

# COATS®

## APX80A/APX80E

## APX90A/APX90E

# Rim Clamp® Démonte-pneu

Destiné aux assemblages de pneu/roue automobiles en une seule pièce et à la plupart des véhicules utilitaires légers



\* photo de l'APX 90

Voir  
**Sécurité RIM** page iv

\* **Instructions de  
fonctionnement**

page 4

**Instructions de  
déchargement**

page 18

## Instructions d'installation Instructions de fonctionnement Instructions de sécurité Instructions de maintenance

LISEZ ces instructions avant d'utiliser l'unité  
Conservez cette documentation ainsi que les documents remis avec l'unité dans un classeur à proximité de la machine pour que les superviseurs et les opérateurs puissent facilement s'y référer.

**HENNESSY INDUSTRIES, INC.**

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

HENNESSY INDUSTRIES INC. Fabricant d'équipement et outils de réparation automobile d'AMMCO® COATS® et BADA®

Manuel Pièce N° :85000226FR 10

Révision:

06/13



## Instructions de sécurité

### Responsabilité du propriétaire

Afin d'assurer la sécurité de la machine et de l'utilisateur, le propriétaire doit lire et respecter les instructions suivantes :

- Suivez toutes les instructions d'installation.
- Assurez-vous que l'installation respecte tous les codes, règles et réglementations locaux, d'état et fédéraux comme les réglementations OSHA (sécurité et santé professionnelle) d'état et fédérales ainsi que les codes électriques.
- Vérifiez attentivement le fonctionnement initial correct de l'unité.
- Lisez et suivez les instructions de sécurité. Laissez-les à la disposition des opérateurs de la machine.
- Assurez-vous que tous les opérateurs sont correctement formés, savent comment faire fonctionner l'unité correctement et en toute sécurité et sont correctement supervisés.
- Autorisez le fonctionnement de l'unité uniquement lorsque toutes les pièces sont en place et fonctionnent correctement.
- Inspectez avec attention l'unité de façon régulière et effectuez toute la maintenance demandée.
- Réparez et entretenez l'unité uniquement à l'aide de pièces de rechange autorisées ou approuvées.
- Conservez en permanence les instructions à proximité de l'unité; tous les autocollants/étiquettes/avertissements doivent être propres et visibles.
- N'effacez pas les indications de sécurité.

### Équipement de protection de l'opérateur

Un équipement de protection personnel sécurise l'entretien des pneus. Cependant, l'équipement ne remplace pas les bonnes pratiques de sécurité du fonctionnement. Portez toujours des vêtements de travail résistants pendant l'activité de réparation des pneus. Les vêtements larges doivent être évités. Des gants en cuir serrés sont conseillés pour protéger les mains de l'opérateur lors de la manipulation des pneus et roues usagés. Des chaussures de travail en cuir solides à coque métallique et semelle résistante à l'huile doivent être utilisées par le personnel de réparation des pneus afin d'éviter les blessures lors des activités courantes dans l'atelier. Il est indispensable de se protéger les yeux pendant l'activité de réparation des pneus. Des lunettes de sécurité avec protection latérale, des lunettes de protection ou un masque sont acceptables. Des ceintures lombaires facilitent les activités de levage et sont aussi utiles pour protéger l'opérateur. Il faut aussi envisager d'utiliser une protection auditive si l'activité de réparation de pneus est réalisée dans une zone fermée ou si les niveaux sonores sont élevés.

### Définitions des niveaux de danger

Identifiez les niveaux de danger utilisés dans ce manuel à l'aide des définitions et des termes de signalétique suivants :

#### DANGER

Repérez ce symbole :



Il signifie : Dangers immédiats qui peuvent avoir pour conséquence des blessures graves ou des décès.

#### AVERTISSEMENT

Repérez ce symbole :



Il signifie : Dangers ou pratiques dangereuses qui peuvent avoir pour conséquence une blessure grave ou un décès.

#### ATTENTION

Repérez ce symbole :



Il signifie : Dangers ou pratiques dangereuses qui peuvent avoir pour conséquence une blessure ou endommager le produit ou le bien.



Repérez ce symbole : Il signifie SOYEZ VIGILANT ! Votre sécurité ou 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. Veuillez 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 ce 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

<b>Instructions de sécurité</b> .....	<b>.iii</b>
Responsabilité du propriétaire .....	.iii
Équipement de protection de l'opérateur .....	.iii
Définitions des niveaux de danger .....	.iii
Vignettes et consignes de sécurité .....	.iv
Rappelez-vous le mot clé : R.I.M. ....	.iv
<b>Principales pièces de fonctionnement</b> ...	<b>.2 - 3</b>
Connaissez votre unité .....	.2-3
<b>Instructions de fonctionnement</b> .....	<b>.4 - 9</b>
Décollement de talon et démontage .....	.4 - 7
Montage .....	.8 - 9
<b>Gonflage</b> .....	<b>.10 - 13</b>
Joint du talon .....	.11
Insertion du talon .....	.12
Gonflage .....	.13
<b>Étapes de gonflage d' un pneu monté sur une jante traditionnelle</b> .....	<b>.14</b>
<b>Pneus et roues mal assortis</b> .....	<b>.15</b>
<b>Instructions de maintenance</b> .....	<b>.16 - 18</b>
Entretien du séparateur/lubrificateur (si présent) .....	.17
Entretien de l'injecteur d'huile (si présent) ....	.17
Entretien du limiteur de pression .....	.18
<b>Instructions de déchargement et installation</b> .....	<b>.19 - 22</b>
Procédure de déchargement lors de la livraison de la machine .....	.19
Instruction de déchargement du APX90 .....	.20
Instruction de déchargement du APX80 .....	.21
Emplacement .....	.22
Source d'air .....	.22
Source d'électricité .....	.22



## Principales pièces de fonctionnement

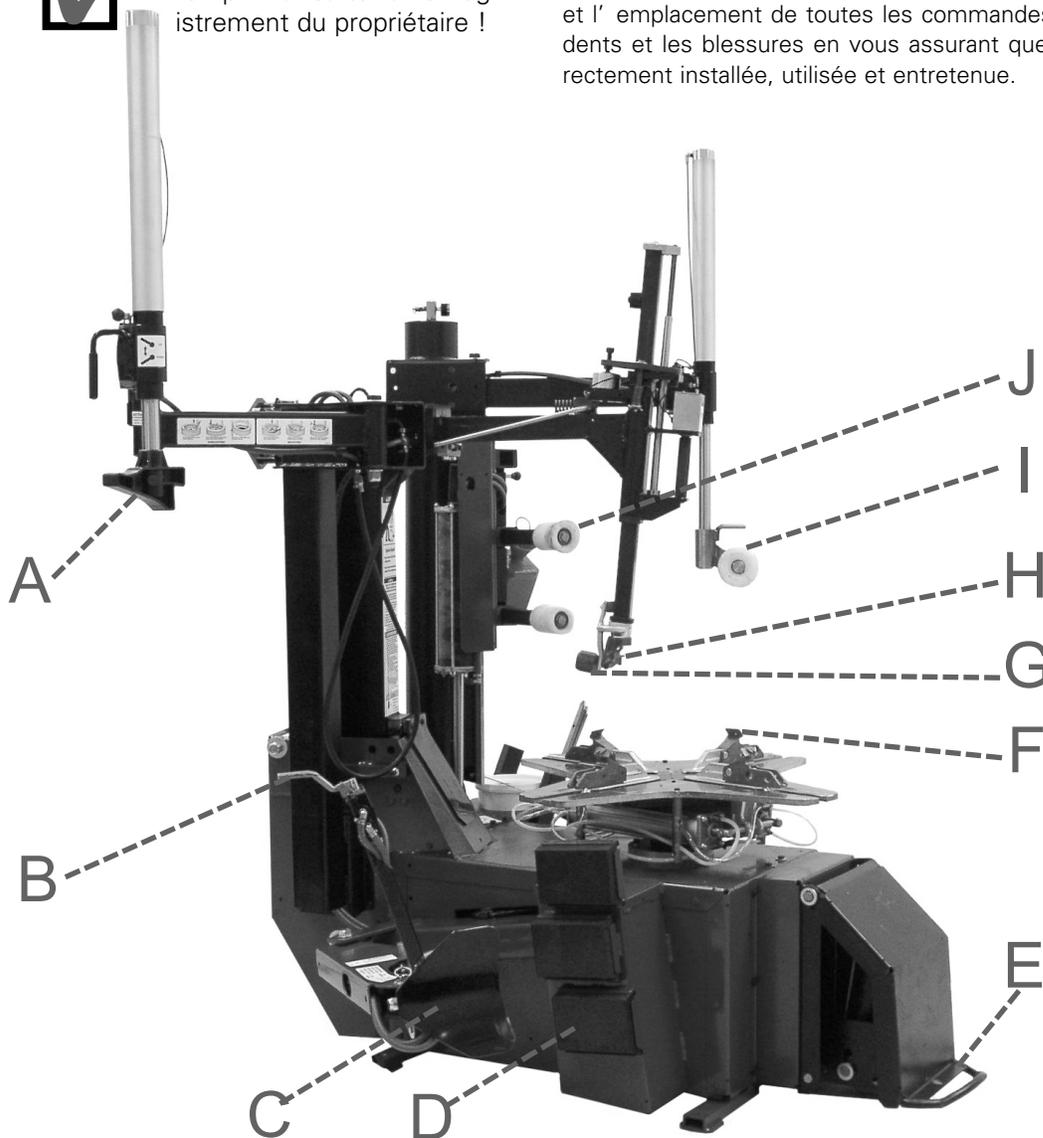


### Faites le maintenant!

C' est le bon moment de remplir la carte d' enregistrement du propriétaire !

## Connaissez votre unité

Comparez cette illustration avec l' unité avant de la mettre en marche. Une performance et une sécurité maximales seront atteintes lorsque toutes les personnes qui utilisent l' unité seront entièrement formées à ses pièces et à son fonctionnement. Chaque utilisateur doit apprendre le fonctionnement et l' emplacement de toutes les commandes. Évitez les accidents et les blessures en vous assurant que l' unité est correctement installée, utilisée et entretenue.



