

COATS®

Changeur de pneus Rim Clamp® 9024

*Destiné à l'entretien des
pièces automobiles uniques
et des assemblages roue/
pneu de la plupart des
camions légers*



**Voir
*le Mode
d'emploi
en page 4.**

**Directives d'installation
Mode d'emploi
Consignes de Sécurité
Directives d'entretien**

Avant la mise en service de la machine, veuillez LIRE ATTENTIVEMENT les instructions et les CONSERVER avec les autres documents fournis dans un classeur à proximité de la machine pour faciliter leur consultation par les contremaîtres et les opérateurs.

HENNESSY INDUSTRIES, INC.

1601 J. P. Hennessy Drive, LaVergne, TN USA 37086-3565 615/641-7533 800/688-6359

HENNESSY INDUSTRIES INC. Manufacturer of AMMCO®, COATS® and BADA® Automotive Service Equipment and Tools.

Manual Part No.: 8184377 02

Revision: 01/07

Consignes de Sécurité

Responsabilité du propriétaire

Le propriétaire est invité à lire et à suivre les directives énumérées ci-dessous en vue d'assurer le bon fonctionnement de la machine et la sécurité des opérateurs.

- Veillez à respecter toutes les instructions d'installation.
- Assurez-vous que l'installation est conforme aux règlements et codes de sécurité des autorités locales, provinciales et fédérales, tels que les règlements édictés par l'OSHA et les codes de l'électricité.
- Vérifiez soigneusement la machine pour vous assurer de sa bonne mise en service.
- Lisez bien les consignes de sécurité et suivez-les en permanence. Conservez-les à proximité du lieu de travail des opérateurs.
- Veillez à la bonne formation de tous les opérateurs. Assurez-vous qu'ils sont bien supervisés et qu'ils savent faire fonctionner la machine correctement et de façon sécuritaire.
- Autorisez l'utilisation de la machine uniquement après la mise en place de toutes les pièces et quand vous êtes certain de son fonctionnement sécuritaire.
- Examinez soigneusement la machine à intervalles réguliers et exécutez tous les travaux d'entretien selon les directives.
- Effectuez l'entretien et les réparations uniquement avec des pièces de rechange autorisées et approuvées.
- Conservez toutes les instructions près de la machine et veillez que toutes les vignettes/avis soient propres et bien en vue.
- Veillez à ne pas passer outre les consignes de sécurité.

Matériel de protection des opérateurs

Le port de matériels de protection rend l'entretien de pneus plus sécuritaire. Ce matériel ne doit, cependant, pas remplacer les pratiques sécuritaires. Toujours veiller à porter des vêtements de travail résistants lors des activités d'entretien de pneus. Ne portez en aucun cas des vêtements amples. Des gants de cuir bien ajustés sont recommandés pour protéger les mains lors du maniement de roues et de pneus usés. Le personnel d'entretien de pneus doit porter des chaussures de travail robustes en cuir, avec une coquille d'acier et de semelles résistantes à l'huile pour prévenir les blessures lors des activités usuelles d'atelier. Le port de lunettes protectrices est essentiel lors du changement de pneus. Les lunettes de sécurité avec écrans latéraux, les lunettes-masque et les visières de protection sont appropriées. Pour protéger le dos lors des activités de levage et pour offrir davantage de protection aux opérateurs, une ceinture lombaire donne du soutien additionnel. Dans des endroits fermés où le niveau de bruit est très élevé, des dispositifs de protection antibruit sont à considérer.

Définition des niveaux de danger

Les mots-indicateurs dans le présent manuel aident les utilisateurs à déterminer les niveaux de danger. En voici leurs définitions :

DANGER

Faites attention à ce symbole :



Signification : Danger immédiat entraînant des blessures corporelles graves, voire mortelles.

AVERTISSEMENT

Faites attention à ce symbole :



Signification : Risques ou pratiques dangereuses pouvant provoquer des blessures corporelles graves ou mortelles.

ATTENTION

Faites attention à ce symbole :



Signification : Risques ou pratiques dangereuses susceptibles d'entraîner des blessures corporelles ou des dégâts aux biens.



Faites attention à ce symbole : Signification : SOYEZ ATTENTIF ! Votre sécurité, ainsi que celle des autres, est en jeu !

Vignettes et consignes de sécurité



Le défaut de suivre les consignes de sécurité et les avertissements de danger peut résulter en de graves blessures corporelles, voire mortelles tant pour l'opérateur que pour les personnes à proximité de la machine. Veillez à ne pas mettre en service cette machine avant d'avoir lu et compris toutes les consignes de sécurité et tous les avertissements de danger exposés dans le présent manuel. Pour commander des vignettes et des exemplaires supplémentaires de ce manuel, veuillez écrire à l'adresse suivante :

Hennessy Industries, Inc.

1601 J.P. Hennessy Drive
LaVergne, TN 37086-3565
(615) 641-7533 or (800) 688-6359
www.ammcoats.com

Pour obtenir un complément d'informations, veuillez communiquer avec :

Rubber Manufacturers Association

1400 K Street N. W.
Washington, DC 20005
(202) 682-4800

Tire Guides, Inc.

The Tire Information Center
1101-6 South Rogers Circle
Boca Raton, FL 33487-2795
(561) 997-9229
www.tireguides.com

Rappelez-vous le mot clé : R.I.M.

Trois consignes faciles à suivre pour assurer la sécurité en tout temps :

REGARDER INSPECTER MONTAGE

R.I.M. est le sigle d'un programme de sécurité conçu par Hennessy Industries à l'intention des mécaniciens. En mettant en œuvre les principes « R.I.M. », les mécaniciens sauront éviter les situations susceptibles de provoquer des accidents graves, tels que l'explosion de pneus.

L'acronyme **R.I.M.** signifie « Regarder, Inspecter, Montage » :

Regardez les pneus neufs. Repérez sur le flanc la taille avant le montage pour vous assurer que le pneu est bien assorti à la roue.

Inspectez les roues pour y déceler d'éventuelles fissures, taches de rouille ou tout autre dommages pouvant causer des accidents.

Montez le pneu de façon sécuritaire. Ne vous penchez jamais sur pneu lors de l'opération de gonflage.

L'explosion d'un pneu est l'un des accidents les plus graves. Le plus souvent, la cause en est le mauvais montage du pneu sur la jante.

Si un pneu monté sur le changeur éclate, des morceaux de caoutchouc voleront tout droit en l'air à une vitesse ahurissante. Si un mécanicien s'est penché sur le pneu, il risque d'être grièvement blessé, voire tué.

Grâce programme de sécurité « R.I.M. » offert par Hennessy, les mécaniciens sauront éviter les situations susceptibles de provoquer l'explosion de pneus et d'autres des accidents graves. Le programme complet, dont des vidéos de formation, des brochures, des affiches et d'autres matériels didactiques, s'obtient auprès des concessionnaires Coats partout au pays.



Pour plus de détails, communiquez avec votre concessionnaire Coats ou écrivez-nous un courriel.

Table des matières

Consignes de Sécurité .....	.iii
Responsabilité du propriétaire .....	.iii
Matériel de protection des opérateurs .....	.iii
Définition des niveaux de danger .....	.iii
Vignettes et consignes de sécurité .....	.iv
Rappelez-vous le mot clé : R.I.M. ....	.iv
Pièces principales du changeur de pneus .	.2 - 3
Familiarisez-vous bien avec le fonctionnement de la machine .....	.2-3
Mode d'emploi .....	.4 - 8
Desserrage et démontage des talons .....	.4 - 7
Montage .....	.7 - 8
Gonflage .....	.9 - 11
Scellement des talons .....	.10
Mise en place des talons .....	.10
Gonflage .....	.11
Phases de gonflage d'un pneu monté sur une jante traditionnelle .....	.12
Pneus et roues mal assortis .....	.13
Roues de course, hors série et en aluminium .....	.14 - 18
Pneus et roues de course • Démontage ...	.14 - 16
Pneus et roues de course • Montage ...	.17 - 18
Roues hors série et spécialisées .....	.18
Directives d'entretien .....	.19 - 21
Entretien du séparateur/lubrificateur .....	.20
Nettoyage de la tête de montage/démontage ..	.20
Entretien du limiteur de Pression .....	.20 - 21
Directives d'installation .....	.21
Emplacement .....	.21
Source d'air .....	.21
Source d'alimentation en électricité .....	.21



Pièces principales du changeur de pneus

Familiarisez-vous bien avec le fonctionnement de la machine

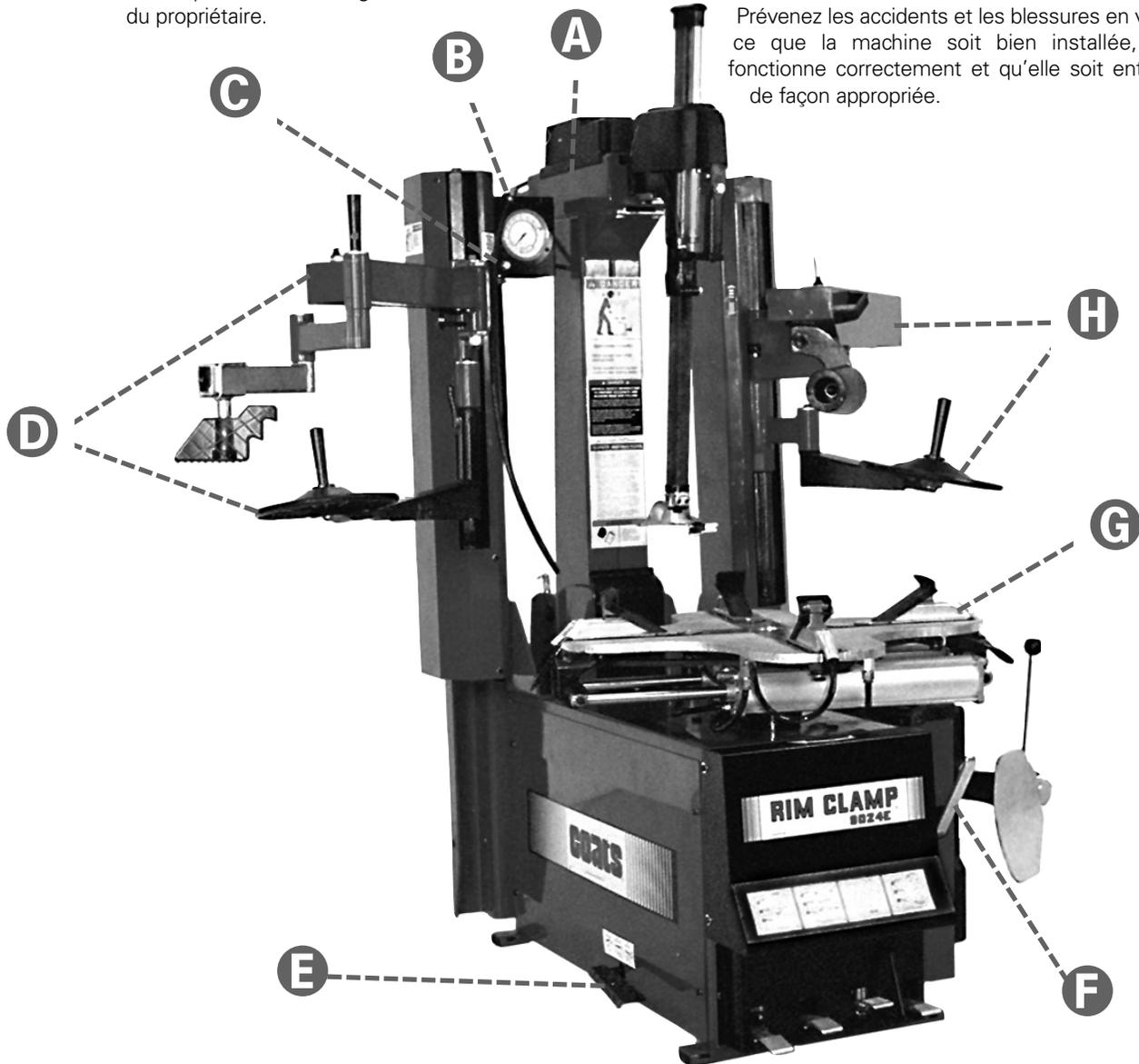
Comparez chacune des pièces détaillées dans la présente illustration avec celles de la machine. Un maximum de sécurité et de rendement n'est garanti que si tous les mécaniciens utilisant la machine ont reçu une formation approfondie et connaissent bien les pièces et le fonctionnement de la machine. Chaque utilisateur doit apprendre le fonctionnement et connaître l'emplacement des commandes de la machine.

