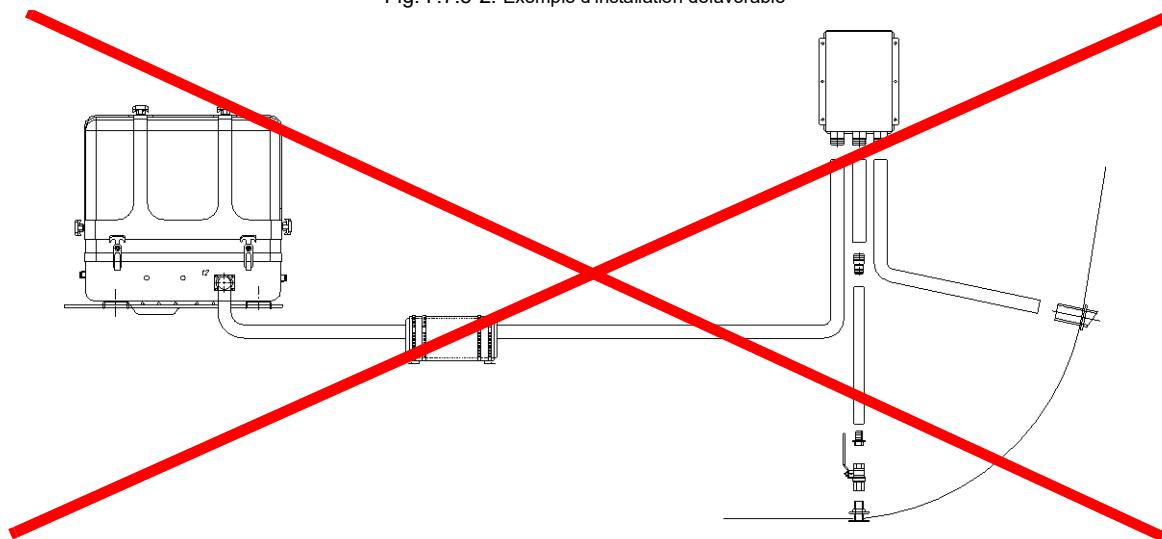
Quand le séparateur gaz/eau est installé à une hauteur suffisante, un col de cygne n'est plus nécessaire. Le séparateur gaz/eau remplit la même fonction. Avec un système d'échappement "Supersilent" bien installé, vous ne risquez plus d'importuner vos voisins, les bruits d'échappement étant alors presque 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. F.7.5-2: 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



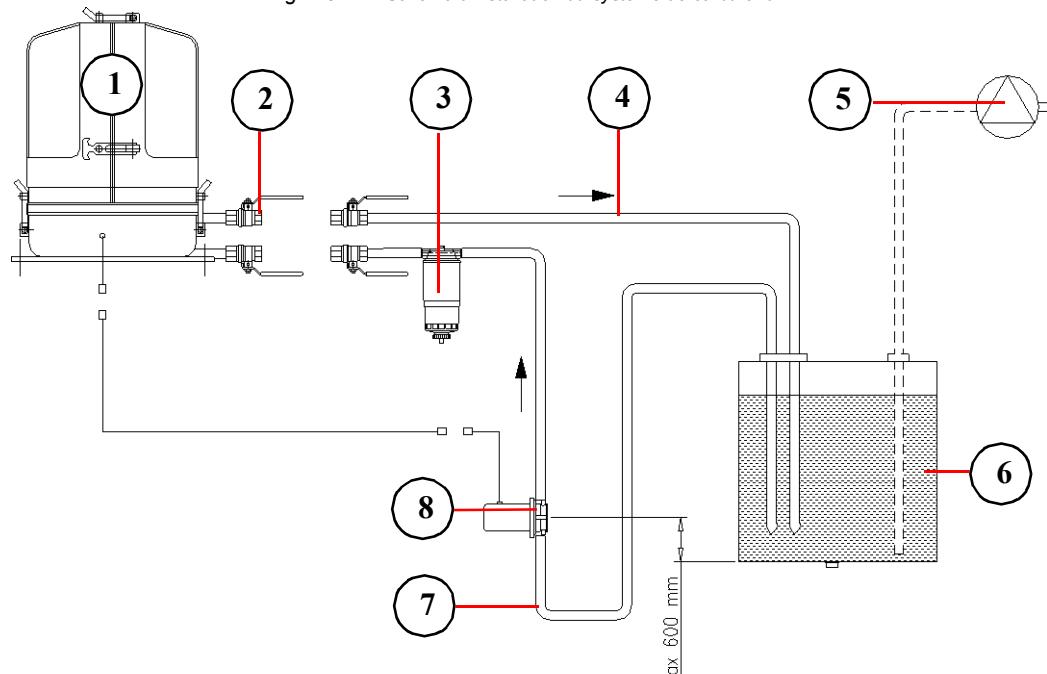
F.8 Raccordement du système de carburant

F.8.1 Avis généraux

- Toutes 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. F.8.1-1: Schéma d'installation du système de carburant



- Générateur
- Robinet d'arrêt de carburant
- Filtre de carburant
- Retour du carburant

- Pompe d'aspiration d'eau de condensation
- Réservoir de carburant
- Arrivée du carburant
- Pompe électrique de carburant (12 V DC) (en option)



F.9 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 I.1, "Données techniques du générateur," on page 121.

Fig. F.9-1: Pompe électrique de carburant



F.9.1 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!



F.9.2 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. F.9.2-1: Filtre



F.9.3 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 collette de la conduite d'injection et réitérez l'opération de démarrage. Après démarrage réussi, resserrez l'écrou à fond.

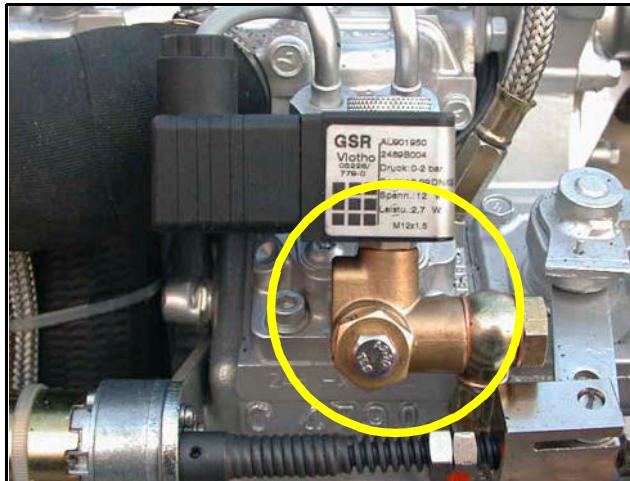
- 6.) Comondulateur principal "OFF".



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

Pas présente sur chaque modèle!

Fig. F.9.3-1: Vis de purge d'air sur la vanne magnétique de carburant



F.10 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.

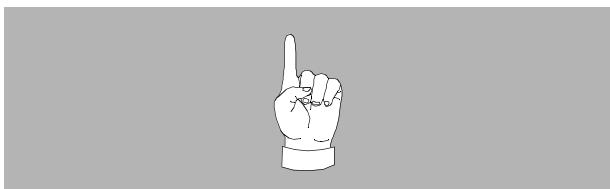
F.10.1 Raccordement du banc de batteries de démarrage

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!

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)

ATTENTION





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 prédestinera à l'endommagement.

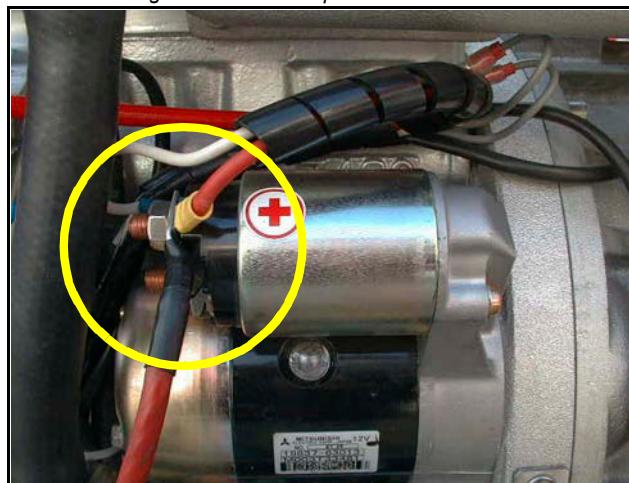
Après l'installation, procédez à une marche d'essai du générateur et vérifiez la pose du câble de la batterie pendant et après ladite marche d'essai. Corrigez la pose, si nécessaire.



Câble positif de la batterie (+)

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

Fig. F.10.1-1: 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. F.10.1-2: 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. F.10.1-3: Démarreur DC

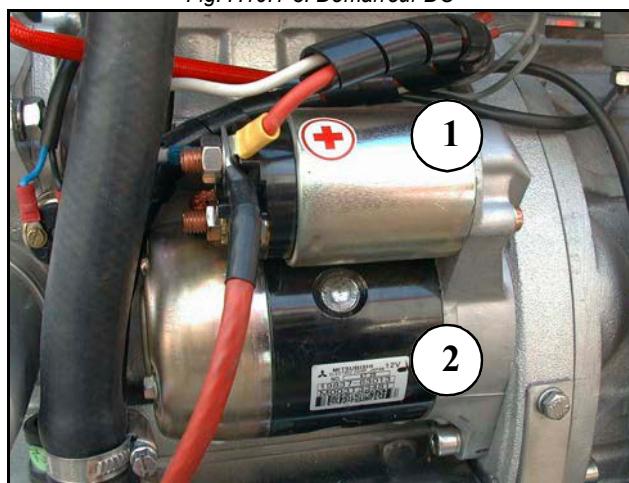
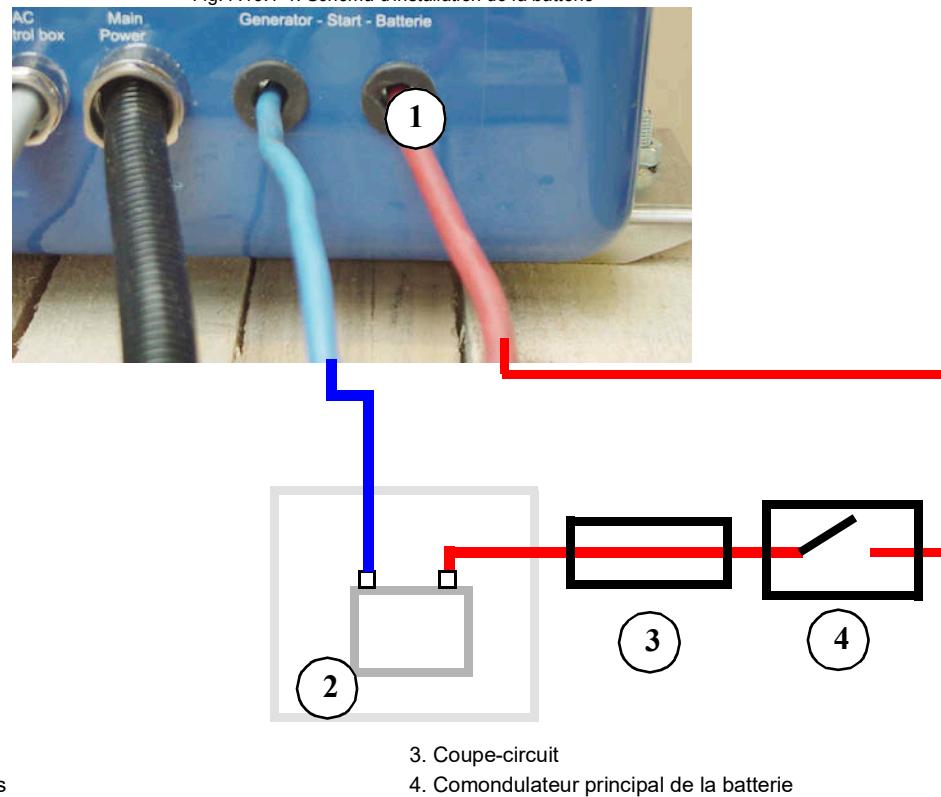




Fig. F.10.14: Schéma d'installation de la batterie



1. Générateur
2. Bloc de batteries

3. Coupe-circuit
4. Comondulateur principal de la batterie

F.10.2 Raccordement du tableau de commande - Voir fascicule de données du tableau iControl

F.11 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.

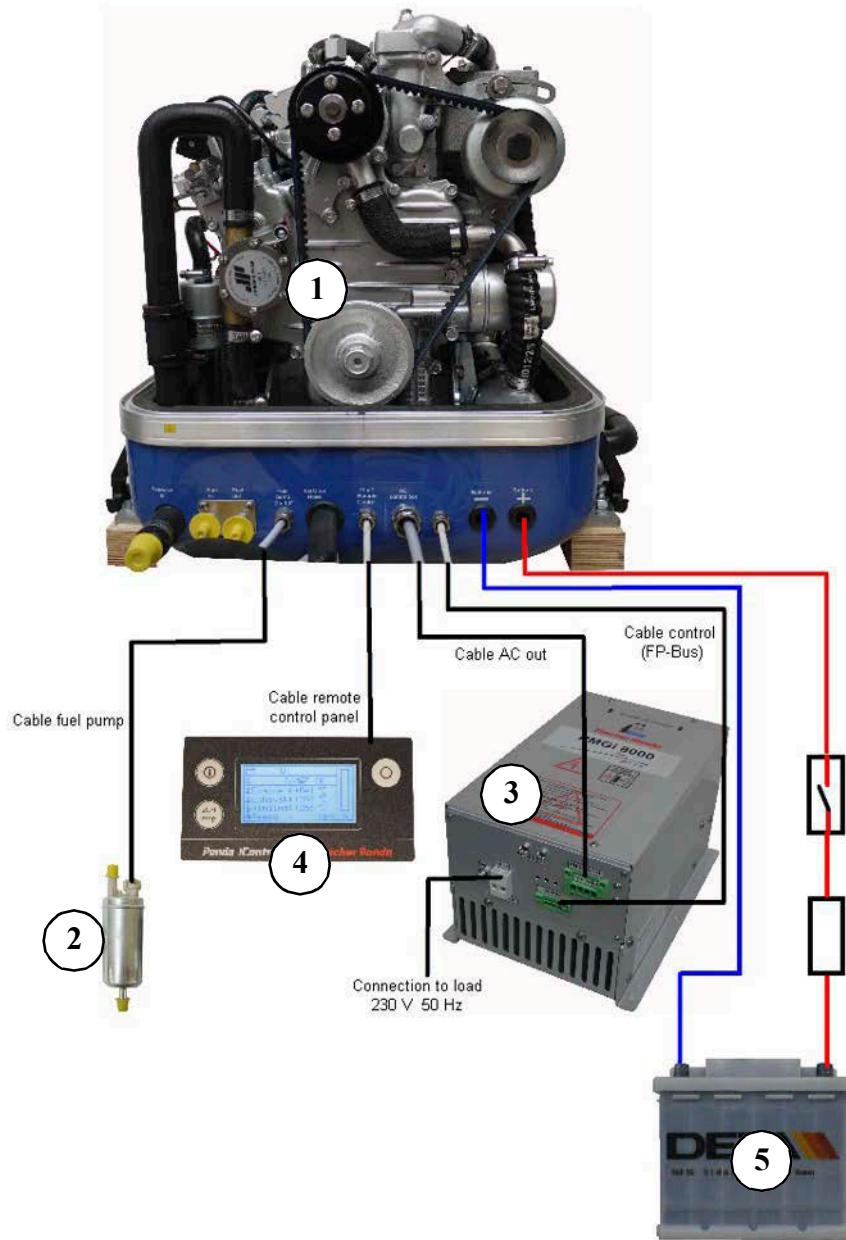
Lors de l'installation du système électrique, il est impératif de veiller à ce que toutes les prescriptions locales des centrales électriques soient respectées, tout particulièrement en ce qui concerne les conducteurs et les comondulateurs de protection.

Avertissement: Tension électrique!





Fig. F.11-1: 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

F.11.1 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.

F.11.2 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.

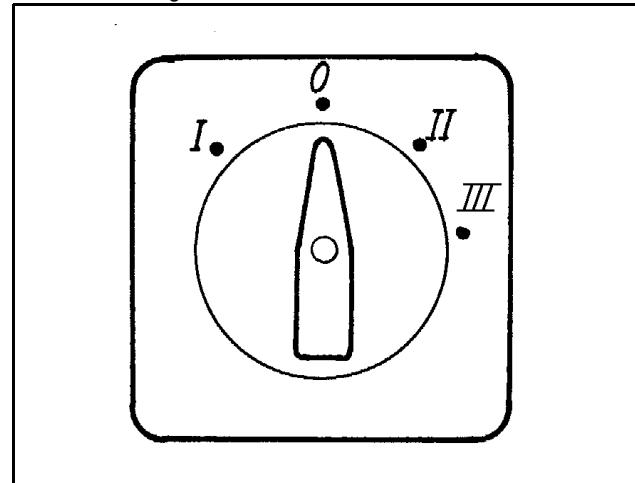
0 Arrêt

I Générateur

II Raccordement au quai

III Transformateur de courant

Fig. F.11.2-1: 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 I.1, "Données techniques du générateur," on page 121

Sections transversales de câbles exigées

Une installation professionnelle exige au moins les sections transversales de câbles suivantes (voir Tabelle I.2, "Sections transversales des câbles," on page 125)



F.11.3 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.



G. Instructions d'entretien

G.1 Personnel

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

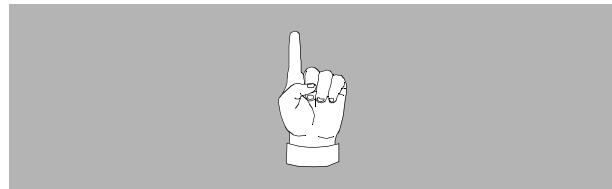
Tous les autres travaux de réfection et de maintenance corrective ne doivent être effectués que par des spécialistes ayant subi une formation adéquate ou par les ateliers sous contrat (Service-clients Fischer Panda). Ceci est tout particulièrement valable pour les travaux touchant les réglages des soupapes,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

G.2 Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre

Siehe "Données techniques du générateur" auf Seite 119.

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.

Avertissement: Démarrage automatique

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.



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

Attention! Dangers corporels

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.

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.

Avertissement: Danger 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





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.

Avertissement:

Suivez les instructions de votre fabricant de batteries.

G.3 Protection de l'environnement

Dégénération 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.

Impératif: Respectez l'environnement!

L'élimination doit être effectuée par une entreprise compétente.



G.4 Instructions générales d'entretien

G.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“.

G.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.

G.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 122.“Données techniques du générateur“ auf Seite 119



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

G.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,/démarrer.

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.

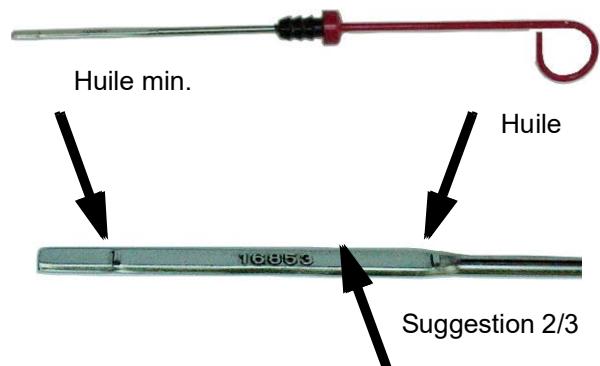
Jauge de niveau d'huile

Fig. G.6.1-1: Exemple de jauge 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





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. G.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.

G.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 91.
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 91.

Si le niveau d'huile est encore trop bas (inférieur aux 2/3) : Répétez les opérations 4 à 6.

G.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.



G.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. G.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. G.7-2: Tuyau de vidange d'huile



4. Videz l'huile usée

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

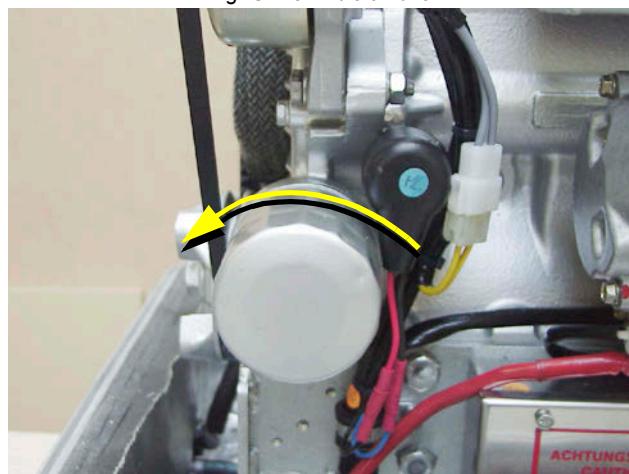
5. Enlevez le filtre d'huile usée / nettoyez-le tamis

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.