**A Robo Arm™(bras Robo)** – Fournit un levage supplémentaire pour les pneus à affaissement limité et low profile.

**B Poignée de décollement du talon** – Tirez la poignée vers le haut ou le bas pour commander le sabot de décollement du talon.

**C Sabot de décollement du talon** – sabot pivotant de décollement des talons du pneu.

**D Pare-choc du pneu** – Offre une surface de protection lors du décollement du talon des pneus.

**E Levage du pneu** – Facilite le positionnement de l' assemblage pneu/roue (si présent)

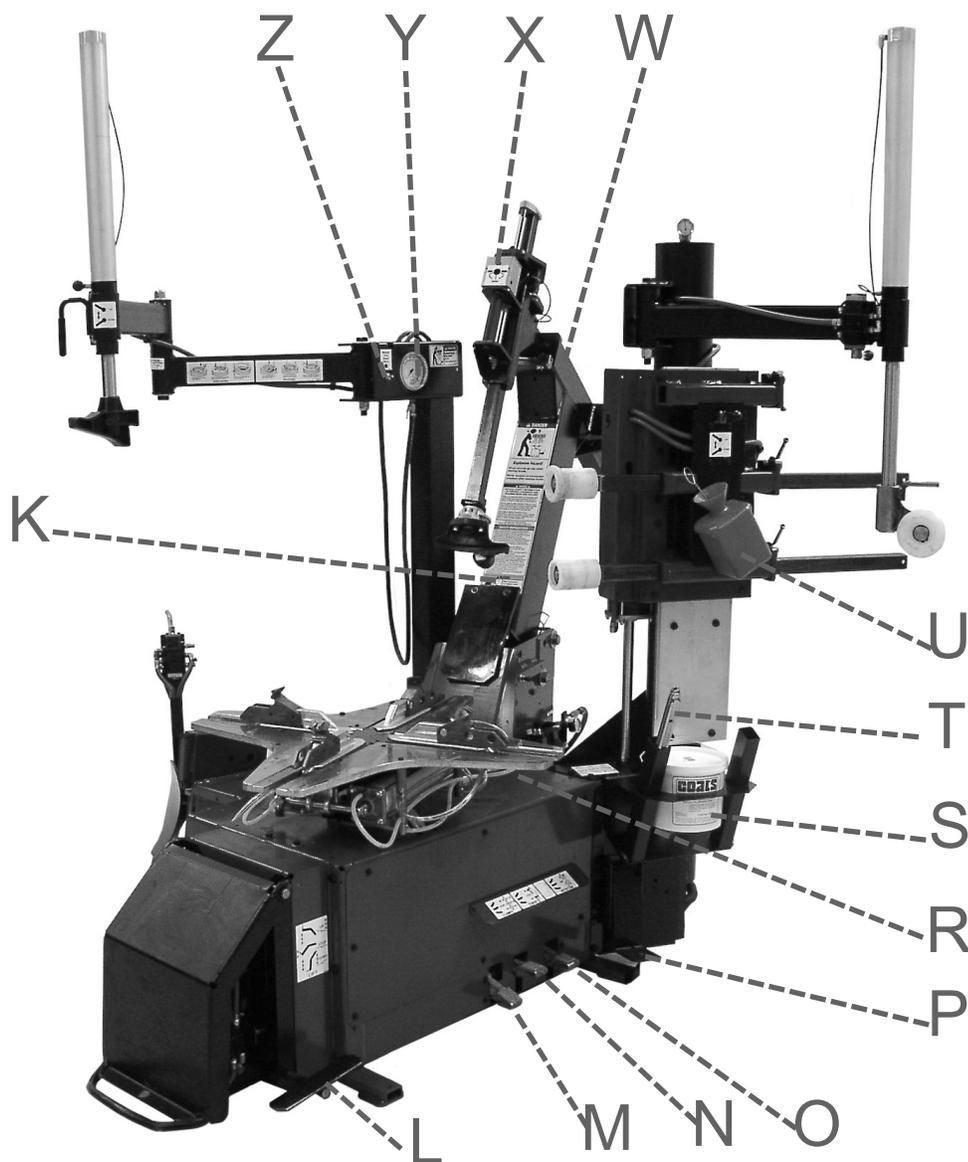
**F Système d' attache** – Il maintient la roue sur l' établi pour changer le pneu. Positionné vers l' extérieur afin de permettre la fixation extérieure des roues.

**G Roulette du connecteur de type duckhead** – Fixation pour un connecteur duckhead facilitant le montage du pneu sur la roue.

**H Connecteur de type duckhead** – Pour le montage et le démontage du pneu sur la roue

**I RoboRoller** – Fournit un levage supplémentaire pour les pneus à affaissement limité et low profile (si présent).

**J Roulettes puissantes horizontales** – Facilitent la lubrification du talon, aident au montage et au démontage du talon inférieur sans outil spécifique pour le pneu.



**K Autocollant de sécurité important** – Information de sécurité importante pour l'opérateur NE PAS OBTRUEZ avec les autocollants du pneu ou d'autres éléments

**L Pédale de commande de levage du pneu** – Pédale à trois positions qui soulève ou abaisse la rampe de levage du pneu.

**M Pédale de commande du système d'attache** – Pédale à trois positions qui ouvre, maintient ou ferme les attaches de la jante.

**N Pédale d'inclinaison de la tour** – Pédale à deux positions qui fait avancer ou reculer la tour.

**O Pédale de l'établi** – Pédale à trois positions qui commande la rotation de l'établi (vers l'avant, vers l'arrière, inversé).

**P Pédale de gonflage** – Pédale à trois positions qui permet de gonfler les pneus grâce à un tuyau d'air et un mandrin qui se clipse.

**R Buses de joint du talon** – Étirent les parois du pneu sur la zone d'insertion du talon sur la jante afin de permettre le gonflage.

**S Seau de lubrifiant** – Distribue du lubrifiant pour caoutchouc.

**T Outil de levage du talon** – Utilisé pour lever et positionner correctement le talon du pneu sur le connecteur de type duckhead®.

**U Bouteille de lubrifiant** – Distribue du lubrifiant pour caoutchouc.

**W Tour** – Support des glissières horizontales et verticales.

**X Valve de verrouillage de la glissière** – Verrouille et déverrouille la glissière horizontale/verticale et place dans la position verticale ou horizontale correcte pour conserver l'écart entre le connecteur duckhead et la roue.

**Y Jauge de gonflage** – Elle enregistre la pression du pneu lorsque le mandrin est fixé à l'avant de la valve du pneu et que la pédale de gonflage est relâchée.

**Z Valve de relâchement** – Elle permet de relâcher manuellement la pression d'air lorsque le mandrin est fixé à la valve du pneu.

## Instructions de fonctionnement

L'unité doit être utilisée et entretenue correctement afin d'éviter des accidents qui pourraient endommager l'unité et blesser l'opérateur ou des personnes se tenant à proximité. Cette partie du manuel d'instructions de fonctionnement explique les principaux fonctionnements et l'utilisation des commandes. Ces instructions devront être étudiées avec tous les employés avant qu'ils ne soient autorisés à travailler sur la machine. Conservez ces instructions à proximité de la machine pour vous y référer facilement.

### Décollement de talon et démontage



**Cette machine peut fonctionner différemment des machines que vous avez utilisées auparavant. Entraînez-vous avec une roue en acier et un pneu traditionnels afin de vous familiariser avec le fonctionnement et les possibilités de la machine.**

**A.** Souvenez-vous d'enlever tous les poids de chaque côté de la roue. Les poids qui restent à l'arrière de la roue peuvent entraîner une fixation irrégulière de la roue. Cela peut avoir pour conséquence un contact entre le connecteur de type Duckhead® et la jante entraînant des rayures. Sur les roues en alliage, tournez toujours la roue une fois après avoir fixé le connecteur Duckhead afin de vérifier que la roue est bien fixée.

**B.** Recherchez toujours avec le propriétaire les éventuelles entailles et rayures sur la roue et le pneu avant de réparer.

**C.** Lisez la partie de ce manuel relative à la roue avant de réparer un ensemble roue/pneu en vue de performance.



**Décoller les talons sur un pneu particulièrement gonflé est dangereux et entraîne un mouvement et une friction excédentaires contre les coussins du pare-choc ainsi qu'une usure excessive des pivots. Dégonflez entièrement le pneu pour prolonger la durée de vie de votre machine.**

**1.** Dégonflez le pneu entièrement en enlevant le bouchon de la valve (figure 1). Soyez prudent et ne fumez pas car du gaz inflammable a pu être introduit dans le pneu à un moment donné.



Figure 1 - Enlevez le centre de la valve pour dégonfler le pneu



**Les pneus sont toujours installés et enlevés du côté té étroit de la jante.**

**D.** Décollez toujours le talon du côté té étroit du creux de la jante de la roue en premier. Voir la figure 2 pour plus d'information sur le creux de jante.

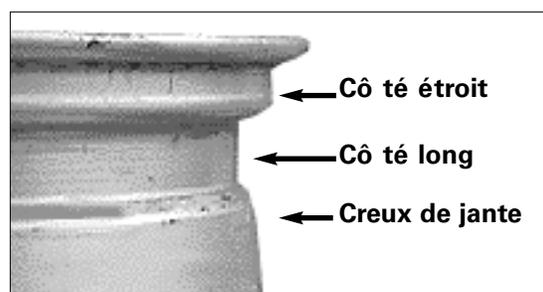


Figure 2 - Repérez le côté té étroit de la roue

**E.** Les attaches sur l'établi peuvent dépasser l'établi. Pour éviter d'endommager les attaches, placez-les le plus en avant possible avant de positionner un pneu pour décoller le talon.

**F.** Soyez très prudent lors du positionnement du sabot de décollage du talon sur des roues/pneus plus grands et sur des roues en alliage. Assurez-vous que le sabot reste près mais pas sur la jante ni sur la paroi latérale du pneu.

**2.** Activez la valve pour positionner le sabot de décollage du talon loin de la machine et faites rouler la roue pour la positionner. La tige de la valve doit être placée à 11 heures pour accueillir une jante de sécurité de type courbé asymétrique. Positionnez le sabot de décollage du talon contre le pneu près mais pas sur la jante. Activez la valve de la poignée de décollage du talon pour positionner le sabot et décoller le talon. Il peut être nécessaire de décoller le talon en plusieurs endroits autour du pneu (figure 3).

