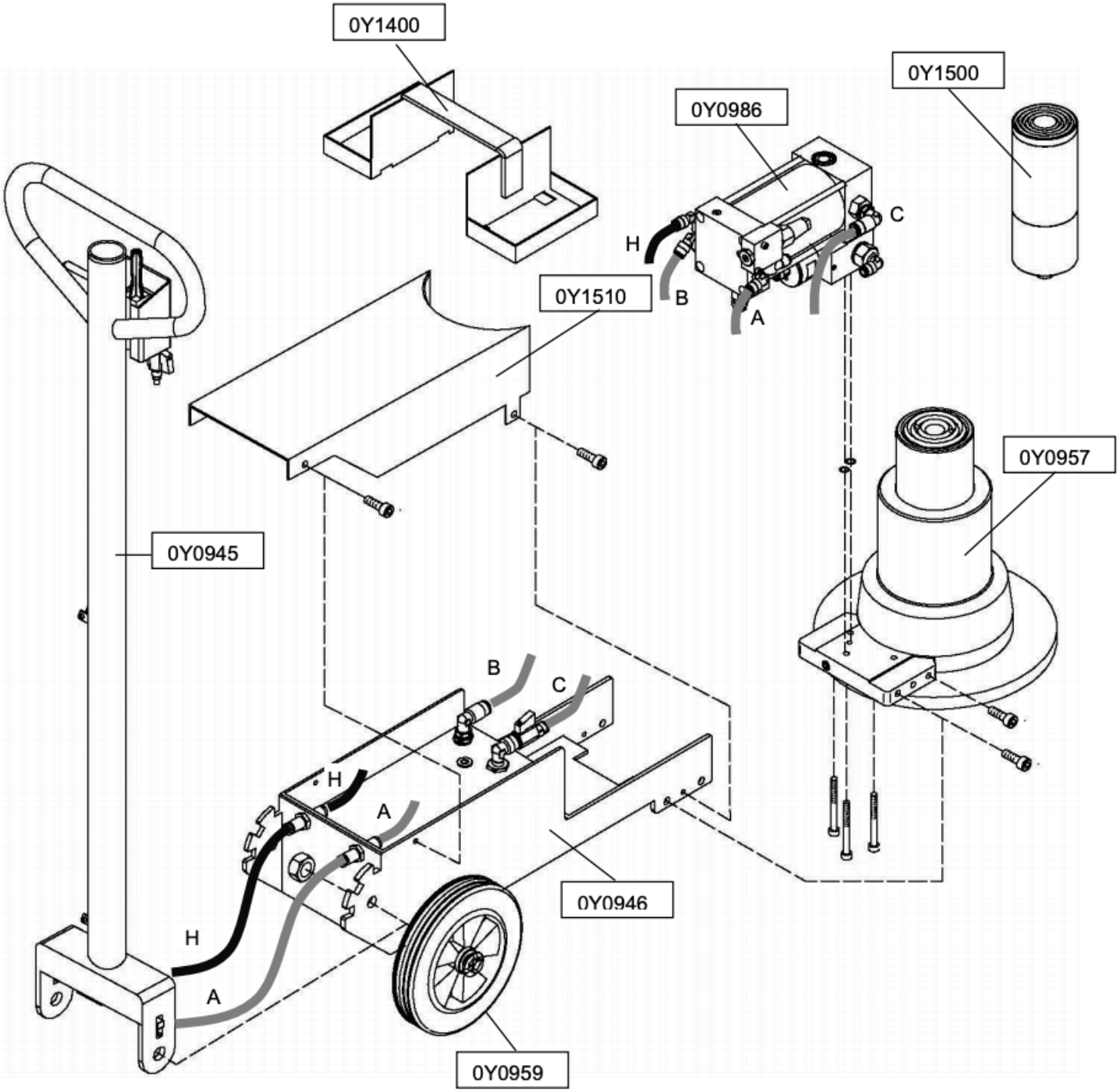
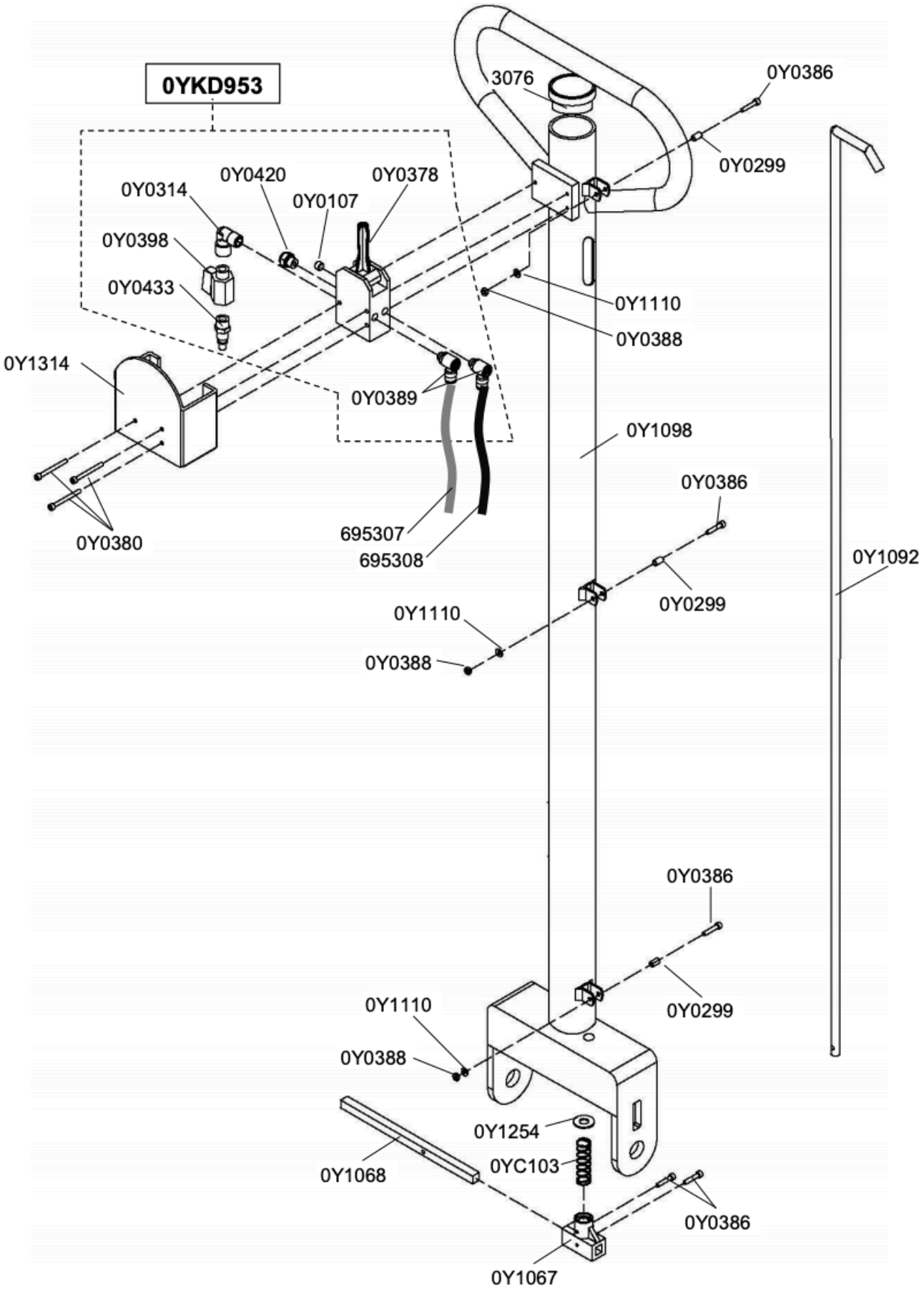
# A28-HC G1