Illustration à titre d'exemple

Fig. G.7-3: Filtre à huile





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. G.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. G.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 91.

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

G.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毒ique 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.)

G.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.

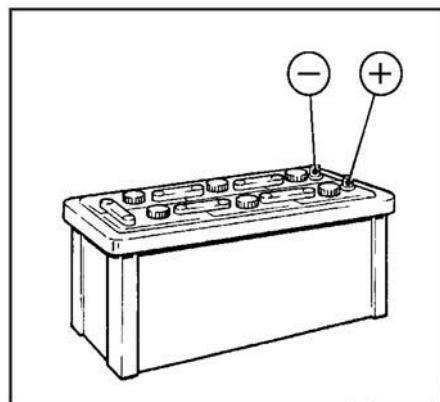
Sauf indication contraire du fabricant de la batterie :

G.8.1 Batterie

G.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".

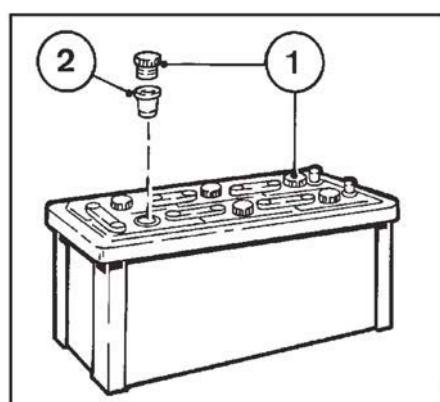
Fig. G.8.1.1-1: Batterie



G.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. G.8.1.2-1: Batterie

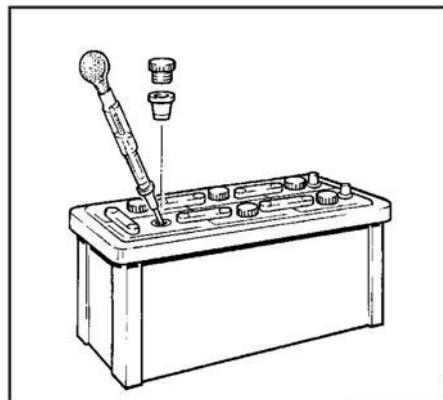




G.8.1.3 Contrôler la densité de l'électrolyte

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

Fig. G.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.)

Attention



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.

G.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 existante entre la densité de l'eau et celle du carburant.

Fig. G.8.2-1: Séparateur d'eau





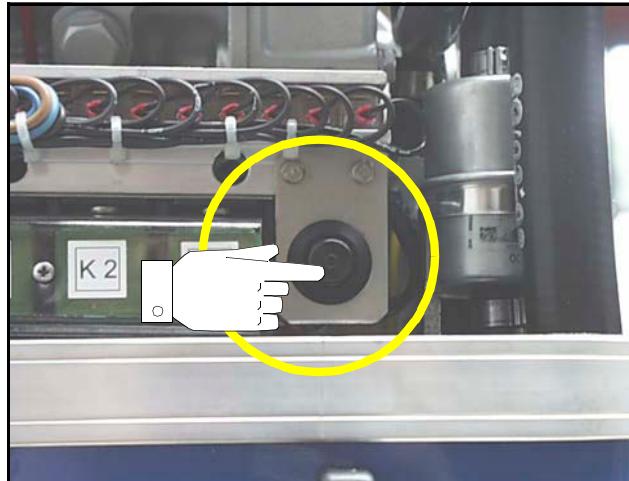
G.8.3 Purge d'air du Système de carburant

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

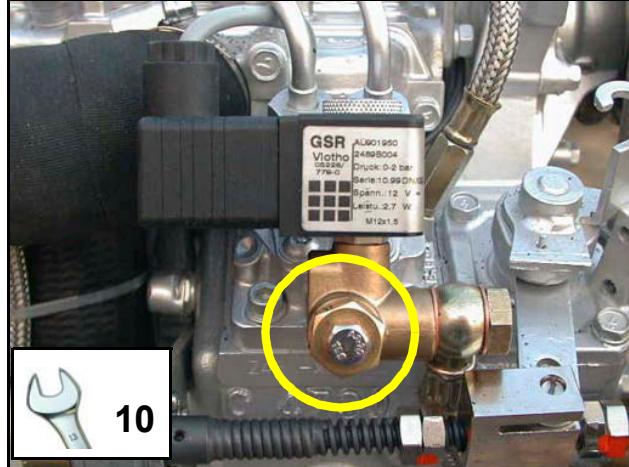
Fig. G.8.3-1: By-pass de secours



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.

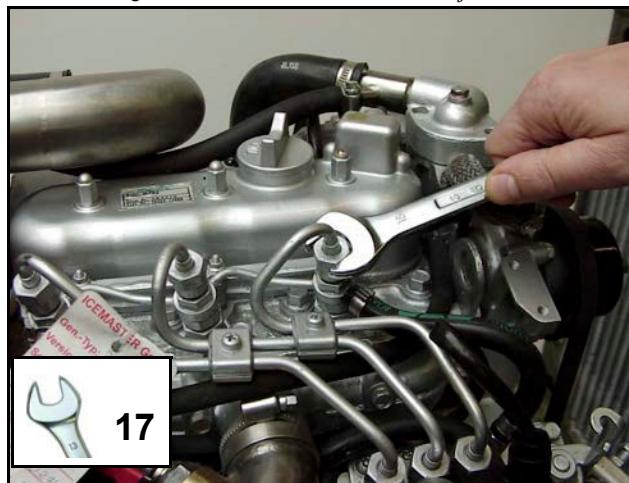
Pas disponible pour tous les modèles

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





G.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. G.9-1: Filtre de carburant



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

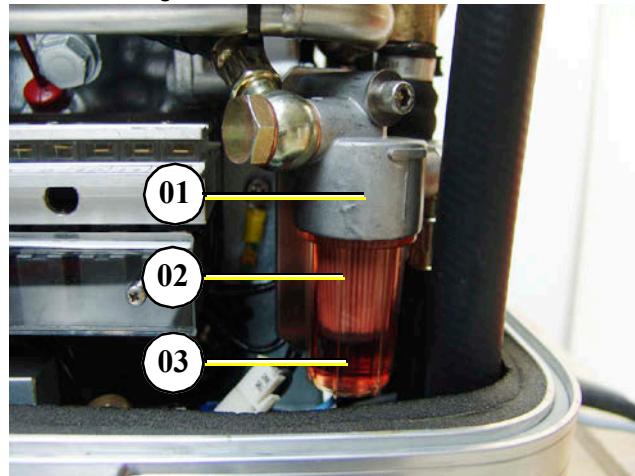
La fréquence du changement de filtre dépend du degré de pollution du carburant. Remplacez le filtre au moins toutes les 300 heures de service.

01. Boîtier du filtre de carburant

02. Elément filtrant

03. Verre de regard

Fig. G.9.0-1: Filtre de carburant



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

Fig. G.9.0-2: Filtre de carburant





Dévissez l'élément filtrant pour le retirer du support.

Fig. G.9.0-3: Filtre de carburant



Vissez le nouveau filtre dans le support.

Fig. G.9.0-4: Filtre de carburant

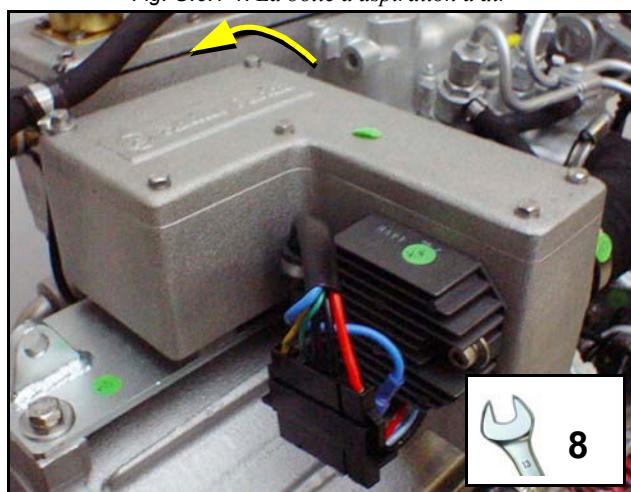


G.9.1 Remplacement du filtre d'air

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

Illustration à titre d'exemple

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



Refermez la boîte d'aspiration d'air.

Illustration à titre d'exemple

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





G.9.1.1 Changement du filtre avec support à changement rapide

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



Renversez les 2 supports de 90 °.

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



Enlevez le support en le tirant.

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

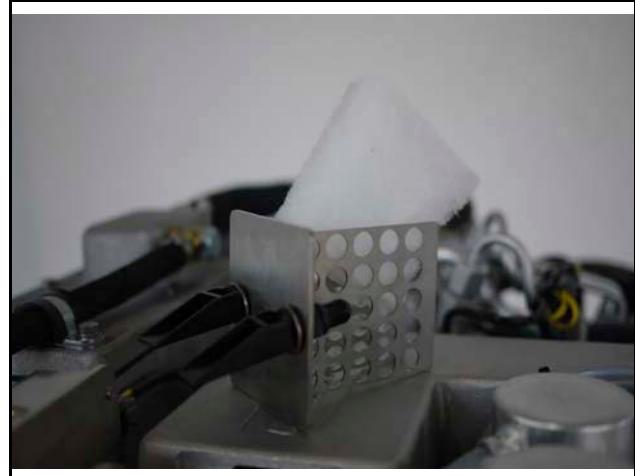




Remplacement de la masse filtrante.

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

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



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

Instructions spéciales concernant la purge d'air du système 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.

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.

ATTENTION!





Fig. G.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

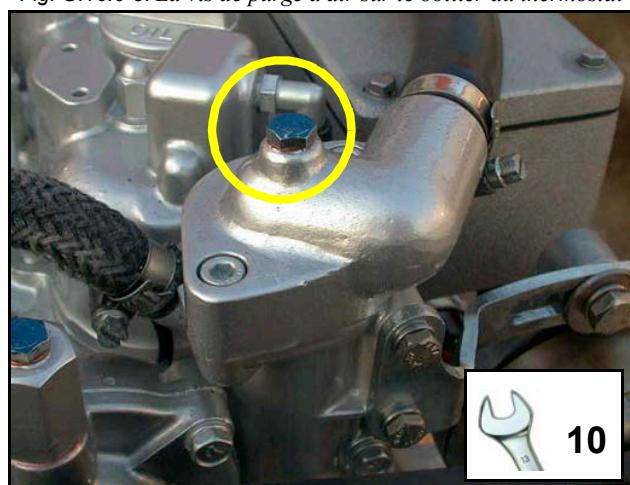
Fig. G.10.0-2: La vis de purge d'air située au-dessus du carter de la pompe d'eau de refroidissement



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

Illustration à titre d'exemple

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



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



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

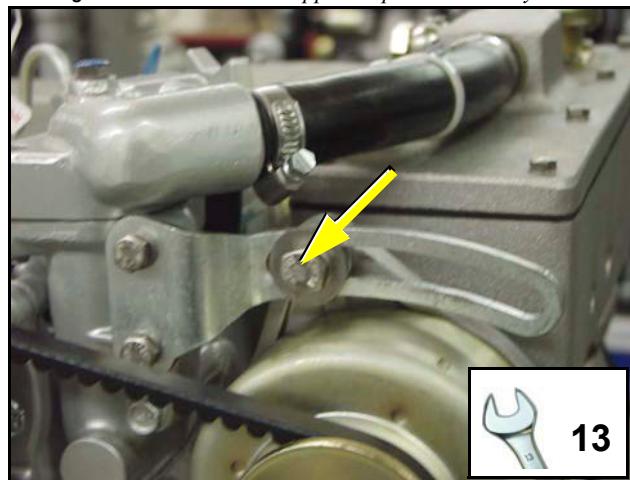
La température ambiante relativement élevée dans le cocon insonorisé à l'état fermé (env.. 85°C), réduit la longévité de la courroie trapézoïdale. A l'intérieur dudit cocon insonorisé, l'air étant non seulement chaud mais aussi relativement sec, il y a lieu de s'attendre à ce que le plastifiant, contenu 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

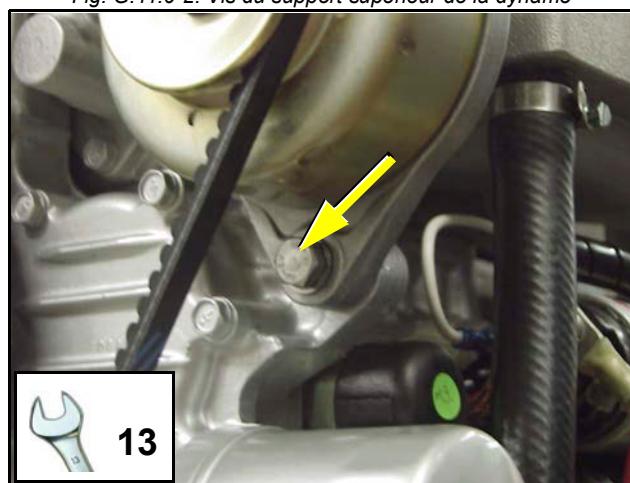
Fig. G.11.0-1: La vis du support supérieur de la dynamo



Desserrez la vis placée sous la dynamo.

Illustration à titre d'exemple

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

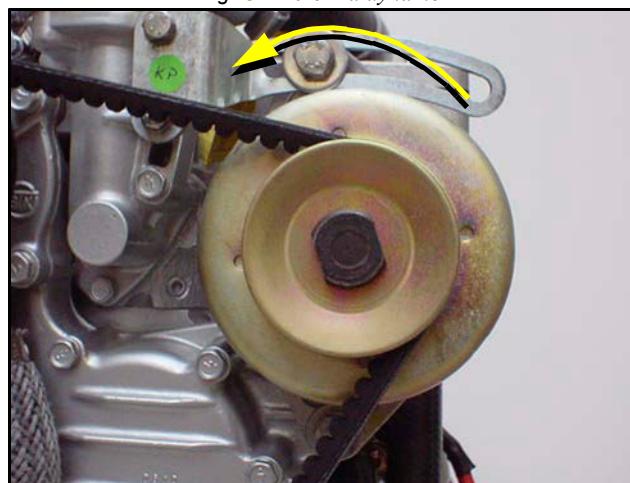


Pressez la dynamo en direction du boîtier du thermostat.

Replacez ensuite la courroie trapézoïdale, sans trop la tendre.

Illustration à titre d'exemple

Fig. G.11.0-3: La dynamo



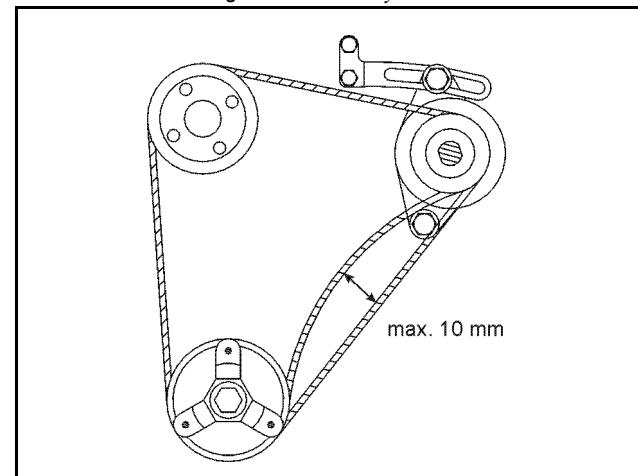


La tension devrait être telle que ladite courroie trapézoïdale puisse être encore fléchie d'environ 10 mm, avec le pouce

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

Illustration à titre d'exemple

Fig. G.11.0-4: La dynamo



G.12 Circuit d'eau de mer

G.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 sortiraient 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. G.12.1-1: Le filtre d'eau



G.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

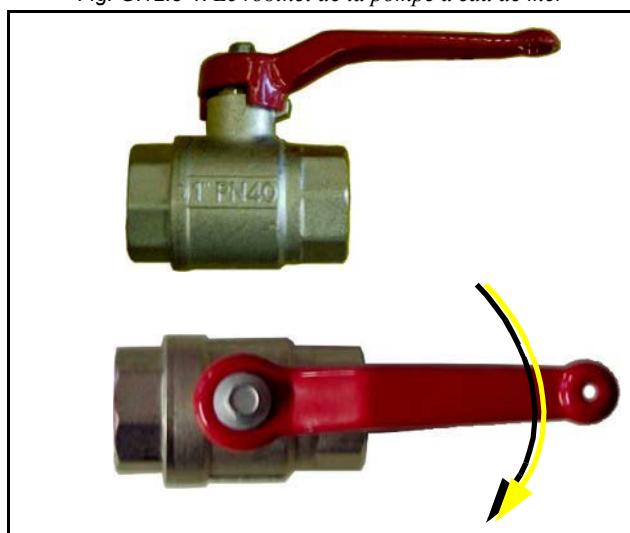
L'installation du générateur au-dessus de la surface de l'eau est aussi particulièrement désavantageuse pour la pompe à turbine. De ce fait, quelques secondes s'écoulent entre le premier démarrage et le moment où l'eau de refroidissement peut être aspirée par la turbine. Ce cours laps de temps de marche 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 ")

G.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

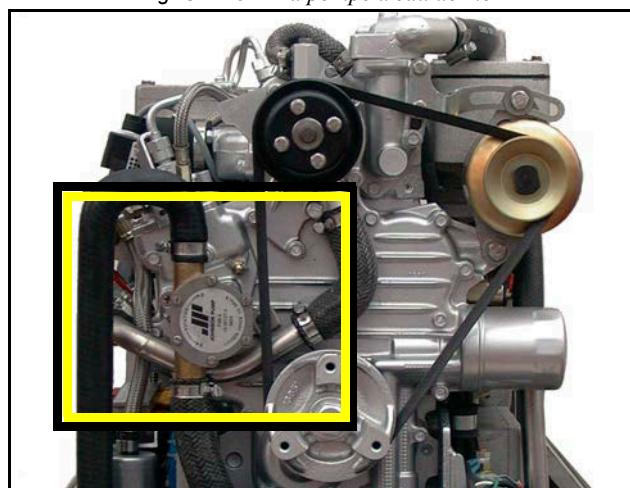
Fig. G.12.3-1: Le robinet de la pompe d'eau de mer



Pompe d'eau de mer sur la face avant.

Illustration à titre d'exemple

Fig. G.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

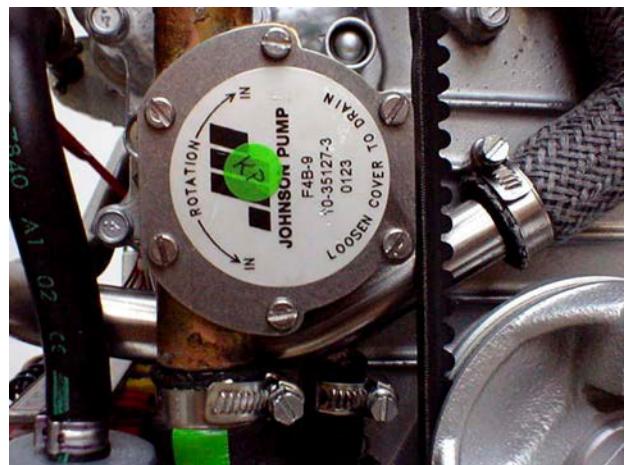


Fig. G.12.3-3: La pompe d'eau de mer

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

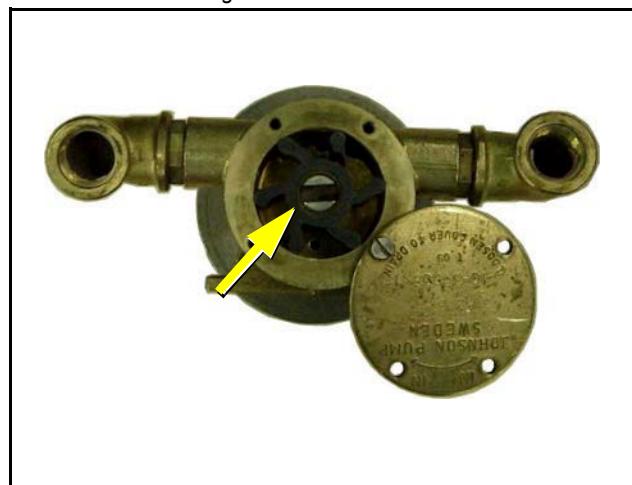


Fig. G.12.3-4: La turbine

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. G.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. G.12.3-6: la turbine



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

G.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 quelque 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 demeurée 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 ressouée).
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 écouteilles. 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.