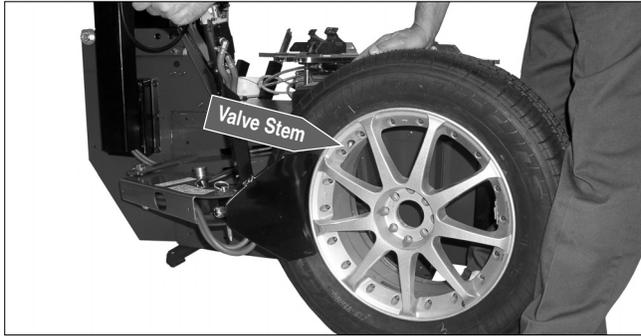


Figure 3 - Positionnez le pneu et le sabot de décollement du talon

**3.** Tournez la roue et répétez la procédure de décollement sur l' autre côté de la roue (figure 4). Notez que la valve est placée à 11 heures pour que la procédure de décollement initiale puisse s' adapter à une éventuelle jante de type courbé asymétrique.

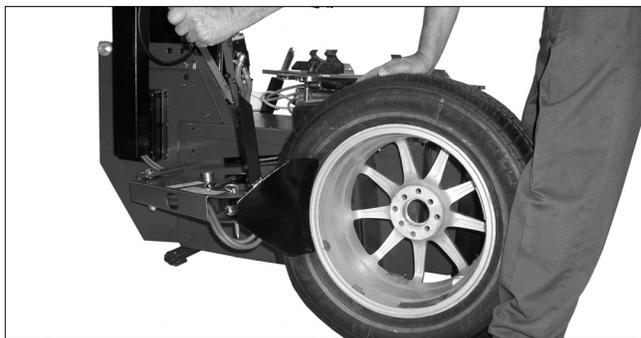


Figure 4 - Positionnez le pneu et la sabot de décollement du talon en tournant la roue.

**G.** Il sera plus facile de fixer la roue sur l' extérieur sur l' établi si le côté long de la jante est décollé en dernier.

**4.** Trouvez le côté de montage de la roue. Le côté de montage est le côté étroit du creux de la jante (le pneu est retiré dans la figure 2 pour plus de clarté).



**La pédale de commande de l' attache doit être entièrement relevée ou abaissée (position de relâ chement) pour maintenir la force de fixation sur la roue.**

**5.** Procédez au positionnement préalable des attaches sur l' établi. Utilisez la pédale de commande des attaches pour les déplacer vers l' avant (appuyez sur la pédale). Utilisez la pédale de commande des attaches pour les déplacer vers l' avant (appuyez sur la pédale). Passez en position de relâ chement (la pédale est entièrement relevée ou abaissée) pour rester en position de pédale serrée ou desserrée.



**Évitez les blessures dorsales ; utilisez le levage de pneu ou demandez à un autre opérateur de vous aider à soulever l' assemblage pneu/jante**

**6.** Levez la roue sur l' établi ou faites rouler l' assemblage pneu/roue sur la barre de levage. Maintenez la roue à la verticale et appuyez la pédale pour lever la roue. Tournez la roue pour la placer sur l' établi (figure 5).



Figure 5 - Levez la roue sur l' établi

**7.** Faites rouler l' assemblage pneu/roue sur l' établi, le côté de montage vers le haut (figure 6)



Figure 6 - Fixez sur l' extérieur côté roues



**La pédale de commande de l' attache doit être entièrement relevée ou abaissée (position de relâ chement) pour maintenir la force de fixation sur la roue.**

**8.** Utilisez le bras Robo pour appliquer une pression et maintenir la jante (figure 7). Utilisez la pédale de commande des attaches pour les déplacer vers l' avant (appuyez sur la pédale). Utilisez la pédale de commande des attaches pour les déplacer vers l' avant (appuyez sur la pédale). Passez en position de relâ chement (la pédale est entièrement relevée ou abaissée) pour rester en position de pédale serrée ou desserrée.



Figure 7 - Le bras Robo facilite la fixation

**9.** Prenez le temps de tester le système de verrouillage Duckhead®(figure 8).

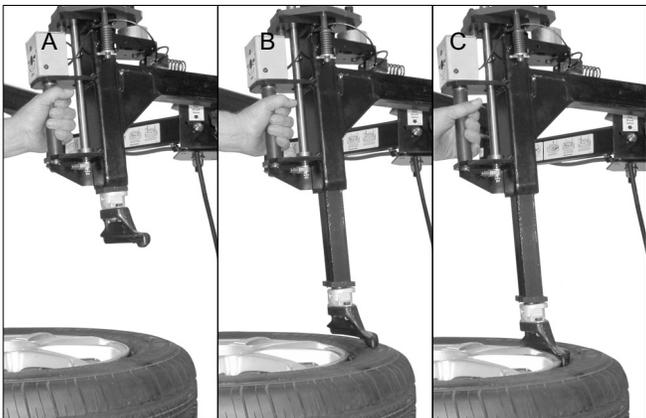


Figure 8 - Tournez le verrou latéral sur la couleur indiquée A Vert – le Duckhead se rétracte vers le haut, B Jaune – le Duckhead descend doucement et C Rouge – le Duckhead se verrouille en position.



**Assurez vous que le Duckhead est rétracté avant de faire avancer la tour afin d' éviter d' endommager la roue.**

**10.** À l' aide de la pédale, positionnez la tour vers l' avant (figure 9). Voir la figure 8 pour le mouvement et le verrouillage du Duckhead. Une fois la tour avancée, faites descendre l' outil sur la paroi latérale du pneu (figure 9). Avancez ensuite l' outil vers la jante et actionnez le bouton de verrouillage. Une fois que l' outil est verrouillé en position, le Duckhead va monter et descendre d' environ 1/8ème de pouce.

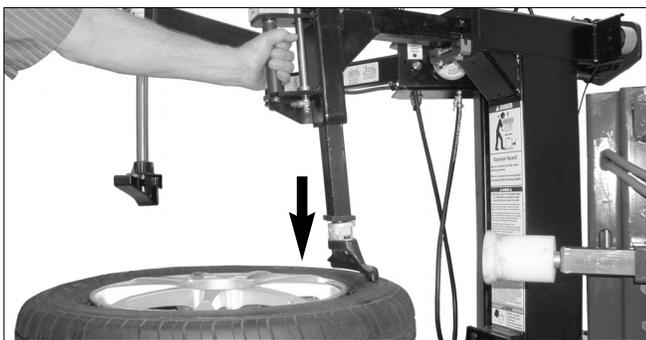


Figure 9 - Positionnement du Duckhead

**11.** Vérifiez le positionnement du Duckhead® Un Duckhead en plastique ne devra pas être très près du bord de la jante après le verrouillage. Cet écart sera conservé aussi longtemps que la valve de verrouillage de la glissière rester verrouillée. L' opérateur peut faire reculer la tour et la replacer à nouveau sans qu' il ne soit nécessaire de repositionner le Duckhead (lors de la fixation d' un ensemble de roues semblables).

**H.** L' écart de l' outil peut changer avec l' utilisation de la machine et doit souvent être vérifié. Le non respect d' un écart adéquat peut avoir pour conséquence un endommagement de la jante de la roue et/ou du pneu.

**K.** Le sens de rotation normal de l' établi pour le démontage est dans le sens des aiguilles d' une montre. Relâchez la pédale de l' établi pour tourner dans ce sens. Pour faire tourner l' établi dans le sens inverse des aiguilles d' une montre, soulevez la pédale.

**L.** La rotation de l' établi peut être arrêtée à n' importe quel moment en enlevant votre pied de la pédale de rotation.



**Pendant la procédure de montage et de démontage, l' outil de levage du talon peut rencontrer une résistance et peut être repoussé. Tenez l' outil fermement d' une main pour éviter qu' il ne se déconnecte. Utilisez la fonction inverse pour le décoincer. Un outil repoussé peut entraîner une blessure.**

**12.** Appliquez le lubrifiant pour caoutchouc approuvé par le fabricant sur toute la circonférence des deux talons après les avoir décollés et placés sur l' établi. À l' aide de la roulette de décollement du talon supérieur, abaissez le talon supérieur en tournant la roue afin que la lubrification soit plus facile (figure 10).



Figure 10 - Appliquez du lubrifiant pour caoutchouc sur les talons

**13.** Insérez l' extrémité courbée de l' outil de levage du talon sur l' extrémité du Duckhead en dessous du talon supérieur du pneu. Levez le talon par dessus la molette du Duckhead (figure 11). Notez aussi la position de la tige de la valve sur le Duckhead; cette position réduit les tensions sur le talon et permet de lever le talon plus facilement. Utilisez le bras Robo pour abaisser le pneu à l' opposé du Duckhead afin de permettre au talon d' utiliser le creux de la jante.



Figure 11 - Insérez l'outil de levage du talon

**14.** Relâchez la pédale de l'établi pour tourner dans ce sens. Le Duckhead guidera le talon du pneu vers le haut et par dessus le bord de la jante (figure 12). Continuez à tourner jusqu'à ce que le talon supérieur soit démonté.



Figure 12 - Démontez le talon supérieur

**15.** Pour retirer le talon inférieur, utilisez le bras Robo™ pour lever le pneu (figure 13) et positionnez la roulette puissante horizontale inférieure (figure 14) sous le pneu.



Figure 13 - Levez le pneu pour retirer le talon inférieur

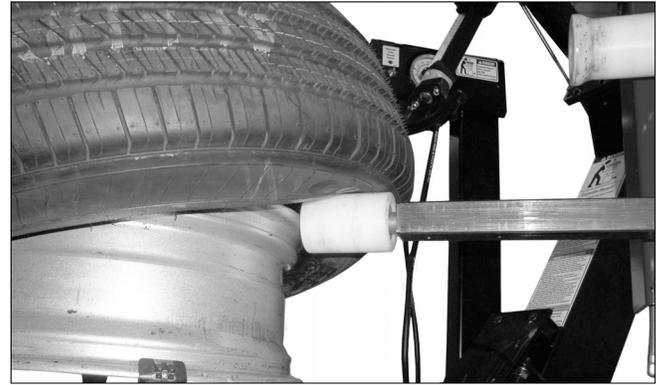


Figure 14 - Positionnez la roulette puissante horizontale inférieure

**16.** Une fois le pneu en place, relâchez la pédale pour faire tourner le pneu. La roulette de décollement du talon guidera le talon inférieur du pneu hors de la jante.