Prévenez les accidents et les blessures en veillant à ce que la machine soit bien installée, qu'elle fonctionne correctement et qu'elle soit entretenue de façon appropriée.



Enregistrez votre machine dès maintenant !

C'est maintenant le meilleur moment de remplir la fiche d'enregistrement du propriétaire.



A **Tour** – Loge les coulisses horizontale et verticale.

B **Jauge de gonflage** – Enregistre la pression des pneus lorsque le mandarin à pince est fixé à la tige de valve du pneu et que la pédale de gonflage est relâchée.

C **Valve de sécurité** – Permet d'abaisser manuellement la pression d'air dans le pneu lorsque le mandarin à pince est fixé à la valve du pneu.

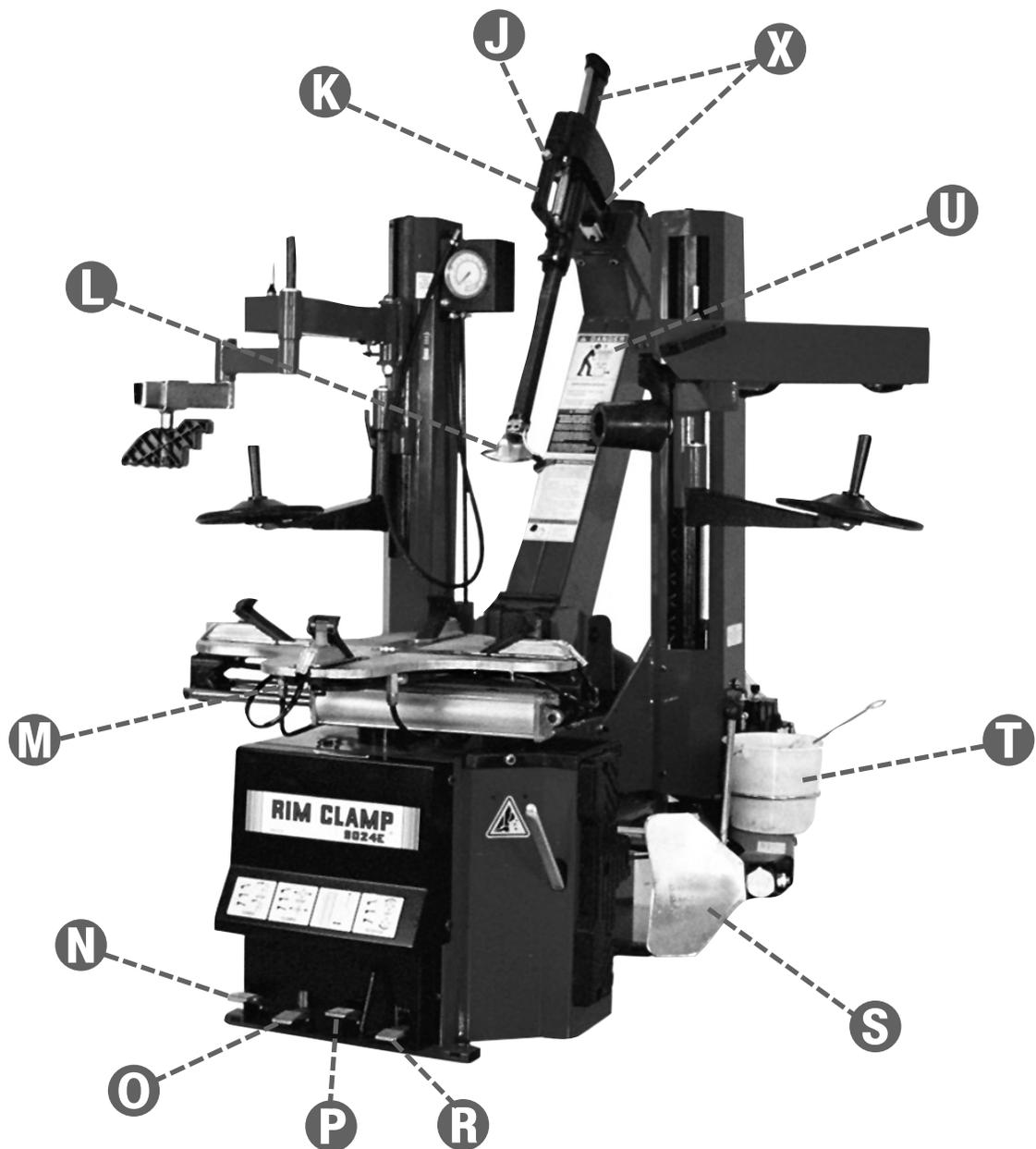
D **Support et outils d'appoint de gauche** – Comprennent des outils d'appoint pour le montage/démontage, des coulisses, un cylindre et une valve pour faciliter les opérations.

E **Pédale de gonflage à trois positions** – Permet le gonflage de pneus au moyen d'un tuyau à air et d'un mandarin à pince.

F **Outil pour soulever le talon** – Sert à lever et à placer le talon du pneu correctement sur la tête de canard Duckhead®.

G **Étriers de fixation** – Assujettissent la roue sur l'établi pour le changement du pneu. S'ajustent à la roue de l'extérieur pour une mise en place extérieure.

H **Support et outils d'appoint de droite** – Comprennent le galet et le disque de montage/démontage, des coulisses, un cylindre et une valve pour faciliter les opérations.



- J** **Valve de blocage des coulisses** – Bloque et débloque les coulisses horizontale et verticale et ajuste les positions horizontale et verticale pour assurer un dégagement adéquat entre la tête de canard Duckhead® et la roue.
- K** **Poignée de réglage des coulisses** – Ajuste l'assemblage des coulisses verticale et horizontale pour assurer l'alignement horizontal et vertical correct de la tête de canard Duckhead®.
- L** **Tête de montage/démontage** – Enlève les pneus de la roue et les y remet en place.
- M** **Buses à sceller les talons** – Distend la paroi latérale du pneu jusqu'au siège de talon pour sceller le pneu sur la jante et permettre l'opération de gonflage.
- N** **Pédale pour basculer la tour** – Pédale à deux positions : permet de déplacer la tour d'en avant à l'arrière et vice versa.
- O** **Pédale pour régler les étriers de fixation** – Pédale à trois positions : permet d'ouvrir, de tenir en place et de fermer les étriers de fixation sur la jante.
- P** **Bouton/manette de desserrage de talons** – Commande le mouvement du sabot de desserrage de talons.
- R** **Pédale d'établi** – Pédale à trois positions : commande la rotation de l'établi (en sens avant, immobile et en sens inverse).
- S** **Sabot pour desserrer les talons** – Permet de dégager le talon à l'aide d'un mouvement pivotant.
- T** **Bouteille de lubrifiant** – Permet de doser le lubrifiant de caoutchouc.
- U** **Vignette de sécurité** – affiche des consignes de sécurité importantes que doivent suivre les opérateurs en tout temps. Veuillez à NE PAS recouvrir la vignette de collants des pneus ou d'autres matériels.
- X** **Coulisses horizontale et verticale** – Permet le positionnement correct de la tête de canard Duckhead®.

Mode d'emploi

La machine doit être correctement utilisée et entretenue afin d'aider à prévenir les accidents susceptibles d'endommager celle-ci et de blesser l'opérateur ou les personnes qui s'y tiennent à proximité. Cette section du mode d'emploi présente l'opération et l'utilisation des commandes de base. Ces instructions doivent être passées en revue avec tous les employés avant qu'ils ne soient autorisés à faire fonctionner la machine. Conservez le mode d'emploi en lieu sûr près de la machine pour en faciliter la consultation ultérieure.

Desserrage et démontage des talons



Il se peut que cette machine se comporte différemment de la façon dont fonctionnent les machines que vous avez maniées auparavant. Effectuez des essais avec un pneu et une roue en acier ordinaires pour vous familiariser avec l'utilisation et le fonctionnement de la machine.

A. N'oubliez pas d'enlever toutes les masselottes des deux côtés de la roue. Les masselottes fixées sur le côté postérieur de la roue risquent de mettre celle-ci hors niveau lorsqu'elle est tenue en place avec les étriers. Si la roue n'est pas parfaitement à niveau, la tête de canard duckhead® pourra accidentellement toucher et égratigner la jante. Pour les roues en alliage, veillez à toujours tourner la roue d'un tour après avoir mis en place la tête pour assurer une rotation adéquate.

B. Avant l'entretien de roues et pneus coûteux, examinez toujours en présence du propriétaire toutes les bosses et égratignures.

C. Avant l'entretien de roues et pneus de course, lisez dans le présent manuel la section qui y est consacrée.



Le desserrage de talons sur un pneu gonflé ou partiellement dégonflé est une pratique dangereuse qui provoque des mouvements et frottements excessifs contre les butoirs tout en accélérant l'usure sur les tourillons. Dégonflez le pneu entièrement pour prolonger la vie utile de votre machine.

1. Dégonflez entièrement le pneu en enlevant l'obus de valve de la tige de valve (Figure 1). Soyez prudent. Ne fumez pas, car il se peut que pneu soit rempli d'un gaz inflammable.



Figure 1 – Retrait de l'obus de valve pour dégonfler le pneu



La pose et le retrait des pneus se fait toujours du côté étroit de la jante.

D. Desserrez toujours en premier lieu le talon du côté étroit de la jante creuse. Reportez-vous la Figure 2 pour plus de détails sur la jante creuse.

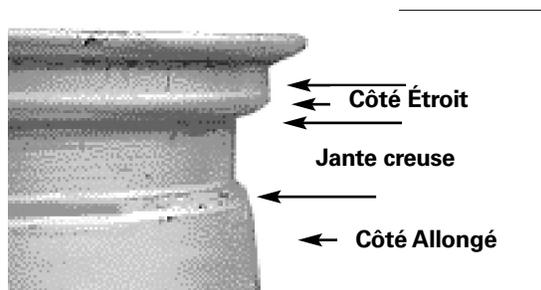


Figure 2 – Déterminer le côté étroit de la roue

E. Les étriers sur l'établi peuvent dépasser la surface de l'établi. Pour ne pas endommager les étriers, placez-les sur leur position intérieure avant d'installer le pneu en vue d'en desserrer le talon.

F. Soyez extrêmement prudent lorsque vous mettez en place le sabot de desserrage de talons sur des roues et pneus de grande taille ou des roues en alliage. Assurez-vous que le sabot demeure près de la jante mais non sur la jante ni sur la paroi latérale du pneu.

2. Tirez le sabot en l'éloignant de la machine et mettez la roue en place en la roulant. La tige de valve doit se trouver dans la position de « 2 heures » sur un cadran d'horloge (cela facilite le traitement d'une jante avec un renflement asymétrique de sécurité). Mettez le sabot contre le pneu près de la jante, mais non sur la jante. Appuyez sur la pédale du sabot pour mettre celui-ci en fonctionnement afin de desserrer le talon. Il se peut qu'il soit nécessaire de desserrer le talon à plusieurs endroits sur le pneu (Figure 3).