G.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!





H. Perturbations du générateur

H.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.

H.2 Avertissements concernant les dangers relatifs à ce chapitre

Voir "Consignes de sécurité - Sécurité d'abord !" auf Seite 19. 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.

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.

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: Démarrage automatique



Avertissement! Danger corporel



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:

- 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 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..



H.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)

H.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.



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

Voir "Consignes de sécurité - Sécurité d'abord !" on Page 19 **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-csi 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.

H.5 Problèmes de démarrage du moteur

H.5.1 Vanne électromagnétique de carburant

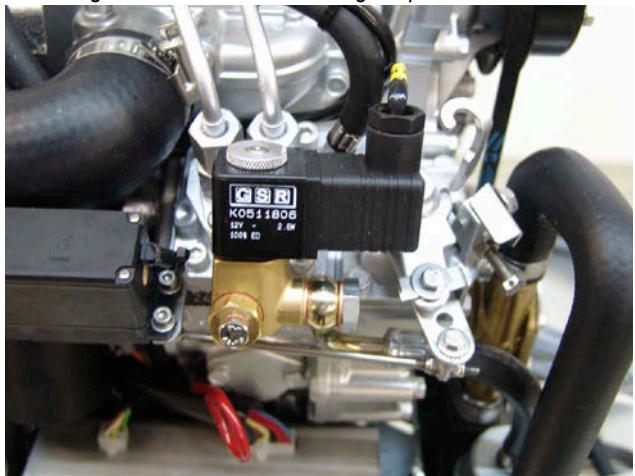
La vanne magnétique de carburant est disposée en amont de la pompe d'injection. Elle s'ouvre automatiquement lors de l'actionnement du bouton-poussoir "DEMARRAGE" (Start) au tableau de commande. Quand le générateur est commuté sur "STOP", la vanne magnétique se ferme. Quelques secondes s'écoulent alors 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. H.5.1-1: Vanne électromagnétique de carburant



H.5.2 Encrassement du filtre de carburant

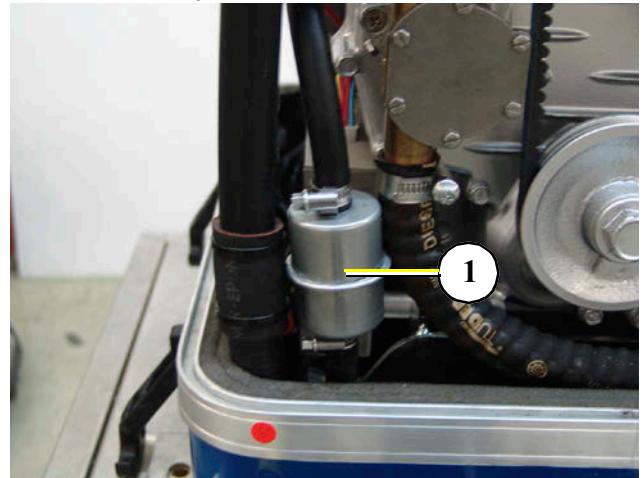
En cas d'encrassement du filtre de carburant, remplacez l'élément filtrant.

Pour procéder au remplacement de l'élément filtrant, reportez-vous au Kapitel G.9.1, "Remplacement du filtre d'air," auf Seite 100.

Filtre de carburant

1. Elément filtrant

Fig. H.5.2-1: Filtre de carburant





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

H.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.

H.6.2 Le moteur ne tourne pas lors du démarrage

Cause	Contre-mesure
Le comodulateur principal de la batterie est sur "STOP"	Vérifiez la position du comodulateur 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.

H.6.3 Le moteur toune 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

H.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.



H.6.5 Le Moteur tourne irrégulièrement.

Cause	Contre-mesure
Perturbation au niveau du régulateur 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.

H.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.

H.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".

H.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.

H.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.



H.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.

I. Annexe

I.1 Données techniques du générateur

Générateur	Panda 8000i 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
Courant maximal	2x5,7 A
Puissance apparente maximale	8,0 kVA
Puissance active maximale	6,4 kW
Facteur de puissance	0,8



I.1.1 Données techniques du moteur

Moteur	Kubota Z 482
Type	Diesel, à quatre temps, vertical, refroidi à l'eau
Cylindrée	2
Alésage [mm]	67
Course [mm]	68
Volume [ccm]	497
Chambre de combustion	Chambre de turbulence Type (E-TVCS)
SAE NETTO Interm. (SAE J1349) pour 3600rpm [kW]	9,3
SAE NETTO Anhalt. (SAE J1349) pour 3600rpm [kW]	8,1
Vitesse continue maximale [rpm]	3800
Vitesse de rotation minimale à vide [rpm]	900 à 1000
Ordre d'allumage des cylindres	1-2
Direction de rotation	A l'opposé du sens horaire (vue sur la roue volante)
Pompe d'injection	Petite pompe Bosch MD
Pression d'injection	13,73 MPa, 1991 psi (140kgf/cm ²)
Temps de réglage d'injection (avant haute pression)	20°
Taux de compression	23,5: 1
Carburant	Diesel No. 2-D
Lubrifiant (classification)	Au-dessus de la classe CF
Dimensions (Longueur x largeur x hauteur) [mm]	351x389x520
Poids (spécification BB [kg])	53,1
Système de démarrage	Démarreur cellulaire (avec bougie à incandescence)
Jeu de soupape (moteur à froid) [mm]	0,145 à 0,185
Couple de serrage des vis de la culasse [Nm]	37,3 à 42,2
Lubrifiant [l] (grandeur du bac)	2,1(101mm) 2,5l (121mm)
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

I.1.2 Sections transversales des tuyaux

Fig. I.1.2-1: Fig. 8.1.2-1: Sections transversales des tuyaux

Type de générateur	Ø Conduite d'eau de refroidissement		Ø Conduite exhausteur [mm]	Ø Conduite de carburant	
	Eau douce [mm]	Eau de mer [mm]		Alimentation [mm]	Retour [mm]
Panda 8000i PMS	20	20	40	8	8

8.3 Huile moteur

I.1.3 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.

I.1.4 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

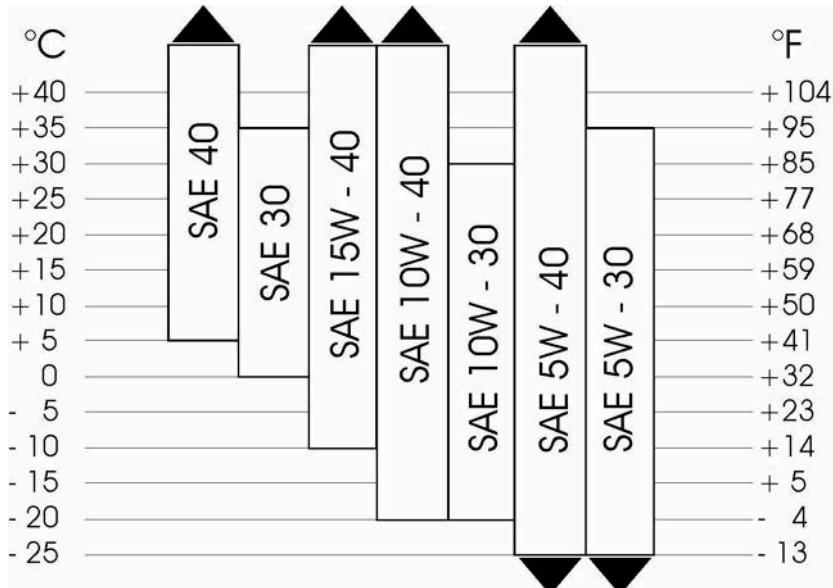
API CGHuiles moteurs pour des sollicitations élevées, testé

Fischer Panda préconise la classe API CF !

I.1.5 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. I.1.5-1: Plages de température des classes SAE



I.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.

I.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

I.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

I.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

I.2 Sections transversales des câbles

Fig. I.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.3 Bilan CO2 du cycle de mesure des gaz d'échappement pour les moteurs selon la directive 2016/1628 CE

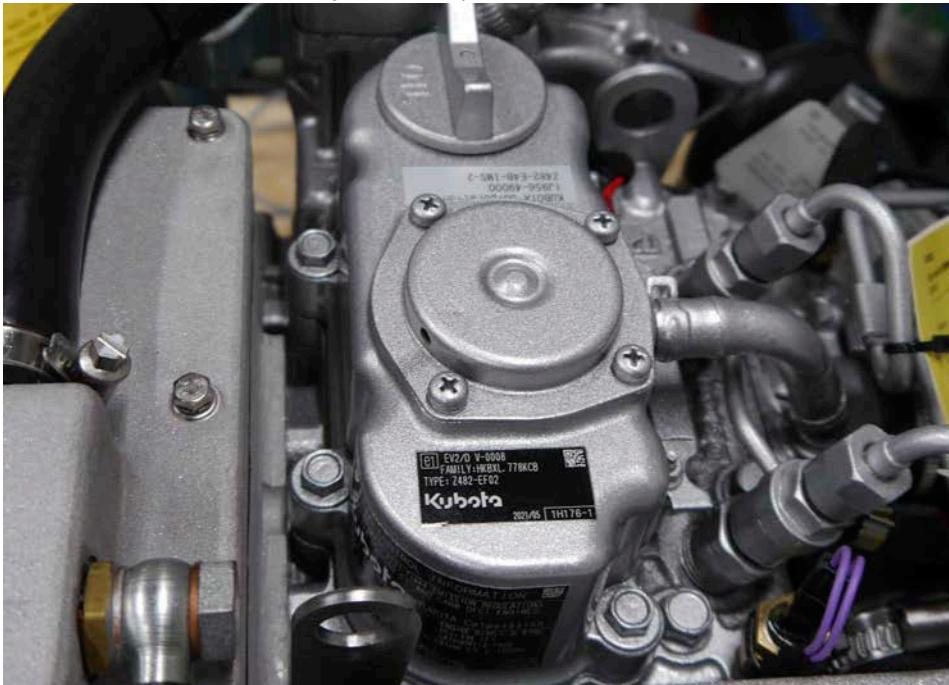
Pour les générateurs agréés conformément à la directive 2016/1628 CE, le bilan CO2 suivant du cycle de mesure des gaz d'échappement s'applique en ce qui concerne le moteur :

Fig. I.3-1: Bilan CO2 du cycle de mesure des gaz d'échappement pour les moteurs selon la directive 2016/1628 CE

Bilan CO2 du cycle de mesure des gaz d'échappement				
Moteur	Catégorie de moteur	Type de famille de moteur	Homologation	Bilan CO2 Cycle d'essai [g/kwh]
Z482	NRE-v-2	HKBXL.778KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0008*00	1019,8
D722	NRE-v-2	HKBXL.778KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0008*00	
Z602	NRE-v-2	HKBXL.898KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0009*00	1047,4
D902	NRE-v-2	HKBXL.898KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0009*00	
D1105	NRE-v-2	HKBXL01.5BCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0010*04	1018,0

L'autocollant sur le couvercle de soupape indique à quelle homologation d'échappement est assignée le moteur.

Fig. I.3-2: Exemple Z482 E4B IMS2





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_frz.R08._19.4.22
Remplace:	Panda iControl2_frz.R05

Mise à jour	Page
neu übersetzt	

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

Internet : 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 suppléments supplémentaires

J. Consignes générales de sécurité Panda iControl2

J.1 Personnel

Sauf indication contraire, les réglages décrits ci-après peuvent être exécutés par l'opérateur.

Le montage doit être confié exclusivement au personnel spécialisé dûment formé à cet effet ou à un centre de service agréé (Fischer Panda Service Points).

J.2 Consignes de sécurité

Il est absolument nécessaire de suivre à la lettre les instructions de sécurité contenues dans le manuel du générateur Fischer Panda.

Consignes!



Si toutefois, elles ne figurent pas dans le manuel, vous pouvez vous les procurer auprès de Fischer Panda GmbH 33104 Paderborn.

Un signal externe peut commander un démarrage automatique.

Avertissement ! Démarrage automatique



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

Avertissement!



Si le générateur doit être monté sans caisson insonorisant, les éléments rotatifs (poulies, courroies etc.) doivent être capotés et protégés afin d'exclure tout risque de blessure.

Quand un caisson insonorisant est réalisé sur place, des plaquettes bien visibles doivent signaler que le générateur doit être mis en service qu'après fermeture du caisson insonorisant.

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

Tension électrique - danger de mort !

Avertissement ! Tension électrique



Les tensions électriques supérieures à 48 V impliquent toujours un danger de mort. Lors de l'installation et de la maintenance, 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.

Débranchement de la batterie lors de travaux sur le générateur

Mise en garde!



Pour interdire tout démarrage intempestif du générateur, la batterie doit toujours être débranchée (d'abord le pôle



négatif, puis le pôle positif) avant toute intervention sur le générateur ou son système électrique.

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.

Il faut fermer la vanne d'eau de mer. (seulement la version PMS)

Respectez également les consignes générales de sécurité des autres composants de votre système.

Consignes!



K. Utilisation générale

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 précédent le démarrage / Contrôles (journaliers)

K.2.1 Version marine

1. Contrôle du niveau d'huile (consigne 2/3 max.).

Le niveau de remplissage pour un moteur à froid est d'environ 2/3 du maximum.

De plus, le niveau d'huile du palier à refroidissement par huile, s'il existe, doit être contrôlé avant chaque démarrage - voir le regard sur le couvercle frontal du groupe électrogène !

2. Contrôle du niveau d'eau de refroidissement.

Le vase d'expansion externe ne doit être rempli, à l'état froid, que jusqu'à 1/3. Il est nécessaire de laisser un espace suffisant pour l'expansion du liquide de refroidissement.

3. Vérifier si la vanne d'eau de mer est ouverte.

Dans un souci de sécurité, il faut fermer la vanne d'eau de mer après la mise à l'arrêt du groupe électrogène. Il faut l'ouvrir avant la mise en service du groupe électrogène.

4. Contrôler le filtre à eau de mer.

Le filtre à eau de mer doit être régulièrement contrôlé et nettoyé. Si l'alimentation en eau de mer est dégradée par le dépôt de résidus, cela génère encore plus d'usure de la turbine.

5. Contrôle visuel

Vérifier les vis de fixation, contrôler que tous les flexibles et leurs raccordements ne fuient pas, contrôler les raccords électriques. Contrôler que l'ensemble des câbles électriques est en bon état et ne présente pas de signes d'abrasion.

6. Débrancher toutes les charges.

Le groupe électrogène peut démarrer sans charge.

7. Le cas échéant, ouvrir la soupape d'alimentation en carburant.

8. Le cas échéant, fermer l'interrupteur principal de la batterie (enclencher).

K.2.2 Version pour véhicules automobiles

1. Contrôle du niveau d'huile (consigne 2/3 max.).

Le niveau de remplissage pour un moteur à froid est d'environ 2/3 du maximum.

De plus, le niveau d'huile du palier à refroidissement par huile, s'il existe, doit être contrôlé avant chaque démarrage - voir le regard sur le couvercle frontal du groupe électrogène !

2. Contrôle du niveau d'eau de refroidissement.

Le vase d'expansion externe ne doit être rempli, à l'état froid, que jusqu'à 1/3. Il est nécessaire de laisser un espace suffisant pour l'expansion du liquide de refroidissement.

3. Contrôle visuel

Vérifier les vis de fixation, contrôler que tous les flexibles et leurs raccordements ne fuient pas, contrôler les raccords électriques. Contrôler que l'ensemble des câbles électriques est en bon état et ne présente pas de signes d'abrasion.

4. Débrancher toutes les charges.

Le groupe électrogène peut démarrer sans charge.

5. Le cas échéant, ouvrir la soupape d'alimentation en carburant.

6. Le cas échéant, fermer l'interrupteur principal de la batterie (enclencher).

K.3 Utilisation

K.3.1 Marche et arrêt de la commande

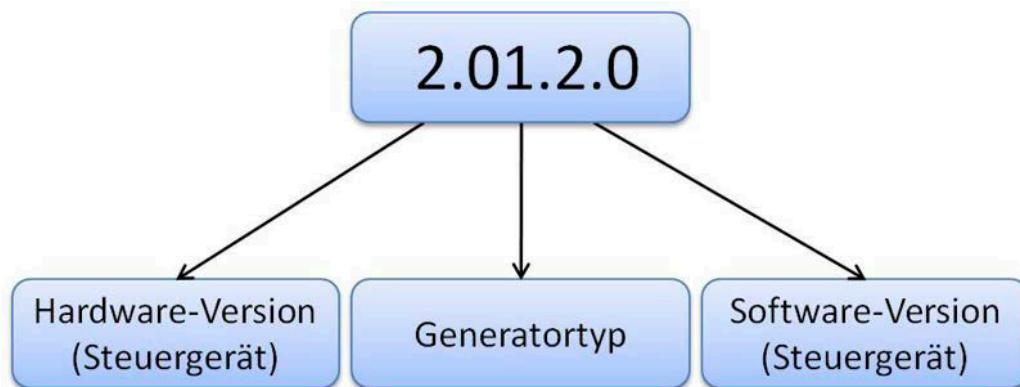
Pour mettre en marche la commande Panda iControl2, appuyer sur le bouton On/Off de la platine de commande iControl2 Panda. Maintenir la pression sur le bouton On/Off jusqu'à l'apparition, sur l'écran, de la page de démarrage du panda. Une nouvelle pression sur le bouton On/Off arrête la commande

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: Page de démarrage Panda iControl2



Fig. K.3.1-2: Version du matériel, type de générateur et version du logiciel



Exemple :

Version du matériel : 2 appareil de commande IControl2

Remarque !



Type de générateur 01 à Panda 5000i PMS

Version du logiciel : 2.0 de iControl2, compatible avec platine iControl2

K.3.2 La page d'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, le collecteur d'échappement et la bobine, le régime moteur et la pression d'huile. En bordure droite de l'écran, des barres vous indiquent le pourcentage de charge du générateur.

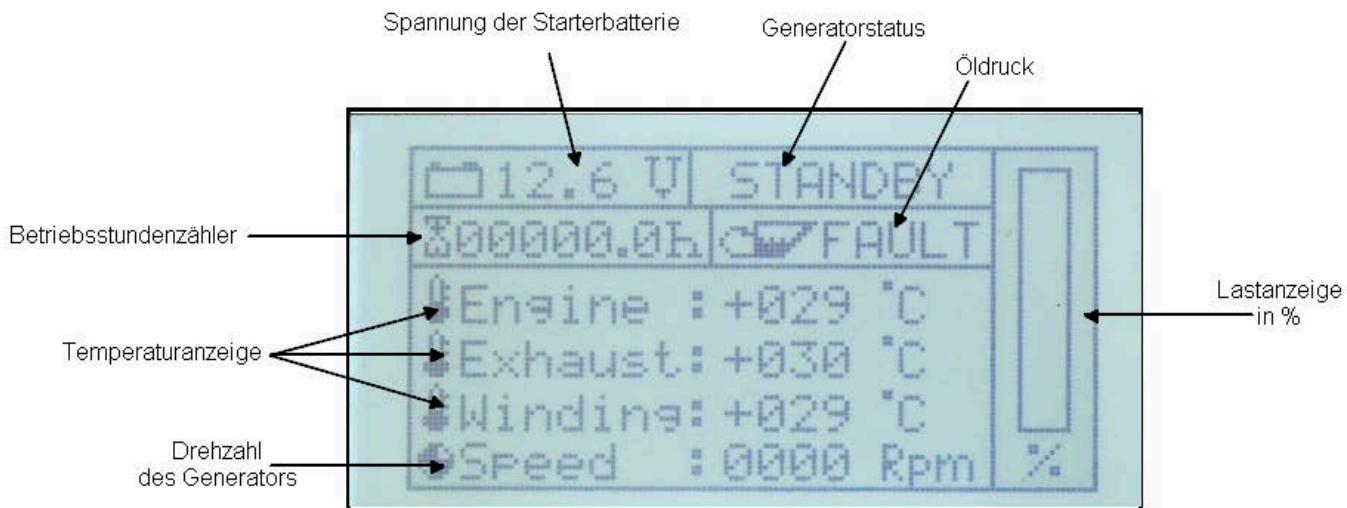
Valeurs affichées sur l'écran standard :

- Tension de batterie (tension d'alimentation)
- Fenêtre d'état des modes opérationnels (standby, préheat, Starting, Override, Running, autostart, stopping)
- Heures de service du groupe électrogène
- État de pression d'huile



- Température de tête de cylindre
- Température du collecteur d'échappement
- Température de bobine
- Vitesse de rotation
- Pourcentage de la charge

Fig. K.3.2-1: Page d'écran standard



L'écran affiche la tension d'entrée de la platine iControl.