**M.** Pour les pneus à chambre à air, démontez le talon supérieur et enlevez la chambre à air avant de démonter le talon inférieur.

## Montage

Ces informations doivent être lues et respectées attentivement afin d'empêcher les accidents et les blessures pendant le montage.



Les tentatives de forcer un talon dans des pneus et des roues qui ne correspondent pas peut entraîner une explosion violente et une blessure grave ou un décès de l'opérateur et/ou des personnes à proximité.



Vérifiez attentivement le pneu et la roue avant le montage. Assurez-vous que le diamètre du talon du pneu et le diamètre de la roue correspondent exactement. Consultez le guide des pneus et/ou la Rubber Manufacturer's Association pour connaître les largeurs de jantes approuvées pour les tailles de pneus.



Ne montez jamais un pneu endommagé. Ne montez jamais un pneu sur une roue rouillée ou endommagée. Des pneus et/ou des roues endommagés peuvent exploser.



En cas de doute, ne procédez pas au montage.



Ne montez jamais un pneu et une roue que l'on vous a donné sans vérifier qu'ils ne sont pas endommagés et soyez certain que les dimensions correspondent. Ne laissez pas des personnes non formées utiliser le démonte-pneu et ne laissez pas de personnes à proximité de la zone de réparation.



Forcer le pneu dans la jante peut entraîner un endommagement du talon. Si vous endommagez le talon du pneu pendant le montage, ARRÊTEZ-VOUS ! Enlevez le pneu et indiquez qu'il est endommagé. Ne montez pas un pneu endommagé.

1. Avant tout montage, inspectez le pneu et recherchez des endommagements et vérifiez la correspondance de dimension entre le pneu et la roue (fig. 15).



Figure 15 - Vérifiez la correspondance de dimension entre le pneu et la roue

2. Inspectez la roue de près pour vérifier qu'elle n'est pas endommagée. Nettoyez la roue et éliminez toute corrosion légère ou résidu de caoutchouc (figure 16). N'essayez pas de réparer une roue très corrodée, une roue endommagée ou une roue voilée.



Figure 16 - Inspectez et nettoyez la roue

3. Inspectez la tige de la valve et remplacez-la si nécessaire. Ensuite lubrifiez les talons du pneu à l'aide du lubrifiant pour caoutchouc approuvé par le fabricant (figure 17).



Figure 17 - Lubrifiez les talons du pneu

4. Placez le pneu sur la roue et placez le bras de la tour en position. Positionnez le pneu afin que le talon inférieur soit au-dessus de l'extension arrière du Duckhead® et sous la molette avant (figure 18).

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



Figure 18 - Positionnez le pneu contre le Duckhead®

**5.** Relâchez la pédale de l'établi et tournez la roue pour monter le talon inférieur. Utilisez le creux de la jante de la roue en appuyant avec le pneu juste à l'avant de l'outil de montage et suivez la rotation du pneu (figure 19). Tournez l'établi jusqu'à ce que le talon inférieur soit monté.



Figure 19 - Montage du talon inférieur

**6.** Pour l'installation du talon supérieur, fixez la roulette du Duckhead™, puis tournez l'établi jusqu'à ce que la tige de la valve sur la roue soit à 90 degrés à l'avant du Duckhead (en position à 3 heures), voir la figure 20.



Figure 20 - positionnez la tige de la valve à 90° en avant du Duckhead

**7.** À l'aide de la roulette puissante horizontale, appuyez vers le bas sur la paroi latérale du pneu entre le Duckhead et la tige de la valve pour maintenir le pneu dans le creux de la jante. Le talon devra aussi être sous le côté droit de la molette du Duckhead (figure 21A).



Figure 21A - Utilisez la roulette puissante pour maintenir le pneu dans l'alignement du creux de la jante

**8.** Utilisez RoboArm™ pour appuyer sur le pneu à l'opposé du Duckhead afin que le talon utilise le creux de la jante.



Fig 21B - Utilisez le RoboArm pour maintenir le pneu dans le creux de la jante.

**9.** Relâchez la pédale de l'établi pour faire tourner la roue. Utilisez la roulette Robo (si présente) pour appuyer la paroi du pneu entre le RoboArm et la roulette puissante horizontale pour maintenir le pneu dans le creux de la jante



Fig 22 - Utilisez le RoboRoller (si présent) pour maintenir le pneu dans le creux de la jante.

**10.** Relâchez la pédale de l'établi et tournez le pneu jusqu'à ce que le talon soit monté. Veillez à ce que le talon reste dans le creux de la jante à l'avant du Duckhead.

**P.** Si la rotation de l'établi, inversez l'établi momentanément jusqu'à ce que le talon du pneu soit à nouveau décollé de la roue. Repositionnez le pneu sur le Duckhead, assurez-vous que le talon soit correctement positionné dans le creux de la roue puis essayez de monter à nouveau.

**R.** Pour les pneus à chambre à air, montez d'abord le talon, faites reculer la tour, installez la chambre à air et montez le talon supérieur.

## Gonflage

Le gonflage du pneu est réalisé en trois étapes : JOINT DU TALON, INSERTION DU TALON et GONFLAGE. Ces trois étapes sont expliquées en détail en page 14. Lisez l'explication de chaque étape et comprenez la avant de continuer.



**Un pneu endommagé sous pression est dangereux. Le démonte-pneu n'empêchera pas les explosions de pneus, jantes ou autre équipement. Inspectez le pneu et la roue attentivement pour vérifier la correspondance, l'usure, l'endommagement ou des défauts avant le montage. Utilisez toujours un lubrifiant de talon de pneu approuvé pendant le montage et le gonflage.**



**Le mandrin de fixation permet à l'opérateur de garder ses mains et son corps loin du pneu qui gonfle. Le mandrin doit être de type libre/ouvert et toutes ses pièces doivent fonctionner correctement.**



**Vérifiez que la jauge de gonflage fonctionne correctement. Des indications de pression exactes sont importantes pour un gonflage de pneu en toute sécurité. Reportez-vous à la section de maintenance de ce manuel pour les instructions.**

La pédale de gonflage se trouvant au centre du côté gauche de la machine, commande le flux d'air dans le tuyau de gonflage et présente trois positions.

**Remarque :** le mandrin de fixation au bout du tuyau devra toujours être de type libre/ouvert et toutes ses pièces devront fonctionner correctement.

**Position 1 - Pression du pneu** – Une fois que le tuyau de gonflage est fixé à la valve du pneu et que la pédale est en place, la jauge d'air enregistrera la pression d'air du pneu. Lorsque vous retirez votre pied de la pédale, il revient en position initiale.

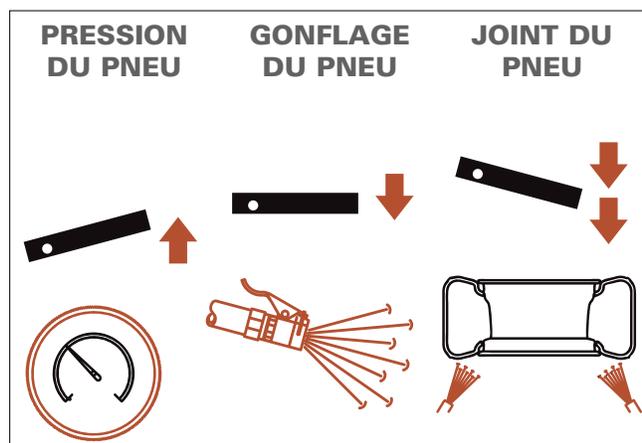
**Position 2 - Gonflage du pneu** – Il s'agit de la première position activée. Une fois le tuyau de gonflage fixé à la valve du pneu et la pédale dans cette position, la pression peut passer dans le système de la valve et dans le pneu pour le gonfler. La bonne pression du pneu n'est pas indiquée sur la jauge dans cette position.

**Position 3 - Joint du talon** – Il s'agit de la deuxième et dernière position activée. Une fois le tuyau de gonflage fixé à la valve du pneu et la pédale dans cette position, la pression peut passer dans la valve et vers les gicleurs de joint à air du talon sur l'établi pour sceller le talon.

**1.** Si la jante a été fixée de l'extérieur pour le montage du pneu, relâchez les attaches, levez le pneu et déplacez les attaches vers le centre de l'établi.

La pédale de gonflage se trouvant au centre du côté gauche de la machine, commande le flux d'air dans le tuyau de gonflage.

**Remarque :** les positions de la pédale de gonflage (voir schéma)



## **ATTENTION**

**L' utilisation des gicleurs de joint du talon sans qu' un pneu ne soit en place peut projeter de la poussière et des débris dans l' air avec assez de force pour blesser l' opérateur et les personnes se trouvant à proximité. N' utilisez pas la position de contrô le du joint du talon pour gonfler un pneu.**

**R.** cette unité est équipée d' un limiteur de pression pour aider l' opérateur à gonfler correctement le pneu. Lorsque la pédale de gonflage est maintenue en position 2, le limiteur de pression de la machine alterne entre la position 2 (gonflage) et la position 1 (au repos, pas de flux d' air vers le pneu). Cette alternance empêche un gonflage effectif du pneu. Les pneus peuvent être trop gonflés et exploser même en utilisant le limiteur de pression si toutes les instructions de ce manuel ne sont pas suivies. Le limiteur de pression empêchera la plupart des pneus de voitures et utilitaires légers de gonfler au delà de 60 PSI (les pneus plus petits atteignent des pressions plus élevées) Il relève de la responsabilité de l' opérateur de suivre les instructions et de contrô ler la pression de gonflage tel que cela est indiqué dans les instructions. Vérifiez le fonctionnement du limiteur de pression régulièrement et entretenez-le conformément aux instructions fournies dans ce manuel afin qu' il fonctionne de façon sûre et adéquate. Ne pas manipuler ou essayer de régler le limiteur de pression. les pneus nécessitant d' être gonflés au delà de 60 PSI devront être gonflés dans une cage de sécurité.

