

COATS® GTS series

GTS50/60/70 et GTS90

Changeurs de pneus Rim Clamp®

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

Tout autre type de pneu, y compris les pneus à chambre à air et agricole, requièrent une manipulation particulière. Les pneus identifiés comme pneus de camion doivent se conformer à la norme OSHA 1910.177



Instructions de sécurité Instructions de montage Instructions d'installation Instructions de maintenance

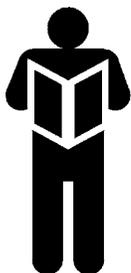
Voir
**Sécurité des
JANTES** page vi. ★
**Instructions
d'utilisation**
à la page 5.

LIRE attentivement ces instructions avant l'utilisation de l'appareil. CONSERVER cette documentation et celle qui vient avec l'appareil dans un cartable près de celui-ci pour en faciliter la consultation par les superviseurs et opérateurs.

HENNESSY INDUSTRIES, INC.

1601 J. P. Hennessy Drive, La Vergne, TN É.-U. 37086 615/641-7533 800/688/6359 www.coatsgarage.com
HENNESSY INDUSTRIES INC. Fabricant d'équipements et d'outillage des marques AMMCO®, COATS® et BADA® pour l'entretien de véhicules automobiles.

No. pièces manuelles : 85610001FR 03
Révision : 04/16



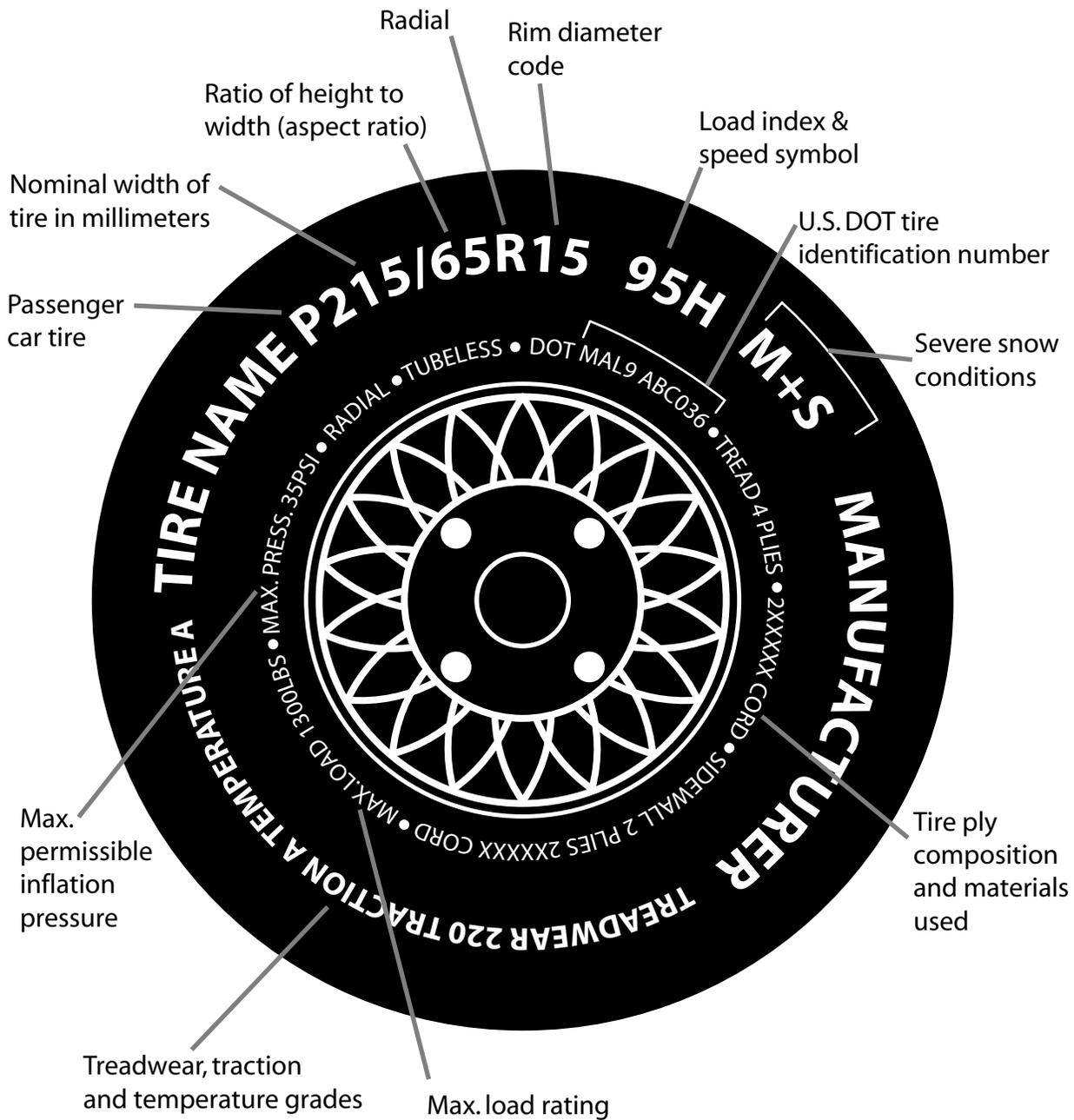
NOTICE

**Lire entièrement le manuel avant tout
assemblage, installation, utilisation
ou entretien de cet équipement.**

Table des matières

Schéma des caractéristiques de pneu	iv
Instructions de sécurité	v
Responsabilité du propriétaire.....	v
Équipement de protection de l'opérateur	v
Définitions des niveaux de danger.....	v
Avis de sécurité et autocollants	vi
Ne pas oublier le principe L.I.M.	vi
Directives d'installation	1
Emplacement	1
Exigences relatives au milieu de travail	1
Source d'air	1
Source électrique	1
Montage sur plancher	1
Pièces opérationnelles principales	2
Connaître sa machine.....	2
Instructions d'utilisation	5
Desserrage et démontage du talon	5
Montage de pneu.....	9
Gonflage	11
Scellement des talons.....	12
Mise en place des talons	13
Gonflage	14
Phases de gonflage sur un pneu et une jante	15
Scellement des talons.....	15
Mise en place des talons	15
pneu	15
Mauvais appariement des pneus et des roues	16
Roues sur mesure et spéciales	17
Roues en alliage	17
Roues de performance européennes (renflement asymétrique). ..	17
Roues munies de capteurs d'avertissement de faible pression....	17
Pneus à chambre à air	17
Montage.....	17
Démontage	17
Instructions de maintenance	18
Entretien (outil de montage/démontage) et nettoyage.....	19
Entretien du limiteur de pression.....	19
Entretien de l'injecteur d'huile	20
Decal Emplacements	21

Schéma des caractéristiques de pneu



Instructions de sécurité

Responsabilité du propriétaire

Pour utiliser l'appareil en toute sécurité, il est de la responsabilité du propriétaire de lire et de suivre les instructions suivantes :

- Suivre toutes les instructions d'installations.
- S'assurer que l'installation est conforme à toutes les réglementations et tous les codes d'électricité municipaux, provinciaux et fédéraux.
- Vérifier soigneusement la machine avant la première utilisation.
- Lire les consignes de sécurité et les suivre. Garder les documents à proximité des utilisateurs de l'appareil.
- S'assurer que tous les opérateurs sont bien formés, maîtrisent l'utilisation en sécurité de la machine et sont bien encadrés.
- Ne permettre l'utilisation de la machine qu'une fois montée et après s'être assuré qu'elle fonctionne en toute sécurité.
- Inspecter soigneusement la machine régulièrement et suivre les opérations d'entretien selon les directives.
- Effectuer les travaux de réparation et d'entretien en utilisant les pièces de rechange autorisées ou approuvées.
- Toujours garder les instructions près de la machine et veiller à ce que l'ensemble des vignettes, étiquettes ou avis sur la machine soient propres et visibles.
- Respecter scrupuleusement les mesures de sécurité.