Remarque !

Pour les générateurs dotés d'un système de démarrage 12 volts, le système a une tension identique à celle de la batterie de démarrage.



Pour les générateurs dotés d'un système de démarrage 24 volts, la tension de la batterie de démarrage n'est pas indiquée.

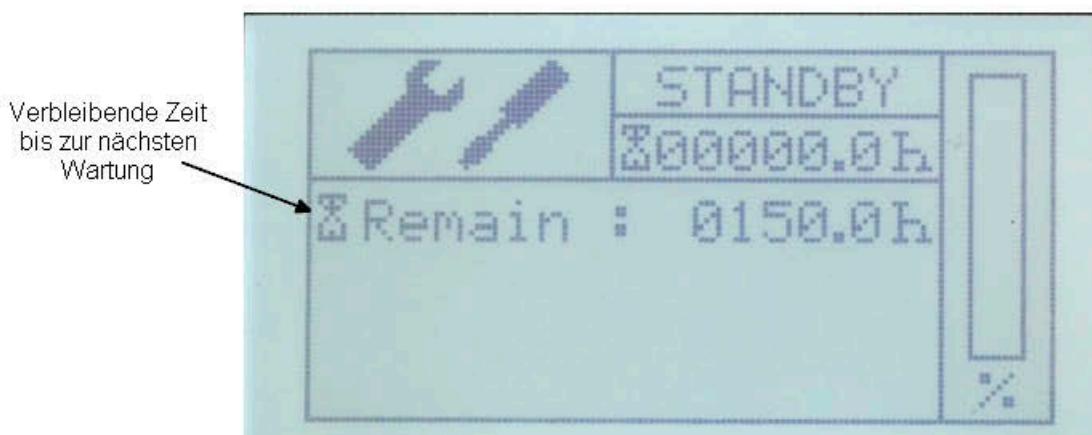
K.3.3 Modes opérationnels

La commande Panda iControl2 propose différents modes opérationnels

K.3.3.1 Mode de veille

A la mise en marche de la commande au moyen du bouton On/Off, le système passe en mode de veille. Ceci est signalé par l'affichage "STANDBY" dans la fenêtre d'état située en haut à droite sur la page standard de l'écran. Depuis ce mode opérationnel, l'arrêt du système s'effectue par un appui par le bouton On/Off et le démaragement du générateur par une 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 signalée par le symbole d'un tourne-vis et d'une clé à écrou. Vous êtes donc informé sur le temps restant jusqu'à la prochaine révision technique. Par une nouvelle pression sur la touche Cursor-Up ou Cursor-Down, vous retournez à la page standard.

Dans le menu Configuration de la commande, vous avez la possibilité de remettre à zéro l'intervalle de service après une maintenance. Siehe "Menu Configuration" auf Seite 140.

En fonction de l'indication variable du compteur d'heures de fonctionnement, les intervalles d'entretien peuvent être prolongés jusqu'à 30 % (jusqu'à un maximum de 200 h). Veiller à ce que l'indication variable du compteur d'heures de fonctionnement ne soit pas remise à zéro inopinément entre les intervalles. Siehe "Remise à zéro des intervalles entre révisions ("Service")" auf Seite 144.

Remarque !



K.3.3.2 Mode de démarrage

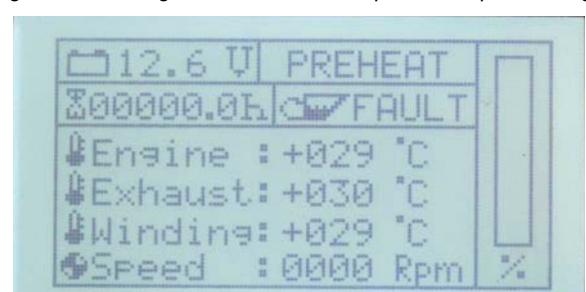
Le mode de démarrage est le passage du mode veille au mode opérationnel, c'est à dire à la mise en marche du générateur. La mise en marche du générateur est déclenchée par l'actionnement du bouton Start/Stop pendant le mode veille.

Tout d'abord, il y a le préchauffage. 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 effectue un seul et unique essai de démarrage. Si le générateur n'a pas pu être démarré, l'affichage de défaut "STARTING FAILS" vous informe de l'échec du démarrage du générateur.

Remarque !



Un acquittement du message avec le Cursor-Up, Cursor-Down ou la touche Start/Stop sur la platine de commande iCOntrol2 vous permet de revenir en mode veille

Fermer la vanne d'eau de mer en cas de difficultés au démarrage. (Uniquement les groupes électrogènes Panda Marine)

Attention !



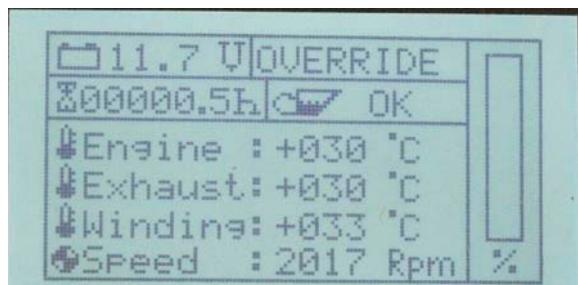
Lorsque le moteur ne tourne pas immédiatement après l'actionnement du bouton de démarrage et que d'autres tentatives de démarrage s'avèrent nécessaires (par exemple, pour purger les conduites de carburant), il est indispensable que la vanne d'eau de mer soit fermée pendant la durée de ces tentatives. Pendant la phase de démarrage, la pompe à hélice d'eau de refroidissement tourne et fournit de l'eau de refroidissement. Si le moteur n'a pas démarré, la pression des gaz d'échappement ne suffit pas pour évacuer l'eau de refroidissement introduite. Le système des gaz d'échappement se remplirait d'eau de refroidissement pendant cette phase de démarrage prolongée. Cela peut endommager/détruire le groupe électrogène/le moteur.

Ouvrez 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 s'enclenche immédiatement après le démarrage du générateur. Il n'y a pas de contrôle de défauts dans ce mode. 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 données 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 s'affichent 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.

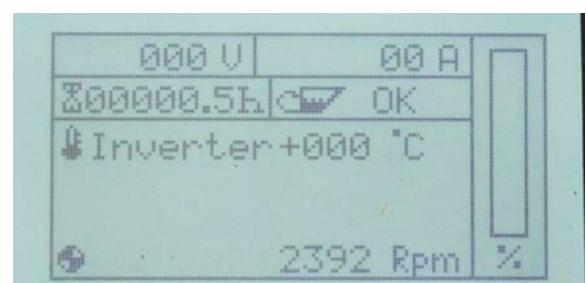
Fig. K.3.3.4-1: Page standard de l'écran pendant le mode opérationnel



Page affichée pour les générateurs monophasés

Pour les générateurs monophasés de la i-série, il existe, en mode opérationnel, une page supplémentaire pour les données de l'inverseur. Cette page vous informe sur la tension de sortie actuelle de l'onduleur et 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

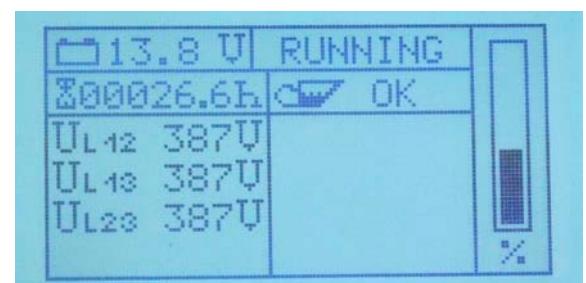
Pour les générateurs triphasés de la i-série, il existe, en mode opérationnel, 5 pages supplémentaires pour les données de l'inverseur. Cette page vous informe sur les tensions par phase d'enroulement de l'onduleur et les courants par conducteur. Vous accédez à cette page de l'onduleur en actionnant la touche de curseur UP/Down en mode opérationnel.

Fig. K.3.3.4-3: Page onduleur Tensions par phase d'enroulement et courants par conducteur



Cette page vous informe sur les tensions composées de l'onduleur. Vous accédez à cette page de l'onduleur en actionnant la touche de curseur UP/Down en mode opérationnel.

Fig. K.3.3.4-4: Page onduleur Tensions composées





Cette page vous informe sur la tension de sortie actuelle de l'onduleur par phase individuelle, avec le courant par conducteur correspondant et la température de la platine. L'onduleur est désactivé à partir d'une température de platine de 75°C. Vous accédez à cette page de l'onduleur en actionnant la touche de curseur UP/Down en mode opérationnel.

Cette page vous informe sur la tension de sortie actuelle de l'onduleur par phase individuelle, avec le courant par conducteur correspondant et la température de la platine. L'onduleur est désactivé à partir d'une température de platine de 75°C. Vous accédez à cette page de l'onduleur en actionnant la touche de curseur Up/Down en mode opérationnel.

Cette page vous informe sur la tension de sortie actuelle de l'onduleur par phase individuelle, avec le courant par conducteur correspondant et la température de la platine. L'onduleur est désactivé à partir d'une température de platine de 75°C. Vous accédez à cette page de l'onduleur en actionnant la touche de curseur Up/Down en mode opérationnel.

Fig. K.3.3.4-5: Tension de phase L1

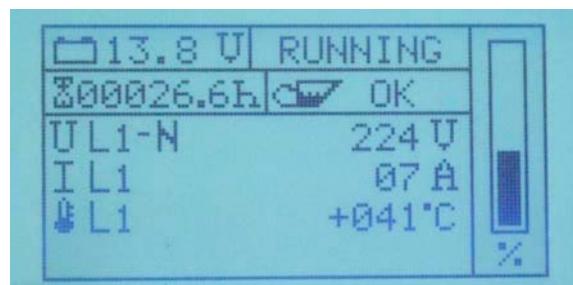


Fig. K.3.3.4-6: Tension de phase L2

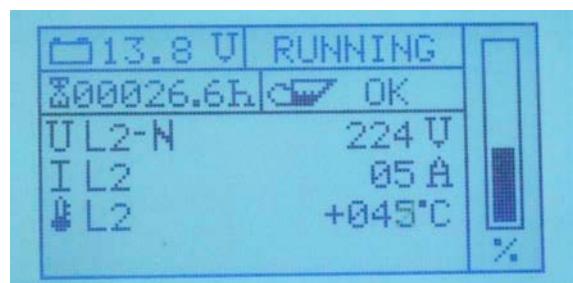
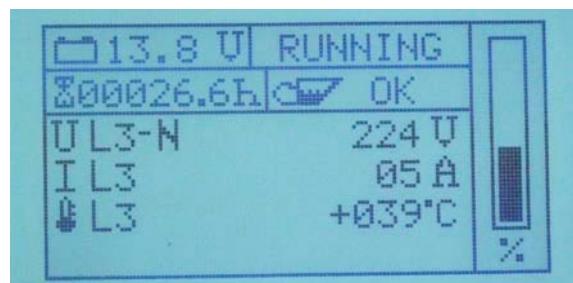


Fig. K.3.3.4-7: Tension de phase L3



K.3.3.5 i-générateur Panda avec coupleur électromagnétique (en option?)

Pendant l'activation du coupleur électromagnétique, l'iControl exploite le générateur au régime maximal. **Attention :**

Après la coupure du coupleur, le générateur revient à un régime normal.



K.3.3.6 Mode d'arrêt

Une pression sur le bouton Start/Stop en mode opérationnel, c'est à dire pendant la marche du générateur, arrête celui-ci. Après l'arrêt du générateur, le système revient en mode de veille. La fenêtre d'état de l'écran affiche "STOPPING".

Si un générateur se trouvant en mode de démarrage automatique est démarré puis stoppé manuellement, il revient, pour des raisons de sécurité, en mode de veille.

Le cas échéant, il faudra réactiver le mode de démarrage automatique.

Remarque ! Démarrage manuel en mode de démarrage automatique (Autostart)



K.3.3.7 Mode de démarrage automatique

La platine Panda iControl2 est équipée d'une fonctionnalité de démarrage automatique. Un pont entre la broche 6 (UBAT) et la broche 7 (USTART) de la douille Phoenix du pupitre de commande démarre le générateur après une temporisation de 5 secondes lorsque la fonction Autostart a été activée. La suppression de ce pontage arrête le générateur, également après une temporisation de 5 secondes.

Pour lancer la fonction Autostart, Il faut d'abord activer le "fanion Autostart" dans le menu Configuration. L'activation de la fonction Autostart est consultable dans Kapitel K.4.6, "Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique ("Autostart")," auf Seite 142

Dans la fenêtre d'état de l'écran, l'affichage "AUTOSTART" signale que la fonction Autostart est activée et l'affichage "STANDBY" indique que la fonction Autostart est désactivée.

Fig. K.3.3.7-1: Page standard de l'écran en mode Autostart



La fonction Autostart reste active même après un arrêt et une remise en service de la commande par la touche On/Off. La désactivation de la fonction Autostart s'effectue en supprimant le fanion dans la mémoire EEPROM via "Disable". Siehe "Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique ("Autostart")" auf Seite 142.

Avertissement ! Démarrage automatique



Si un générateur se trouvant en mode de démarrage automatique est démarré puis stoppé manuellement, il revient, pour des raisons de sécurité, en mode de veille.

Le cas échéant, il faudra réactiver le mode de démarrage automatique.

Remarque ! Démarrage manuel en mode de



démarrage automatique (Autostart)



K.4 Autre utilisation

K.4.1 Menu Configuration

Le menu Configuration permet de modifier directement une série de paramètres sur le pupitre de commande. Pour accéder au menu Configuration, il faut appuyer sur la touche On/Off directement après l'allumage de la commande de même que sur la touche "Cursor down" pendant l'affichage de la page de démarrage avec le symbole de panda. Vous obtenez alors un menu comportant les sous-menus suivants :

Point de menu	Plage de réglage pour
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	Durée jusqu'au passage de l'écran en mode tamisé 0-255s 0=fonctionnalité désactivée
Config	Domaine protégé par un mot de passe destiné aux techniciens Fischer Panda et aux centres techniques Fischer Panda
Network ID	Paramétrage de l'identificateur de réseau de la platine
Save & Exit	Sauvegarde des valeurs et sortie du menu Configuration
Démarrage automatique	Activation et désactivation de la fonctionnalité de démarrage automatique
Service	Remise à zéro de l'affichage "heures de fonctionnement jusqu'à la révision 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

Vous pouvez naviguer dans le menu au moyen des touches "Cursor-Up" et "Cursor-Down". Le point de menu actuellement sélectionné est repéré par deux symboles*, par ex. "backlight 2" :

Menu Configuration avec "backlight 2" surligné *

Fig. K.4.1-1: Menu Configuration



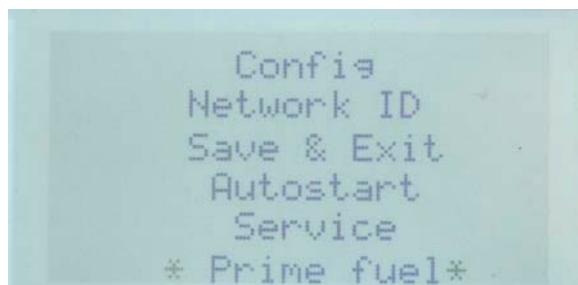
La touche Start/Stop est utilisée comme confirmation dans le menu Configuration. Si vous confirmez la ligne marquée par * avec la touche Start/Stop, vous accédez au sous-menu sélectionné.

Menu Configuration

Remarque !



Fig. K.4.1-2: Menu Configuration



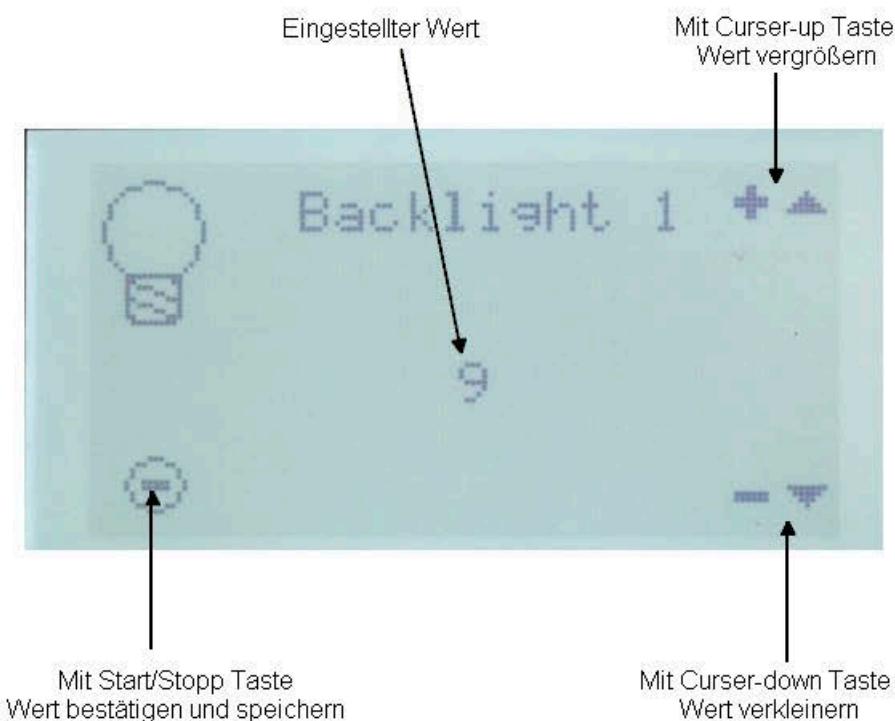
K.4.2 Réglage de la luminosité de l'éclairage de fond d'écran ("backlight" et "dimtime")

La luminosité de l'éclairage de fond d'écran de la platine Panda iControl2 peut être modifiée en dix niveaux (0 à 9). L'éclairage d'écran peut être tamisé en commande temporelle si, pendant une durée paramétrable, aucune touche du pupitre de commande n'est activée. En vue du paramétrage de la luminosité standard et de la luminosité tamisée, le menu Configuration 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 s et 255 s étant possible.

Fig. K.4.2-1: Écran rétro-éclairage



Régler dans les sous-menus les valeurs souhaitées avec **Remarque !**
les touches du curseur puis confirmer cette configuration à l'aide de la touche Start/Stop.



Lorsque tous les paramètres sont réglés, quitter le menu Configuration par le point de menu "Save & Exit". Tous les paramètres réglés dans les sous-menus **backlight 1**, **backlight 2**, **dimtime** et **Network ID** sont sauvegardés dans l'EEPROM. Une page de confirmation est ensuite affichée pendant 3 secondes puis la commande est désactivée.

Au nouveau démarrage de la commande, les modifications apportées seront effectives.



K.4.3 Le menu de configuration ("conf")

Les techniciens de Fischer Panda ou les centres de service Fischer Panda sont les seuls habilités à procéder aux réglages dans ce menu.

ARRÊT !



Le sou-menu "config" est une zone protégée par mot de passe dans laquelle le type de générateur peut être sélectionné et les paramètres du générateur modifiés dans l'EEPROM.

K.4.4 L'identificateur de réseau

Les techniciens de Fischer Panda ou les centres de service Fischer Panda sont les seuls habilités à procéder aux réglages dans ce menu.