**17-09-2012** →




0YKD953
3076
0Y0386
0Y0299
0Y0420
0Y0378
0Y0314
0Y0107
0Y0398
0Y0433
0Y1110
0Y0388
0Y1314
0Y0389
0Y1098
0Y0386
0Y0380
695307
695308
0Y0299
0Y1092
0Y1110
0Y0388
0Y0386
0Y0299
0Y1110
0Y0388
0Y1254
0Y1068
0YC103
0Y0386
0Y1067

# Instructions

## Cric oléopneumatique, A28-HC G1, A3216-C, A4020-C G1, A5816-C G1, A5830-C G1

## Important : Il convient de lire et de comprendre ce manuel avant utilisation !

## AVERTISSEMENTS - INSTRUCTIONS D'UTILISATION SÉCURITAIRE :

- Ce cric est seulement un dispositif de levage.
- Ne pas déplacer ni transporter la charge lorsqu'elle se trouve sur le cric.
- La charge doit être supportée immédiatement par d'autres moyens appropriés.
- Ne pas surcharger. Toute surcharge peut endommager le cric ou causer des pannes.
- Ne soulever que sur des zones telles que celles spécifiées par le constructeur du véhicule.
- Ne pas utiliser plus de 3 rallonges standard en séquence.
- Ce cric est construit pour être utilisé seulement sur une surface solide capable de supporter la charge. Si le cric est utilisé sur une base non convenable, il risque de devenir instable et de faire basculer la charge.
- Il est recommandé d'aligner les roues des véhicules. Les roues de la véhicule ne doivent pas être tourner de côté, mais doivent aller de l'avant.
- Les freins de la véhicule ne doit pas être activés pendant que la véhicule est levé. L´objectif est d'assurer un levage droite et verticale, telle que la charge ne se déplace pas et dommages le cric.
- Personne ne doit se trouver sur ou sous la charge soulevée au cric ou seulement supportée par un cric.
- Il est interdit de modifier les réglages d'usine et des vannes de sécurité scellées.
- Pression maximale autorisée : 12 bar (170 PSI).
- Ne pas tenir compte de ces avertissements peut causer la chute de la charge, endommageant le cric, et entraîner des lésions corporelles, des dommages matériels, voire la mort.
- Le cric doit être régulièrement inspecté, au moins une fois par an, par une personne qualifiée.