### **Joint du talon**

**1.** Placez la tige de la valve devant l' opérateur et raccordez le tuyau de gonflage à l' aide du mandrin de fixation. Maintenez le pneu contre le bord supérieur de la roue. Veillez à ce que le talon supérieur ne recouvre pas le bas de la tige de la valve (figure 23).



Figure 23 - Levez le pneu pour le joint du talon

**2.** Relâ chez la pédale de gonflage en position 2 et maintenez pendant une seconde pour que l' air passe dans la valve du pneu puis relâ chez la pédale en position 3 et maintenez brièvement moins d' une seconde. La poussée d' air des gicleurs va dilater le pneu et sceller les talons.

**3.** Relâ chez la pédale de gonflage et laissez-la revenir en position 1. Vérifiez que les deux talons sont complètement scellés sur la roue. Répétez ces étapes si les talons n' ont pas été scellés. Il peut être nécessaire d' attendre quelques secondes pour que la pression du réservoir d' air se reconstruit avant d' essayer à nouveau.

**S.** Si le pneu et la roue sont correctement lubrifiés et que l' opérateur ne peut pas sceller le talon après trois ou quatre essais, le centre de la valve peut être enlevé de la tige afin que plus d' air passe dans le pneu et facilite le joint du talon. Une fois que le joint du talon est scellé, enlevez le mandrin de fixation et réinstallez le centre de la valve. Refixez le mandrin de fixation une fois que le centre de la valve est en place.

## Insertion du talon



Ne dépassez **JAMAIS 40 PSI** pour sceller les talons lorsque vous utilisez ce démonte-pneu. Si plus de 40 PSI est autorisé par le fabricant de pneus, utilisez **TOUJOURS** une cage de sécurité et un mandrin de fixation. Ne dépassez **JAMAIS** la pression recommandée après avoir scellé les talons. Tenez **TOUJOURS** vos mains et votre corps en retrait par rapport au pneu qui est gonflé.

Un pneu, une roue ou un équipement de joint de talon qui explose peut être projeté avec suffisamment de force pour entraîner une blessure grave ou le décès de l'opérateur ou d'une personne se trouvant à proximité.



Vérifiez fréquemment la pression du pneu. Si l'opérateur ne peut pas sceller le talon, quelque chose ne va pas. Dégonflez entièrement le pneu, inspectez le pneu et la roue, réglez tout éventuel problème, lubrifiez à nouveau les deux talons du pneu et tentez à nouveau de sceller le talon et d'appliquer les procédures d'insertion. Suivez toutes les instructions de sécurité de ce manuel et celles figurant sur la machine.

1. Une fois que la pression du pneu est indiquée sur la jauge d'air (pédale de gonflage en position 1; pied retiré de la pédale), continuez à injecter l'air dans le pneu (pédale de gonflage en position 2) à intervalles brefs. Vérifiez fréquemment la pression. Éloignez vous pendant que le talon est scellé. Tenez vos mains, bras et votre corps à distance pendant cette procédure (figure 24).

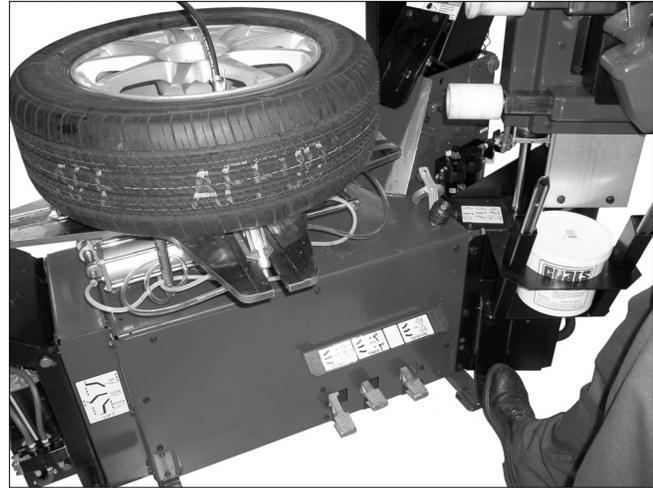


Figure 24 - Éloignez vous pendant que le talon est scellé

## Gonflage



Ne dépassez JAMAIS les recommandations de pression d' air du fabricant. Les pneus peuvent exploser, surtout s' ils sont gonflés au delà de ces limites. Utilisez un mandrin de fixation à air, tenez vos mains, bras et corps loin du pneu qui gonfle. Évitez d' être distrait pendant le gonflage. Vérifiez la pression des pneus fréquemment afin d' éviter tout gonflage excessif. Une pression excessive peut faire exploser les pneus et entraîner une blessure grave ou le décès de l' opérateur ou d' une personne se trouvant à proximité.

1. Assurez vous que les deux talons sont scellés. Lorsque les deux talons sont scellés, le pneu est prêt à être gonflé.

2. Remplacez le centre de la valve si vous l' aviez enlevé.

3. Relâchez la pédale de gonflage en position 2 pour gonfler le pneu. Le limiteur de pression régule le flux d' air tel que cela a été décrit ci-dessus. Sur la plupart des pneus, le limiteur de pression arrêtera le flux d' air à environ 60 PSI. Sur des pneus de volume plus faible, la pression peut être plus élevée.

4. Libérez de la pression d' air du pneu en appuyant sur le bouton de la valve de libération manuelle (le tuyau de gonflage doit être raccordé à la tige de la valve, Figure 25). N' ajoutez pas et ne réglez pas la pression du pneu à l' aide d' un tuyau d' air sans mandrin de fixation et valve d' arrivée. N' utilisez pas de mandrin manuel (figure 26).

5. **Important :** Lorsque le gonflage des pneus nécessite plus de 60 PSI, utilisez toujours une cage de sécurité et un tuyau d' air équipé d' un mandrin de fixation à air et d' une valve d' arrivée. Le tuyau d' air doit être assez long ventre le mandrin et la valve d' arrivée/de fonctionnement pour permettre à l' opérateur de rester en dehors de la trajectoire.

**Remarque :** Si vous changez les pneus définis comme des pneus de camions, ils doivent être gonflés selon les instructions de l' OSHA.



Figure 25 - Emplacement de la valve de libération manuelle

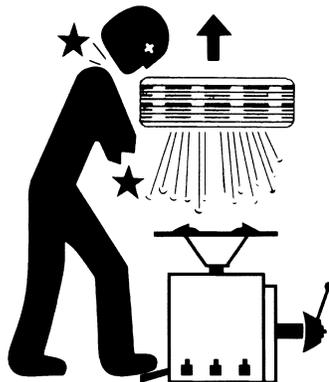


Figure 26 - N' utilisez pas de mandrin à air de style manuel

**! DANGER**

**Risque d' explosion  
- Ne jamais  
dépasser 40 psi  
lors de  
la mise en place  
des talons.**

**Rappelez-vous le  
mot clé : R.I.M.  
(voir page iv et au verso)**



**! DANGER**

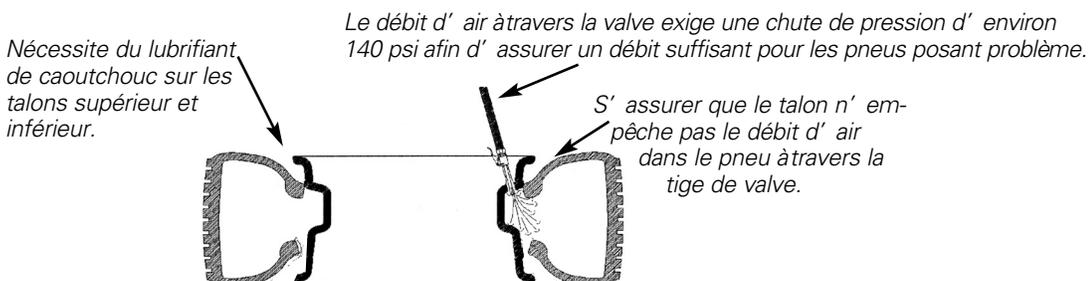
**Risque  
d' explosion  
Une fois le talon  
posé, ne jamais  
gonfler le pneu  
en excédant  
la pression  
recommandée  
par le fabricant.**

## Étapes 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

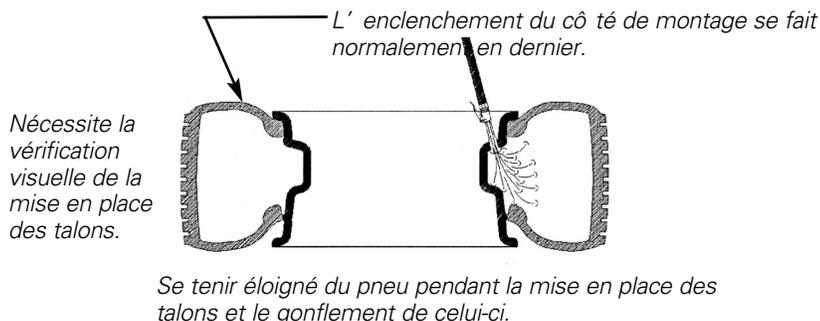
Le scellement des talons consiste en un processus qui capture la pression d'air entre le pneu et la jante. La pression dans le pneu est normalement de l'ordre de 1/2 à 2 psi au moment du scellement de talon initial.