ARRÊT ! L'identificateur de réseau ne peut pas



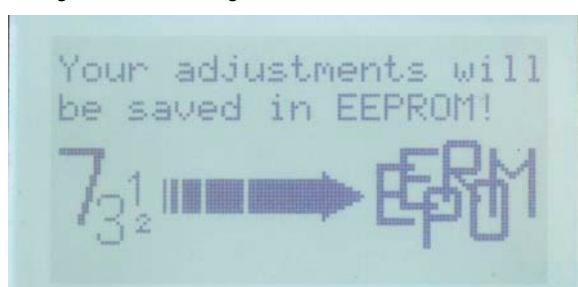
Toutes les modifications de l'identificateur de réseau peuvent entraîner des dysfonctionnements. être modifié.

K.4.5 Sauvegarder les paramétrages et quitter le menu Configuration (Save & Exit")

Lorsque tous les paramètres sont réglés, quitter le menu Configuration par le point de menu "Save & Exit".

Tous les paramètres réglés dans les sous-menus backlight 1, backlight 2, dimtime et Network ID sont sauvegardés dans l'EEPROM.

Fig. K.4.5-1: Sauvegarde des valeurs dans EEPROM



Une page de mise à l'arrêt est ensuite affichée pendant 3 secondes puis 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 ! - Une intervention incorrecte peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Lorsque la fonctionnalité de démarrage automatique est activée, le générateur peut démarrer automatiquement. Avant l'activation, il faut s'assurer que le caisson du générateur est fermé et que les plaques de mise en garde correspondantes sont bien apposées sur le générateur.

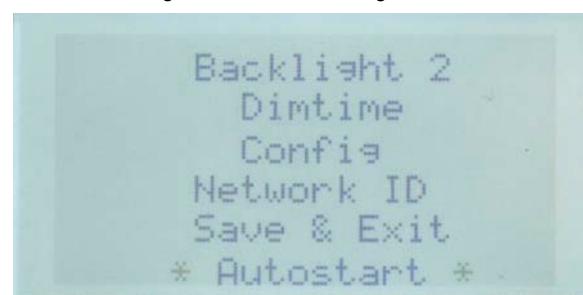
Avertissement ! Démarrage automatique





Pour activer la fonctionnalité de démarrage automatique, il faut, dans le menu configuration, sélectionner la ligne "Autostart" à l'aide des touches de curseur puis confirmer ce choix par la touche Start/Stop.

Fig. K.4.6-1: Menu Configuration



Dans le sous-menu "Autostart", vous pouvez choisir entre l'option "Enable" (disponible) ou "Disable" (non disponible) à l'aide des touches de curseur :

Pour activer la fonction de démarrage automatique, sélectionner l'option "Enable" puis confirmer par la touche Start/ Stop.

Pour la désactivation, utiliser l'option "Disable".

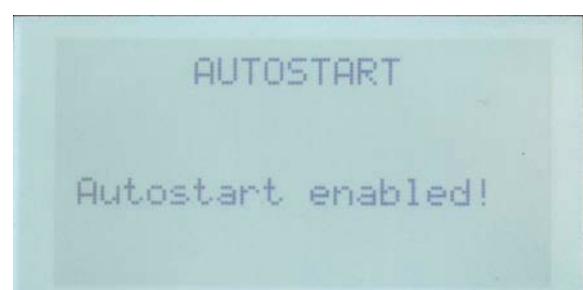
Panda iControl confirme alors votre choix :

Message "Autostart enabled" après confirmation du choix

Fig. K.4.6-2: Sous-menu "Autostart"

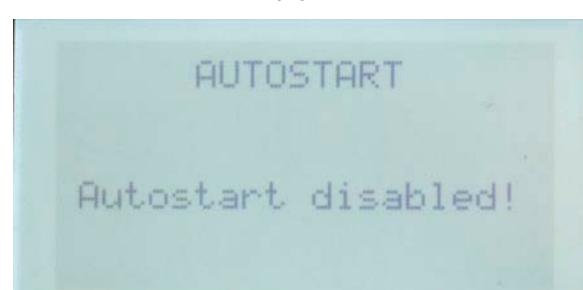


Fig. K.4.6-3: Message "Autostart enabled" après confirmation du choix



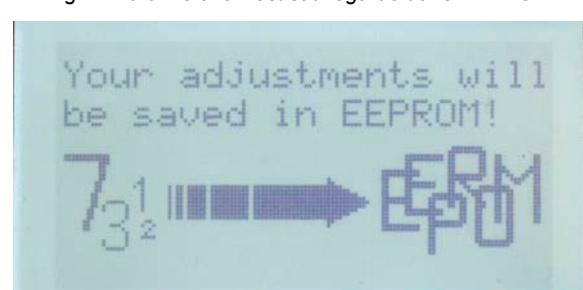
Message "Autostart disabled" après confirmation du choix

Fig. K.4.6-4: Message "Autostart disabled" après confirmation du choix



L'activation ou la désactivation de la fonction de démarrage automatique est sauvegardée dans l'EEPROM de la platine de commande.

Fig. K.4.6-5: Le choix est sauvegardé dans EEPROM





Finalement, la commande est mise à l'arrêt.

Fig. K.4.6-6: Page de mise à l'arrêt avant la désactivation



Dans la fenêtre d'état de l'écran, l'affichage "AUTOSTART" signale que la fonction Autostart est activée et l'affichage "STANDBY" indique que la fonction Autostart est désactivée après le redémarrage de la commande.

Fig. K.4.6-7: Page standard de l'écran en mode Autostart



La fonction Autostart reste active même après un arrêt et une remise en service de la commande par la touche On/Off. La désactivation de la fonction Autostart s'effectue en supprimant le fanion dans la mémoire EEPROM via "Disable" comme décrit précédemment.

La fonction "Autostart" de Panda iControl2 est opérationnelle. Même lorsque la fonction de démarrage automatique est activée, le générateur peut être démarré et stoppé à tout moment en appuyant sur la touche Start/Stop.

Si un générateur se trouvant en mode de démarrage automatique est démarré puis stoppé manuellement, il revient, pour des raisons de sécurité, en mode de veille.

.Avertissement ! Démarrage automatique



Remarque ! Démarrage manuel en mode de



démarrage automatique (Autostart)

Le cas échéant, il faudra réactiver le mode de démarrage automatique.

K.4.7 Remise à zéro des intervalles entre révisions ("Service")

Étant donné que l'affichage des heures de fonctionnement jusqu'à la prochaine révision peut être remis à zéro à tout moment, il n'a qu'une valeur informative. Les intervalles de révisions doivent être effectués en fonction des heures réelles des service et être documentés dans l'enregistrement Service du générateur.

En fonction de l'indication variable du compteur d'heures de fonctionnement, les intervalles d'entretien peuvent être prolongés jusqu'à 30 % (jusqu'à un maximum de 200 h). Veiller à ce que l'indication variable du compteur d'heures de fonctionnement ne soit pas remise à zéro entre les intervalles.

Remarque !



Remarque !



Dans le menu Configuration, sélectionner le point de menu "Service" et confirmer comme d'habitude par la touche Start/stop. La page déjà connue comportant les informations de service s'affiche, complétée par

une demande de confirmation par la touche start/stop de remettre à zéro les intervalles de service.

Remise à zéro du temps jusqu'à la prochaine maintenance

Une nouvelle pression sur la touche Start/Stop réinitialise l'intervalle de service à sa valeur initiale. L'intervalle de service est fixé dans le logiciel pour chaque type de générateur.

Après la remise à zéro de l'intervalle de service, 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



maintenance

K.4.8 Purge du système d'alimentation en carburant ("Prime Fuel")

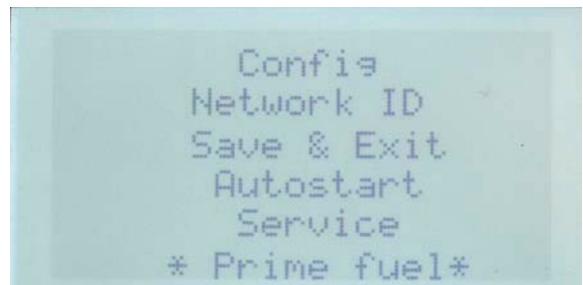
Afin de procéder à la purge du système d'alimentation en carburant, Panda iControl2 offre la possibilité de mettre séparément en marche la pompe de carburant. Dans le menu Configuration, sélectionner la rubrique "Prime Fuel" et confirmer ce choix par la touche Start/Stop.

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 Configuration



K.4.9 Sélection et sauvegarde de l'unité d'affichage des températures

La platine Panda iControl2 permet d'afficher à l'écran les valeurs de température en ° Celsius [°C] ou en ° Fahrenheit [°F]. Le changement d'unité s'effectue via le pupitre de commande. Choisir dans le menu Configuration la rubrique "Degree C/F" puis confirmer ce choix avec 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 Configuration ou quitter ce menu par "Save & Exit". Votre choix est sauvegardé dans l'EEPROM de la platine 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 dans 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)



K.5 Arrêt d'urgence iControl2

La commande iControl2 est conçue pour l'utilisation d'un interrupteur d'arrêt d'urgence. Le connecteur d'arrêt d'urgence (1X1, optional emergency off) se trouve dans le faisceau de câbles. Il faut supprimer le pont et raccorder l'interrupteur d'arrêt d'urgence.

Une fois le pont supprimé/l'arrêt d'urgence confirmé, le servomoteur est placé en position de vie et toutes les sorties de la platine commande Panda iControl2 sont déconnectées.

L'alimentation en tension de l'onduleur est également désactivée.

La platine affiche „EMERGENCY STOP!“ après la confirmation. Ce message est réinitialisé si le pont est réutilisé/l'interrupteur d'arrêt d'urgence remis à zéro.

Fig. K.5-1: Pont d'arrêt d'urgence dans le faisceau de câbles



Fig. K.5-2: Platine Affichage arrêt d'urgence



L. Installation

L'ensemble du câblage et des instructions de montage est prévu et suffisant pour des situations de montage "standard".

Dans la mesure où Fischer Panda ne connaît pas la situation exacte relative au montage et à l'exploitation (par exemple les types de véhicules particuliers, les vitesses de circulation élevées, les conditions d'utilisation spéciales ou autres), les présentes instructions d'installation sont à prendre comme un modèle et un exemple. L'installation doit être adaptée et exécutée par un professionnel correspondant en fonction des données et des prescriptions locales.

Attention ! Installer correctement le système.



Les dommages résultant d'une installation / d'un montage incorrect, non adapté, sont exclus de la garantie.

L.1 Personnel

L'installation décrite ici doit être confiée exclusivement à du personnel spécialisé dûment formé à cet effet ou à un centre de service agréé (Fischer Panda Service Points).

L.1.1 Dangers associés à l'installation

Respectez les consignes générales de sécurité figurant au début de ce manuel. **Remarque !**



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

Avertissement! Démarrage automatique



Pour interdire tout démarrage intempestif du générateur, les bornes de la batterie d'accumulateurs doivent toujours être débranchées (d'abord le pôle négatif, puis le pôle positif) avant toute intervention sur le générateur ou son système électrique.

Une installation incorrecte peut entraîner des blessures ou des dommages matériels graves. Il faut donc :

Avertissement ! Risque de blessure



- Effectuer les installations uniquement lorsque le moteur est arrêté.
- Prévoir un espace de montage suffisant avant le début des travaux.
- Veiller à l'ordre et à la propreté sur le lieu de travail. Des composants et outils entassés ou épars peuvent être une source d'accidents.
- Effectuer les installations uniquement à l'aide d'outils usuels du commerce ou d'un outillage spécialisé. L'utilisation d'un outillage inadapté ou endommagé peut entraîner des blessures.



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

Les tensions électriques supérieures à 48 V impliquent toujours un 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.

En fonctionnement et après l'arrêt, la température du générateur et de l'eau de refroidissement peut être très élevée. Risque de brûlure/d'ébouillantage !

En fonctionnement, une surpression peut s'établir dans le système de refroidissement.

Le port d'un équipement de protection individuelle est obligatoire lors des installations. Cet équipement comprend :

- Vêtements de protection non flottants
- Chaussures de sécurité
- Gants de sécurité
- Protection auditive
- Lunettes de protection s'il y a lieu

Afin d'éviter d'endommager les appareils, toutes les charges doivent être systématiquement débranchées lors des travaux sur le générateur.

Avertissement! Tension électrique



Avertissement ! Surface/matière brûlante



Obligation ! Équipement de protection individuelle obligatoire



Attention ! Débrancher tous les consommateurs



L.2 Élimination des composants

Les composants électroniques sont nuisibles pour l'environnement et contiennent des matières premières rares.

Collecter et éliminer les composants usagés conformément aux prescriptions en vigueur !

Généralement, la platine iControl2 est livrée montée sur le générateur et les câbles de raccordement correspondants pour la liaison avec la platine iControl2 et le PMGi sont fournis tout prêts. Voir le manuel relatif au générateur.

Obligation ! Respecter l'environnement



L.2.1 Platine Panda iControl2 avec boîtier incorporé

Fig. L.2.1-1: Platine iControl2 Panda avec câble de raccordement et boîtier fermé



L.2.2 Occupation des bornes de la platine de commande Panda iControl2

Le branchement de la platine Panda iControl2 s'effectue par une douille Phoenix à 7 pôles.

Fig. L.2.2-1: Occupation des bornes platine de commande Panda iControl2

Borne	Désignation	Couleur de fil	Fonctionnement
1	UBUS	Blanc (WH)	Tension d'alimentation bus
2	GND	Marron (BN) + écran	Masse bus Fischer Panda, liaison à la masse entre la commande iController Panda et la platine Panda iControl2
3	REIZ	Vert (GN)	Fil de stimulation, appliqué à la masse lorsque la platine de commande doit mettre en circuit.
4	DATA-A	Rose (PK)	Ligne de données A bus Fischer Panda
5	DATA-B	Gris (GY)	Ligne de données B bus Fischer Panda
6	UBATT	--	Démarrage automatique ^a
7	USTART/STOP	--	Démarrage automatique ^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.

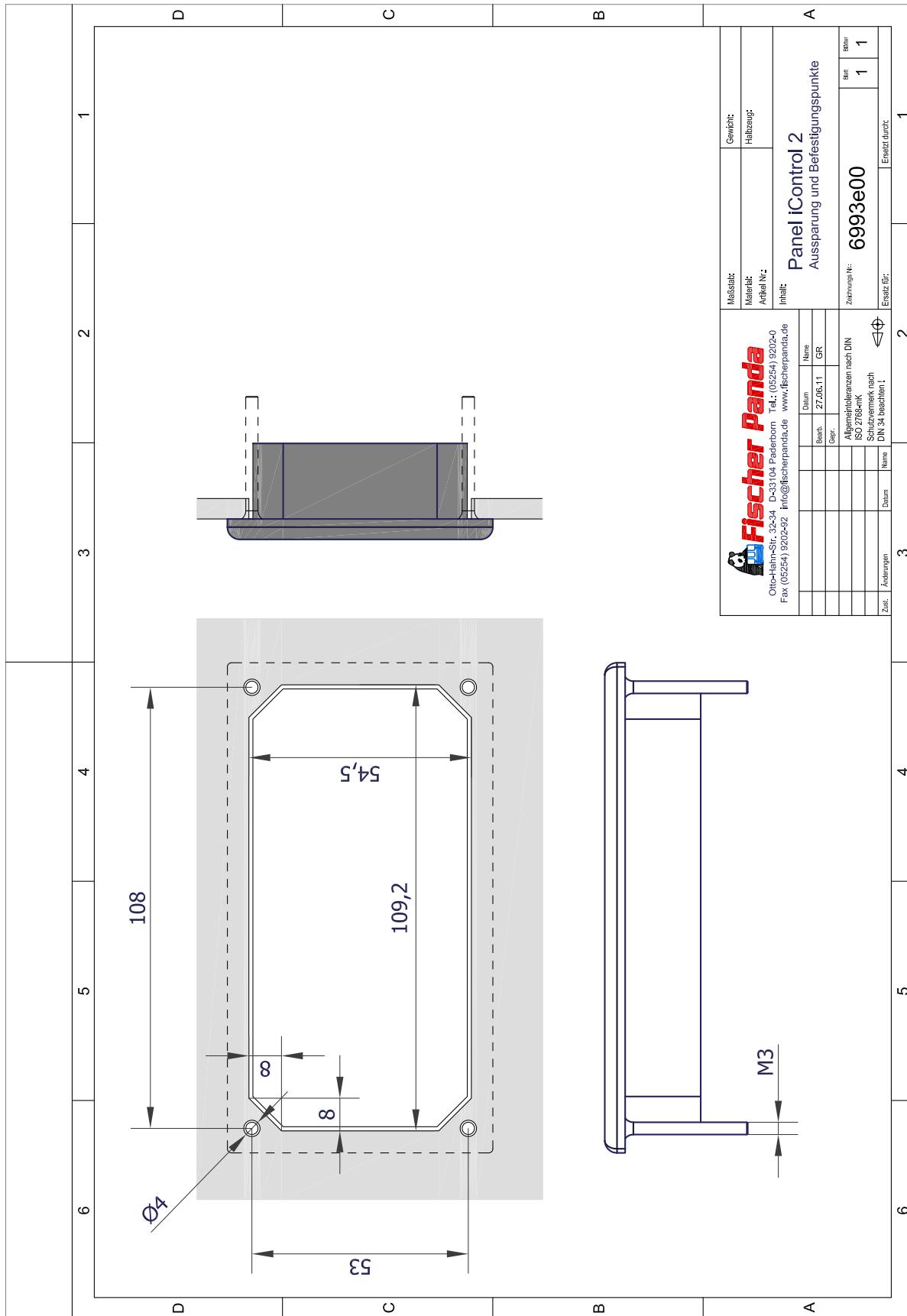
Utilisez exclusivement des câbles de raccordement homologués par Fischer Panda.

Remarque !



L.3 Dimensions

Fig. L.3-1: Boîtier de la platine de commande Panda iControl2





En raison du bornier de raccordement ouvert, la platine iControl2 a un indice de protection IP04

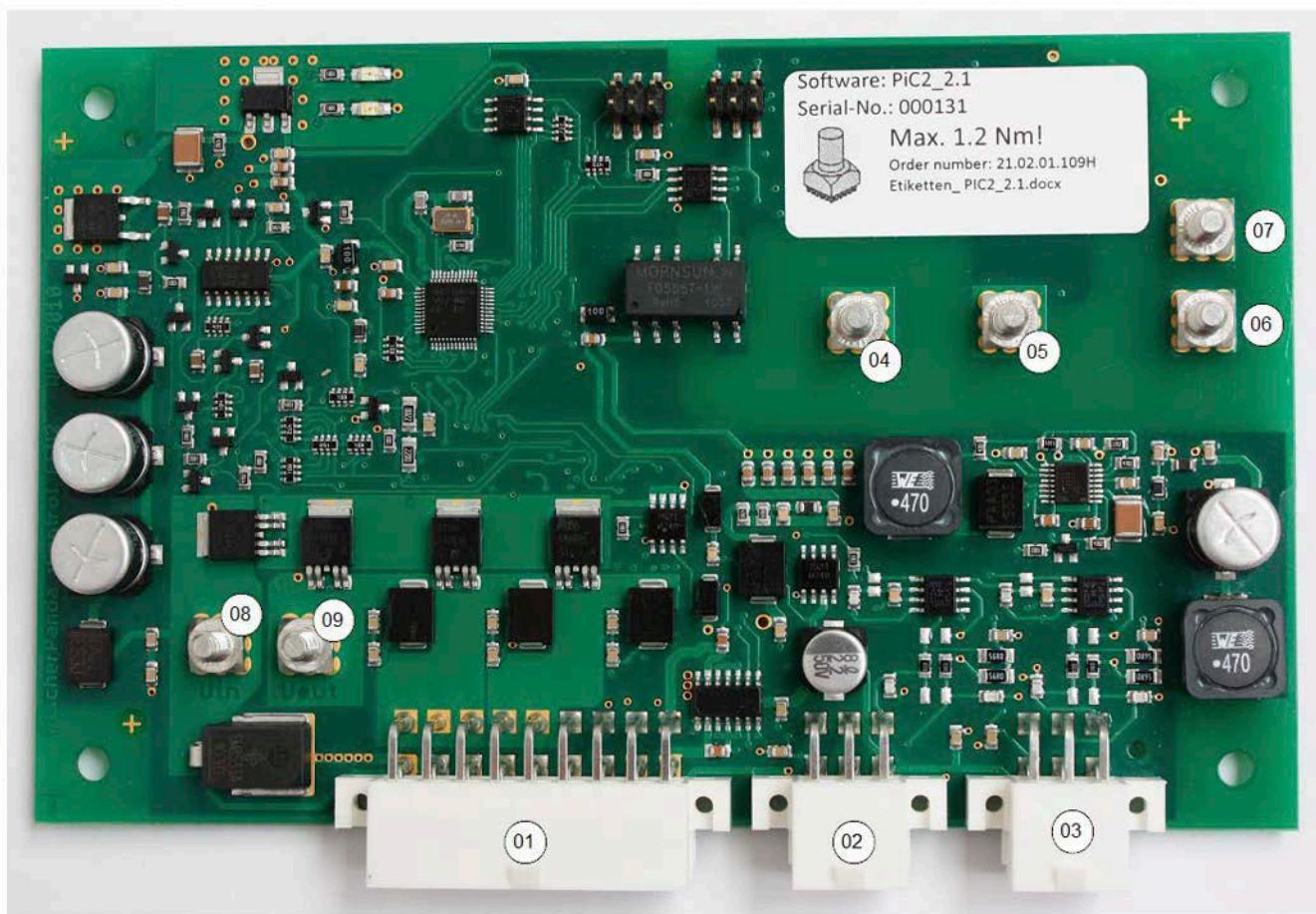
Remarque !