Équipement de protection de l'opérateur

L'équipement personnel de protection aide à assurer un service plus sûr. Même avec un tel équipement, il ne faut pas négliger les pratiques sécuritaires de fonctionnement. Toujours revêtir des vêtements de travail résistants durant une activité de service de réparation de pneu. Éviter de porter des vêtements larges. Des gants en cuir ajustés sont recommandés pour protéger les mains de l'opérateur quand il manipule un pneu ou une roue usée. Des bottes en cuir robustes, avec embout d'acier et avec des semelles étanches doivent être utilisées par le personnel pour prévenir tout genre de blessures dans ce type d'activité. Une protection oculaire est indispensable durant une réparation. Des verres protecteurs aux branches larges sur le côté, des lunettes et des masques protecteurs sont acceptés. Des ceintures dorsales apportent un aide utile lorsque l'opérateur doit lever un objet afin de lui assurer plus de sécurité. Il faudrait aussi faire attention à l'utilisation d'équipements auditifs si le service de réparation des pneus est réalisé dans un lieu fermé, où le niveau de bruit est très élevé.

Définitions des niveaux de danger

Identifier les niveaux de risques utilisés dans ce manuel avec les définitions et les pictogrammes suivants :

DANGER

Faire attention à ce symbole :



Cela signifie : Risques immédiats ce qui signifie blessures sévères ou mortelles.

AVERTISSEMENT

Faire attention à ce symbole :



Cela signifie : Risques ou pratiques dangereuses pouvant provoquer des blessures sévères ou mortelles.

MISE EN GARDE

Faire attention à ce symbole :



Cela signifie : Danger ou pratique dangereuse pouvant entraîner des blessures corporelles ou des dégâts aux biens.



Faire attention à ce symbole! Cela signifie FAIRE PREUVE DE VIGILANCE. Votre sécurité, ainsi que celle des autres, est en jeu!

Avis de sécurité et autocollants



Ne pas suivre les consignes de danger, d'avertissement et de mise en garde peut entraîner des blessures corporelles graves ou même la mort de l'opérateur ou de la personne qui se trouve à proximité de la machine, ou des dommages matériels. Ne pas utiliser cette machine avant d'avoir lu et compris tous les dangers, avertissements et mises en garde énoncés dans ce manuel. Pour obtenir une copie supplémentaire de l'un de ceux-ci, ou pour avoir plus d'informations, prendre contact avec :

Hennessy Industries, Inc.
1601 JP Hennessy Drive
LaVergne, TN 37086-3565
(615) 641-7533 ou (800) 688-6359
www.coatsgarage.com



Pour de plus amples informations, communiquer avec :

Rubber Manufacturers Association
1400 K Street N. W., Suite 900
Washington, DC 20005
(202) 682-4800
www.rma.org

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

Ne pas oublier le principe L.I.M.

Trois étapes faciles pour maintenir un atelier sécuritaire.

LIRE **INSPECTER** **MONTER**

L.I.M. est un programme de formation mis au point par Hennessy Industries destiné à protéger les techniciens de pneus contre les dangers inhérents à leur travail. En suivant les principes de base de L.I.M., les techniciens peuvent éviter des situations pouvant causer des accidents catastrophiques comme des explosions de pneus.

L.I.M. signifie lire, inspecter et monter :

Lire la dimension du pneu indiquée sur le nouveau pneu avant de le monter pour s'assurer qu'il est de taille appropriée pour la roue.

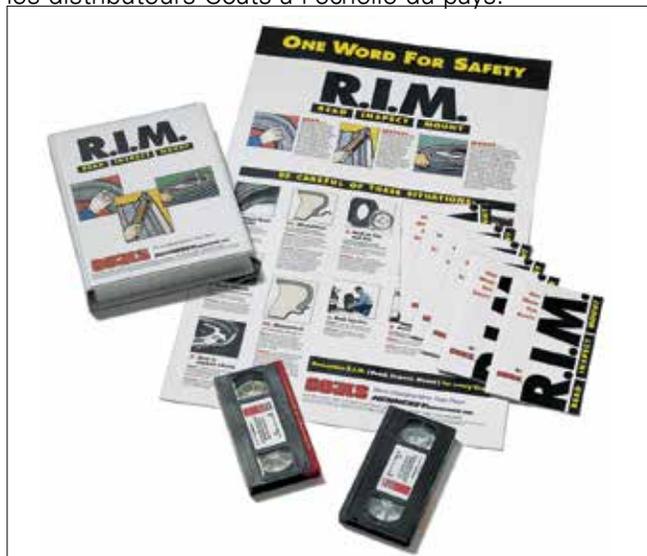
Inspecter la roue pour s'assurer de l'absence de fissures, de rouille ou de tout autre dommage pouvant entraîner une situation dangereuse.

Monter le pneu en toute sécurité, en veillant à ne pas mettre toute partie de son corps par-dessus le pneu pendant son gonflage.

La plupart des accidents les plus graves sont causés par une explosion de pneu. Ceci est souvent causé par un mauvais appariement du pneu et de la jante.

Si un pneu explose sur un changeur de pneu, la pression le fera voler vers le haut à une vitesse extrêmement élevée. Si un technicien se tient par-dessus le pneu, il peut être gravement blessé ou même tué.

Le programme L.I.M. de Hennessy permet aux techniciens d'éviter les situations pouvant causer une explosion de pneu ou tout autre accident. Le programme au complet, y compris les vidéos de formation, brochures, affiches, et autres documentations, est disponible chez les distributeurs Coats à l'échelle du pays.



Pour plus de détails, communiquer avec le distributeur Coats ou nous envoyer un courriel.

Directives d'installation

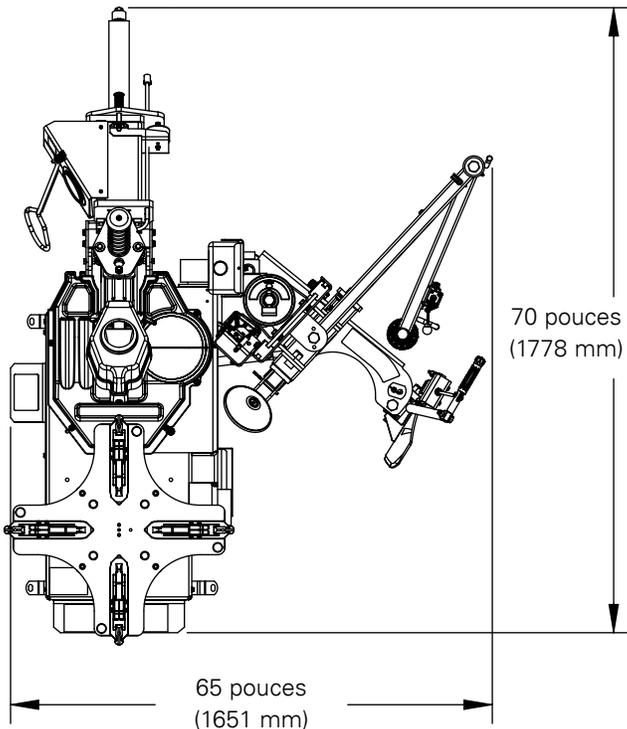


Une installation appropriée de la machine est nécessaire pour une utilisation sécuritaire et efficace. Une installation appropriée aide également à protéger la machine contre les dommages et facilite l'entretien. Toujours placer une affiche de sécurité et les directives à proximité de la machine.

Emplacement

Sélectionner un emplacement à l'aide des schémas ci-dessous. La zone doit fournir à l'opérateur suffisamment d'espace afin qu'il puisse utiliser l'équipement de manière sécuritaire. La zone sélectionnée doit être bien éclairée, facile à nettoyer et doit se trouver loin de toute huile, graisse, copeaux de tour brisés, etc. Éviter les zones où des passants et des clients pourraient être présents.

Exigences relatives au milieu de travail



Source d'air

Tous les modèles d'air nécessitent une source d'air de 14 à 15 pi³/mn à 150 PSI. Les modèles d'air/électriques nécessitent une source d'air de 5 pi³/mn à 150 PSI. La pression d'utilisation pour tous les modèles est de 120 PSI à la machine.