Figure 3 – Mise en place du pneu et du sabot de desserrage de talons

3. Faites tourner la roue et répétez le processus de desserrage de l'autre côté (Figure 4). Notez que la tige de valve se trouve dans la position de « 2 heures » sur un cadran d'horloge (ceci aide à traiter une jante avec un renflement asymétrique de sécurité).



Figure 4 – Mise en place du pneu et du sabot de desserrage de talons (la roue étant tournée)

G. Il sera plus facile de fixer la roue sur l'établi depuis l'extérieur si l'on desserre le talon du côté allongé de la jante en dernier lieu.

4. Déterminez le côté de la roue servant au montage. Il s'agit du côté étroit de la jante creuse. À la Figure 2, le pneu a été retiré pour une plus grande clarté des détails.



Évitez les blessures au dos. Demandez de l'aide pour soulever et poser les assemblages jante-pneu lourds sur le changeur de pneu.

5. Placez la roue et le pneu sur l'établi, le côté de montage orienté vers le haut (Figures 5 et 6). Servez-vous de la pédale de commande des étriers afin de déplacer ces derniers vers l'intérieur. Pour ce faire, appuyez sur la pédale. Pour déplacer les étriers vers l'extérieur, faites remonter la pédale.



Figure 5 – Étrier fixé à l'extérieur d'une roue en magnésium

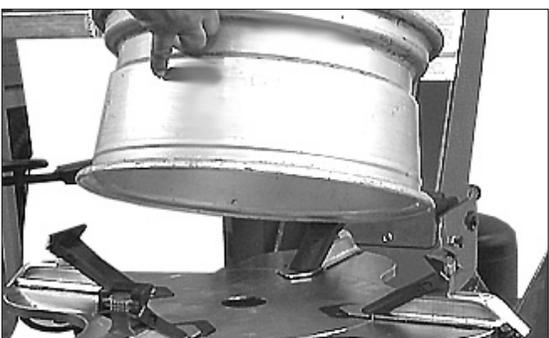


Figure 6 – Étrier extérieur – jante sans pneu

6. Prenez du temps pour vous familiariser avec le dispositif de blocage de la tête de canard Duckhead® (Figure 7).

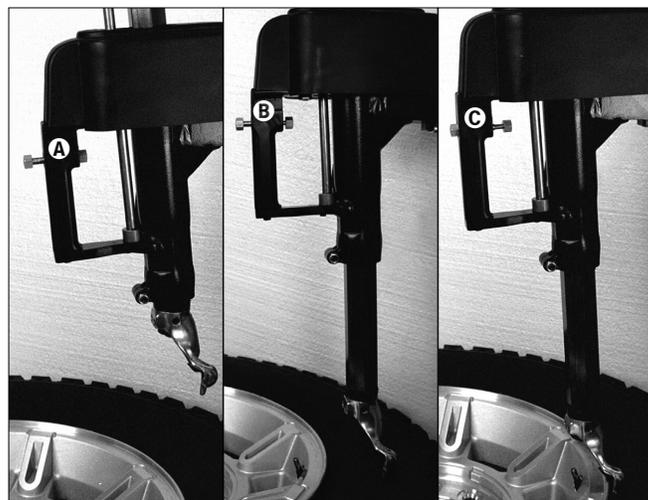


Figure 7 – Le bouton de la valve se trouvant dans la position comme illustré, **A** la tête de canard se soulève ; **B** la tête de canard descend lentement ; **C** la tête de canard se bloque en position voulue



Assurez-vous que la tête de canard Duckhead® est soulevée avant de déplacer la tour vers l'avant pour ne pas endommager la roue.

7. À l'aide de la pédale, déplacez la tour vers l'avant (Figure 8). Examinez la Figure 7 pour noter le déplacement et le blocage de la tête de canard. La tour étant en position avant, faites descendre l'outil sur le flanc du pneu (Figure 8). Ensuite, déplacez la tête vers la jante et actionnez le bouton de blocage. Une fois que l'outil s'est bloqué dans la position voulue, la tête de canard monte et se déplace vers l'arrière d'environ 3,18 mm (1/8 po).

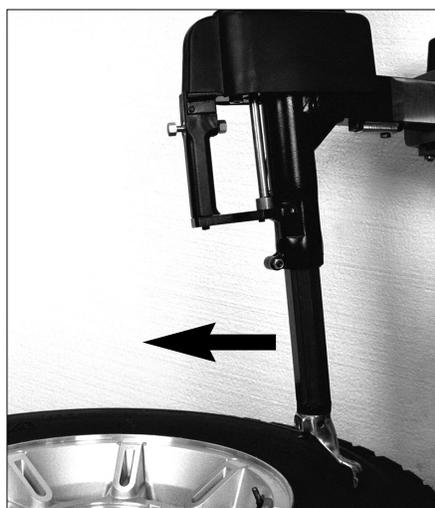


Figure 8 – Positionnement de la tête de canard Duckhead®

8. Une fois bloquée, la tête de canard ne doit pas toucher le rebord de la jante.

9. Vérifiez la position de la tête de canard Duckhead®. Il doit y avoir un dégagement de 3,18 à 4,76 mm (1/8 à 3/16 po) entre le bas de la tête et le haut du rebord de la jante, ainsi que le même dégagement entre le galet de la tête et le haut du rebord de la jante. Ce dégagement sera maintenu aussi longtemps que la valve de blocage des coulisses demeure en position bloquée. L'opérateur peut déplacer et replacer la tour qu'il ait besoin de remettre en place la tête de canard lors de la fixation d'un ensemble de roues du même type.

H. Le dégagement pouvant se modifier avec l'utilisation de la machine, il est donc primordial de l'examiner et de le rajuster régulièrement sous peine d'endommager les jantes ou les pneus.

K. Le mouvement normal de rotation pour le démontage est dans le sens horaire. Appuyez sur la pédale de l'établi pour effectuer des rotations dans cette direction. Pour faire tourner l'établi dans le sens antihoraire, soulevez la pédale avec la pointe du pied.

L. La rotation de l'établi peut être arrêtée à tout moment en enlevant le pied de la pédale de rotation.



Pendant le montage ou démontage d'un pneu, il peut arriver que l'outil pour soulever le talon se heurte à une résistance et qu'il dévie de sa trajectoire. Maintenez une main fermement sur celui-ci pour éviter qu'il ne se déconnecte. Utilisez la fonction de marche arrière pour défaire les bourrages. La déviation de l'outil de soulèvement de talon est très dangereuse, car elle risque de provoquer de graves blessures.

10. Après avoir desserré les deux talons et les avoir posés sur l'établi, appliquez sur leur pourtour une généreuse quantité de lubrifiant de caoutchouc approuvé par le fabricant du pneu. Pour faciliter la lubrification durant la rotation de la roue, retenez en place le talon supérieur à l'aide de l'outil d'appoint de droite (Figure 9).

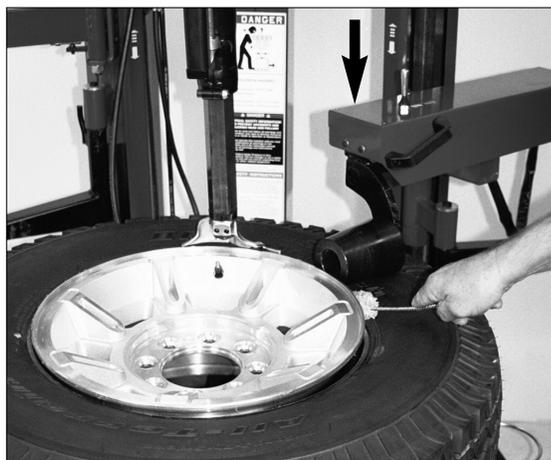


Figure 9 – Application de lubrifiant sur les talons

11. Insérez l'embout lisse et courbe de l'outil pour soulever le talon sur l'extrémité horaire de la tête de canard et en dessous du talon supérieur du pneu. Soulevez le talon et déplacez-le au-dessus du bouton de la tête de canard

(Figure 10). De même, notez la position de la tige de valve par rapport à la tête de canard. Cette position réduit la contrainte exercée sur le talon et, par conséquent, permet de soulever celui-ci sans difficulté. Exercez une pression sur le pneu à l'endroit opposé de la tête de canard pour permettre au talon de rentrer dans la jante creuse.



Figure 10 – Insertion de l'outil servant à soulever le talon

12. Appuyez sur la pédale de l'établi pour faire tourner la roue. La tête de canard guidera le talon vers le haut et au-dessus du rebord de la roue (Figure 11). Continuer à imprimer un mouvement de rotation jusqu'à ce que le talon supérieur soit complètement démonté.



Figure 11 - Démontage du talon supérieur

13. Pour retirer le talon inférieur, soulevez le pneu (Figure 12) et insérez l'outil à soulever de la même façon que pour le talon supérieur (Figure 13). Si vous maniez des pneus lourds et de grande taille, servez-vous de l'outil d'appoint.

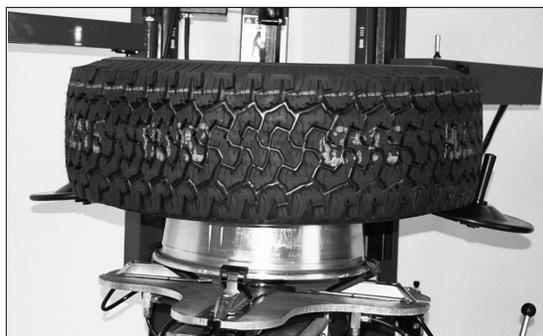


Figure 12 – Soulever le pneu pour faciliter le retrait du talon inférieur

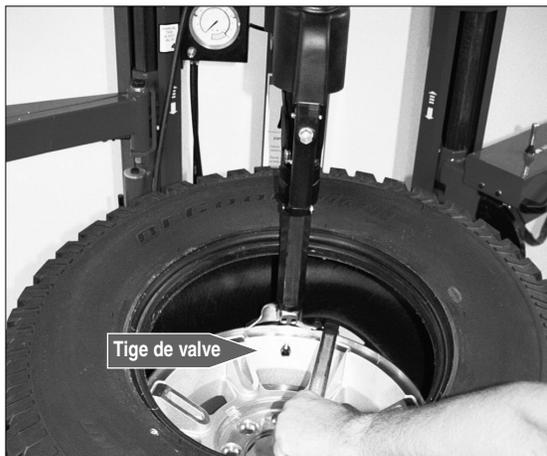


Figure 13 – Insertion de l'outil qui sert à soulever le talon

14. Le pneu étant mis en place (notez que la tige de valve se trouve sous la tête de canard), abaissez le levier de sorte que le talon se positionne sur la tête de canard. Appuyez sur la pédale pour faire tourner le pneu. La tête de canard guidera le talon inférieur de façon qu'il se décolle de la jante.

M. En cas de pneus à chambre d'air, démontez le talon supérieur et enlevez la chambre avant de démonter le talon inférieur.

Une fois le démontage réussi, procédez au MONTAGE.

Montage

Il est obligatoire de lire attentivement les instructions et de les mettre en œuvre scrupuleusement afin de prévenir des accidents et des blessures durant le montage de pneus.



Le fait de forcer le siège de talon sur une roue à dimension non convenable risque de faire exploser le pneu soudainement, causant des blessures corporelles graves, voire mortelles à l'opérateur et aux personnes à proximité.



Vérifiez le pneu et la roue soigneusement avant de procéder au montage. Assurez-vous que le diamètre du talon et celui de la roue sont identiques. Consultez le Tire Guide ou la Rubber Manufacturer's Association pour connaître les diverses largeurs de jante homologuées convenant à une variété de pneus.