La pose correcte d'un joint (p. ex. Sikaflex) permet d'atteindre la classe de protection de IP66



L.4 Branchement de la platine de commande Panda iControl2

Fig. L.4-1: Branchement de la platine de commande Panda iControl2



La platine de commande Panda iControl2 est reliée au faisceau de câbles par un multi-connecteur de 18 pôles. Le connecteur central de 6 pôles est réservé 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 bornes de la platine de commande iControl2 Panda" auf Seite 152.

1. Connecteur de raccordement du faisceau de câbles, 18 pôles
2. Connecteur de raccordement, 6 pôles, bus standard Fischer Panda
3. Connecteur de raccordement, 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 tension d'alimentation de 12V
9. Sortie préchauffage



L.4.1 Occupation des bornes de la platine de commande iControl2 Panda

L.4.1.1 Occupation du connecteur à 18 pôles

Fig. L.4.1.1-1: Occupation des 18 pôles du connecteur enfichable

Borne	E/S	Fonctionnement
1	--	Moteur de commande (en option)
2	E	Température culasse
3	E	Température collecteur d'échappement
4	E	Température bobine
5	E	Température réserve
6	E	Pression d'huile
7	E	Arrêt d'urgence
8	--	GND, masse pour toutes les sondes de température
9	--	GND
10	--	Moteur de commande (en option)
11	--	Servo moteur +5 V (fil rouge)
12	A	Servo moteur PWM (fil jaune)
13	A	Booster (en option, suivant le type de générateur)
14	A	Pompe à carburant
15	A	Pompe à carburant
16	A	Démarreur
17	A	Démarreur
18	A	Démarreur

L.4.1.2 Bus standard Fischer Panda

Fig. L.4.1.2-1: Occupation du connecteur du bus standard Fischer Panda

Borne	Désignation	Fonctionnement
1	UBUS	Tension d'alimentation bus
2	GND	Masse bus Fischer Panda, liaison à la masse entre la commande iControl2 Panda et la platine iControl2 Panda
3	REIZ	Fil de stimulation, appliqué à la masse par la platine lorsque la commande doit mettre en circuit.
4	DONNÈES+	Ligne de données A bus Fischer Panda
5	DONNÈES-	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 CAN Fischer Panda

Borne	Désignation	Fonctionnement
1	UBUS	Tension d'alimentation bus
2	GND	Masse bus Fischer Panda, liaison à la masse entre la commande iControl2 et la platine iControl2 Panda
3	REIZ	Fil de stimulation, appliqué à la masse par la platine lorsque la commande doit mettre en circuit.
4	CAN-L	CAN-Low
5	CAN-H	CAN-High
6	UBAT	Tension de batterie

L.5 Platines maître-esclave

La platine iControl2 permet d'exploiter jusqu'à quatre platines sur un générateur (un maître et trois esclaves)

La platine standard iControl2 a la référence 21.02.02.131P. Cette platine est équipée de résistances de terminaison intégrées.

La platine Esclave iControl2 a la référence 21.02.02.132P. Cette référence est indiquée sur un autocollant apposé à l'arrière de la platine "Slave-Panel".

Dans un système iControl avec platines maître-esclave, le maître doit toujours être le dernier de la rangée pour que les résistances de terminaison intégrées se trouvent à l'extrémité du bus FP.

La platine esclave ne peut pas être utilisée seule. La platine esclave doit être raccordée entre la commande iControl (sur le générateur) et la platine maître.

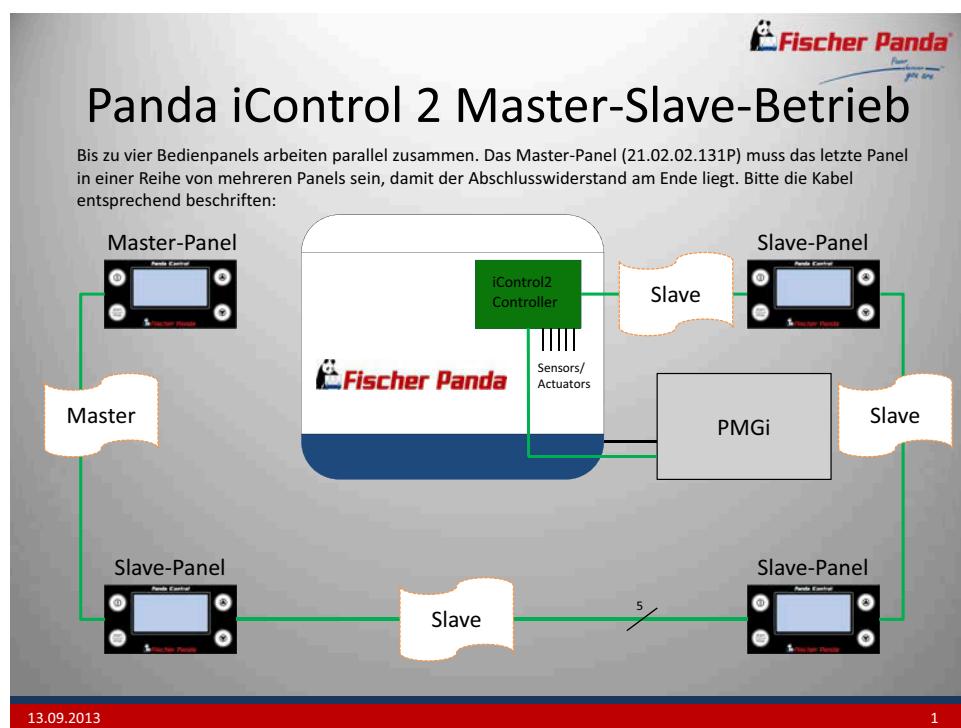
Le fonctionnement maître-esclave peut être appliqué à partir de la version de logiciel 2.3 (contrôleur et platine)

Toutes les platines (maître et esclave) sont paramétrées avec l'adresse "1". Cette adresse peut être modifiée dans le menu, d'autres adresses possibles sont 1, 2, 3 et 4. Chaque platine doit avoir sa propre adresse.

Pour pouvoir utiliser l'option Démarrage automatique, il faut raccorder le démarrage automatique sur la platine dotée de l'adresse "1".

Chaque platine peut exécuter l'option d'activation ou de désactivation de cette fonction.

Fig. L.5-1: Schéma maître-esclave



L.6 Mise en service

Une fois l'installation terminée 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.

L'exploitant doit être formé au maniement et à la maintenance du générateur et instruit des risques qu'il représente.



Ceci concerne aussi bien les opérations de maintenance et les risques décrits dans le manuel que les autres opérations et risques découlant de la spécificité de l'installation et des composants raccordés.

L'original du compte-rendu de mise en service du générateur doit être envoyé à Fischer Panda pour pouvoir bénéficier de la pleine garantie. Faites-en au préalable une copie pour vos archives.

Remarque !



Les formulaires correspondants sont joints au manuel du générateur.

M. Maintenance

M.1 Maintenance de l'unité de commande iControl2

L'appareil de commande iControl2 n'exige aucune maintenance. Les fusibles de l'unité de commande sont auto-réparables.

M.1.1 Nettoyage de l'unité de commande iControl2

Le boîtier doit être nettoyé pendant le nettoyage général du générateur. Nettoyer délicatement le boîtier avec un chiffon doux et légèrement humide. Veiller à ce que l'humidité ne pénètre pas dans les douilles et dans le boîtier.

M.2 Maintenance de la platine de commande iControl2

La platine de commande iControl2 n'exige aucune maintenance.

M.2.1 Nettoyage de la platine de commande iControl2

Nettoyer l'écran avec un chiffon doux et légèrement humide et de l'eau savonneuse. Des agents nettoyants agressifs sont inappropriés car ils sont susceptibles de provoquer un aveuglement du film de protection d'écran.



Page blanche

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 signalées lorsque la valeur surveillée, p. ex. une température, a atteint la valeur seuil définie. Les mises en garde à l'écran de la platine Panda iControl2 sont signalées par un affichage cyclique du terme "HIGH" ou "LOW" en alternance avec la valeur surveillée, p. ex. la température. Des mises en garde sont signalées uniquement lorsque le temps entre l'atteinte de la valeur seuil et la durée de la temporisation définie est écoulé.

Les mises en garde n'entraînent pas à un arrêt du générateur ou de la commande.

Remarque !



N.1.1 Exemples de mises en garde à l'écran

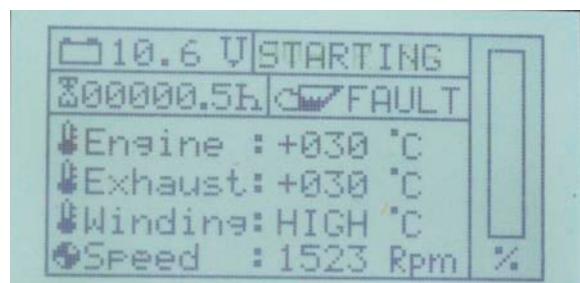
Mise en garde "Tension d'alimentation trop faible"

Fig. N.1.1-1: Mise en garde "Tension d'alimentation trop faible"



Mise en garde "Température bobine trop élevée"

Fig. N.1.1-2: Mise en garde "Température bobine trop élevée"





N.1.2 Messages d'avertissemens

Le tableau suivant récapitule tous les messages d'avertissemens du Panda iControl2 et tous les affichages indiqués à l'écran.

Fig. N.1.2-1: Messages d'avertissemens

Messages d'avertissemens à l'écran	Signification de ces messages
"HIGH" clignote en alternance avec la valeur de la température de 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 de bobine.	La température de bobine est trop élevée et a atteint la valeur seuil de l'alarme
"HIGH" clignote en alternance avec la valeur de la température du collecteur 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 Anomalies

Des messages de défauts sont signalés lorsque la valeur surveillée, p. ex. une température, a atteint le seuil de défaut défini.

Concernant les sondes de température, un connecteur desserré ou une rupture de câble peuvent provoquer un défaut et entraîner 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 à l'écran du Panda iControl2 se présente sous forme de texte du défaut indiqué sur une page de l'écran effacée . Des défauts sont signalés uniquement lorsque le temps entre l'atteinte du seuil de défaut et la durée de la temporisation définie est écoulé.

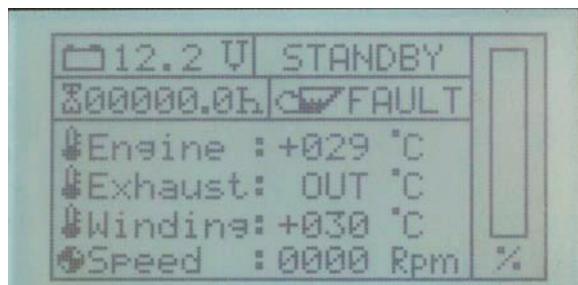
Les défauts entraînent l'arrêt du générateur. Si le défaut survient suite à une tension de batterie trop faible, la commande sera complètement arrêtée pour éviter une décharge trop importante de la batterie.

Exemples de message de défaut à l'écran :

Défaut "Température du collecteur d'échappement hors de la plage"

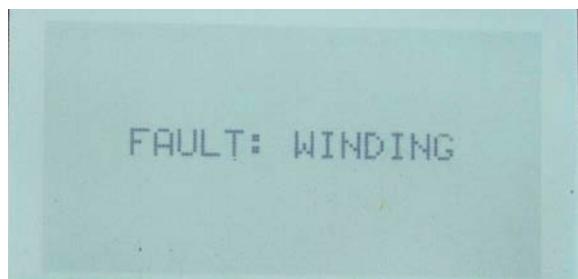
(rupture de câble)

Fig. N.2.0-1: Défaut "Température de tête de cylindre hors de la plage"



Défaut "Winding", la température de bobine est trop élevée

Fig. N.2-2: Défaut „STARTING FAILS“, la phase de démarrage a échoué



N.2.1 Messages de défauts

Le tableau suivant récapitule tous les messages de défauts du Panda iControl2 et tous les affichages indiqués à l'écran.

Fig. N.2.1-1: Messages de défauts

Messages de défauts à l'écran	Signification de ces messages de défauts
"OUT" apparaît au lieu d'une température	"Out of range" – Rupture de câble sur la sonde de température correspondante

Fig. N.2.1-2: Codes défauts

Code défaut	Signification	Error Message Anglais	Message d'erreur Français
5	Starting failed	STARTING FAILS	ARRÊT DÉMARRAGE
9	Watchdog Error	WATCHDOG	WATCHDOG
12	Winding temperature fault	FAULT: WINDING	TEMP. BOBINE
13	Winding temperature out of range	OUT: WINDING	OUT: BOBINE
14	Exhaust temperature fault	FAULT: EXHAUST	TEMP. GAZ D'ÉCHAPPEMENT
15	Exhaust temperature out of range	OUT: EXHAUST	OUT: GAZ D'ÉCHAPPEMENT
16	Engine temperature fault	FAULT: CYL.HEAD	TEMP. MOTEUR
17	Oil pressure fault	FAULT: OILPRESS	ANOMALIE : PRESSION HUILE
18	Battery voltage low	BATTERY LOW	BATTERIE DÉCHARGÉE
19	unexpected stop/Problem with fuel supply	PROBLEM WITH / FUEL SUPPLY!	PROBLÈME AVEC ALIM. CARBURANT !
22	Emergency stop	EMERGENCY STOP!	ARRÊT D'URGENCE 1
23	Engine temperature out of range	OUT: CYL.HEAD	OUT: MOTEUR
30	Inverter overtemp	Inverter overtemp	Excéd. température onduleur
31	inverter overload	Inverter overload	Surcharge onduleur
32	inverter communication lost	Inverter com. lost	Comm. onduleur défectueuse
33	inverter synchronisation lost	INV. SYNC. FAILED	INV. SYNC. DÉFAILLANTE
34	Engine fault (EDC)	ENGINE FAULT	DÉFAUT MOTEUR
35	CAN communication lost	CAN. COMM.LOST	COMM. CAN DÉFAILLANTE
36	inverter overload slave 1	L1 OVERLOAD	L1 SURCHARGE
37	inverter overload slave 2	L2 OVERLOAD	L2 SURCHARGE
38	inverter overload slave 3	L3 OVERLOAD	L3 SURCHARGE
39	inverter overload slave DC	DC OVERLOAD	DC SURCHARGE
40	Ovvoltage	FAULT: OVERVOLTAGE	Anomalie : survoltage
41	Undervoltage	FAULT: LOWVOLTAGE	Anomalie : voltage insuffisant
42	DC-Ovvoltage	DC OVERVOLTAGE	DC SURVOLTAGE
66	RedundantTempSwitchOff	NOTSTOP!	STOP D'URGENCE !
100	Communication Error	NO CONNECTION / BUS ERROR!	PAS DE CONNEXION / DÉFAUT BUS !
207	Init failed (no generator type is selected)	INIT FAILED!	INIT FAILED!

Les messages de défaut peuvent être acquittés par la touche Start/Stop. La commande repasse alors en mode de veille.

N.2.2 Seuils d'alarme et de défaut

Les valeurs seuil qui déclenchent les messages d'alarme ou de défaut dépendent du type de générateur et sont récapitulés dans le tableau ci-après.


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
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur d'échappement	70 °C	75 °C
	Temporisation	1 s	1 s
5000i Véhicule	Température de tête de cylindre	90 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur d'échappement	100 °C	105 °C
	Temporisation	1 s	1 s
P8000i / P10000i Marine	Température de tête de cylindre	90 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur d'échappement	70 °C	75 °C
	Temporisation	1 s	1 s
P8000i / P10000i Véhicule	Température de tête de cylindre	90 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur 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
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur d'échappement	70 °C	75 °C
	Temporisation	1 s	1 s
P8-P50 Véhicule	Température de tête de cylindre	95 °C	100 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	160 °C	165 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur d'échappement	100 °C	105 °C
	Temporisation	1 s	1 s
P15000i Marine	Température de tête de cylindre	90 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur d'échappement	70 °C	75 °C
	Temporisation	2 s	2 s
P15000i Véhicule	Température de tête de cylindre	90 °C	95 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Température de bobine	130 °C	135 °C
	Temporisation	5 s	5 s
	Temp. collecteur d'échappement	95 °C	100 °C
	Temporisation	2 s	2 s
P25i Marine	Température de tête de cylindre	90°C	95°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5S
	Temp. collecteur d'échappement	70°C	75°C
	Temporisation	2S	2S

Type de générateur	Alarme/Défaut	Seuil d'alarme	Seuil de défaut
P25i Véhicule	Température de tête de cylindre	90°C	95°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5s
	Temp. collecteur d'échappement	100°C	105°C
	Temporisation	2s	2s
P45i Marine 230V/400V	Température de tête de cylindre	90°C	95°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5s
	Temp. collecteur d'échappement	80°C	85°C
	Temporisation	2s	2s
P45i Véhicule 230V/400V	Température de tête de cylindre	98°C	105°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5s
	Temp. collecteur d'échappement	100°C	105°C
	Temporisation	2s	2s
P45i Marine 3x230V	Température de tête de cylindre	98°C	105°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5s
	Temp. collecteur d'échappement	70°C	75°C
	Temporisation	2s	2s
P45i Véhicule 3x230V	Température de tête de cylindre	98°C	105°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5s
	Temp. collecteur d'échappement	100°C	105°C
	Temporisation	2s	2s
P60i Marine	Température de tête de cylindre	90°C	95°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5s
	Temp. collecteur d'échappement	70°C	75°C
	Temporisation	2s	2s
P60i Véhicule	Température de tête de cylindre	90°C	95°C
	Temporisation	5s	5s
	Température de bobine	130°C	135°C
	Temporisation	5s	5s
	Temp. collecteur d'échappement	95°C	98°C
	Temporisation	2s	2s
Tous les types de générateurs	Tension batterie de démarreur faible	11,8 V	10,8 V
	Temporisation	30 s	30 s
	Tension batterie de démarreur élevée	15,0 V	--
		5 s	--

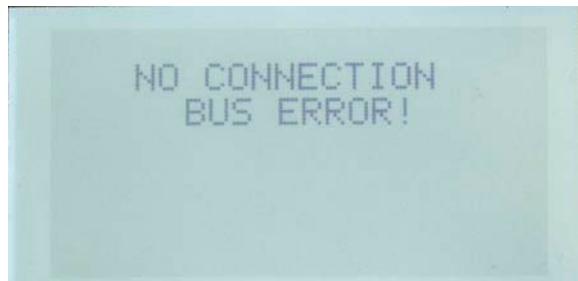
N.2.3 Anomalie du bus

Si une perte de communication intervient sur le bus Fischer Panda, un défaut est affiché à l'écran au bout de 10 secondes.



Ce défaut se produit lorsqu'au moins l'une des deux lignes de données du bus Fischer Panda est coupée. Lorsque la liaison est rétablie, le message de défaut peut être acquitté par la touche Start/Stop.