La machine est fournie avec un raccord mâle de filetage de tuyau de 1/4 pouce pour un raccord facile. Ce raccord est situé sur le côté droit à l'arrière de la machine. Un tuyau de 1/4 pouce de diamètre pour connecter la machine est satisfaisant. Une pression d'air suffisante permet d'avoir une bonne performance.

Source électrique

Les modèles électriques nécessitent une alimentation électrique comme suit :

Circuit électrique de 15 A et 115 V, monophasé

Circuit électrique de 15 A et 220 V, monophasé

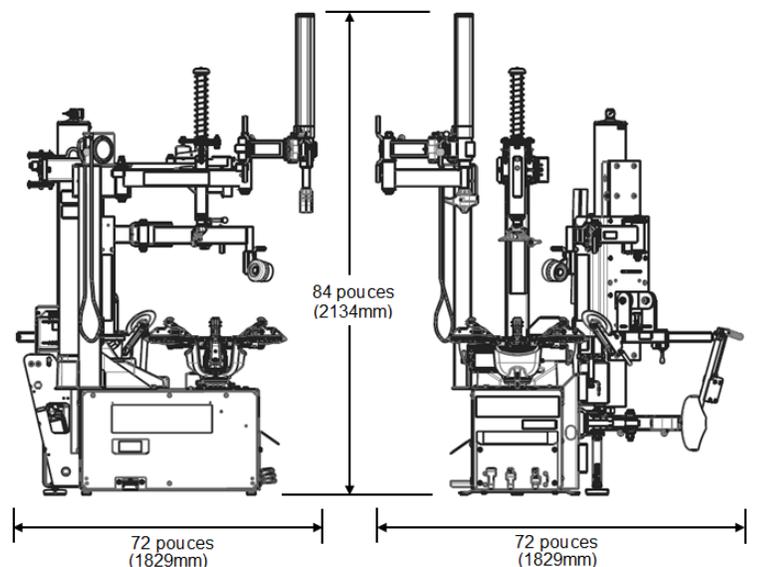
Se reporter à la vignette de mise en garde qui se trouve à côté du cordon d'alimentation de la machine.

Se reporter à l'étiquette de série située sur la partie inférieure de la machine afin de connaître les exigences électriques spécifiques pour la machine. Faire appel à un technicien électrique autorisé pour effectuer tout changement nécessaire à la source d'alimentation électrique avant de brancher la machine. La source électrique doit avoir une connexion solide (moins de 1 ohm) entre le sol et la mise à la masse de l'immeuble.

Montage sur plancher

Étant donné qu'Hennessy ne peut pas être certain de l'environnement et des conditions des emplacements où l'équipement sera installé, on recommande que le directeur de sécurité examine les conditions du plancher de l'atelier ainsi que les pratiques réglementaires locales afin de déterminer si un boulonnage de l'équipement au plancher de l'atelier est nécessaire ou recommandable.

GTS90 with Robo-Bras®



Pièces opérationnelles principales

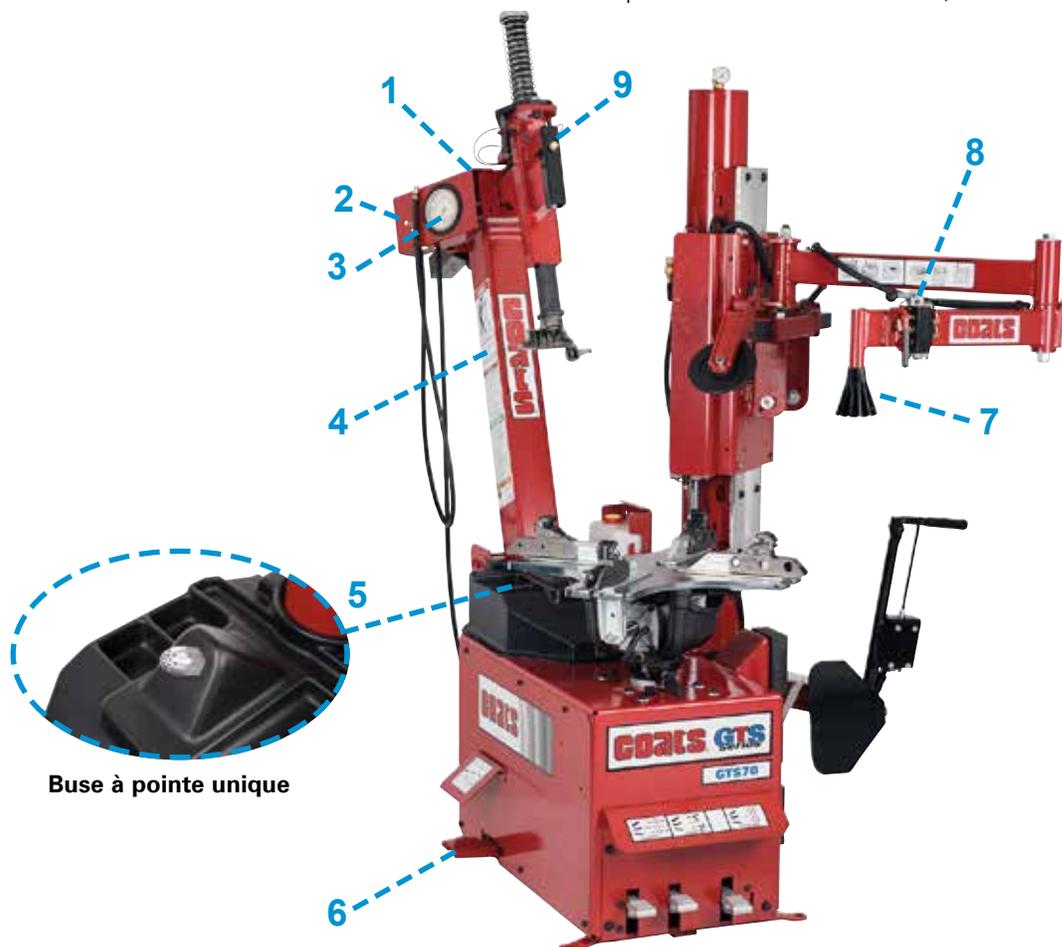
Faites-le maintenant!

Maintenant est le bon moment de contacter la division de produit afin d'entamer la période de garantie, sinon la garantie entre en vigueur au moment de l'expédition.

Connaître sa machine

Comparer cette illustration à la machine avant de la mettre en service. La performance et la sécurité maximale seront obtenues uniquement une fois que toutes les personnes qui utilisent la machine auront complété leur formation sur les pièces et le fonctionnement de la machine. Chaque utilisateur doit apprendre le fonctionnement et l'emplacement de toutes les commandes.

Prévenir les accidents et les blessures en s'assurant que l'unité est bien installée, utilisée et entretenue.



Buse à pointe unique

ATTENTION

Remplacer toute vignette de sécurité endommagée ou manquante. Elles sont disponibles chez les distributeurs COATS, (800) 688-6359.

1 Tour inclinable – Sert de support pour les coulisses horizontales et verticales.

2 Valve de sécurité – Permet la réduction manuelle de la pression d'air du pneu lorsque le mandrin à pince est fixé à la valve de pneu.

3 Jauge de gonflage – Enregistre la pression des pneus lorsque le mandrin à pince est fixé à la tige de la valve et que la buse de gonflage est relâchée.

4 Vignette de sécurité importante – Informations de sécurité importantes à l'intention de l'opérateur. NE PAS obstruer avec des autocollants pour pneu ou autres matériels.

***5 Buse de scellement des talons** – Certains modèles sont équipés d'une buse de scellement des talons à point unique. Distend les parois latérales du pneu jusqu'à l'endroit où se trouve le logement du talon sur la jante afin de sceller le pneu à la jante et permettre le gonflage.

6 Pédale de gonflage – Pédale à trois positions qui enregistre la pression des pneus, permet le gonflage des pneus grâce à un tuyau d'air et un mandrin à serrage ou qui permet la circulation d'air à travers la buse de scellement des talons.

7 Robo-Arm® (si présent) – Fournit un bras de levier additionnel pour les pneus à affaissement limité et les pneus à profil bas.

8 Valve du Robo-Arm (si présente) – Contrôle le mouvement vertical du cylindre de la coulisse du bras robotique. Utilisée pour établir la bonne position verticale afin de maintenir le dégagement entre le disque d'assistance du Robo-Arm et la roue.