### Mise en place des talons

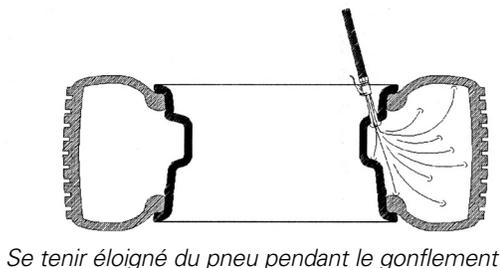
La mise en place des talons se fait d'abord du côté allongé et fuselé de la roue, puis du côté raccourci. La mise en place des talons exige en général une pression de 7 psi dans le pneu. La pression limite est de 40 psi, quelle que soit la pression de fonctionnement du pneu. Toute pression au-delà de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



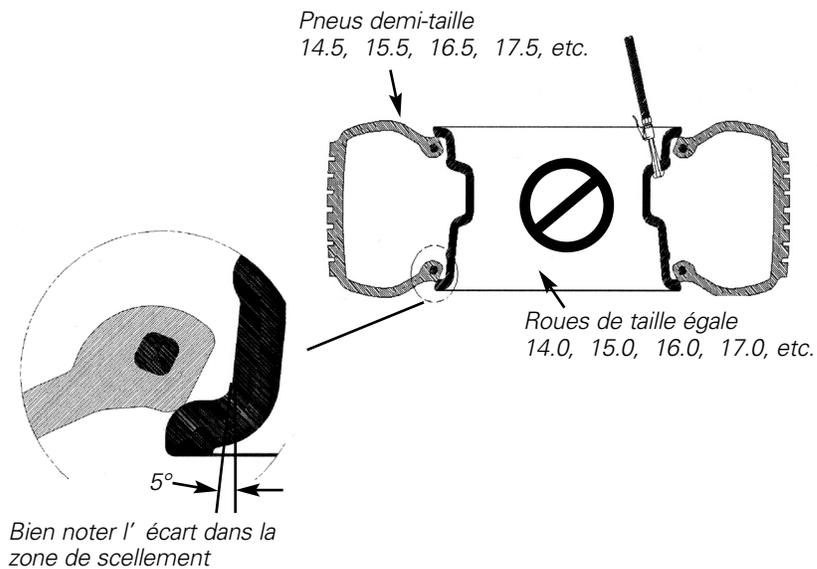
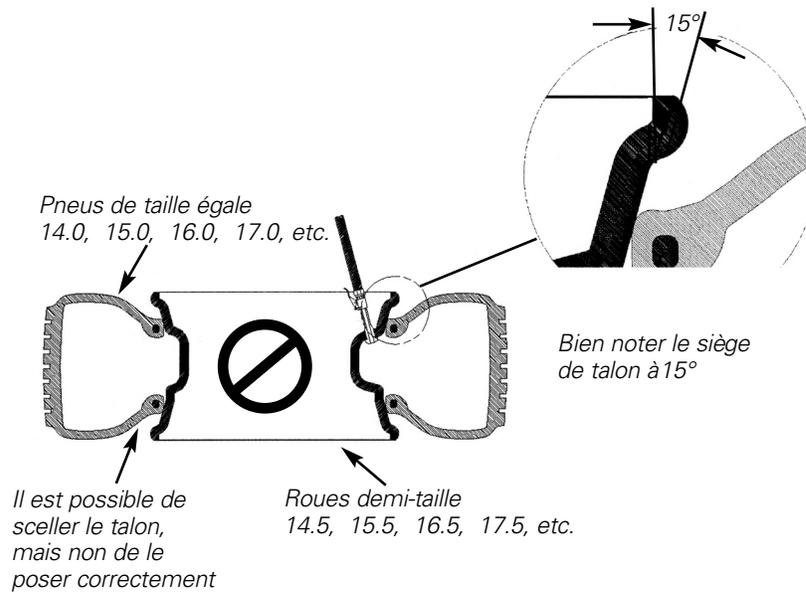
Se tenir éloigné du pneu pendant le gonflage

## 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.



## Instructions de maintenance

Lisez et respectez les instructions de maintenance fournies dans ce manuel pour que la machine reste en état de fonctionner. Reportez-vous aux autres documents reçus avec l'unité et aux bulletins de réparation du fabricant pour d'autres instructions sur l'entretien et la réparation adéquats. Des inspections régulières et une maintenance correcte sont essentiels pour empêcher les accidents et les blessures.



**Avant de procéder à une inspection, un réglage ou une réparation, débranchez l'alimentation et bloquez toutes les pièces mobiles pour empêcher les blessures.**



**Faites en sorte que la machine et la zone de travail immédiate soient propres. N'utilisez pas d'air comprimé pour enlever la poussière et les débris de la machine. Un corps étranger pourrait être projeté en l'air et vers l'opérateur ou une personne à proximité et entraîner une blessure.**



**Portez des vêtements et un équipement de protection ainsi qu'une protection des yeux lorsque vous effectuez des réglages ou des réparations sur la machine.**

**A.** Les glissières verticales et horizontales et les glissières de guidage doivent être nettoyées en vaporisant un solvant et en lubrifiant le châssis à l'aide de graisse une fois par mois.

**B.** Vérifiez le réglage du Duckhead une fois par mois.

**C.** La transmission de cette machine est une unité scellée avec de la graisse et n'ont pas besoin d'entretien.

**D.** L'établi, les attaches, le Duckhead en acier et les autres surfaces de travail devront être nettoyés en vaporisant un solvant tous les mois.

**E.** Inspectez les attaches. Si vous utilisez des attaches Max-Grip™ alors remplacez les attaches et les couvercles usés ou endommagés ou si vous utilisez d'autres attaches, enlevez les copeaux métalliques et la poussière des dentelures à l'aide d'une brosse métallique tous les mois.

**F.** Vérifiez le fonctionnement de la jauge de pression tous les jours et vérifiez la précision tous les mois. Utilisez un pneu sous pression et une jauge de pression de type bâton de qualité supérieure. Si nécessaire, réglez le cadran de la jauge de la machine. Si la jauge est défectueuse, remplacez-la immédiatement (numéro de la pièce 8107985). Contactez COATS au (615) 641-7533. Vérifiez le fonctionnement du limiteur de pression toutes les semaines. Réinstallez toujours les lentilles après avoir réglé la jauge.

**G.** Vérifiez que toutes les attaches sont bien serrées.

**H.** Assurez-vous que toutes les protections et tous les couvercles sont en place.

**I.** Recherchez des pièces usées, endommagées ou manquantes, y compris des attaches et des protections. Remplacez-les avant d'utiliser l'unité.

**J.** Tous les jours, inspectez l'unité et assurez-vous que tous les systèmes fonctionnent correctement. Les procédures détaillées d'inspection et de test sont indiquées pour les différents composants à intervalles réguliers. Faites un diagramme et attribuez la responsabilité de ces éléments.



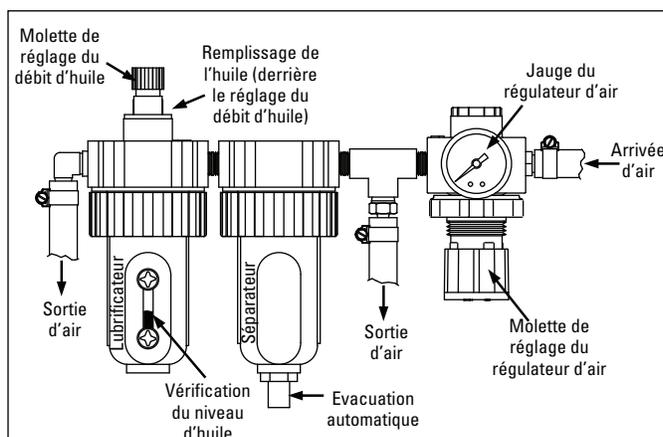
**Remplacez les autocollants de sécurité endommagés ou manquants. Ils sont disponibles auprès de COATS au (800) 688-6359.**

**Important :** Ces instructions vous aideront à réparer l'unité. Les instructions sont destinées à une personne qui possède des connaissances et une formation en mécanique. Nous n'avons pas essayé de décrire toutes les étapes de base. Par exemple, comment desserrer ou serrer des attaches. Les procédures de base comme les systèmes de cycles et la vérification du fonctionnement de l'équipement ne sont pas décrites en totalité car quiconque effectue un travail mécanique et de réparation les connaît. N'essayez pas d'effectuer un travail dépassant votre capacité ou pour lequel vous n'avez aucune expérience. Si vous avez besoin d'aide, appelez un centre de réparation autorisé ou contactez COATS directement au (800) 688-6359.

## Entretien du séparateur/lubrificateur (si présent)

Vérifiez les niveaux d'huile et d'eau régulièrement et effectuez ces éléments de maintenance toutes les semaines.

- A. Débranchez l'arrivée d'air de la machine.
- B. Le séparateur (filtre) est équipé d'une évacuation automatique et ne devrait normalement pas avoir besoin d'être évacué.
- C. Si le niveau de liquide est de plus de  $\frac{1}{4}$ " en haut de la jauge, ajoutez de l'huile. Enlevez le bouchon du filtre sur le lubrificateur et ajoutez de l'huile non détergente SAE 10W ou une huile pour outil à air pour que le niveau passe de  $\frac{1}{4}$ " au haut de la jauge. Remplacez le bouchon et nettoyez l'huile qui a débordé.
- D. Ajustez le débit d'huile en tournant la molette noire d'ajustement de débit afin d'augmenter ou de ralentir le débit. Attendez que des gouttes d'huile se forment dans le conteneur d'huile transparent. Raccordez l'alimentation en air et tournez le décolleur de talon jusqu'au bout et comptez les gouttes pendant les tours. L'apport d'huile dans le tuyau d'air devra être d'environ 1 goutte tous les 10 tours du cylindre. Réglez le débit si nécessaire.



## Entretien de l'injecteur d'huile

L'injecteur d'huile (sur les machines qui en sont munies) nécessitent généralement un entretien annuel. Le niveau d'huile dans le réservoir d'huile doit être vérifié régulièrement.

Ajoutez de l'huile dans le réservoir d'huile lorsque le niveau de liquide est au quart ou moins. Retirez le couvercle du réservoir d'huile et ajoutez de l'huile Chevron Regal® & O 32 jusqu'à la ligne de remplissage maximal (huile pour outil pneumatique est un substitut acceptable). Remplacez le couvercle et nettoyez tout déversement d'huile.