Fig. N.2.3-1: Défaut „NO CONNECTION“, Défaut de communication (Bus Fischer Panda)



En cas de perte de communication, le générateur doit être sécurisé (ouverture de l'interrupteur coupe-batterie) et il faut vérifier la bonne fixation et l'état impeccable de l'ensemble des connecteurs et des câbles.

N.3 Mémoire défauts de la platine iControl2

La commande Panda iControl2 est équipée d'une mémoire défauts à partir des versions de logiciel PiC2_2.9 (platine de commande) et PiP2_2.9 (pupitre de commande) dans laquelle les six derniers défauts sont documentés sous forme de texte.

N.3.1 Comment accéder à la mémoire défaut de la platine iControl2 ?

La mémoire défauts est accessible tout simplement par le menu Initialisation ouvert à chaque utilisateur depuis le pupitre de commande..

Vous accédez au menu Initialisation comme suit :

- Pour accéder au menu Initialisation, il faut appuyer sur la touche "Cursor-Down" directement après l'allumage de la commande et pendant l'affichage de la page de démarrage avec le symbole de panda.
- Vous visualisez ensuite le menu Initialisation et ses divers points de menu.
- Vous pouvez naviguer dans le menu au moyen des touches "Cursor-Up" et "Cursor-Down".
- Le point de menu actuellement sélectionné est repéré par deux symboles*.
- La touche Start/Stop est utilisée comme confirmation dans le menu Initialisation. Si vous confirmez la ligne marquée par * avec la touche Start/Stop, vous accédez au sous-menu sélectionné.
- Pour afficher la mémoire défauts, sélectionnez le point de menu **Error mem.**

N.3.2 Comment sont affichés les défauts mémorisés ?

Les défauts sont affichés sous forme de texte. L'heure de service pendant laquelle le défaut est survenu est placée au début. Le défaut avec l'heure de service la plus élevée est affiché en première ligne. Des entrées de défauts plus anciennes avec l'heure de service correspondante sont classées par ordre décroissant dans les lignes suivantes. Dès que six défaut sont sauvegardés dans la mémoire, l'entrée la plus ancienne est supprimée.

Exemple d'affichage d'une entrée de défaut : **3045.2h COMMUNICATION**

Cette entrée signifie : Un défaut est survenu dans la communication bus pendant l'heure de service 3045.2.

N.3.3 Comment quitter la mémoire défaut après la prise en compte des entrées ?

La touche Start/Stop permet de revenir à la page de veille.

N.3.4 Comment effacer la mémoire défaut ?

Non, la suppression de la mémoire défaut est impossible.

N.3.5 Où sont sauvegardés les défauts ?

Dans la mémoire EEPROM de la platine ou dans la mémoire de la platine de commande.

Les défauts sont mémorisés dans la mémoire EEPROM de la platine de commande. Le pupitre de commande affiche uniquement les entrées de défauts sauvegardées dans la mémoire. Si le pupitre de commande doit être remplacé en cas de révision, les entrées sont conservées dans la mémoire défauts.

N.3.6 En quelle langue sont affichés les défauts mémorisés ?

L'affichage des défauts mémorisés s'effectue dans la langue avec laquelle les paramétrages ont été effectués sur le pupitre de commande, en fonction de la configuration choisie, en anglais ou en français.

N.3.7 Est-il possible d'équiper ultérieurement une version plus ancienne d'igénératuer avec une mémoire défauts ?

Oui, il est possible de moderniser un système existant avec cette fonctionnalité en effectuant une mise à jour du logiciel de la platine de commande et du pupitre de commande.

Fig. N.3.7-1: Figure Affichage des défauts sauvegardés sur le pupitre de commande





Page blanche

O. Annexe

O.1 Caractéristiques techniques

O.2 Caractéristiques techniques de l'unité de commande iControl2

Fig. O.2-1: Caractéristiques techniques unité de commande iControl2

	Unité de commande iControl 2
Alimentation électrique	12 V-13,5 V (12 V pour véhicule)
Consommation nominale de courant	175 mA
Consommation de courant en veille	2,5 mA
Température de service	-20 °C à +85 °C
Température de stockage	-30 °C à +85 °C
Détecteur de courant avec élément à effet Hall	max. 20 A
Couple de serrage max. des boulons de raccord	1,2 Nm

O.3 Caractéristiques techniques de la platine de commande iControl2

Fig. O.3-1: Caractéristiques techniques de la platine de commande iControl2

	Unité de commande iControl 2
Alimentation électrique	12 V-24 V (12 V ou 24 V pour véhicule)
Consommation de courant désactivée	0 mA
Consommation de courant en veille - Rétroéclairage luminosité 9	45 mA
Consommation de courant en veille - Rétroéclairage luminosité 4	33 mA
Consommation de courant en veille - Rétroéclairage luminosité 0	25 mA
Température de service	-20 °C à +70 °C
Température de stockage	-30 °C à +80 °C



O.4 Bilan CO2 du cycle de mesure des gaz d'échappement pour les moteurs selon la directive 2016/1628 CE

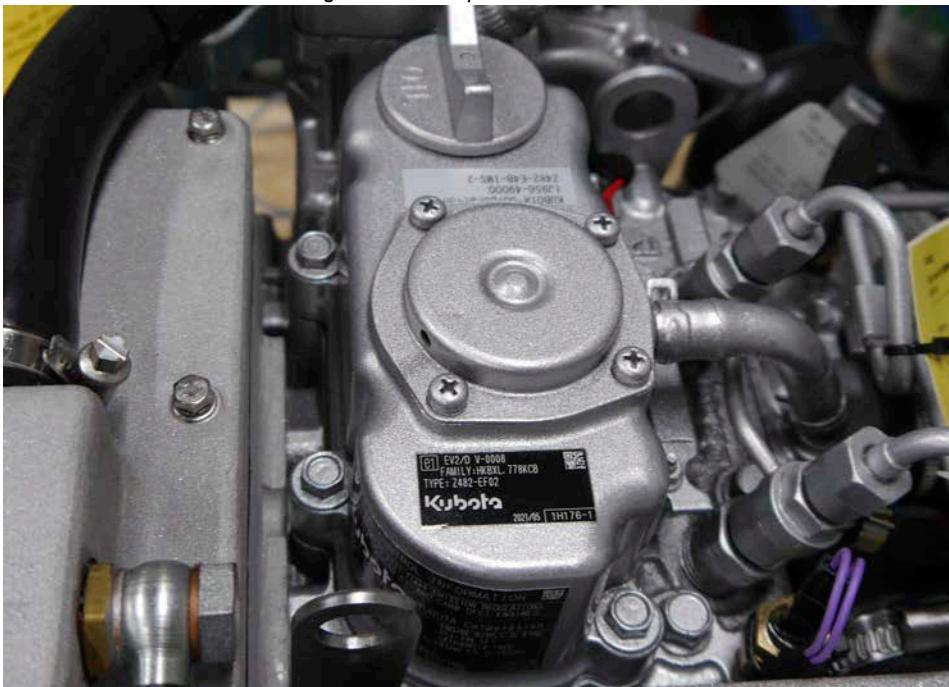
Pour les générateurs agréés conformément à la directive 2016/1628 CE, le bilan CO2 suivant du cycle de mesure des gaz d'échappement s'applique en ce qui concerne le moteur :

Fig. O.4-1: Bilan CO2 du cycle de mesure des gaz d'échappement pour les moteurs selon la directive 2016/1628 CE

Bilan CO2 du cycle de mesure des gaz d'échappement				
Moteur	Catégorie de moteur	Type de famille de moteur	Homologation	Bilan CO2 Cycle d'essai [g/kwh]
Z482	NRE-v-2	HKBXL.778KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0008*00	1019,8
D722	NRE-v-2	HKBXL.778KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0008*00	
Z602	NRE-v-2	HKBXL.898KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0009*00	1047,4
D902	NRE-v-2	HKBXL.898KCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0009*00	
D1105	NRE-v-2	HKBXL01.5BCB	e1*2016/1628*2016/1628EV2/D*0010*04	1018,0

L'autocollant sur le couvercle de soupape indique à quelle homologation d'échappement est assignée le moteur.

Fig. O.4-2: Exemple Z482 E4B IMS2



P. Onduleur Panda PMGi

	Document	Matériel	Logiciel
Version actuelle :	R02		
Remplace :	R01		

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





P.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.

Avertissement : Tension électrique



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.

P.2 Plaque signalétique

1. Plaque signalétique sur le PGMi

Fig. P.2-1: Plaque signalétique



Fig. P.2-2: Plaque signalétique

Fischer Panda Power Inverter		Type	PMGi 25
Input Voltage Uin		Art. Nr.	21.07.03.044P
Input Freq. Fin		Serial Number	25i2306000001
Cos Phi		Year	2012
IP class		Power Pn	25kVA / 20kW
		Output Voltage Uout	230V AC
		Output Freq. Fout	60Hz
		Current max Imax	108A
CE		Fischer Panda GmbH Paderborn, Germany www.fischerpanda.net	

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

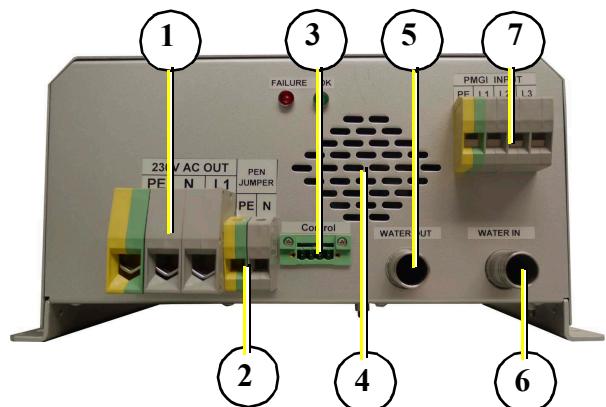
Pour brancher le Panda PMGi, raccordez le générateur au connecteur femelle 3 (450 V / 400 Hz - Entrée PMGi) au moyen du câble prêt à l'emploi. (fiche quadripolaire).

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. P.3-1: Côté raccordement



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

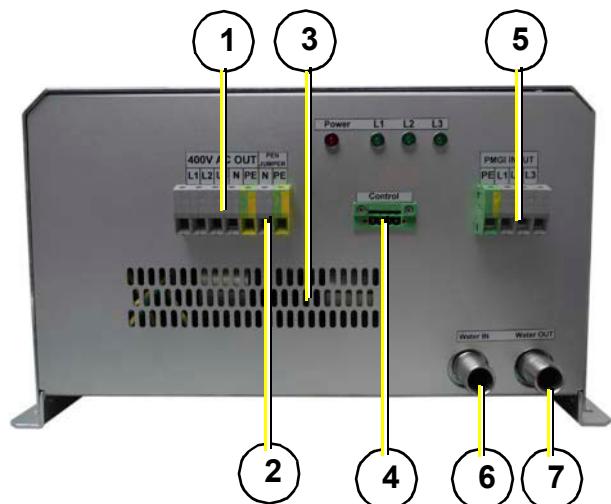
Pour brancher le Panda PMGi, raccordez le générateur au connecteur femelle 3 (450 V / 400 Hz - Entrée PMGi) au moyen du câble prêt à l'emploi. (fiche quadripolaire).

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. P.4-1: Côté raccordement





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

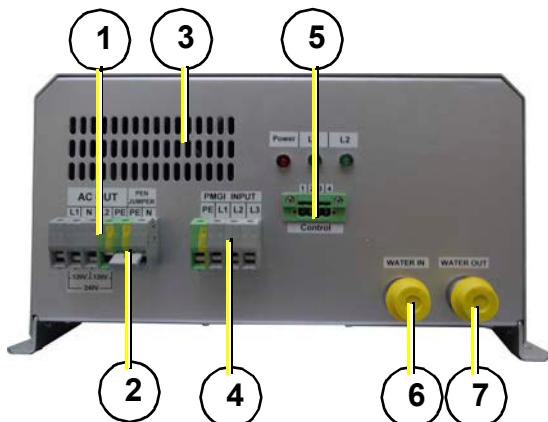
Pour brancher le Panda PMGi, raccordez le générateur au connecteur femelle 3 (450 V / 400 Hz - Entrée PMGi) au moyen du câble prêt à l'emploi. (fiche quadripolaire).

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. P.5-1: Côté raccordement



P.5.1 Affectation des prises femelles du PMGi

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



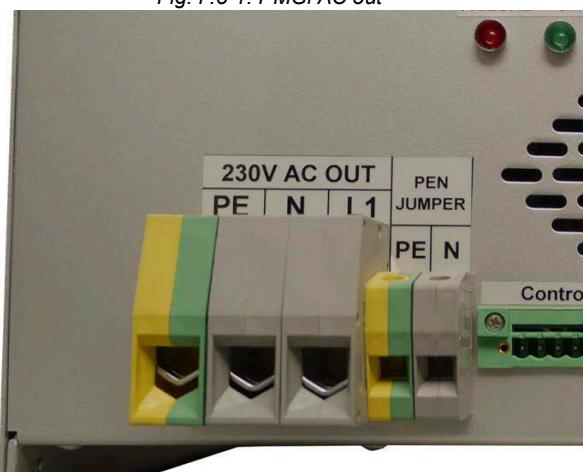
P.5.1.1 PMGi AC out

Sortie monophasé

Point de raccordement pour la distribution des clients

Exemple d'image

Fig. P.5-1: PMGi AC out



Sortie triphasée

Point de raccordement pour la distribution des clients

Exemple d'image

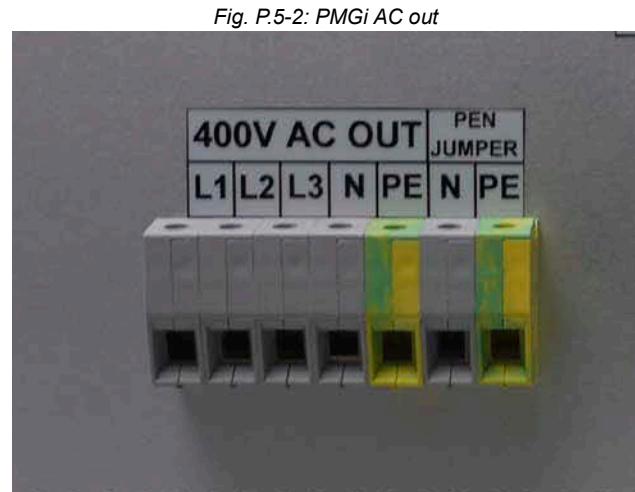


Fig. P.5-2: PMGi AC out

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. P.5-3: PMGi AC out

P.5.1.2 PMGi input

PMGi input

Le câble "Power Out" du générateur est connecté ici

Exemple d'image

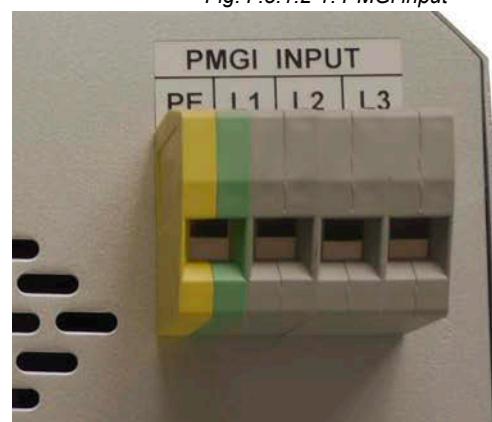


Fig. P.5.1.2-1: PMGi input



PMGi input - alternative version

Le câble "Power Out" du générateur est connecté ici

Exemple d'image

Fig. P.5.1.2-2: PMGi input



P.5.1.3 Control

Le câble de commande du générateur est connecté ici

Exemple d'image

Fig. P.5.1.3-1: Control

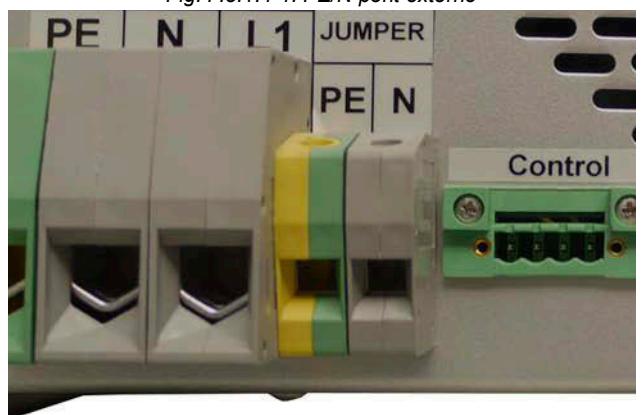


P.5.1.4 Pont de PE/N externe

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. P.5.1.4-1: PE/N pont externe



P.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. P.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).



P.7 Réglages pour l'exploitation des générateurs avec chargeurs / convertisseurs

Lors de l'exploitation avec des chargeurs / 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.

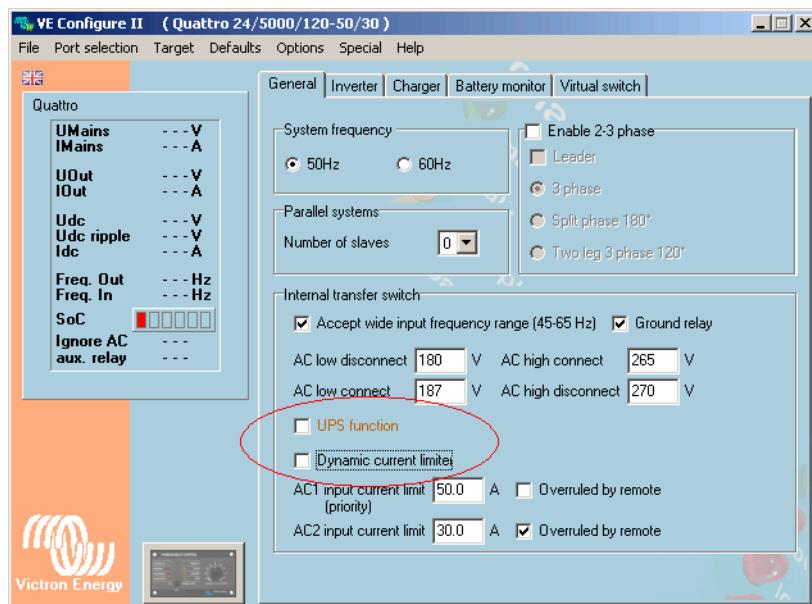


Des réglages inappropriés peuvent causer l'endommagement et même la destruction de l'onduleur PMGi.

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

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

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



P.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.

P.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.

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

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

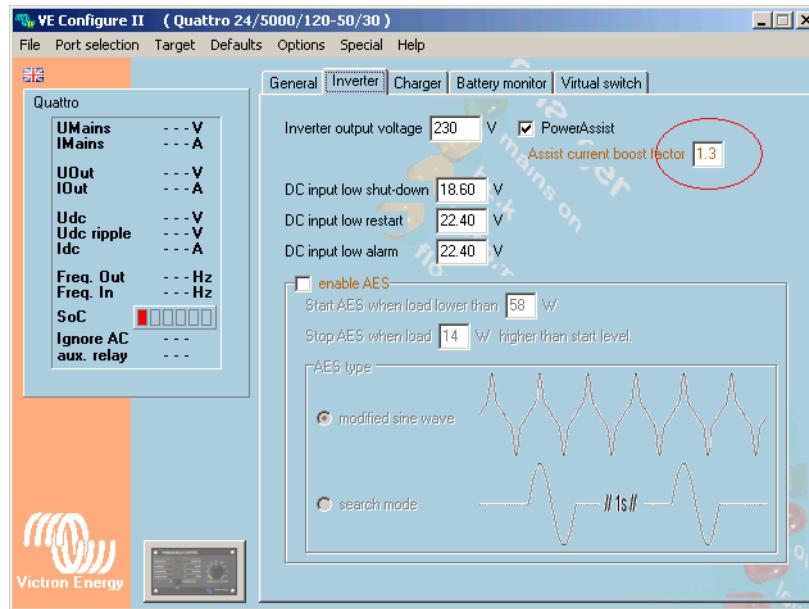


Fig. P.7.2-2: Réglages dans le logiciel VE config II pour Victron

P.7.2.1 Assist current boost factor

Pour minimiser 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.

P.8 Manuel d'utilisation

P.8.1 Remarques préliminaires/service hivernal

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

P.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.