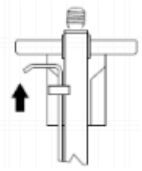
## Préparation du cric :

Il est à noter qu'un peu d'huile est nécessaire pour la lubrification au cours de l'assemblage du cric. Cette huile peut s'égoutter dans le carton en cours de transport. C'est inévitable et ce n'est pas un signe de défaut. Déballer le cric et vérifier qu'il n'est pas endommagé. Huiler les pièces mécaniques avant le démarrage - puis régulièrement ensuite.

**! IMPORTANT :** Si le cric a été retourné ou renversé, il y aura un peu d'huile qui rentrera dans les flexibles et ressortira par le refoulement de la pompe. Ce n'est pas un signe de défaut et cela s'arrêtera après un certain temps de fonctionnement du cric. Essuyer tout excédent d'huile.

Connecter le tuyau d'air. (min. 8 bar - max.12 bar). La capacité maximale de levage est atteinte à 10 à 12 bar.
**! IMPORTANT : L'alimentation en air DOIT être équipée d'un séparateur d'huile de lubrification et d'eau.**

## Utilisation du cric :



**Poignée réglable :**
La poignée comporte trois positions différentes : tirer le levier et la déplacer.



**Levage d'une charge :**
La soupape de commande en haut de la poignée doit être tournée lentement vers la droite, la pompe est activée et le cric s'élève.

**Descente du cric :**
La soupape de commande en haut de la poignée doit être tournée lentement vers la gauche, et le cric s'abaisse
Après usage, toujours remettre le vérin de levage à sa position la plus basse pour le protéger.



**IMPORTANT :** Toujours placer la poignée en position horizontale avant la descente.
La poignée / le châssis risquent d'être endommagés si un véhicule est abaissé sur la poignée alors que celle-ci n'est pas en position horizontale.

# Manipulation du cric :

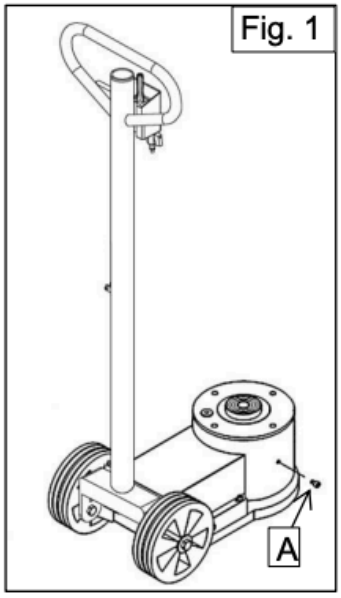
## Une mauvaise manipulation est la cause la plus courante de la pénétration d'huile dans le système pneumatique.

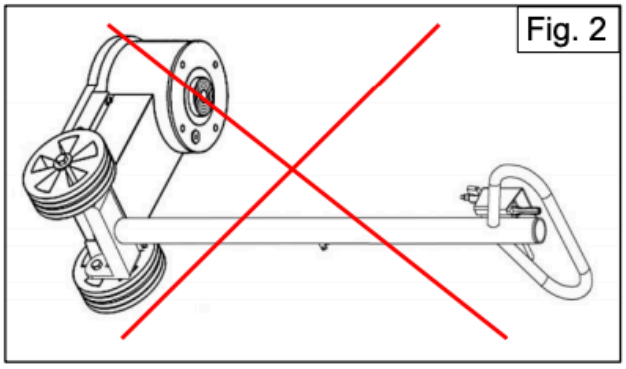
Ces types de crics ne peuvent être levés et transportés **QU'**en position verticale (Voir Fig. 1).
Ne pas laisser un cric en **position verticale** risque d'entraîner la pénétration d'huile dans le système pneumatique.

**NE PAS** placer le cric sur le côté. (même pas pendant le transport) (Voir Fig. 2).

**NE PAS** retourner le cric à l'envers. (même pas pendant le transport) (Voir Fig. 2).

Le non-respect des instructions ci-dessus peut entraîner la pénétration d'huile dans le système pneumatique.