**Important :** Une poche d'air se formera si le tuyau entre le réservoir et l'injecteur se vide de son huile. Dans ce cas-ci, après avoir rempli le réservoir, la conduite doit être purgée de l'air au niveau de la connexion de l'injecteur comme suit :

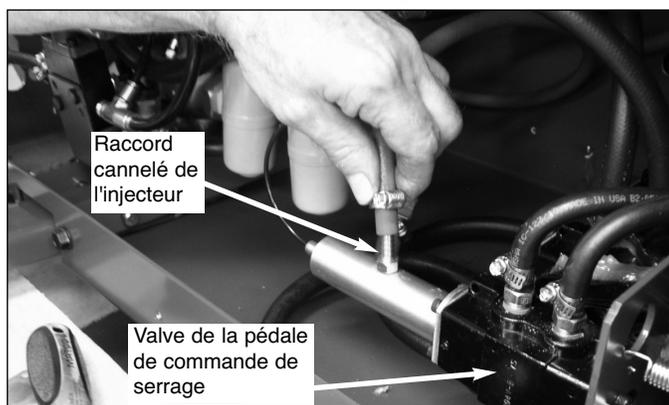
1. Déconnectez toutes les sources d'alimentation, aussi bien aux entrées d'air qu'aux entrées d'électricité. Laissez tout l'air stocké dans le réservoir s'échapper en appuyant sur la pédale de gonflage.

2. Retirez le panneau latéral et repérez l'injecteur d'huile.

3. Préparez l'injecteur d'huile.

- a. Injecteur d'huile avec vis de purge d'air

Desserrez la vis de purge d'air jusqu'à ce que toute l'huile s'égoutte de la vis et que tout l'air soit évacué du tuyau de conduite d'huile. Resserrez la vis de purge d'air.



- b. Injecteur d'huile sans vis de purge d'air

Retirez le tuyau de conduite d'huile du raccord cannelé de l'injecteur. Laissez l'air s'échapper du tuyau en baissant l'extrémité du tuyau en dessous du niveau du réservoir jusqu'à l'apparition de l'huile. Égouttez l'huile dans le raccord cannelé de l'injecteur jusqu'à ce que le raccord cannelé soit rempli. Réinstallez la conduite d'huile dans le raccord cannelé de l'injecteur.

4. Reconnectez les sources d'air/électriques et cyclez la pédale de commande de serrage quelques fois afin de vous assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile ou d'air.

5. Testez la machine pour vous assurer qu'elle fonctionne correctement avant de la remettre en service.

6. Surveillez la consommation d'huile pour vous assurer que l'huile est utilisée dans le système.

## Entretien du limiteur de pression



**Faire fonctionner un démonte-pneu avec un limiteur de pression défectueux, mal réglé ou faussé peut entraîner un surgonflage accidentel de pneu de la part de l'opérateur, ce qui aura pour conséquence une explosion du pneu et une blessure grave ou le décès de l'opérateur ou des personnes à proximité.**

**Veillez toujours à ce que le limiteur de pression soit présent et fonctionne correctement.**



**Ne gonflez jamais un pneu au delà de la pression recommandée par le fabricant après avoir inséré le talon. Le limiteur de pression est réglé à 60 PSI. Tout gonflage nécessaire au delà de 60 PSI devra être réalisé dans une chambre de gonflage/cage de sécurité ou une fois fermement monté sur le véhicule si aucune chambre de gonflage n'est disponible. Une explosion de pneu peut entraîner une blessure ou le décès de l'opérateur ou de personnes à proximité.**

Le limiteur de pression empêche le gonflage de pneus ou chambres à air de taille standard ou plus gros au delà de 60 PSI afin de réduire le risque d'explosion. Cet appareil est conçu pour la sécurité de l'opérateur et des personnes à proximité. Un bon fonctionnement du limiteur de pression est essentiel pour un fonctionnement de la machine en toute sécurité.

**IMPORTANT : Pour les modèles "Joint de talon uniquement" sur le démonte-pneu, la pression maximale du limiteur est de 15 PSI (ET NON 60 PSI).**

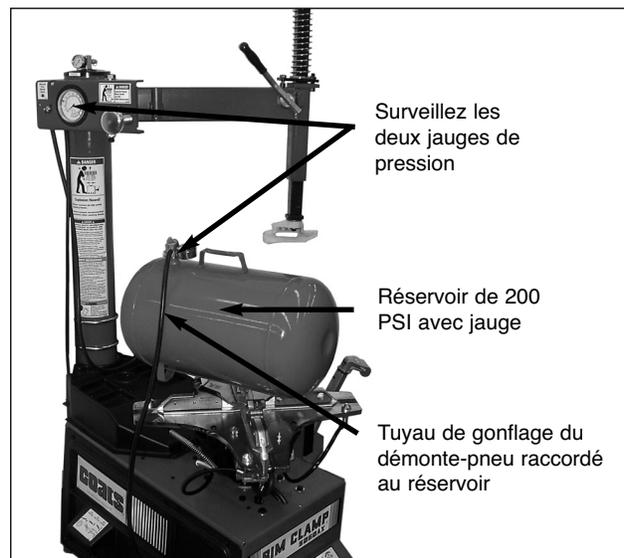
Vérifiez le fonctionnement du limiteur de pression tel que cela est indiqué ci-dessous au moins une fois par mois.

1. Enlevez les pneus et/ou les roues de la machine.
2. Raccordez le tuyau de gonflage à un réservoir vide possédant une jauge de pression (la jauge doit indiquer 0). Utilisez un réservoir certifié pour une pression d'au moins 200 PSI.
3. Relâchez la pédale de gonflage en position 1 pour faire passer l'air par le tuyau et vers le réservoir. Conservez une pression régulière pour un débit constant.

4. Regardez la pression augmenter sur la jauge du réservoir et sur la jauge de la machine. La jauge de la machine devra passer de pressions de vérification à des pressions de gonflage alors que la jauge du réservoir doit progresser de façon régulière. Lorsque la pression du réservoir atteint 60 PSI, le limiteur de pression doit arrêter le débit d'air automatiquement. Les deux jauges doivent indiquer 60 PSI  $\pm$  5 PSI.

5. Relâchez la pédale de gonflage. Vérifiez la fonction de relâchement manuel de la valve en appuyant sur le bouton de relâchement de la pression du réservoir jusqu'à ce qu'elle atteigne 50 PSI. Débranchez le tuyau de gonflage et laissez passer de l'air dans le réservoir.

6. Remplacez le limiteur de pression si il ne fonctionne pas bien pendant le gonflage, s'il ne coupe pas l'arrivée d'air à 60 PSI ou s'il présente un autre dysfonctionnement. Ne faites pas fonctionner la machine avec un limiteur de pression défectueux.



## Instructions de déchargement et d'installation

Étudiez les procédures de déchargement et installation suivantes avec attention. Reportez-y vous si nécessaire lorsque la machine est livrée, déchargée et installée afin de vérifier que vous procédez correctement et en toute sécurité.



Cet appareil pèse environ 1200 livres. N' essayez pas de le lever ou de le déplacer sans aide. Veillez à ce que toutes les pièces amovibles soit fixées avant de déplacer l' appareil.



Une installation adéquate est nécessaire pour une utilisation en toute sécurité et un fonctionnement efficace. Une installation adéquate aidera aussi à protéger l' unité de tout endommagement et facilitera les réparations. Placez toujours un poster et des instructions de sécurité près de l' unité.

## Procédure de déchargement lors de la livraison de la machine

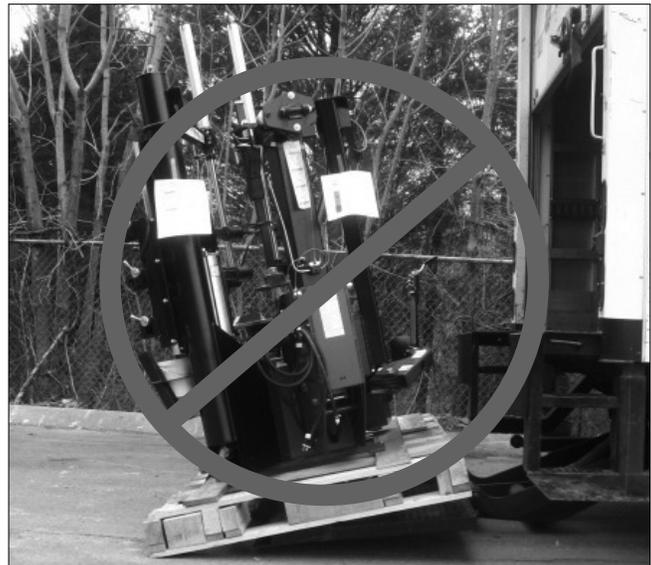
**A.** Il est possible d' utiliser un chariot de levage pour décharger la machine du camion de livraison.



**B.** Il est possible d' utiliser une rampe pour décharger la machine du camion de livraison.



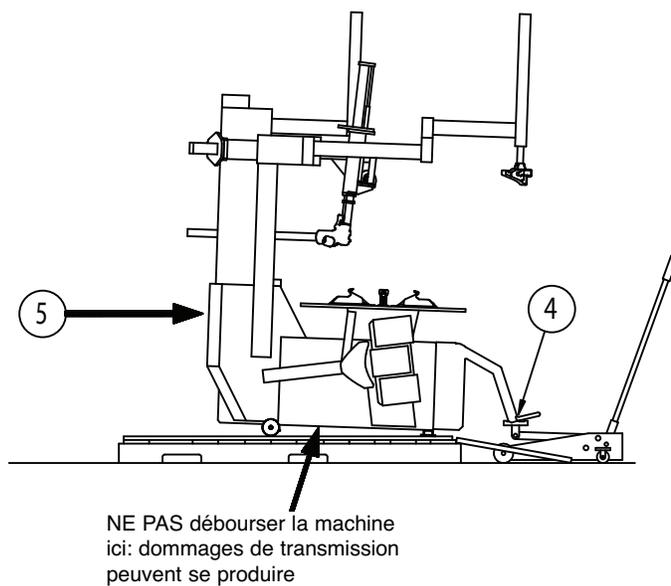
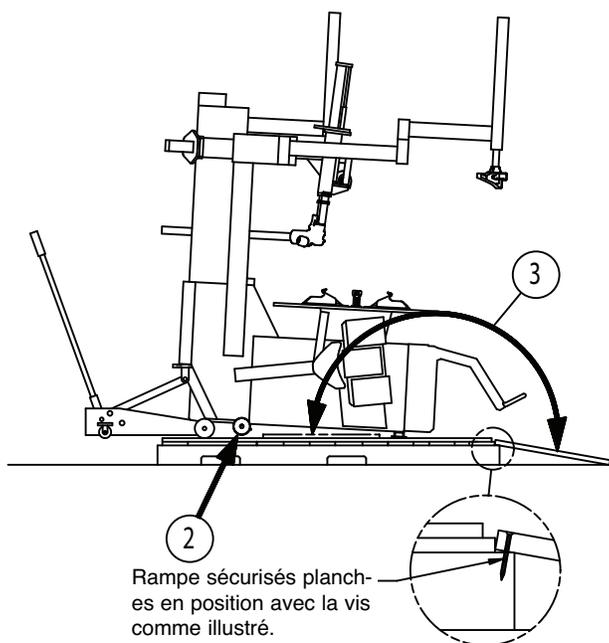
**C.** Il est impossible ou il peut être dangereux d' utiliser un camion de livraison à hayon pour décharger la machine du camion de livraison.