9 Valve de blocage de la coulisse – Bloque et débloque la coulisse horizontale ou verticale et établit la bonne position horizontale ou verticale afin de maintenir le dégagement entre l'outil de montage/démontage Duckhead® et la roue.

10 Outil de montage/démontage Duckhead – Utilisé pour monter et démonter le pneu de la roue.

11 Brides de serrage – Maintient la roue sur l'établi aux fins de changement de pneu. Placer vers l'extérieur pour permettre le serrage extérieur des roues.

12 Dessus de table – Pour tourner le mandrin aux fins de changement de pneu.

13 Pédale de commande des brides de serrage – Pédale à trois positions qui ouvre, retient ou ferme les brides de serrage des jantes.

14 Pédale de la tour inclinable – Pédale à deux positions qui permet de déplacer la tour vers l'avant ou vers l'arrière.

15 Pédale d'établi – Pédale à quatre positions qui contrôle la rotation d'établi (vers l'avant rapide, l'avant lent, l'extérieur, le bas).

16 Outil de levage du talon – Utilisé pour soulever et bien positionner le talon du pneu sur l'outil de montage/démontage Duckhead.

17 Bande de protection pour pneu – Fournit une surface protectrice lors du desserrage des talons de pneus.

18 Sabot de desserrage des talons – Sabot pivotant destiné au desserrage des talons de pneus.

***19 Seau de lubrifiant** – Distributeur de lubrifiant de caoutchouc.

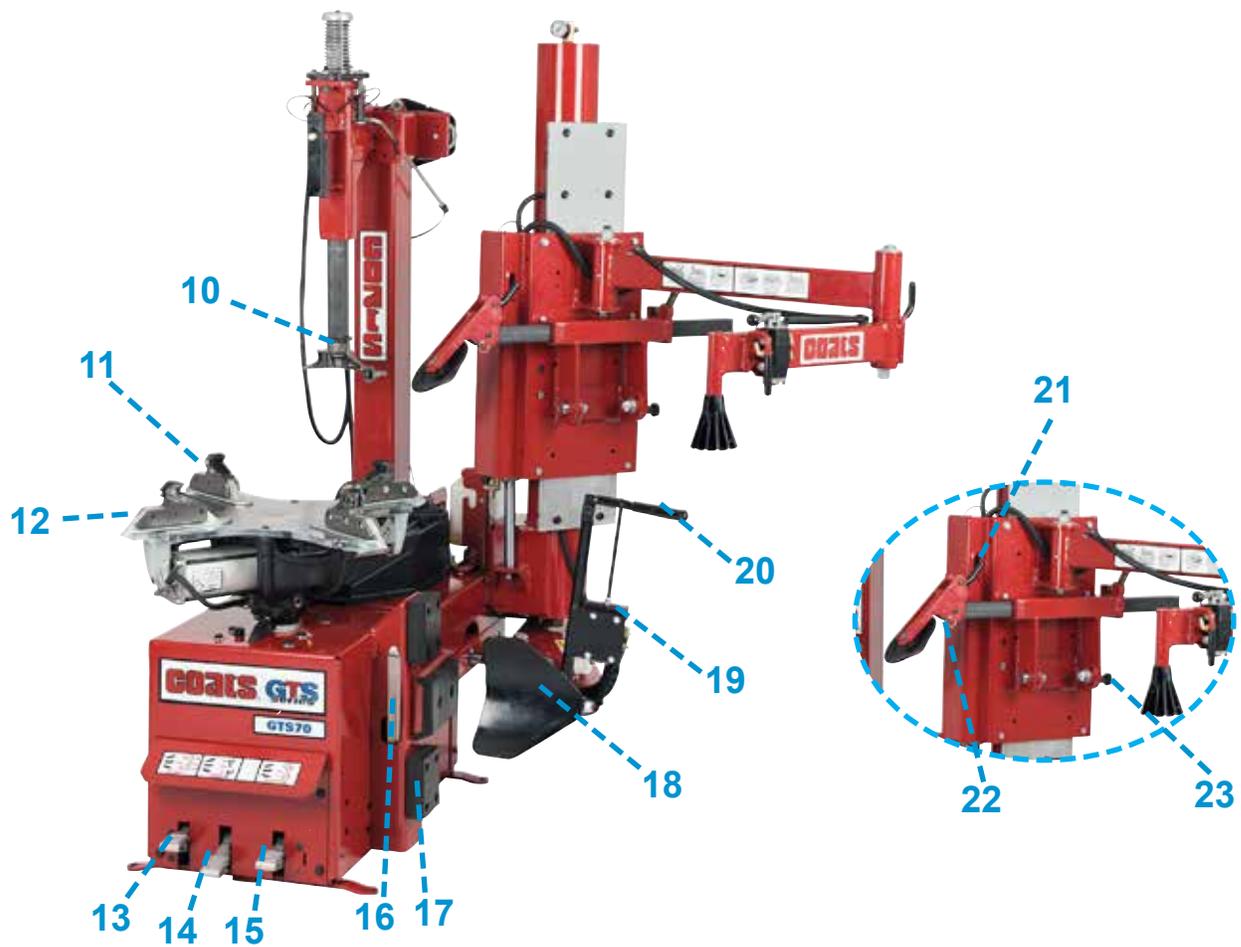
20 Poignée de desserrage des talons – Tirer la poignée vers le haut ou vers le bas pour contrôler le fonctionnement du sabot de desserrage des talons.

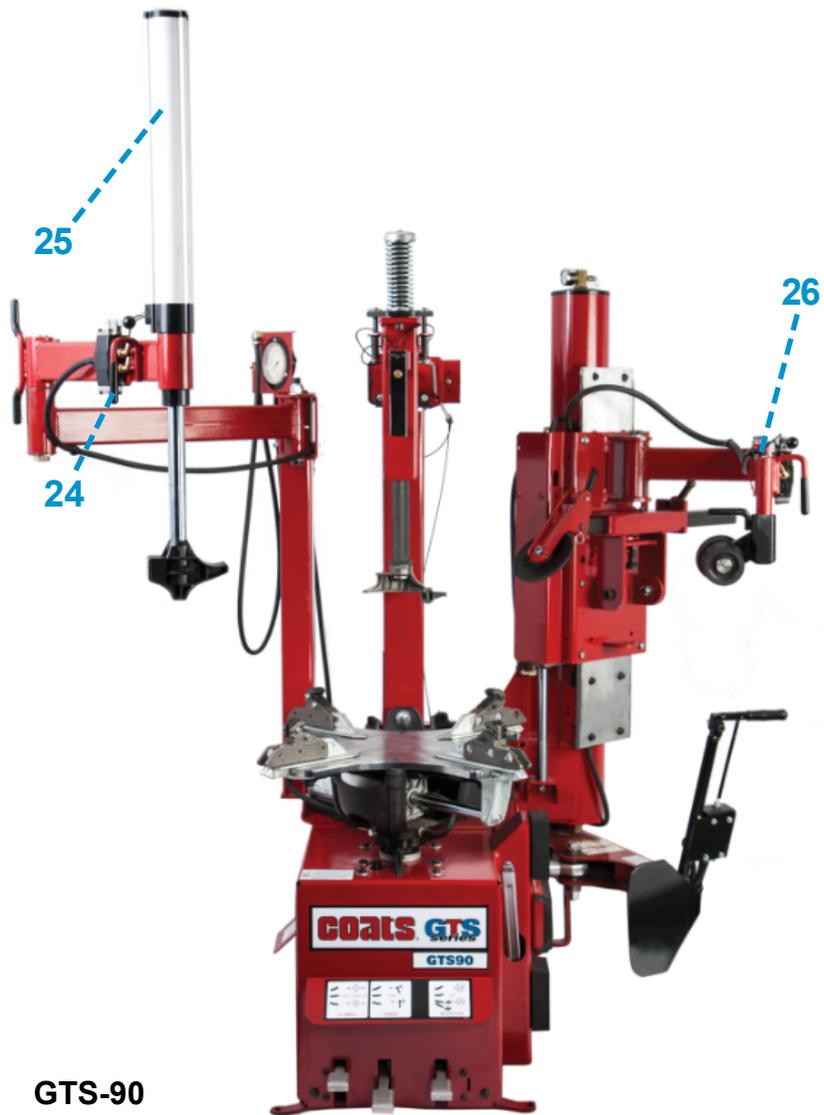
21 Levier de manœuvre du disque d'assistance horizontal – Bloque et débloque la coulisse horizontale. Utilisé pour positionner le disque d'assistance afin de lubrifier le talon, d'aider à monter le pneu et de démonter le talon inférieur sans outil particulier.