# Maintenance :

**IMPORTANT :** Comme d'autres outils pneumatiques, la pompe à air du cric nécessite de l'huile pour la lubrification des pièces en mouvement. Il est important d'utiliser un lubrificateur pneumatique intégré avec séparateur d'eau (filtre) sur l'alimentation en air près du raccordement d'air sur le cric. L'humidité et l'eau peuvent endommager le cric même après une courte période.

**! N'UTILISER QUE L'UN DES TYPES D'HUILE SUIVANTS DANS LE LUBRICATEUR PNEUMATIQUE : AGIP OSO 100, MOBIL DTE 27, ESSO TERESSO100, SHELL TELLUS 100, BP ENERGOL HP 100.**

**Toutes les semaines :**
Lubrifier le moteur à air en injectant un peu d'huile dans le raccordement d'air. Lever le cylindre jusqu'à sa position maximale afin de distribuer l'huile et lubrifier les parois de cylindre.

**Tous les mois :**
Lubrifier toutes les pièces en mouvement au moyen de quelques gouttes d'huile. Inspecter en même temps le cric et les rallonges pour vérifier que ceux-ci ne sont pas endommagés ni usés.

**Niveau d'huile :**
**Important ! Un niveau d'huile trop élevé peut entraîner des fuites d'huile.**
Ne pas trop huiler ce cric, il est important que le niveau d'huile soit correct.

Toujours vérifier le niveau d'huile avec le cric en position horizontale et le piston de levage en position abaissée.

Le niveau d'huile est correct lorsque l'huile atteint le bord inférieur du trou.

Tout excédent d'huile doit être purgé en dévissant le bouchon d'huile [A], placé sur le côté du réservoir d'huile (Voir Fig. 1) et en faisant couler tout l'excédent d'huile en dehors du trou de purge. Lorsque l'huile ne coule plus par le trou de purge, revisser le bouchon d'huile : le niveau d'huile est alors correct.

**Spécifications de l'huile :**
Utiliser de l'huile Castrol ATF DEX II ou une huile similaire ayant les mêmes spécifications.
**! NE JAMAIS UTILISER DE LIQUIDE DE FREIN !**

# Détection et élimination des défauts :

1. **De l'huile est entrée dans le système pneumatique :**
   Une mauvaise manipulation ou un niveau d'huile trop élevé sont les causes les plus courantes de la pénétration d'huile dans le système pneumatique.

   **AUCUNE** réparation n'est nécessaire en cas de fuites d'huiles dues à une mauvaise manipulation.

   Si de l'huile est entrée dans le système pneumatique, elle ressortira par le silencieux / filtre de la pompe à air, sous la forme d'une vapeur d'huile. Si les règles ci-dessus sont respectées (Voir Avertissements + Niveau d'huile), il n'est pas nécessaire de faire autre chose, car l'huile du système pneumatique ressortira toute seule et la quantité anormale de vapeur d'huile baissera lentement jusqu'à ce qu'elle s'arrête totalement.

2. **Le cric ne peut pas s'élever à sa hauteur maximale et la pompe fonctionne en continu :**
   Vérifier le niveau d'huile et remplir le réservoir d'huile si nécessaire.

3. **La pompe à air fonctionne lentement :**
   La pompe à air n'a pas été assez lubrifiée, il y a un problème avec l'arrivée d'air.
   Vérifier s'il y a de l'huile dans le lubrificateur pneumatique, vérifier si le lubrificateur fonctionne correctement.
   Vérifier la pression d'air, vérifier si le système pneumatique est bloqué.

4. **La valve de commande ne peut pas se déplacer ou bouge très doucement même avec de la pression dans le système :**
   Il se peut que l'alimentation en air contienne beaucoup d'eau et que le film de lubrification à l'intérieur de la valve ait été emporté par l'eau. Vérifier le séparateur d'eau et le lubrificateur au niveau de l'alimentation en air.
   Desserrer le dispositif situé sur la soupape de commande et remplir cette dernière d'huile.
   Faire fonctionner très souvent la soupape sans raccord d'air.
   Huiler plus souvent le cric.

5. **Par temps de gel : Le cric ne pompera pas :**
   Il y a trop d'eau dans l'alimentation en air et cela a gelé.
   Installer un séparateur d'eau avec lubrificateur sur l'alimentation en air.
   Changer l'huile du cric s'il y a de l'eau dedans.

6. **Après un usage intensif, des erreurs peuvent se produire du fait de joints usés :**
   Remplacer les anciens joints usés par des nouveaux.

# Élimination :

Lorsque le cric est usé après plusieurs années et doit être démonté, l'huile doit être purgée et éliminée conformément à la loi.