Ne montez jamais de pneu endommagé sur une roue et, inversement, ne montez jamais de pneu sur une roue rouillée ou endommagée. Le montage de pneus défectueux sur des roues endommagées présente un risque d'explosion.



En cas de doute, abandonnez le montage.



Veillez à ne jamais monter de roue et de pneu, quelle que soit leur provenance, sans les avoir vérifiés pour d'éventuels dégâts et des incompatibilités quant aux dimensions. Ne permettez pas à des personnes non formées à faire fonctionner le changeur de pneus. Maintenez ces personnes éloignées de l'aire de travail.



Le fait de forcer le pneu sur la jante risque d'endommager les talons. En cas d'endommagement du talon lors du montage, CESSEZ IMMÉDIATEMENT le travail ! Retirez le pneu et apposez-y une étiquette indiquant que celui-ci est défectueux. Ne montez pas le pneu endommagé sur la roue.

1. Avant de procéder au montage, examinez le pneu pour déceler d'éventuelles détériorations et vérifiez les dimensions du pneu et de la roue (Figure 14). Celles-ci doivent être identiques.



Figure 14 – Vérification des dimensions du pneu et de la roue

2. Examinez de très près la roue pour d'éventuelles détériorations. Nettoyez la roue et retirez toute trace de corrosion et de résidus de caoutchouc (Figure 15). N'essayez pas de monter des roues sur lesquelles la corrosion est très avancée, ni des roues endommagées ou voilées.



Figure 15 – Examen et nettoyage de la roue

3. Examinez la tige de valve et remplacez-la au besoin. Ensuite, enduisez généreusement les talons d'un lubrifiant approuvé par le fabricant du pneu (Figure 16).



Figure 16 – Enduire les talons d'une quantité généreuse de lubrifiant

4. Placez le pneu sur la roue et mettez la tour en position. Alignez le pneu de manière à ce que le talon inférieur soit situé au-dessus de la partie arrière de la tête de canard Duckhead® et en dessous du bouton avant (Figure 17).



Figure 17 – Placer le pneu contre la tête de canard Duckhead®

5. Appuyez sur la pédale de l'établi et faites tourner la roue afin de monter le talon inférieur. Utilisez la jante creuse de la roue en poussant le pneu vers le bas juste un peu avant l'outil de montage. Continuez ainsi à mesure le pneu tourne (Figure 18). Faites tourner l'établi jusqu'à ce que le talon inférieur soit monté.

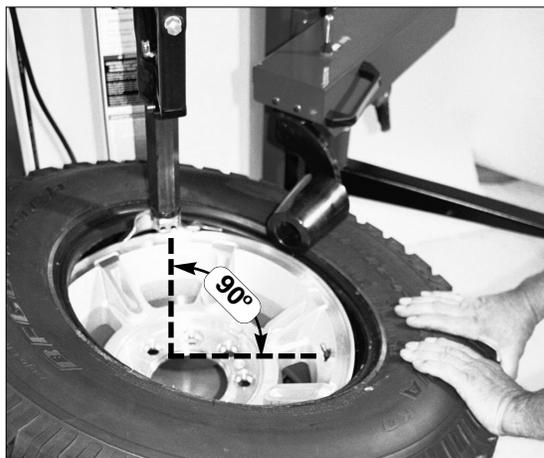


Figure 18 – Montage du talon inférieur

6. Pour la pose du talon supérieur, faites tourner l'établi jusqu'à ce que la tige de valve se trouve à 90° avant la tête de canard (3 heures sur un cadran d'horloge). Soulevez le talon supérieur et déplacez-le au-dessus de la partie arrière de la tête de canard. À l'aide de la main ou du galet électrique, exercez une pression sur la paroi latérale du pneu entre la tête de canard et la tige de valve afin de tenir le pneu en place dans la jante creuse. Le talon doit aussi se trouver en dessous du côté droit du bouton de la tête de canard (Figure 19). Appuyez sur la pédale de l'établi et faites tourner le pneu jusqu'à ce le talon soit monté. Prenez bien soin que le talon demeure positionné dans la jante creuse, juste avant la tête de canard.



Figure 19 – Montage du talon supérieur

P. En cas de calage de l'établi, faites-le tourner momentanément en sens inverse jusqu'à ce que le talon se desserre sur la roue. Repositionnez le pneu sur la tête de canard, assurez-vous que le talon est correctement placé dans la jante creuse de la roue, puis réessayez le montage.

R. Dans le cas de pneus à chambre, montez d'abord le talon inférieur, déplacez la tour vers l'extérieur, installez la chambre, puis montez le talon supérieur.

Gonflage

Le gonflage du pneu passe par trois étapes : SCHELLEMENT DU TALON, POSE DU TALON et GONFLAGE DU PNEU. Vous en trouverez la description détaillée en page 12. Lisez attentivement cette section et assurez-vous d'avoir bien compris les instructions avant de procéder au gonflage.



La défaillance d'un pneu sous pression est très dangereuse ! Ce changeur de pneu N'A PAS été conçu pour contenir des pneus, des jantes et du matériel connexe qui volent en éclats. Avant de procéder au montage, examinez soigneusement les roues et les pneus pour vous assurer qu'ils sont bien agencés et exempts de toute usure et de tout défaut. Durant les opérations de montage et de gonflage, utilisez toujours des lubrifiants de talon homologués.



Le mandarin à pince permet à l'opérateur de garder les mains, les bras et tout le corps éloignés des pneus en train d'être gonflés. Le mandarin doit être du type ouvert et à disposition libre, avec toutes les pièces en bon état de fonctionnement.



Vérifiez le bon fonctionnement de la jauge de gonflage. La lecture précise de la pression est essentielle au gonflage de pneus en toute sécurité. Reportez-vous à la section Directives d'entretien du présent manuel.

La pédale de gonflage à trois positions est située au milieu du côté gauche de la machine. Elle commande le débit d'air qui passe à travers le tuyau de gonflage.

Remarque : Le mandarin à pince à l'extrémité du tuyau doit toujours être du type ouvert et à disposition libre, avec toutes les pièces en bon état de fonctionnement.

Position 1 – Pression : Le tuyau de gonflage étant fixé à la valve du pneu et la pédale en cette position, la jauge de gonflage enregistre la pression d'air dans le pneu. Dès que vous enlevez le pied de la pédale, celle-ci revient à cette position.

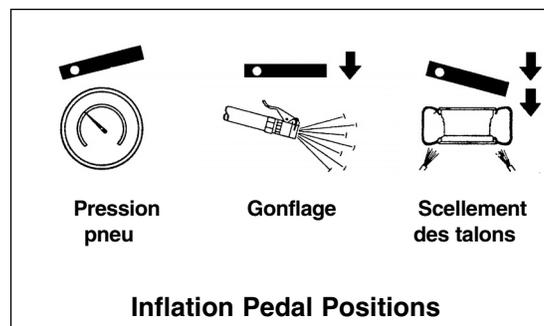
Position 2 – Gonflage : Il s'agit de la première position d'actionnement de la pédale. Le tuyau de gonflage étant fixé sur la valve du pneu et la pédale maintenue dans cette position, la pression de la canalisation peut passer par la valve directement dans le pneu à gonfler. La pression exacte du pneu n'est pas indiquée sur la jauge dans cette position.

Position 3 – Scellement : Il s'agit de la deuxième et dernière position d'actionnement de la pédale. Le tuyau de gonflage étant fixé sur la valve du pneu et la pédale maintenue dans cette position, la pression de la canalisation peut passer par la valve directement dans les buses de scellement sur l'établi, permettant le scellement de talon.

1. Si, pour le montage du pneu, la jante est maintenue en place depuis l'extérieur, enlevez les étriers de fixation, soulevez le pneu et déplacez les étriers vers le centre de l'établi.

La pédale de gonflage, située au centre du côté gauche de la machine, commande le débit d'air qui passe à travers le tuyau de gonflage.

Notez bien les positions de la pédale (sur le diagramme)



Le démarrage des jets d'air servant au scellement de talon risque d'expulser des débris avec suffisamment de force. Cela peut grièvement blesser l'opérateur et les personnes à proximité du changeur de pneu si aucun pneu n'est chargé sur celui-ci. Pour gonfler des pneus, ne mettez jamais la pédale en position de scellement de talon.

R. La machine est équipée d'un limiteur de pression pour faciliter le gonflage. La pédale de gonflage étant en position 2, le limiteur de pression fait passer la machine de la position 2 (gonflage) à la position 1 (repos, aucun débit d'air) et vice versa. Ce cyclage permet d'empêcher le surgonflage des pneus. Le risque de surgonflage et d'éclatement de pneus existe néanmoins si l'opérateur ne suit pas scrupuleusement toutes les instructions dans le présent manuel. Le limiteur de pression empêchera le gonflage supérieur à 60 psi pour la plupart des pneus de voitures et camions légers. Dans le cas de pneus de petite taille, la pression peut dépasser cette valeur. Il incombe à l'opérateur de suivre toutes les instructions et de contrôler la pression de gonflage conformément aux instructions. Veillez à vérifier régulièrement le bon fonctionnement du limiteur de pression et entretenez-le en suivant les instructions renfermées dans le présent manuel pour une utilisation appropriée de la machine en toute sécurité. N'essayez pas à altérer ou à rajuster le limiteur de pression. Les pneus dont la pression de gonflage doit être supérieure à 60 psi doivent être remplis d'air dans une cage de sécurité.

Scellement des talons

1. Placez la tige de valve face à vous et reliez le tuyau de gonflage à l'aide du mandarin à pince. Tenez le pneu contre le rebord supérieur de la roue. Assurez-vous que le talon supérieur du pneu ne recouvre pas la tige de valve (Figure 20).



Figure 20 – Le pneu est soulevé pour faciliter le scellement du talon

2. Appuyez sur la pédale de gonflage et placez-la en position 2. Maintenez-la ainsi pendant environ une seconde pour démarrer le débit d'air à travers la valve du pneu. Ensuite, appuyez sur la pédale pour la mettre en position 3 et maintenez-la brièvement en cette position au tout plus pendant une seconde. La force du jet d'air a pour effet d'étendre le pneu et de sceller la jante.

3. Relâchez la pédale de gonflage et laissez-la revenir à la position 1. Assurez-vous que les deux talons du pneu serrent la jante complètement. Répétez les mêmes étapes si cela n'est pas le cas. Il se peut que vous deviez attendre plusieurs secondes pour permettre à la pression dans le réservoir d'air de se rétablir.

S. Si la roue et le pneu sont correctement lubrifiés, mais qu'il est toujours impossible d'étanchéfier l'espace entre la jante et le pneu après la troisième ou quatrième tentative, enlevez l'obus de la tige de valve pour laisser pénétrer une plus grande quantité d'air dans le pneu afin de faciliter le scellement. Une fois le scellement terminé, retirez le mandarin à pince et remplacez l'obus de valve. Cela étant fait, remettez le mandarin en place.

Mise en place des talons



Ne dépassez jamais la marque des 40 psi pendant la mise en place du talon. Si le fabricant du pneu autorise une valeur supérieure à 40 psi, utilisez TOUJOURS une cage de sécurité et un mandarin à pince. Veillez à NE JAMAIS dépasser la pression recommandée après la pose des talons. Gardez TOUJOURS les mains ainsi que tout le corps éloignés des pneus en train d'être gonflés.

L'explosion d'un pneu peut faire sauter la roue ou l'équipement de scellement de talon avec suffisamment de force pour causer des blessures corporelles graves, voire mortelles à l'opérateur et aux personnes à proximité de la machine.