22 Goupille du disque d'assistance (si présente) – Permet un dégagement supplémentaire lors du changement de pneu de roues à large diamètre.

23 Verrou du disque d'assistance (si présent) – Bloque et débloque la coulisse horizontale afin de retourner le disque d'assistance pour le positionnement du talon supérieur ou inférieur.

* Non illustré





GTS-90

24 Vanne de commande du bras robotique — Contrôle le mouvement vertical du cylindre du bras robotique.

25 Robo-Arm® — Fournit un bras de levier additionnel pour les pneus à affaissement limité et les pneus à profil bas.

26 Robo-Assist™ — Le rouleau fournit un bras de levier additionnel pour les pneus à affaissement limité et les pneus à profil bas.

Instructions d'utilisation

Cette machine doit être utilisée et entretenue de façon appropriée afin d'éviter les accidents qui pourraient blesser l'opérateur ou les personnes qui se trouvent à proximité ou encore endommager la machine. Cette section du manuel sur les instructions d'utilisation aborde les fonctionnements de base et l'utilisation des commandes. Ces directives devraient être révisées avec tous les employés avant qu'ils ne soient autorisés à travailler sur cette machine. Garder ces directives à proximité de la machine afin de faciliter leur consultation.

Desserrage et démontage du talon



Le fonctionnement de cette machine peut être différent des autres machines qui ont été utilisées dans le passé. Se pratiquer avec une combinaison de pneu et roue en acier ordinaire pour se familiariser avec le fonctionnement et les fonctionnalités de la machine.

Remarque : Ne pas oublier de retirer tous les poids, des deux côtés de la roue. Les poids laissés sur le côté arrière de la roue peuvent causer un serrage de roue inégal. En conséquence, l'outil de montage/démontage Duckhead® pourrait alors toucher la jante et causer des égratignures. Pour les roues en alliage, toujours tourner la roue d'un tour après avoir installé l'outil de montage/démontage Duckhead afin de permettre un bon serrage de roue.

Remarque : Avant de procéder à un entretien coûteux des roues et des pneus, toujours examiner toutes les bosses et égratignures en présence du propriétaire.

Remarque : Avant d'effectuer un entretien sur les combinaisons pneu/roue de performance, lire la section sur les roues de performance de ce manuel.



Desserrer les talons sur un pneu partiellement ou entièrement gonflé est dangereux et peut causer un mouvement excessif et un frottement contre les bordures de protection et une usure excessive sur les pivots. Dégonfler le pneu complètement afin de prolonger la durée de vie de la machine.

1. Dégonfler le pneu complètement en retirant l'obus de valve de la tige de manœuvre (figure 1). Faire preuve de prudence et ne pas fumer, car du gaz inflammable pourrait avoir pénétré dans le pneu.



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



Les pneus sont toujours installés et retirés à partir du côté étroit de la jante.

Remarque : Toujours desserrer en premier le talon sur le côté étroit de la jante creuse de la roue (pneu retiré à la figure 2 aux fins de clarté).

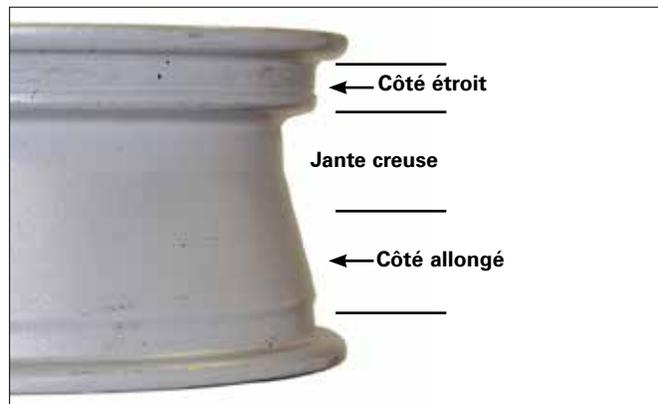


Figure 2 – Déterminer le côté étroit de la roue

Remarque : Les brides de serrage sur l'établi peuvent s'étirer au-delà de l'établi. Pour éviter d'endommager les brides de serrage, les déplacer jusqu'à leur position d'arrivée complète avant de positionner un pneu pour le desserrage du talon.

Remarque : Faire preuve de prudence supplémentaire en positionnant le sabot de desserrage du talon sur de grandes roues/grands pneus et sur les roues en alliage. S'assurer que le sabot repose à côté de et non pas sur la jante ni sur la paroi latérale du pneu.

2. Actionner la valve (ou la tirer) pour positionner le sabot de desserrage du talon loin de la machine et rouler la roue afin de la mettre en place. La tige de manœuvre devrait être à la position de 2 h pour accommoder une jante de type bourrelet de sécurité possiblement asymétrique. Positionner le sabot de desserrage du talon contre le pneu et à côté de, mais non sur la jante. Actionner la valve à commande manuelle du sabot de desserrage pour positionner le sabot et desserrer le talon. Il pourrait être nécessaire de desserrer le talon à plusieurs emplacements autour du pneu (figure 3).



Figure 3 – Positionner le pneu et le sabot de desserrage du talon avec la tige de manœuvre à la position de 2 h.

3. Tourner la roue autour et répéter la procédure de desserrage sur l'autre côté de la roue (figure 4). Ceci devrait être le côté allongé de la jante creuse (figure 2).



Figure 4 – Positionner le pneu et le sabot de desserrage du talon avec la roue retournée et la tige de manœuvre à la position de 2 h.

Remarque : Il sera plus facile de fixer l'extérieur de la roue au-dessus de table si le côté allongé de la jante est desserré en dernier.

4. Appliquer généreusement du lubrifiant de caoutchouc approuvé par le fabricant du pneu sur tout le pourtour des deux talons de pneu après les avoir desserrés (figure 5).



Figure 5 – Appliquer du lubrifiant de caoutchouc aux talons de pneu

5. Déterminer le côté de montage sur la roue. Le côté de montage est le côté étroit de la jante creuse. Voir la figure 2 pour plus d'information sur la jante creuse.

Remarque : Les brides de serrage des roues peuvent être placées dans deux positions différentes :

- Utiliser les trous intérieurs pour les roues de 6 à 22 pouces de diamètre
- Utiliser les trous extérieurs pour les roues de 8 à 24 pouces de diamètre

6. Placer l'ensemble de pneu/roue sur l'établi avec le côté de montage vers le haut (figure 6).



Figure 6 – Placer l'ensemble de pneu/roue sur l'établi



La pédale de commande de la bride de serrage doit être en position totalement vers le haut ou totalement vers le bas (position de détente)

7. Si présent, utiliser le Robo-Arm® avec un cône pour appliquer de la pression et permettre de mieux serrer la jante (figure 7). Utiliser la pédale de commande de la bride de serrage pour déplacer les brides vers l'intérieur (appuyer sur la pédale) ou vers l'extérieur (faire pivoter la pédale vers le haut). Engager la position de détente (pédale complètement montée ou complètement descendue) afin de maintenir la position de la pédale serrée ou desserrée.

Serrer les roues en acier à partir de l'intérieur (les brides de serrage sont poussées vers l'extérieur contre la roue). Serrer les roues en alliage léger et les roues sur mesure à partir de l'extérieur (les brides de serrage sont poussées vers l'intérieur contre le bord extérieur de la jante). Se reporter à la section Pneus et roues de performance.