P.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).

P.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.

P.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.

P.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.

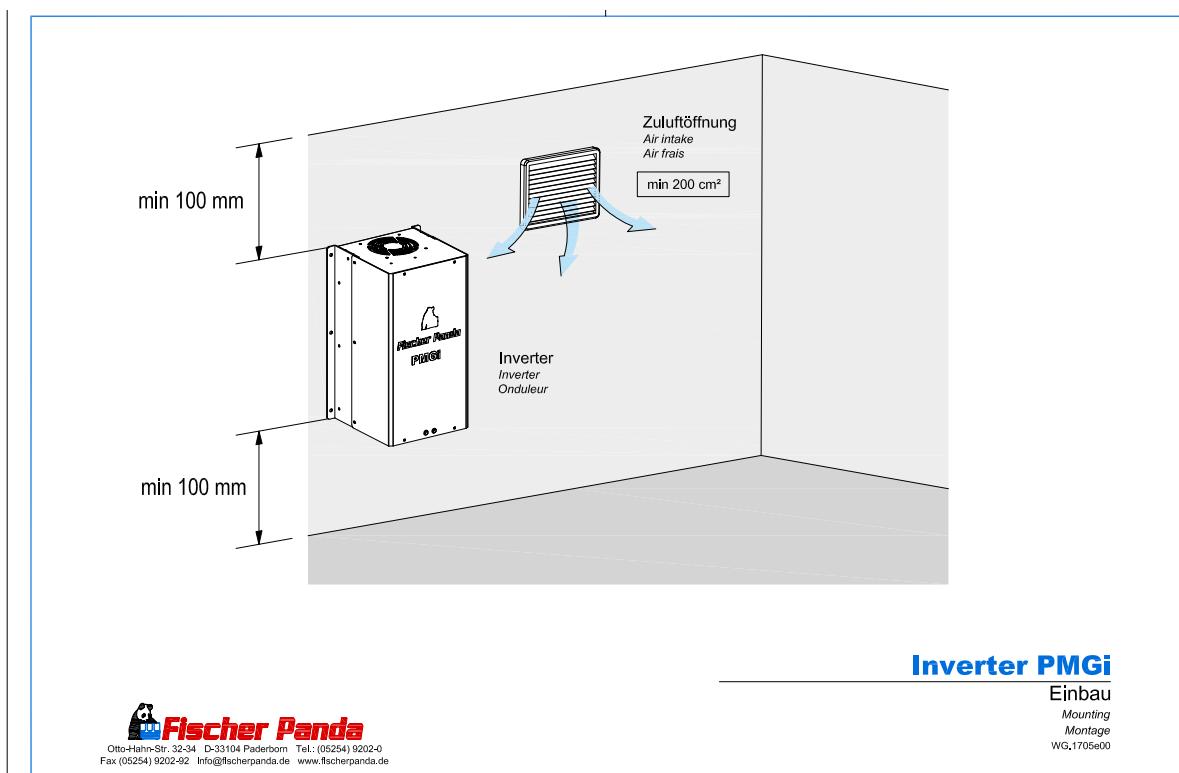
La surface de la paroi doit être plane et favoriser la dissipation de chaleur. Les fentes d'aération et les alésages doivent être libres et assurer une arrivée d'air frais et une évacuation d'air chaud suffisantes.

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.



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

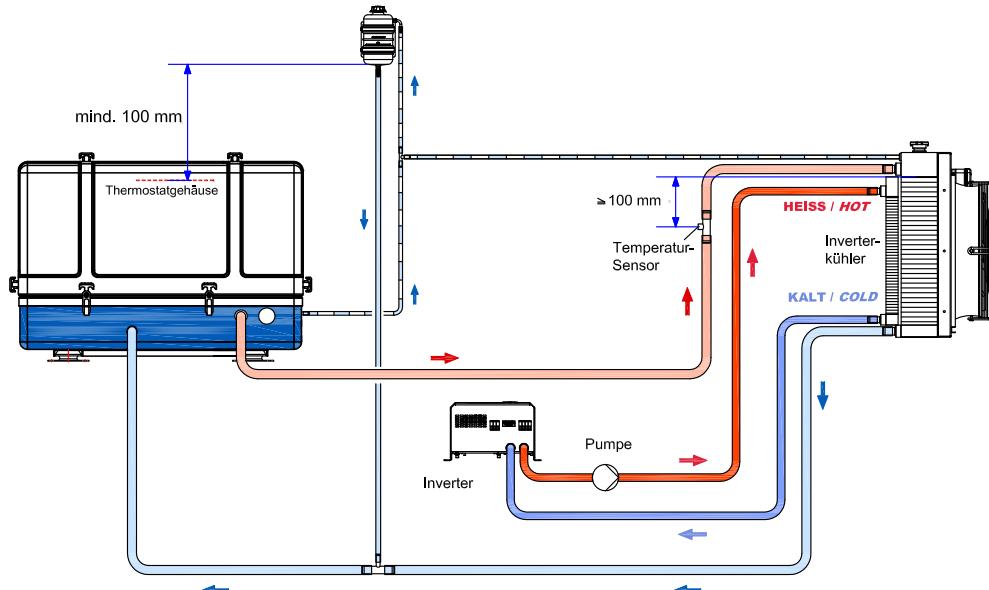
P.11.1.1 Intégrer la PMGi dans le système de l'eau de refroidissement

La PMGi refroidi à l'eau nécessaire à 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.



P.11.1.2 Schéma de l'eau de refroidissement - Radiateur est plus élevé que le génératrice

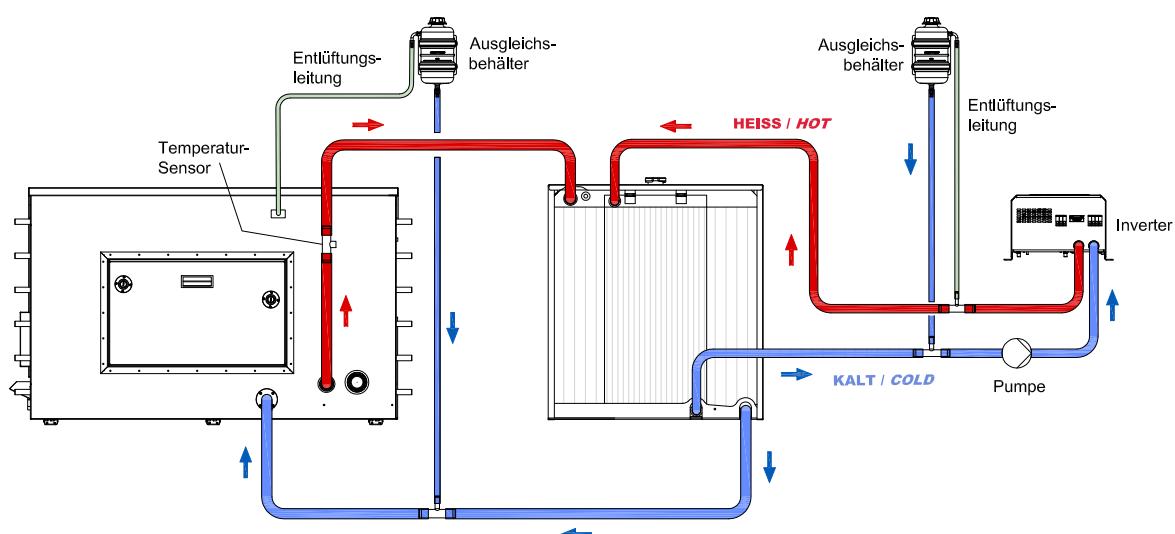
Fig. P.11.1.2-1: Schéma de l'eau de refroidissement - Radiateur est plus élevé que le génératrice



Installation für vertikale
Kühlermontage mit Inverter

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

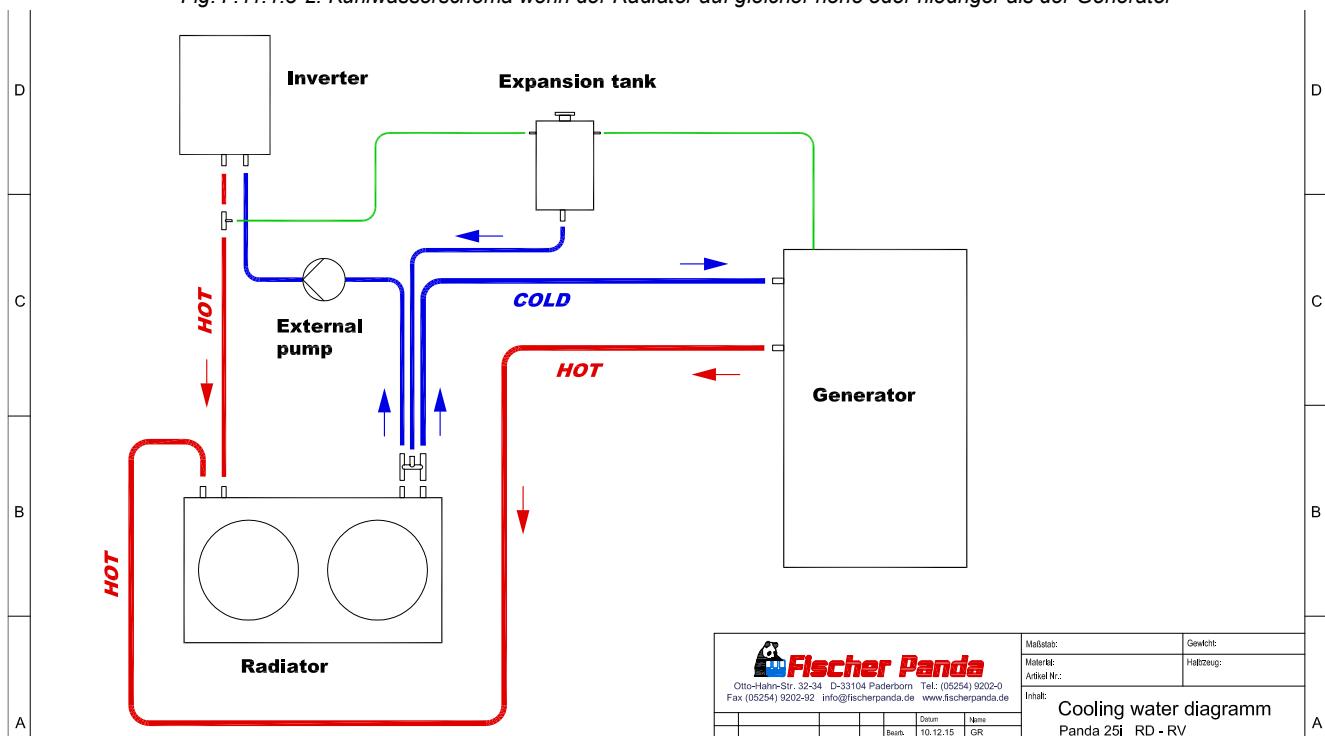
Fig. P.11.1.3-1: Radiateur est au même niveau ou inférieur à la génératrice



Installation für vertikale Kühlermontage mit
Inverter

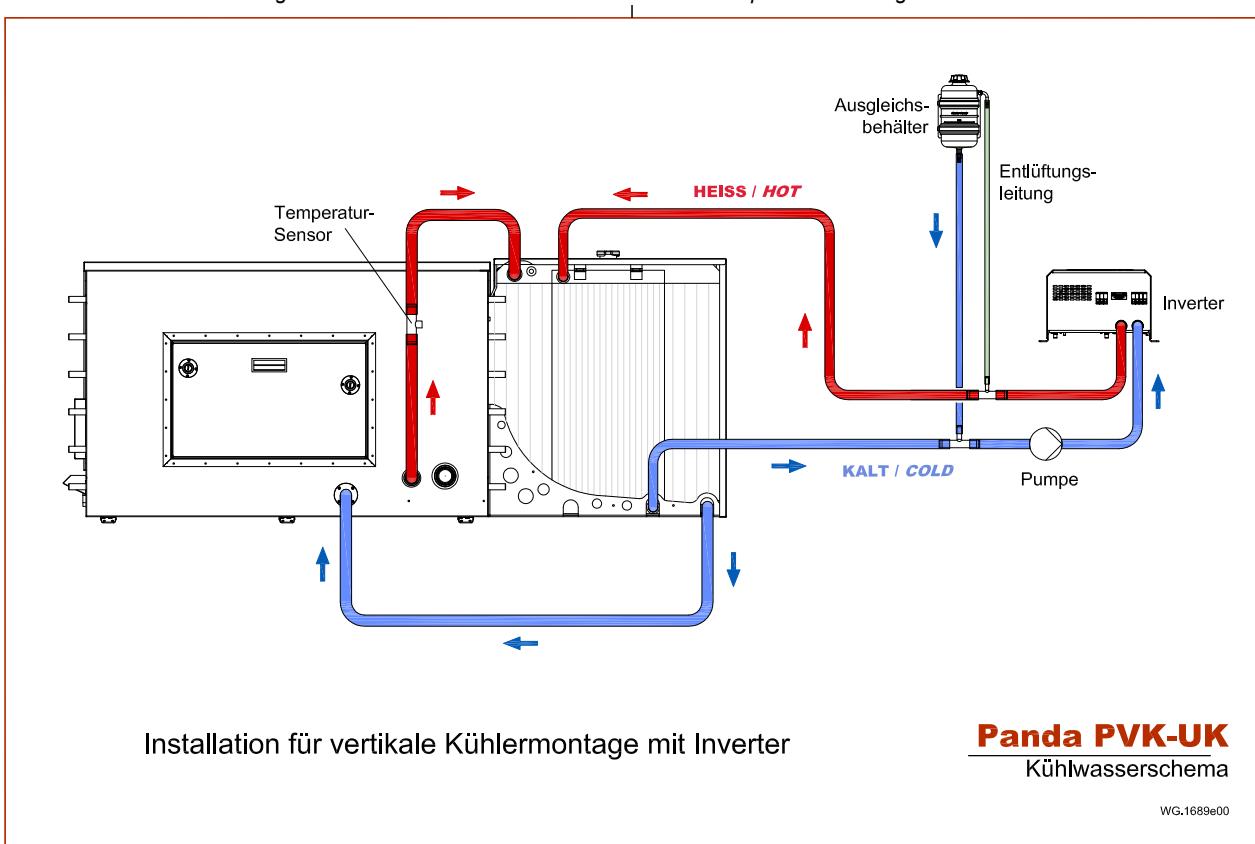


Fig. P.11.1.3-2: Kühlwasserschema wenn der Radiator auf gleicher Höhe oder niedriger als der Generator



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

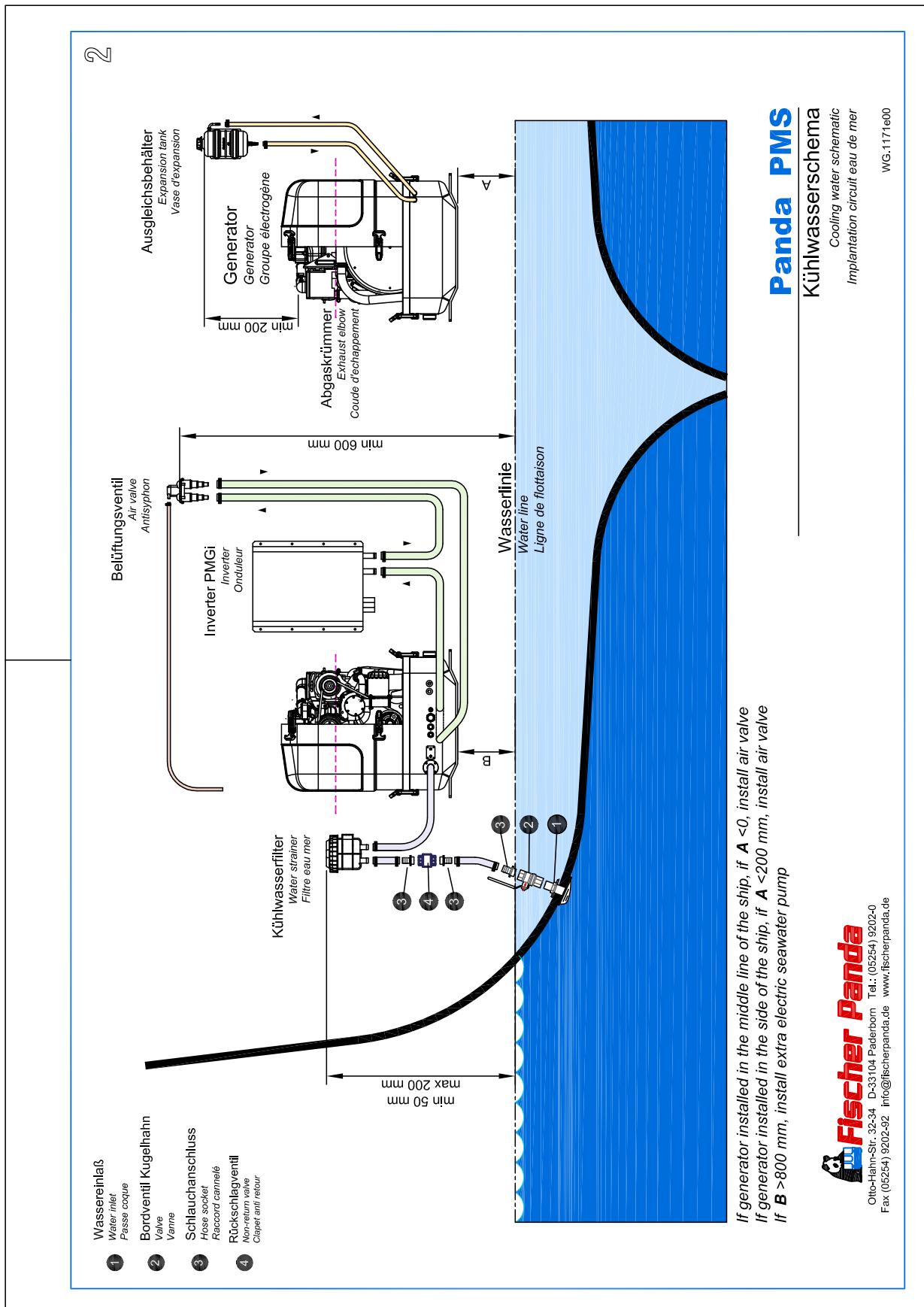
Fig. P.11.1.4-1: Schéma de l'eau de refroidissement pour PVK-UK i générateurs





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

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



P.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 PMGi, 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 surpasser 2,5% de la tension nominale.

Tenez compte de l'occupation des bornes. See "PMGi AC out" on page 170.

P.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.

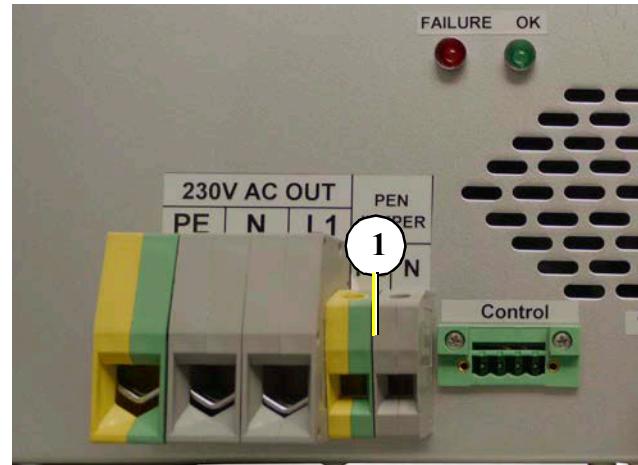
Pont PE-N

Fig. P.11-1: 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



P.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.

P.12 Caractéristiques techniques

P.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



P.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

P.12.3 Spécification à la sortie du PMGi

Fig. P.12.3-1: Technische Daten PMGIt / 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 _I	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. P.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 _I	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 (Kurzeitig) (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 %
Krestfaktor¹⁾ Crestfactor¹⁾ 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. P.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 _I	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. P.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 _I	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	Nomiale Frequenz Nominal Frequency Fréquence nominale	50 Hz +/- 2 % 60 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. P.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 _I	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 (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		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. P.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 _I	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	Nomiale 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. P.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.

P.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 Important !

données qui sont indiquées sous "Données générales".

Le PMGi ne doit être soumis à aucun choc thermique.





Leere Seite / Intentionally blank