Vérifiez fréquemment la pression. Si la mise en place des talons est impossible, c'est que quelque chose ne va pas. Dégonflez complètement le pneu, examinez la roue et le pneu, corrigez les problèmes et lubrifiez à nouveau les deux talons. Ensuite, répétez les opérations de scellement et de mise en place des talons. Suivez toutes les consignes de sécurité énumérées dans le présent manuel et affichées sur la machine.

1. Une fois que la jauge indique la pression d'air dans le pneu (pédale de gonflage en position 1 ; pied retiré de la pédale), continuez les injections d'air dans le pneu (pédale en position 2) à de brefs intervalles. Vérifiez fréquemment la pression. Tenez-vous éloigné durant la mise en place des talons. Gardez les mains, les bras et tout le corps à une distance sûre du changeur de pneu durant cette procédure (Figure 21).



Figure 21 – S'éloigner du changeur de pneus durant la mise en place des talons

Gonflage



N'EXCÉDEZ JAMAIS les valeurs de pression d'air indiquées par le fabricant des pneus. Sinon, les pneus risquent d'éclater d'autant plus qu'ils sont gonflés au-delà de leurs capacités. Servez-vous du mandarin à air à pince. Gardez les mains, les bras et tout le corps éloignés des pneus en train d'être gonflés. Veillez à vous concentrer entièrement sur le processus de gonflage. ne laissez-vous pas distraire. Vérifiez la pression d'air fréquemment pour éviter le surgonflage. Une pression excessive peut faire exploser le pneu tout en provoquant des blessures corporelles graves, voire mortelles à l'opérateur et aux personnes à proximité de la machine.

1. Assurez-vous que les deux talons sont bien en place. Si c'est le cas, le pneu est prêt à être gonflé.

2. Remplacez l'obus de valve s'il a été retiré.

3. Appuyez sur la pédale de gonflage et mettez-la en position 2 pour gonfler le pneu. Le limiteur de pression effectuera des cycles de débit d'air tel qu'il a été décrit plus haut. Dans le cas de la plupart des pneus, le limiteur de pression coupera le débit d'air à environ 60 psi. Pour les pneus de petite taille, la pression peut être plus élevée.

4. Abaissez la pression d'air dans le pneu en appuyant sur le bouton de la valve de sécurité manuelle (le tuyau de gonflage doit être raccordé à la tige de la valve. Voir Figure 22). N'augmentez ni n'ajustez jamais la pression du pneu à l'aide d'un tuyau d'air sans mandarin à air à pince et sans valve de canalisation. N'utilisez pas de mandarin à main (Figure 23).

5. Important : Durant le gonflage de pneus exigeant plus de 60 psi, utilisez toujours la cage de sécurité et un tuyau avec un mandarin à air à pince et une valve de canalisation. Le tuyau d'air doit être suffisamment long entre le mandarin et la valve de canalisation pour permettre à l'opérateur de se tenir hors de la trajectoire.

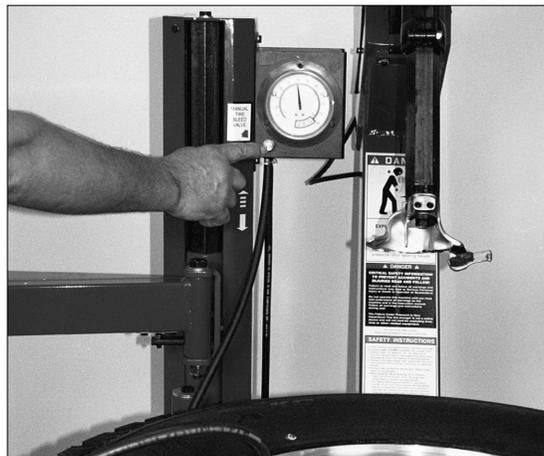


Figure 22 – Emplacement de la valve de sécurité manuelle



Figure 23 – Ne pas utiliser un mandarin à main

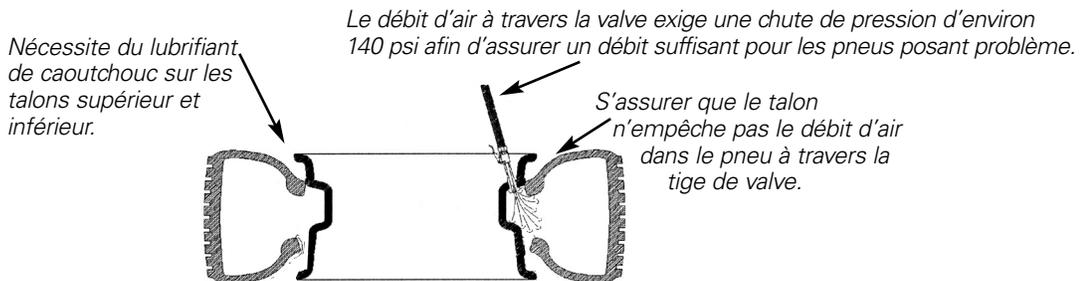
<p>! DANGER</p> <p>Risque d'explosion – Ne jamais dépasser 40 psi lors de la mise en place des talons.</p> <p>Rappelez-vous le mot clé : R.I.M.</p> <p>(voir page iv et au verso)</p>		<p>! DANGER</p> <p>Risque d'explosion</p> <p>Une fois le talon posé, ne jamais gonfler le pneu en excédant la pression recommandée par le fabricant.</p>
--	--	---

Phases de gonflage d'un pneu monté sur une jante traditionnelle

Examinez soigneusement les diagrammes et les descriptions qui suivent. Consultez-les au besoin durant les opérations de scellement et de mise en place des talons, ainsi que pendant l'opération de gonflage, pour vérifier que vous vous y prenez correctement et de façon sécuritaire.

Scellement des talons

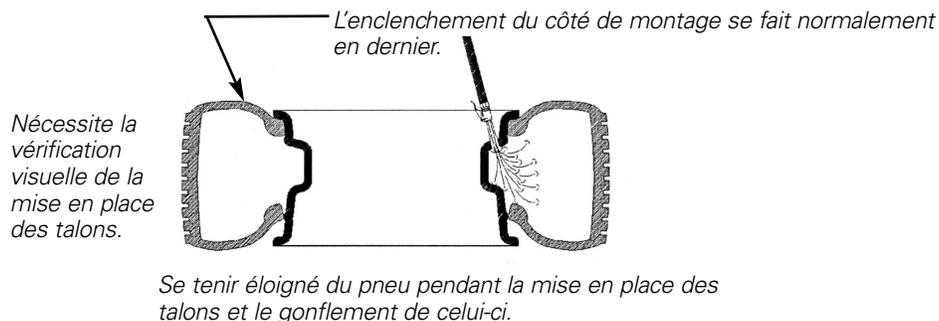
Le scellement des talons consiste en un processus qui capture la pression d'air entre le pneu et la jante. La pression dans le pneu est normalement de l'ordre de 1/2 à 2 psi au moment du scellement de talon initial.



Mise en place des talons

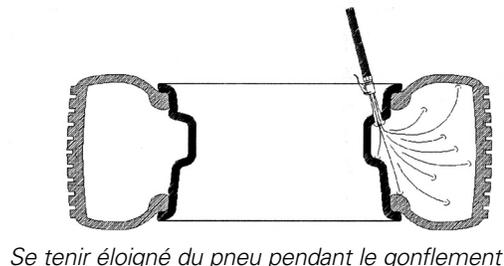
La mise en place des talons se fait d'abord du côté allongé et fuselé de la roue, puis du côté raccourci. La mise en place des talons exige en général une pression de 7 psi dans le pneu. La pression limite est de 40 psi, quelle que soit la pression de fonctionnement du pneu. Toute pression au-delà de cette valeur présente des risques d'accident.

Les roues de la plupart des voitures importées d'Europe, ainsi que nombre de roues en alliage « après-marché », sont très serrées, ce qui complique la mise en place des talons. Veuillez également noter que la pose de talons sur les pneus à jantes avec renflement asymétrique et les pneus pouvant rouler à plat est extrêmement difficile. Suivez les recommandations du fabricant lors de la mise en place des talons.



Gonflage

Une fois la mise en place des talons effectuée, procédez au gonflage du pneu. Veillez à ne pas dépasser la pression recommandée par le fabricant. Vérifiez les valeurs indiquées sur la paroi latérale du pneu. Pour les pneus de voitures ordinaires, la plage de pression est de 24 à 45 psi. Celle des camions légers est plus étendue.

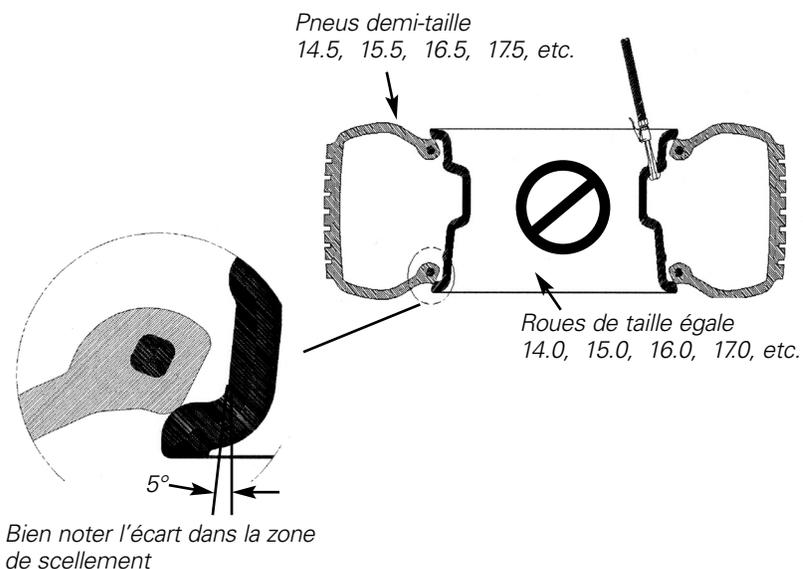
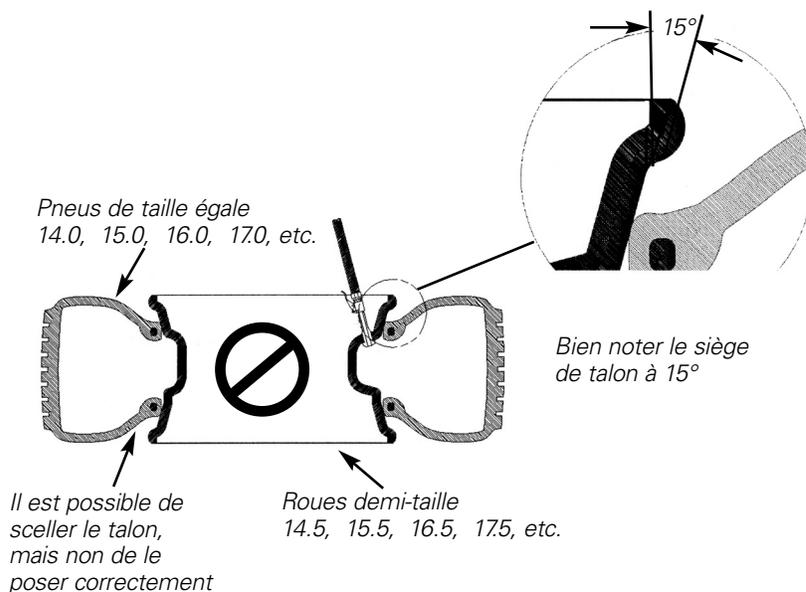


Pneus et roues mal assortis

N'effectuez jamais des opérations de montage et de gonflage sur des ensembles de roue et pneu mal assortis.



Les assemblages de roue et pneu mal assortis présentent de forts risques d'explosion infligeant des blessures corporelles graves, voire mortelles à l'opérateur et aux personnes se trouvant près de la machine.