Figure 7 – Le Robo-Arm® permet un meilleur serrage

8. Prendre le temps de se familiariser avec le système de blocage de l'outil de montage/démontage Duckhead® (figure 8)

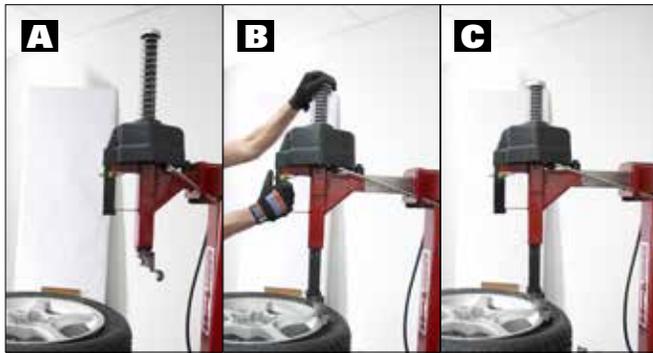


Figure 8 – Positionner le verrou de la coulisse tel qu'illustré, A – Coulisse/outil Duckhead bloqué en position totalement rétractée, B – Coulisse/outil Duckhead débloqué pour le positionnement, et C – Coulisse/outil Duckhead bloqué en position.



Avant d'incliner la tour en avant, toujours s'assurer que l'outil de montage/démontage Duckhead est en position totalement rétractée. Le dégagement de l'outil pourrait changer au fil du temps et devrait être inspecté fréquemment. Ne pas maintenir le bon dégagement pourrait entraîner des dommages à la jante ou au pneu de la roue.

9. En utilisant la pédale, positionner la tour en avant (figure 9). Voir à figure 8 pour le mouvement et le blocage de l'outil de montage/démontage.



Une fois la tour penchée en avant, appuyer sur le bouton de la valve de blocage de la coulisse pour permettre à l'outil de montage/démontage de descendre sur la paroi latérale du pneu (figure 9). Ensuite, déplacer l'outil de montage/démontage vers la jante et lâcher le bouton de blocage.

Figure 9 – Positionner l'outil de montage/démontage

10. Vérifier le positionnement de l'outil de montage/démontage. L'outil de montage/démontage Duckhead se décalera vers le haut et en arrière à environ 1/8 pouce du bord de la jante une fois qu'il sera bloqué. Ce dégagement sera maintenu aussi longtemps que la valve de blocage de la coulisse restera bloquée. L'opérateur pourrait déplacer la tour en dehors puis de nouveau en place sans avoir à repositionner l'outil de montage/démontage (lorsqu'il serre un ensemble de roues de la même sorte).

Remarque : Si présent, lors du positionnement de l'outil de montage/démontage vers la jante, utiliser le disque d'assistance en position supérieure pour appuyer sur la paroi latérale du pneu (figure 10). Une fois l'outil de levage du talon en place, soulever le disque d'assistance hors du pneu.



Parfois, lors de la procédure de montage et démontage, l'outil de levage du talon peut faire face à une certaine résistance et peut être éjecté. Garder une main fermement posée sur l'outil afin d'éviter une déconnexion possible de l'outil. Utiliser la fonctionnalité de marche arrière pour dégager l'outil lors d'un bourrage. Un outil éjecté peut causer des blessures.

11. Appliquer une quantité généreuse du lubrifiant de caoutchouc approuvé par le fabricant du pneu sur tout le pourtour des deux talons après les avoir desserrés et avoir serré la roue sur l'établi.



Figure 10 – Appliquer du lubrifiant de caoutchouc aux talons

Remarque : Si présent, utiliser un disque d'assistance en position supérieure pour maintenir enfoncé le talon supérieur (figure 10), tout en faisant tourner la roue pour faciliter la lubrification du pneu.

Remarque : La rotation normale de l'établi pour le démontage est dans le sens horaire. Enfoncer la pédale d'établi pour faire une rotation dans cette direction. Pour faire tourner l'établi dans le sens antihoraire, remonter la pédale avec l'orteil.

Remarque : La rotation d'établi peut être arrêtée en tout temps en retirant le pied de la pédale de rotation.

12. Insérer l'embout courbé et lisse de l'outil de levage du talon par-dessus l'embout avant de l'outil de démontage et en dessous du talon supérieur du pneu. Soulever le talon au-dessus du pommeau de l'outil de démontage (figure 11). Noter également la position de la tige de manœuvre par rapport à l'outil de démontage.



Figure 11 – Insérer l'outil de levage du talon

Remarque : Si présent, utiliser un disque d'assistance en position supérieure pour appuyer sur la paroi latérale du pneu en face de l'outil de montage/démontage. Cela permettra d'aider à placer l'outil de levage du talon par-dessus l'embout avant de l'outil de montage/démontage et en dessous du talon supérieur du pneu (figure 11).

13. Enfoncer la pédale d'établi pour faire tourner la roue. L'outil de démontage Duckhead guidera le talon du pneu vers le haut et par-dessus du bord de la roue. Continuer la rotation jusqu'à ce que le talon de pneu supérieur soit démonté.



Figure 12 – Démontez le talon supérieur

Remarque : Appuyer sur le pneu (si présent, utiliser le Robo-Arm®) à partir de l'outil de démontage durant la rotation d'établi afin d'utiliser la zone de la jante creuse de la roue. Ceci réduit la force d'extension sur le talon supérieur ou sur le premier talon durant le démontage.

14. Lever le pneu et le retenir à un angle tel que le talon inférieur repose dans la jante creuse, directement en diagonale avec l'outil de démontage, et qu'il soit desserré en dessous de l'outil de démontage (figure 14). Insérer l'embout courbé et lisse de l'outil de levage du talon par-dessus l'embout avant de la tête de montage/démontage et en dessous du talon inférieur. Soulever le talon au-dessus du pommeau de l'outil de démontage (figure 13).



Figure 13 – Guider le talon inférieur par-dessus le bouton situé sur l'outil de démontage

Remarque : Si présent, utiliser un disque d'assistance en position inférieure et éloigné de la rotation d'établi pour aider à pousser le talon inférieur du pneu (figure 14). Ceci permettra au pneu de ne pas glisser hors de la jante creuse et revenir sur la jante.



Figure 14 – Le disque d'assistance facilite le démontage du talon inférieur

Remarque : Si présent, utiliser le disque d'assistance pour aider à changer les pneus à large diamètre. Lors du changement de position du disque d'assistance de la position supérieure à la position inférieure, il peut être nécessaire de ranger le disque d'assistance (figure 15) en enlevant la goupille.



Figure 15 – Ranger le disque d'assistance

15. Enfoncer la pédale d'établi pour faire tourner la roue. L'outil de démontage guidera le talon du pneu vers le haut et par-dessus le bord de la roue. Continuer la rotation jusqu'à ce que le talon inférieur soit démonté.

16. Enfoncer la pédale de la tour pour incliner la tour vers l'arrière afin de retirer le pneu.

Remarque: Assurez-vous que tous les colliers et supports sont clairement Disc Assist lors de la table rotation.

Montage de pneu

Ces informations doivent être lues attentivement et suivies à la lettre afin de prévenir les accidents et les blessures lors du montage.

DANGER

Monter un pneu et une roue non appariés provoquera une explosion avant même que le talon ne se loge durant le gonflage. Tenter de forcer un logement du talon en augmentant la pression d'air sur des pneus et roues non appariés provoquera une explosion violente du pneu, causant des blessures corporelles graves ou même la mort de l'opérateur ou des personnes qui se trouvent au-dessus du pneu et de la roue.

AVERTISSEMENT

Vérifier soigneusement le pneu et la roue avant leur montage. S'assurer que le diamètre du talon du pneu et le diamètre de la roue concordent avec exactitude. Consulter les recommandations du fabricant, le Guide de pneu ou la Rubber Manufacturers Association pour connaître les largeurs de jantes approuvées pour les tailles de pneus.

AVERTISSEMENT

Ne jamais monter un pneu endommagé. Ne jamais monter un pneu sur une roue rouillée ou endommagée. Les pneus usagés pourraient avoir subi des dommages au talon et/ou au sabot. Les jantes usagées pourraient avoir subi des dommages à la bride si le pneu/jante a roulé sur la route lors d'une crevaison. Les pneus ayant subi une crevaison ne doivent pas être réutilisés! Les pneus ou roues endommagés peuvent exploser.