## Instruction de déchargement du APX90

1. Enlevez les boulons maintenant le châssis sur la palette.
2. Raccordez l'arrière de la machine, installez l'essieu et les roues tel que cela est indiqué.
3. Enlevez les planches et placez comme indiqué.
4. Déplacez le raccord vers l'avant (ajoutez de la pression d'air à la machine).
5. Poussez légèrement la machine de la palette.
6. Placez la machine dans un atelier à un endroit approprié et enlevez les roues.

### APX90



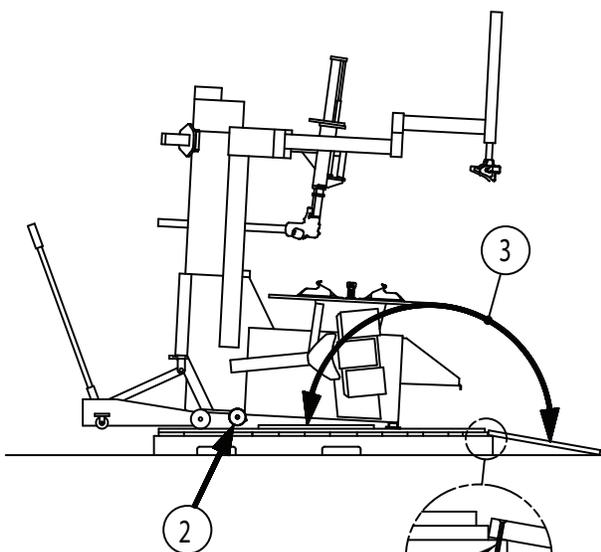
## Instruction de déchargement du APX80

1. Enlevez les boulons maintenant le châssis sur la palette.
2. Raccordez l'arrière de la machine, installez l'essieu et les roues tel que cela est indiqué.
3. Enlevez les planches et placez comme indiqué.
4. Raccordez l'avant de la machine, installez l'essieu et les roues tel que cela est indiqué.
5. Poussez légèrement la machine vers l'avant pour placer l'équerre de déchargement par dessus le raccordement.

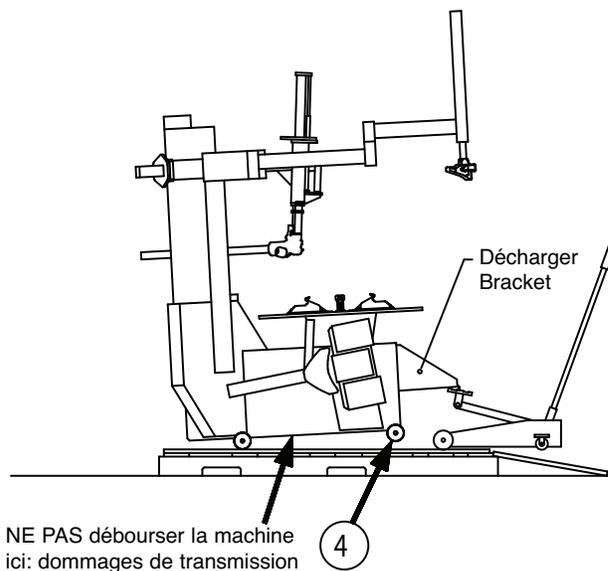
6. Raccordez l'avant de la machine et descendez-la doucement de la palette.

7. Placez la machine dans un atelier à un endroit approprié et enlevez les roues ainsi que l'équerre de déchargement.

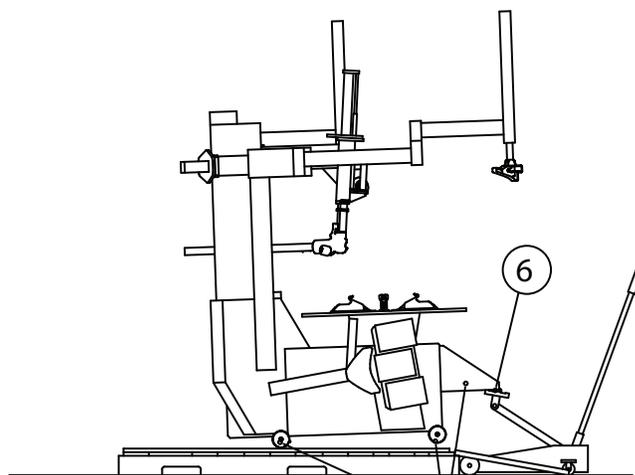
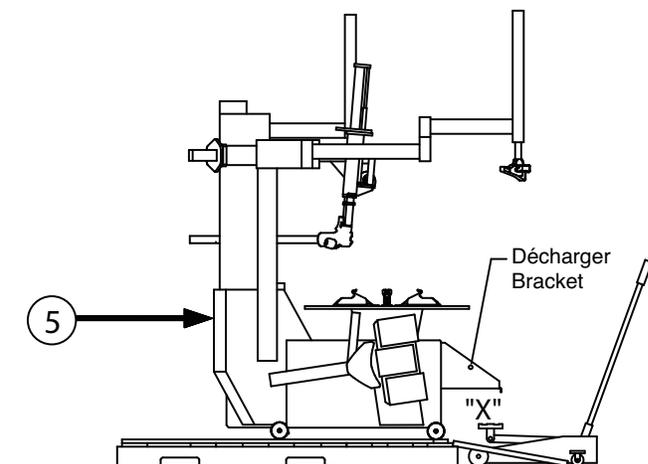
### APX80



Rampe sécurisés planches en position avec la vis comme illustré.



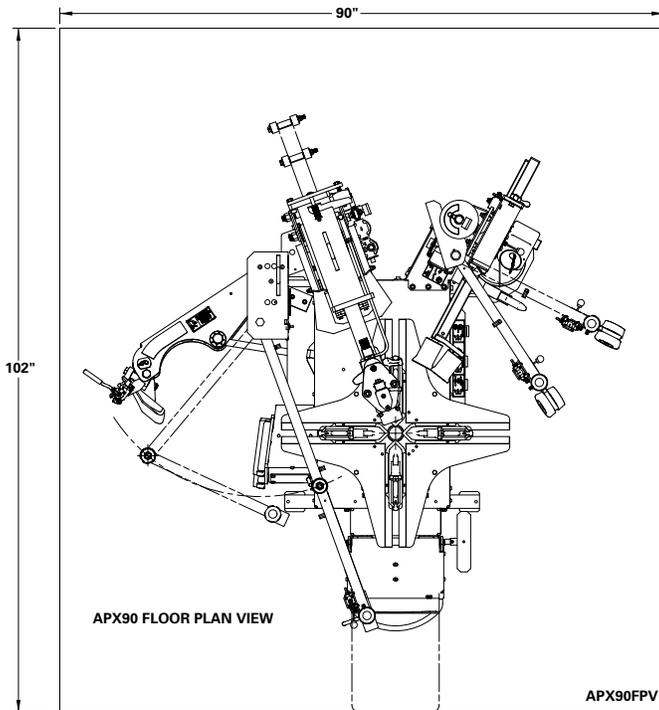
NE PAS déboursier la machine ici: dommages de transmission peuvent se produire



Retirer essieux, roues et support de déchargement Après avoir localisé en position finale.

## Emplacement

Choisissez un emplacement à l'aide des schémas ci-dessous. La zone devra laisser assez d'espace à l'opérateur pour utiliser l'équipement de façon sûre. La zone choisie devra être bien éclairée, facile à nettoyer et devra être éloignée de l'huile, de la graisse et des étincelles de la tour, etc. Évitez les zones dans lesquelles des personnes et des clients peuvent être présents.



## Source d' air

Les modèles alimentés par air nécessite une source d' air de 14 à 15 CFM à 150 PSI. Les modèles alimentés par air/électricité nécessitent une source d' air de 5 CFM à 150 PSI. La pression de fonctionnement de tous les modèles va de 125 PSI à 175 PSI sur la machine.

L' unité est fournie avec un raccord mâle pour tuyau fileté de 1/4" permettant de la raccorder facilement. Ce raccordement se trouve sur le côté droit à l'arrière de la machine. Un tuyau de 1/4" de raccordement à la machine est suffisant. Une pression d' air suffisante assure de bons résultats.

## Source d' électricité

Les modèles électriques doivent être alimentés comme suit :

30 amp, circuit électrique (National) de 115V electrical circuit

25 amp, circuit électrique de 115V (CSA)

15 amp, circuit électrique de 220V (Exportation)

Reportez-vous à l'autocollant de précaution se trouvant sur le câble d'alimentation de l'unité.

Reportez-vous à l'étiquette de série se trouvant en bas de la machine pour connaître les besoins électriques spécifiques de l'unité. Faites effectuer les modifications nécessaires de la source d'alimentation par un électricien agréé avant de brancher l'unité. La source électrique doit posséder un raccordement solide (moins de 1 ohm) entre la terre et le sol du bâtiment.



# LA SÉCURITÉ SE RÉSUME EN UN SEUL MOT-CLÉ :

# R.I.M.

**REGARDER | INSPECTER | MONTAGE**

## REGARDER...

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.

## INSPECTER...

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 défektivité.

## MONTAGE...

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 :

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

**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.