Roues de course, hors série et en aluminium



Afin d'éviter les blessures corporelles et les dégâts aux composants, seuls des mécaniciens qualifiés et expérimentés sont autorisés à entretenir les roues coûteuses hors série en alliage ou en aluminium, les roues de course avec jantes à rebord surbaissé, les pneus pouvant rouler à plat et les pneus à flancs renforcés.



De nombreux assemblages roue-pneu sont dotés d'un capteur de pression. De marques diverses, ces capteurs ne sont pas assujettis à une norme de fabrication ou de montage. Vous devez donc suivre les instructions qui s'appliquent spécialement au capteur de l'assemblage roue-pneu concerné. Pour plus de détails à ce sujet, communiquez avec le fabricant du capteur.

Points à surveiller avant le changement de pneu :

- Assurez-vous que tous les poids sont retirés
- Demandez de l'aide pour manier les roues larges.
- Fixez les étriers sur les roues du côté extérieur.
- Utilisez une quantité généreuse de lubrifiant pour les opérations de montage et de démontage.
- Examinez toujours la roue pour relever d'éventuelles bosses et égratignures en présence du propriétaire.

Pneus et roues de course • Démontage

Suivez les directives destinées aux roues et pneus de course, y compris aux roues et pneus pouvant rouler à plat et aux roues asymétriques à renflement.

1. Retirez l'obus de valve et dégonflez complètement le pneu. Un grand nombre de roues de course sont dotées d'un potentiomètre à l'intérieur de la jante. Ces dispositifs sont très coûteux et doivent être maniés avec soin. Après avoir dégonflé le pneu, desserrez et retirez l'écrou de retenue. Ensuite, tapez légèrement avec un marteau jusqu'à ce que le potentiomètre tombe dans le pneu (Figure 24).



Figure 24 – Jante dotée d'un potentiomètre (le pneu est retiré pour une plus grande clarté des détails)

2. Certaines roues comportent un capteur/transmetteur de signal de faible pression. Il s'agit surtout des roues et pneus pouvant rouler à plat. Pour repérer l'emplacement du capteur et ainsi éviter de l'endommager, desserrez toujours d'abord le talon supérieur avec la tige de valve se trouvant dans la position de 2 heures sur un cadran d'horloge. Ensuite, desserrez le talon inférieur et le pourtour restant des talons, selon les besoins, à l'emplacement où le capteur ne risque pas d'être endommagé. (Figure 25).

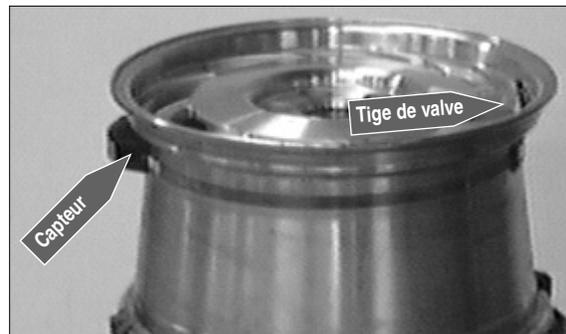


Figure 25 – Roue avec capteur/transmetteur de signal de faible pression

3. Les roues à renflement asymétrique possèdent un rebord plus large autour de la roue, sauf à l'orifice de la valve, ce qui rend le montage et le démontage de talons plus difficiles (Figure 26).

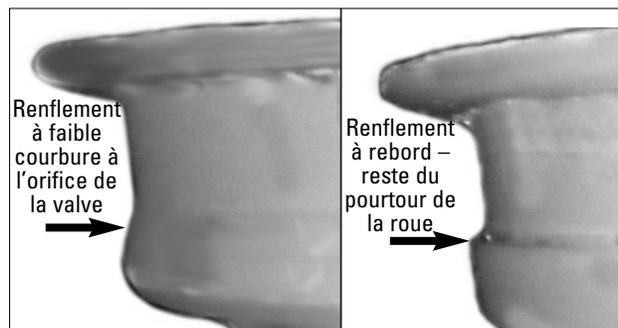


Figure 26 – Roue avec renflement asymétrique

4. Tirez le sabot de desserrage de talons en l'éloignant de la machine et roulez le pneu en place, avec la tige de valve étant dans la position de 2 heures sur un cadran d'horloge (au-dessus du sabot de desserrage de talons). Desserrez toujours le talon du côté étroit/de montage de la roue (Figures 2 et 27).

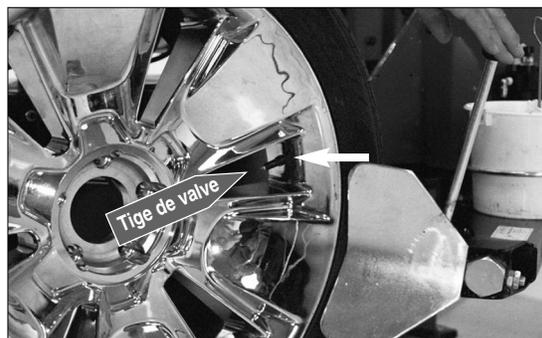


Figure 27 – Mise en position du pneu pour le desserrage du talon

5. Desserrez le talon inférieur, en commençant par la tige de valve en position de 2 heures sur un cadran d'horloge au-dessus du sabot de desserrage (Figure 28).



Figure 28 – Desserrage du talon inférieur

6. Lubrifiez généreusement le talon inférieur du pneu (Figure 29).



Figure 29 – Lubrification du talon inférieur

7. Après avoir desserré et lubrifié le talon inférieur, faites tourner l'établi jusqu'à ce que les étriers se trouvent dans les positions de midi, 3 heures, 6 heures et 9 heures sur un cadran d'horloge (Figure 30).

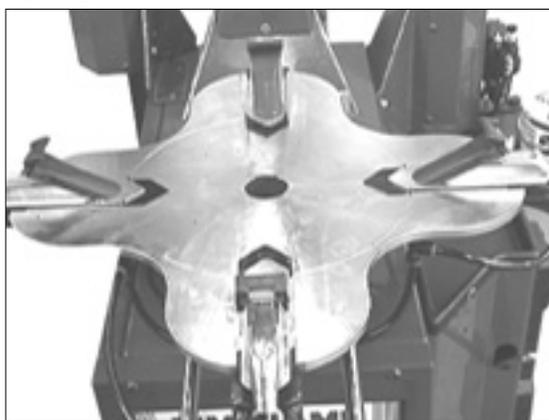


Figure 30 – Rotation de l'établi à la position « midi » sur un cadran d'horloge



Évitez les blessures au dos. Demandez de l'aide pour soulever et poser les assemblages jante-pneu lourds sur le changeur de pneu.

8. Fixez les étriers sur les roues du côté extérieur. Placez le rebord de la jante dans l'étrier à la position « midi ». Abaissez la roue et appuyez sur la pédale de commande des étriers. Déplacez les étriers lentement vers l'intérieur jusqu'à ce qu'ils touchent bien le rebord extérieur de la jante (Figure 31).

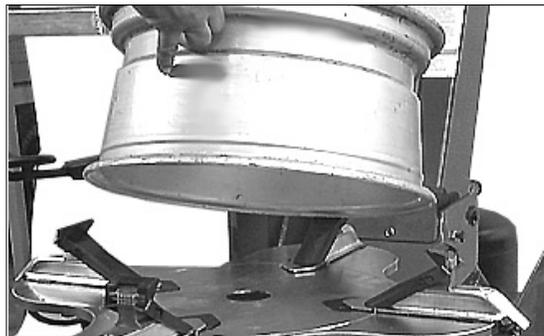


Figure 31A – Fixation de l'étrier sur la roue (le pneu est retiré pour une plus grande clarté des détails)



Figure 31B – Étrier extérieur – roue sans pneu

Conseil : Pour ce faire, accroupissez-vous devant le changeur de pneu. De la main droite, maintenez en place la roue tout en actionnant la pédale de commande de la main gauche. Vous pouvez ainsi surveiller le déplacement vers l'intérieur des étriers tout en vous assurant qu'ils ne causent pas de dégâts.

9. Après avoir assujettie le roue et le pneu à l'aide d'étriers, mettez en place la tête de canard Duckhead® ainsi qu'il est décrit dans la section précédente.

10. Lubrifiez généreusement le talon supérieur. Servez-vous du galet conique de droite afin de pousser le talon vers le bas. Ainsi, la zone de logement du talon est mieux dégagée, ce qui facilite la lubrification (Figure 32).



Figure 32 – Lubrification du talon supérieur

11. Une fois le talon lubrifié, placez le pneu et la roue à démonter de façon à positionner la tige ou l'orifice de la valve en face de la tête de canard Duckhead® (Figure 33).

12. Ensuite, placez l'outil d'appoint de gauche du côté opposé à la tête de canard. Exercez une pression sur le pneu de sorte que le talon glisse dans la jante creuse à mesure que celui-ci est monté sur la tête de canard (Figure 33).

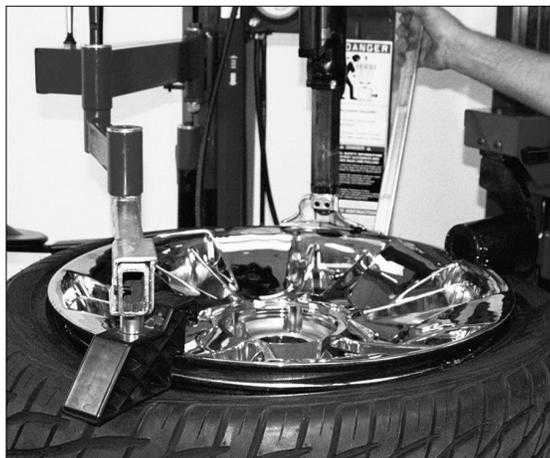


Figure 33 – Mise en position du pneu et de la roue pour le démontage

13. Ensuite, insérez l'outil à soulever dans le pneu (à l'intersection de la jante), soulevez le galet conique (de l'outil d'appoint de droite) du paroi latérale du pneu et montez soigneusement le talon sur le côté droit de la tête de canard (Figure 34).



Figure 34 – Le talon est soigneusement monté sur la tête de canard Duckhead®

14. Ensuite, soulevez l'outil d'appoint de la paroi latérale du pneu et placez-le en position de rangement. Ensuite, faites tourner la machine par à-coups pour commencer le retrait du talon supérieur (Figure 35). Continuez à faire tourner la machine jusqu'à ce que le talon soit complètement retiré de la jante.



Figure 35 – Commencer le retrait du talon supérieur

15. Une fois le talon supérieur retiré, examinez la roue pour vérifier la présence d'un capteur. Positionnez les disques en plastique sous la paroi latérale inférieure et soulevez celle-ci jusqu'à la hauteur de la jante creuse (Figure 36).



Figure 36 – Soulever le talon inférieur jusqu'à la hauteur de la jante creuse de la roue

16. Le pneu étant en position élevée, insérez l'outil à soulever et montez le talon inférieur sur la tête de canard (Figure 37).

17. Baissez les disques sur les deux côtés et éloignez-les du pneu (Figure 37).

18. Appuyez sur la pédale de rotation et démontez le talon inférieur de la jante (Figure 37).



Figure 37 – Démontez le talon inférieur de la jante

Pneus et roues de course • Montage

Avant de commencer le montage, relisez les avertissements et les consignes de sécurité concernant le montage dans la première partie de ce manuel. Portez une attention toute particulière sur l'assortiment des roues et pneus et leurs dimensions. Examinez également les roues et pneus à monter pour l'éventuelle présence de dommages.

19. Examinez l'état des capteurs de pression ou installez-les, si besoin est. Cette précaution vous épargne le remontage ultérieur du pneu.