ATTENTION

En cas de doute, ne pas monter le pneu. Ne jamais monter un pneu et une roue sans les vérifier et s'assurer d'abord qu'ils ne présentent aucun dommage et que leurs dimensions concordent. Les pneus usagés pourraient avoir subi des dommages sur la route lors du montage/démontage et il faudrait donc les inspecter soigneusement. Ne pas laisser des personnes non formées utiliser le changeur de pneu et demander à toutes les personnes présentes de rester à l'écart de la zone de service.

ATTENTION

Forcer le pneu dans la jante peut causer des dommages au talon. Si un talon de pneu est endommagé pendant le montage, IL FAUT S'ARRÊTER! Retirer le pneu et le marquer comme endommagé. Ne pas monter un pneu endommagé.

1. Avant tout montage, inspecter le pneu pour s'assurer qu'il n'est pas endommagé et s'assurer que les dimensions du pneu et de la roue concordent (figure 16).



Figure 16 – Vérifier la concordance des dimensions entre le pneu et la roue

2. Inspecter la roue de près pour s'assurer de l'absence de dommages. Nettoyer la roue et retirer toutes traces de corrosion ou résidus de caoutchouc (figure 17). Ne pas essayer de réparer une roue excessivement corrodée, endommagée ou courbée.



Figure 17 – Inspecter et nettoyer la roue

3. Inspecter la tige de manœuvre et la remplacer s'il y a lieu. Lubrifier ensuite abondamment les talons de pneu en utilisant le lubrifiant de caoutchouc approuvé par le fabricant de pneu (figure 18).



Figure 18 - Lubrifier abondamment les talons de pneu

4. Placer le pneu par-dessus la roue et mettre le bras de la tour en place. Placer le pneu de sorte que le talon inférieur soit au-dessus de l'extension arrière de l'outil de montage/démontage Duckhead® et en dessous du bouton avant (figure 19). Vérifier que la tige de manœuvre est à la position de 9 h en avant du verrou de talon pour éviter d'endommager le capteur de TPMS.



Figure 19 – Positionner le pneu contre l'outil de montage/démontage

5. Enfoncer la pédale d'établi et tourner la roue pour monter le talon inférieur. Utiliser la jante creuse de la roue en appuyant sur le pneu juste en avant de l'outil de montage, et suivre la rotation du pneu. Tourner l'établi jusqu'à ce que le talon inférieur soit monté.

6. Pour l'installation du talon supérieur, tourner l'établi jusqu'à ce que la tige de manœuvre soit directement en diagonale avec l'outil de montage/démontage. Soulever le talon supérieur par-dessus l'arrière de l'outil de montage/démontage. Appuyer sur la paroi latérale du pneu entre l'outil de montage/démontage et la tige de manœuvre pour maintenir le pneu dans la jante creuse (figure 21).

Remarque : Si présent, utiliser un disque d'assistance en position supérieure pour appuyer sur la paroi latérale du pneu en face de l'outil de montage/démontage. Ceci aidera à maintenir le talon de pneu supérieur dans la jante creuse (figure 21).

Remarque : Si présent, utiliser le Robo Arm® pour appuyer sur le pneu (figure 21) à 90 degrés dans le sens horaire à partir de l'outil de montage/démontage afin de permettre au talon d'utiliser la zone de la jante creuse.



Figure 21 – Maintenir le talon du pneu dans la jante creuse

7. Enfoncer la pédale d'établi et tourner la roue jusqu'à ce que le talon de pneu supérieur soit monté. Continuer à appuyer sur le pneu pour garantir que le talon reste dans zone de la jante creuse en avant de l'outil de montage/démontage.

Remarque : Si présent, utiliser le Robo-Arm pour appuyer sur la paroi intérieure du pneu entre le bras robotique et le disque d'assistance afin de maintenir le pneu dans la jante creuse. Quand le Robo-Arm est à 180 degrés de l'outil de montage, commencer à soulever le disque d'assistance hors du pneu.

Remarque : Si la rotation d'établi cale, retourner l'établi momentanément jusqu'à ce que le talon se desserre de nouveau de la roue. Repositionner le pneu sur l'outil de montage/démontage en s'assurant que le talon est bien positionné dans la jante creuse de la roue; essayer de nouveau de le monter.

8. Enfoncer la pédale de la tour pour incliner la tour vers l'arrière afin de retirer le pneu/la roue.

Gonflage

Le gonflage de pneu est effectué en trois étapes : SCHELLEMENT DU TALON, MISE EN PLACE DU TALON, et GONFLAGE. Ces étapes sont expliquées en détail à la page 14. Lire les explications de chaque étape et bien les comprendre avant de poursuivre.



La défaillance d'un pneu sous pression est dangereuse. Ce changeur de pneu n'empêchera pas l'explosion des pneus, des jantes ou de tout autre équipement connexe. Inspecter le pneu et la roue avec soins pour s'assurer que le pneu et la roue sont appariés et qu'ils ne présentent aucun signe d'usure, de dommage ou de défectuosité avant le montage. Toujours utiliser un lubrifiant à talon de pneu approuvé pendant le montage et le gonflage.



Le mandrin à pince permet à l'opérateur de garder ses mains et tout son corps en arrière du pneu qui est en train d'être gonflé. Le mandrin doit être de style ouvert/libre et toutes les pièces doivent être dans le bon ordre de travail.



Vérifier si la jauge de gonflage fonctionne bien. Il est important que les lectures de pression soient précises afin que le gonflage de pneu soit sécuritaire. Se reporter à la section Fonctionnement et entretien de ce manuel pour obtenir les directives.



Si la jante a été serrée à partir de l'extérieur pour le montage de pneu, dégager les brides de serrage, soulever le pneu, et déplacer les brides de serrage au centre de l'établi.



Si la roue ou le pneu a un diamètre supérieur à 14 pouces et que le scellement de talon est difficile à exécuter, les brides de serrage devraient être déplacées au centre de l'établi pour pouvoir effectuer le scellement de talon.

La pédale de gonflage, située à l'arrière du côté gauche de la machine, contrôle la circulation d'air à travers le tuyau de gonflage et dispose de trois positions.

Remarque : Le mandrin situé sur l'extrémité du tuyau est un élément de sécurité qui doit être toujours de style ouvert/libre et toutes les pièces doivent être en bon état de fonctionnement.

Position 1 – Pression du pneu : Le manomètre à air enregistre la pression d'air dans le pneu lorsque le tuyau de gonflage est attaché à la valve du pneu et que la pédale est dans cette position. Lorsque le pied n'est pas sur la pédale, celle-ci revient à cette position.

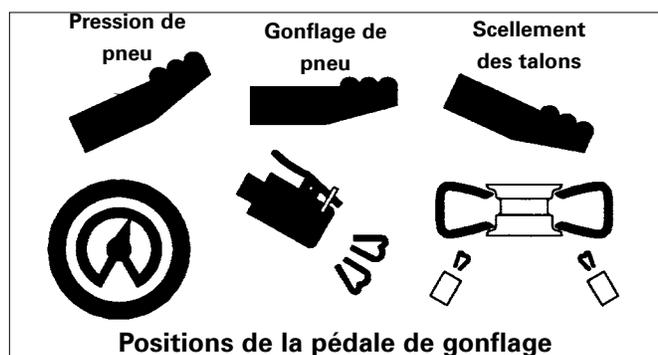
Position 2 – Gonflage de pneu : Il s'agit de la première position activée. La pression de canalisation peut circuler à travers le système de valve et jusqu'au pneu aux fins de gonflage lorsque le tuyau de gonflage est attaché (à l'aide du mandrin à pince) à la valve du pneu et que la pédale est dans cette position. La bonne pression de pneu n'est pas indiquée sur le manomètre dans cette position.

Position 3 – Scellement du talon : Il s'agit de la deuxième position activée. La pression de canalisation peut circuler à travers la valve et aux buses de scellement sur l'établi aux fins de scellement du talon lorsque le tuyau de gonflage est attaché à la valve de pneu et que la pédale est dans cette position.