20. Commencez par la lubrification des deux talons et, au besoin, la jante (Figure 38).



Figure 38 – Lubrification des talons

21. Pour monter du talon inférieur, positionnez le pneu sur la jante de biais (Figure 39).



Figure 39 - Montage du talon inférieur

22. Ensuite, positionnez la jante de façon à faciliter le montage tout en vous assurant que la tige de valve ou le capteur n'empêcheront pas le talon supérieur de rentrer dans la jante creuse de la roue. En général, les valves et les capteurs sont placés à 90 degrés devant la tête de canard.

23. Ensuite, positionnez le galet conique de droite sur le pneu et appuyez sur la paroi latérale jusqu'à ce qu'elle rentre dans la jante creuse. Cela étant fait, positionnez l'outil pour la jante creuse de gauche dans la position de 3 heures sur un cadran d'horloge et poussez la paroi latérale du pneu vers le bas afin de permettre au pas sur la tête de canard en plastique de se fixer sur la jante (Figure 40).



Figure 40 – Mise en place des outils d'appoint de gauche et de droite

24. Commencez le montage en faisant tourner la machine par à-coups (Figure 41). Dans le cas des roues avec jantes à rebord surbaissé, vous avez probablement besoin de l'outil à soulever pour maintenir le talon dans la jante creuse de la roue (Figure 42).



Figure 41 – Rotation de la machine par à-coups



Figure 42 – Au besoin, utiliser l'outil à soulever

25. L'outil d'appoint de gauche doit suivre le verrou du talon à mesure que vous montez le pneu. Une fois que le verrou se trouve dans la position de 10 heures sur un cadran d'horloge, vous devez toutefois retirer l'outil d'appoint du pneu et de la jante (Figure 43).



Figure 43 – L'outil d'appoint de gauche doit suivre le verrou du talon

26. Même que pour 43.

Remarque : Le montage du talon supérieur peut s'avérer très difficile dans le cas de pneus de course et de pneus hors série neufs. Allez-y lentement et avec beaucoup de prudence.

Roues hors série et spécialisées



Si vous éprouvez des difficultés durant les opérations de montage ou de démontage, CESSEZ immédiatement le travail ! Évitez d'endommager d'autres roues. Reprenez l'opération uniquement après avoir trouvé la cause du problème et l'avoir éliminée.

Roues en alliage : Certains fabricants offrent des roues dont le creux de la jante est très faible ou qui n'ont pas de creux du tout. Ces roues ne sont pas homologuées par le département des Transports aux États-Unis (Department of Transportation, DOT). La roue ou le pneu (ou les deux) peuvent facilement subir des dommages. De plus, le pneu risque d'exploser sous pression, provoquant des blessures corporelles graves, voire mortelles. Soyez extrêmement prudent si vous effectuez des opérations de montage/démontage sur ce genre de roues (Figure 37).

Roues de course de fabrication européenne (renflement asymétrique) : Certaines roues fabriquées en Europe possèdent un renflement très prononcé, mais non dans la région près de l'orifice de la valve. Dans le cas de ce genre de roues, il faut desserrer les talons près de l'orifice de la valve en premier lieu, tant du côté supérieur que du côté inférieur (Figures 26 et 44).

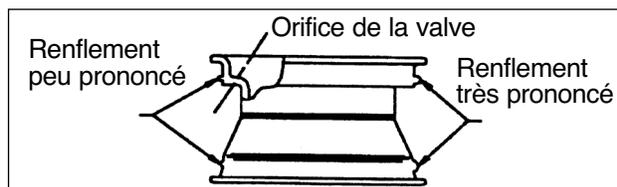


Figure 44 – Roue avec renflement asymétrique de sécurité

Directives d'entretien

Lisez attentivement les instructions dans le présent manuel. Suivez-les scrupuleusement afin de maintenir la machine en bon état de fonctionnement. Reportez-vous à la documentation complémentaire livrée avec la machine, ainsi qu'aux bulletins d'entretien publiés par le fabricant pour connaître les instructions additionnelles relatives aux réparations et à l'entretien adéquats de la machine. Les révisions régulières et l'entretien approprié sont essentiels à la prévention d'accidents et de blessures.



Avant de procéder aux révisions, aux rajustements et aux réparations, débranchez la machine de la source d'alimentation et bloquez toutes les pièces mobiles afin de prévenir les blessures.



Veillez à maintenir la machine et l'aire de travail propres et nettes. N'utilisez en aucun cas d'air comprimé pour éliminer la saleté et les débris sur la machine. Des corps étrangers risquent d'être projetés en l'air, blessant l'opérateur et les personnes se tenant près de la machine.



Portez des vêtements et du matériel de protection, ainsi que des dispositifs de protection oculaire, lorsque vous effectuez des rajustements ou des réparations sur la machine.

A. Les coulisses verticale et horizontale, ainsi que les coulisses d'appoint, doivent être nettoyées à l'aide d'un solvant volatil, puis lubrifiée avec de la graisse à châssis une fois par mois.

B. Vérifiez le réglage de la tête de canard une fois par mois.

C. La transmission de cette machine se trouve dans un carter scellé et rempli de graisse. Aucun entretien n'est donc nécessaire.

D. La surface de l'établi, les étriers, la tête de canard Duckhead®, ainsi que toute autre surface de travail, doivent être nettoyés avec un solvant volatil tous les mois.

E. Les étriers de fixation doivent faire l'objet d'un examen régulier. Les impuretés et les débris de métal doivent être éliminés des griffes au moyen d'une brosse métallique une fois par mois.

F. Vérifiez quotidiennement le fonctionnement du manomètre. Vérifiez-en la précision une fois par mois. Pour ce faire, utilisez un pneu pressurisé et une jauge de pression en forme de bâtonnet de haute qualité. Rajustez le cadran du manomètre sur la machine, si besoin est. Si le manomètre est défectueux, remplacez-le immédiatement (pièce n° 107985). Communiquez avec COATS en composant le (615) 641-7533. Vérifiez le fonctionnement du limiteur de pression toutes les semaines. Veillez à toujours réinstaller la lentille après avoir rajusté le manomètre.

G. Assurez-vous que toutes les fixations sont bien assujetties.

H. Veillez à ce que les éléments de protection et les capots sont bien en place.

I. Contrôlez la machine pour relever d'éventuelles pièces usées, endommagées ou manquantes, y compris des manettes et des capots de protection. Remplacez-les avant que les performances de la machine ne s'en ressentent.

J. Examinez la machine quotidiennement. Contrôlez-la pour vous assurer que toutes les pièces en sont en bon état de fonctionnement. Les procédés d'essais et d'examen des différentes composantes de la machine doivent être spécifiées à intervalles réguliers. Dressez une grille énumérant les tâches et assignez-les à vos collaborateurs.



Remplacez les vignettes de sécurité endommagées ou manquantes. Vous pouvez vous les procurer auprès de COATS en composant le (800) 688-6359.

Important : Le but de ces instructions est de vous faciliter l'entretien de la machine. Elles s'adressent aux personnes possédant une certaine formation et une aptitude à la mécanique. Le présent manuel ne détaille pas les procédés de base. Par exemple, il n'explique pas la façon de desserrer ni d'assujettir les fixations. De même, des procédures de base, telles que le cyclage et le contrôle du fonctionnement de la machine ne sont pas décrits en détail, car tout mécanicien faisant de l'entretien des automobiles en est familier. Ne tentez pas d'effectuer des travaux dépassant vos compétences ou pour lesquels vous n'avez pas l'expérience requise. Si vous avez besoin d'aide, communiquez avec un centre de soutien technique agréé ou téléphonez directement à COATS en composant le (800) 688-6359.

Entretien du séparateur/lubrificateur

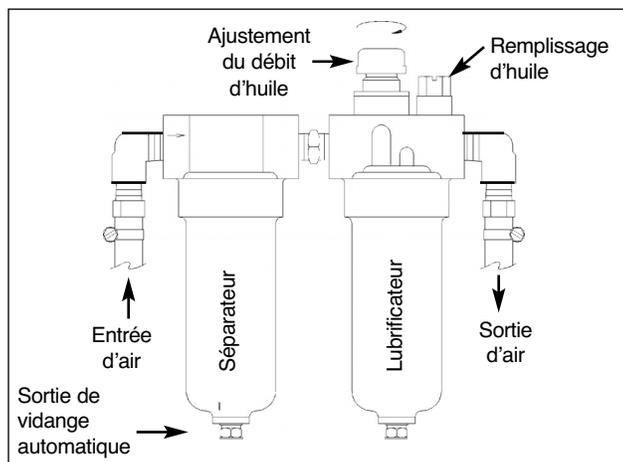
Vérifiez régulièrement le niveau d'eau et le niveau d'huile en plus d'effectuer hebdomadairement les opérations d'entretien suivantes :

A. Coupez l'alimentation d'air de la machine.

B. L'unité du séparateur (filtre) étant équipé d'un égout automatique, elle n'a, en principe, pas besoin d'être vidangée.

C. Rajoutez de l'huile si le niveau n'atteint pas le niveau-limite fixé à 6,35 mm (1/4 po) du haut de la jauge. Retirez le bouchon de remplissage sur le haut du lubrificateur et versez de l'huile non détergente SAE 10W ou de l'huile pour outils à air comprimé pour ramener le niveau à 6,35 mm du haut de la jauge. Remplacez le bouchon et nettoyez l'huile qui s'est échappée.

D. Ajustez le débit de l'huile en tournant la poignée noire de réglage du débit afin d'augmenter ou de diminuer l'écoulement de l'huile. Surveillez la formation de gouttelettes d'huile dans la chambre à huile transparente. Rétablissez l'alimentation d'air et actionnez le sabot pour desserrer des talons de sorte qu'il décrive des cycles de courses complètes. Comptez les gouttes d'huile durant les cycles. L'injection d'huile dans la conduite d'air doit se faire à raison de 1 goutte par 10 courses du cylindre. Rajustez le débit au besoin.



Nettoyage de la tête de canard Duckhead®

Nettoyez régulièrement l'outil de canard. Enlevez la saleté et les débris sur son galet au moyen d'un petit tournevis ou d'un poinçon.



Entretien du limiteur de Pression



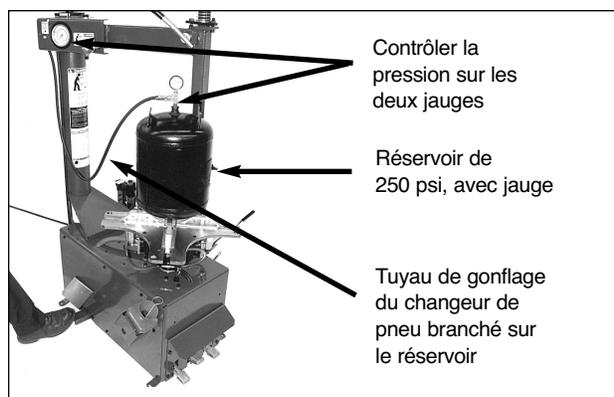
Faire fonctionner un changeur de pneu dont le limiteur de pression est défectueux, ajusté incorrectement ou passé outre risque d'avoir des conséquences graves : la surpression et l'explosion des pneus peuvent blesser grièvement, voire mortellement l'opérateur et les personnes se tenant près de la machine.

Veillez toujours à ce que le limiteur de pression se trouve sur la machine et qu'il fonctionne correctement en tout temps.



Une fois le talon posé, ne jamais gonfler le pneu en excédant la pression recommandée par le fabricant. Le limiteur de pression est réglé sur 60 psi. Tout gonflage supérieur à 60 psi doit être effectué dans une cage de sécurité. Si vous n'avez pas de cage de sécurité, montez d'abord le pneu sur le véhicule tout en vous assurant que le pneu y est solidement fixé avant de procéder au gonflage. L'explosion d'un pneu risque de causer des blessures corporelles graves, voire mortelles à l'opérateur et aux personnes à proximité de la machine.

Le limiteur de pression empêche le gonflage au-delà de 60 psi des pneus et des chambres de taille standard et de grande taille, afin de réduire au minimum le risque d'explosion. Ce dispositif est conçu pour assurer la sécurité de l'opérateur des personnes à proximité de la machine. Le bon fonctionnement du limiteur est essentiel à un maniement de la machine en toute sécurité.



Vérifiez au moins une fois par mois le fonctionnement du limiteur de pression tel qu'il est illustré et décrit ci-dessous :

- 1.** Retirez, au besoin, le pneu ou la roue de la machine.
- 2.** Branchez le tuyau de gonflage sur un réservoir vide avec une jauge de pression (la jauge doit indiquer « 0 »). Utilisez un réservoir homologué possédant une capacité nominale de 250 psi.

3. Appuyez sur la pédale de gonflage et mettez-la en position 1 pour démarrer le débit d'air à travers le tuyau et dans le réservoir. Veillez à maintenir la pression constante pour assurer un débit uniforme.

4. Surveillez la pression qui monte sur la jauge du réservoir et la jauge de la machine. La jauge de la machine doit cycliser entre la pression de contrôle et la pression de gonflage, tandis que la jauge du réservoir indique une pression qui grimpe de façon constante. Une fois que la pression du réservoir aura atteint 60 psi, le limiteur de pression coupera automatiquement le débit d'air. Les deux jauges doivent indiquer 60 psi \pm 5 psi.

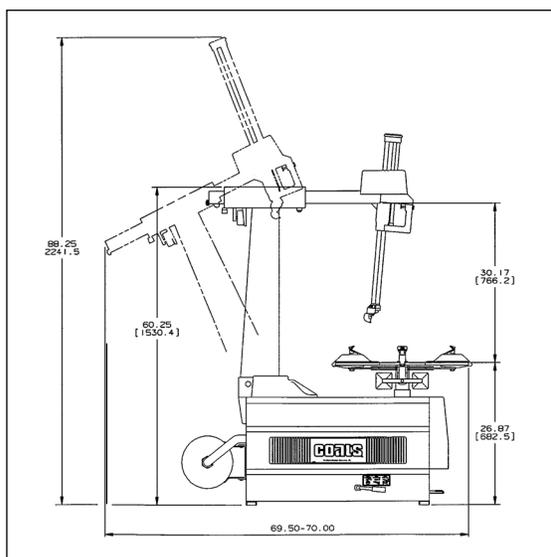
5. Relâchez la pédale de gonflage. Vérifiez le fonctionnement de la valve de sécurité manuelle en appuyant sur le bouton afin de libérer de la pression du réservoir jusqu'à ce que la jauge indique 50 psi. Débranchez le tuyau de gonflage et laissez s'échapper l'air dans le réservoir.

6. Remplacez le limiteur de pression si celui-ci n'effectue pas correctement le cyclage durant le gonflage, ne coupe pas le débit d'air à 60 psi ou présente des dommages de quelque nature que ce soit. Veillez à ne pas manier la machine lorsque le limiteur de pression est défectueux.

Directives d'installation



L'installation conformément aux directives est obligatoire pour assurer une utilisation sécuritaire et un fonctionnement efficace du changeur de pneu. L'installation correcte facilite également l'entretien de la machine et la protège contre les dommages. Veillez à apposer l'affiche de sécurité près de la machine et à avoir, en tout temps, à portée de main le mode d'emploi.



Emplacement

Choisissez un emplacement à l'aide des schémas ci-dessous. L'endroit choisi doit offrir suffisamment d'espace à l'opérateur pour que celui-ci puisse manier la machine et toute sécurité. L'endroit doit également être bien éclairé, facile à nettoyer et à l'abri de l'huile, de la graisse, des débris provenant du tour de freins, etc. Évitez les aires où circulent les clients et les autres mécaniciens.

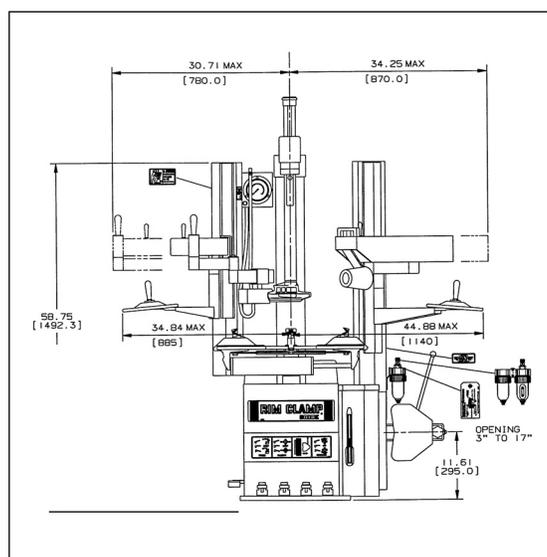
Source d'air

Les modèles « air/électricité » exigent une source d'air de 5 pieds cubes par minute à une pression de 150 psi. La plage de pression effective de service pour tous les modèles est de l'ordre de 125 psi à 175 psi. Toute pression en dehors de cette plage présente des risques d'accident.

La machine est livrée avec un raccord fileté mâle convenant à des tuyaux/conduites de 6,35 mm (1/4 po). Ce raccord est situé du côté droit à l'arrière de la machine. Pour le raccordement de la machine, une conduite ou un tuyau de 6,35 mm (1/4 po) à diamètre intérieur est adéquat. Assurez-vous que la pression d'air est suffisante pour garantir de bonnes performances.

Source d'alimentation en électricité

Les modèles à électricité requièrent un circuit d'électricité de 120 V et 25 ampères avec un 125V, 30A, réceptacle de tordreserrure. Reportez-vous à l'étiquette signalétique indiquant le numéro de série, située sur la partie inférieure de la machine, pour connaître les exigences spécifiques en matière d'électricité. Demandez à un électricien agréé d'effectuer toutes les modifications nécessaires à la source d'électricité avant de brancher la machine sur le secteur. Cette source doit être munie d'une prise solide d'au moins 1 ohm et se situer entre la terre et le sol de l'immeuble.



Notes

Notes

LA SÉCURITÉ SE RÉSUME EN UN SEUL MOT-CLÉ :

R.I.M.

REGARDER | INSPECTER | MONTAGE

REGARDER... INSPECTER... MONTAGE...

Le montage et le gonflage d'un pneu de mauvaise taille peuvent causer de graves blessures corporelles. *Regardez* sur le flanc du pneu la dimension et assurez-vous que celle-ci convient à la jante. Soyez très prudent dans le cas d'un pneu d'une taille plus petite sur une jante d'une taille plus grande, tel qu'un pneu de 40,64 cm (16 po) et une jante de 41,91 cm (16,5 po).

Le gonflage d'un pneu mal assorti à la jante présente un risque d'explosion.

Avant de monter un pneu sur une jante, *inspectez* celle-ci pour vous assurer qu'elle est exempte de rouille, de saleté tenace, de bosses et de fissures pouvant empêcher le bon montage. Si vous décelez un ou plusieurs de ces défauts, ne procédez en aucun cas au montage avant que votre contremaître n'ait pas examiné la jante.

Inspectez également le pneu pour vous assurer que les talons sont exempts de toute déféctuosité.

Une fois que vous êtes sûr que la jante et le pneu ne sont pas défectueux et que vous connaissez la bonne taille, vous pouvez effectuer le *montage* du pneu en toute sécurité. Veillez à NE JAMAIS vous pencher sur le pneu lors du gonflage. En cas d'éclatement du pneu, des morceaux de caoutchouc volent tout droit en l'air. Évitez en tout temps de tenir le visage au-dessus d'un pneu qui éclate. De même, ne surgonflez jamais de pneus, même si les talons ne sont pas mis en place. Lors du gonflage, ne dépassez jamais la limite de 40 psi. Si le pneu ne tient pas bien en place, c'est qu'il y a un problème. Dégonflez le pneu et vérifiez celui-ci ainsi que la jante. Si le pneu ne se met toujours en place comme il le faut, changez de pneu.

FAITES TRÈS ATTENTION AUX SITUATIONS SUIVANTES :

- | | | | |
|--|---|---|--|
| 1. Talons endommagés. | <i>41,91 cm (16,5 po) pouvant provoquer une explosion)</i> | 7. Blessures aux mains et aux doigts. | 8. Se tenir à l'écart. |
| 2. Roues rouillées. | | <i>(Éviter de rapprocher les mains et les doigts d'un pneu en train d'être gonflé ou d'un siège de talon sous peine de recevoir de graves blessures corporelles.)</i> | <i>(Ne placez jamais une partie du corps (visage, bras, mains) sur le changeur de pneu lors de l'opération de gonflage.)</i> |
| <i>(en particulier autour des sièges de talon)</i> | 4 B. Mauvais Assemblage. | | 9. Mise en place impossible des talons à 40 psi. |
| 3. Roues voilées ou fissurées. | <i>(pneu de 41,91 cm (16,5 po) et jante de 40,64 (16 po))</i> | | 10. Gonflage incorrect. |
| 4 A. Mauvais assemblage. | 5. Pneus et jantes de série. | | |
| <i>(Pneu de 40,5 cm (16 po) et jante de</i> | 6. Blessures au dos. | | |

Rappelez-vous le mot-clé : R.I.M. (Regarder, Inspecter, Montage) - ceci vaut pour le maniement de tous les pneus.

! DANGER

OMETTRE DE LIRE ET DE SUIVRE TOUS LES AVERTISSEMENTS ET TOUTES LES DIRECTIVES DU PRÉSENT MANUEL PEUT RÉSULTER EN DES BLESSURES CORPORELLES GRAVES, VOIRE MORTELLES TANT POUR L'OPÉRATEUR QUE POUR LES PERSONNES À PROXIMITÉ DE LA MACHINE.

IL EST DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE TENIR LE MODE D'EMPLOI ET LES VIGNETTES DE SÉCURITÉ À PORTÉE DES OPÉRATEURS À DES FINS DE CONSULTATION RAPIDE. POUR COMMANDER DES EXEMPLAIRES SUPPLÉMENTAIRES DE CE MANUEL, VEUILLEZ ÉCRIRE À LA SOCIÉTÉ COATS® À L'ADRESSE SUIVANTE : HENNESSY DRIVE, LAVERGNE, TENNESSEE, ÉTATS-UNIS, OU TÉLÉPHONER AU 37086 - (800) 688-6359.

LA DÉFAILLANCE D'UN PNEU SOUS PRESSION EST TRÈS DANGEREUSE ! Ce changeur de pneu N'A PAS été conçu pour contenir des pneus, des jantes et du matériel connexe qui volent en éclats.

IL EXISTE DES RISQUES D'EXPLOSION DES PNEUS. CES RISQUES AUGMENTENT SI LES PNEUS SONT SURGONFÉS AU-DELÀ DE LA LIMITE SPÉCIFIÉE. VEILLEZ À NE JAMAIS DÉPASSER LES VALEURS DE PRESSION D'AIR RECOMMANDÉES PAR LE FABRICANT.

UN PNEU, UNE JANTE OU DES OUTILS DE MISE EN PLACE DE TALONS QUI SAUTENT RISQUENT DE SE PROJETER EN L'AIR AVEC SUFFISAMMENT DE FORCE POUR CAUSER DES BLESSURES CORPORELLES GRAVES, VOIRE MORTELLES À L'OPÉRATEUR ET AUX PERSONNES À PROXIMITÉ DE LA MACHINE.