Remarque : Certains modèles utilisent une buse de scellement de talons à point unique.

1. Si la jante a été serrée à partir de l'extérieur pour le montage de pneu, dégager les brides de serrage, soulever le pneu, et déplacer les brides de serrage au centre de l'établi.

Prendre note des positions de la pédale de gonflage (voir le diagramme)



ATTENTION

L'utilisation de buses de scellement de talon sans que le pneu ne soit en place peut entraîner le déplacement de saletés et de débris qui seront éjectés dans l'air avec suffisamment de force pour blesser un opérateur et/ou une personne se trouvant à proximité. Ne pas utiliser la position de contrôle de scellement du talon pour gonfler un pneu.

Remarque : Cette machine est équipée d'un limiteur de pression destiné à aider l'opérateur à gonfler le pneu de façon appropriée. Lorsque la pédale de gonflage est positionnée à la position 2, le limiteur de pression cycle le système entre la position 2 (gonflage) et la position 1 (au repos, aucun débit d'air transmis au pneu). Ce processus de cyclage permet de prévenir un surgonflage du pneu. Les pneus pourraient être trop gonflés et exploser, même avec l'utilisation d'un limiteur de pression, si les directives de ce manuel ne sont pas suivies à la lettre. Le limiteur de pression préviendra le gonflage de la plupart des pneus d'auto et des pneus pour véhicule utilitaire léger au-delà de 60 PSI (les plus petits pneus peuvent atteindre des pressions plus élevées). C'est la responsabilité de l'opérateur de suivre toutes les directives et de contrôler la pression de gonflage tel que spécifié dans ces directives. Vérifier régulièrement le fonctionnement du limiteur de pression et l'entretenir conformément aux directives fournies dans ce manuel afin que le fonctionnement soit sécuritaire et approprié. Ne pas toucher ou essayer d'ajuster le limiteur de pression. Les pneus nécessitant un gonflage au-delà de 60 PSI devraient être gonflés dans une cage de sécurité.

Scellement des talons

1. Retirer l'obus de valve de la tige de manœuvre pour permettre la transmission d'un plus grand débit d'air au pneu afin d'aider dans le scellement de talon.

2. Positionner la tige de manœuvre en avant de l'opérateur et connecter le tuyau de gonflage au mandrin à pince. Tenir le pneu vers le haut contre le bord supérieur de la roue. S'assurer que le talon supérieur du pneu ne couvre pas le bas de la tige de manœuvre (figure 24).



Figure 24 – Soulever le pneu en le plaçant à la verticale pour le scellement du talon

3. Appuyer sur la pédale de gonflage pour la mettre à la position 2 et maintenir cette position pendant une seconde pour lancer le débit d'air à travers la valve du pneu, puis appuyer de nouveau sur la pédale pour la mettre à la position 3 et maintenir cette position brièvement – moins d'une seconde complète. Le souffle d'air des buses dilatera le pneu et scellera les talons.

4. Relâcher la pédale de gonflage et lui permettre de retourner à la position 1. Vérifier si les deux talons ont été complètement scellés à la roue. Répéter ces étapes si les talons n'ont pas été scellés. Il pourrait être nécessaire d'attendre quelques secondes pour que la pression du réservoir d'air puisse être récupérée avant d'essayer de nouveau.

5. Une fois que le scellement de talon est effectué, enlever le mandrin à pince et réinstaller l'obus de valve. Rattacher le mandrin à pince une fois que l'obus est installé.

Mise en place des talons



NE JAMAIS DÉPASSER 40 PSI pour mettre les talons en place en utilisant ce changeur de pneu. Si le fabricant de pneu permet l'utilisation de plus de 40 PSI, TOUJOURS utiliser une cage de sécurité et un mandrin à pince. NE JAMAIS DÉPLACER la pression recommandée après la mise en place des talons. TOUJOURS garder les mains et tout le corps en arrière du pneu en cours de gonflage.

Un pneu, une roue ou un équipement de scellement de talon qui explose peut se propulser vers le haut avec suffisamment de force pour pouvoir causer des blessures graves ou même la mort de l'opérateur ou de la personne se trouvant à proximité.



Vérifier fréquemment la pression des pneus. Si l'opérateur n'est pas en mesure de placer le talon, c'est qu'il y a un problème quelque part. Dégonfler le pneu complètement, inspecter le pneu et la roue, corriger tout problème trouvé, lubrifier de nouveau les deux talons de pneu et réessayer de sceller et de placer le talon. Suivre toutes les directives de sécurité contenues dans ce manuel et sur la machine.

1. Une fois que la pression de pneu est indiquée sur le manomètre (pédale de gonflage à la position 1; pied retiré de la pédale), continuer d'injecter de l'air au pneu (pédale de gonflage en position 2) à brefs intervalles. Vérifier la pression fréquemment. Se reculer lors de la mise en place du talon. Garder les mains, bras et tout le corps loin du pneu durant cette procédure (figure 25).

Les talons de pneu doivent se déplacer vers l'extérieur et se loger dans leur position de repos de talon au fur et à mesure que la pression dans le pneu augmente. Si cela ne se produit pas, c'est qu'il y a un problème. Examiner le tout avec soins.

Important : Ne par continuer d'ajouter de la pression d'air pour forcer le talon à se loger.



Figure 25 – Se reculer durant la mise en place du talon

Gonflage



NE JAMAIS dépasser la pression d'air recommandée par le fabricant de pneu. Les pneus peuvent exploser, notamment s'ils sont gonflés au-delà de ces limites. Utiliser un mandrin à pince, garder les mains et tout le corps en arrière du pneu en cours de gonflage. Éviter les distractions pendant le processus de gonflage. Vérifier fréquemment la pression des pneus afin d'éviter un surgonflage. Une pression excessive peut causer l'explosion des pneus, provoquant des blessures graves ou la mort de l'opérateur ou de la personne se trouvant à proximité.



Si les pneus changés sont définis comme étant des pneus de camion, ils doivent être gonflés selon les directives de l'OSHA.

1. S'assurer que les deux talons sont bien logés. Une fois que les talons sont logés, le pneu est prêt à être gonflé.

2. Replacer l'obus de valve s'il avait été enlevé.

3. Appuyer sur la pédale de gonflage pour la mettre à la position 2 afin de gonfler le pneu. Le limiteur de pression cyclera le débit d'air tel que décrit précédemment. Sur la plupart des pneus, le limiteur de pression arrêtera le débit d'air à environ 60 PSI. Sur les pneus plus petits, il est possible que la pression soit supérieure.

4. Libérer la pression d'air du pneu en appuyant sur le bouton du détendeur de pression manuel (tuyau de gonflage doit être attaché au corps de valve, figure 26). Ne jamais ajouter ou ajuster la pression de pneu à l'aide d'un tuyau d'air sans mandrin à pince et une soupape disposée en ligne. Ne pas utiliser un mandrin manuel (figure 27).

5. Important : En gonflant des pneus qui nécessitent plus de 60 PSI, il faut toujours utiliser une cage de sécurité et un tuyau d'air avec un mandrin à pince et une soupape disposée en ligne. Le tuyau d'air doit avoir une longueur suffisante entre le mandrin et la soupape fonctionnelle/disposée en ligne pour permettre à l'opérateur de rester à l'extérieur de la trajectoire.



Figure 26 – Emplacement du détendeur de pression manuel



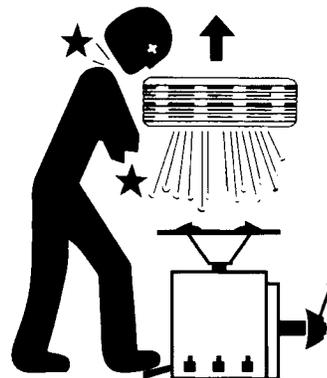
Figure 27 – Ne pas utiliser un mandrin d'air de style portatif

! DANGER

Risque d'explosion

Ne jamais dépasser 40 PSI lors de la mise en place des talons. Toujours utiliser une cage de sécurité en utilisant une pression supérieure à 40 PSI.

Ne pas oublier le principe L.I.M. (voir la page vi et la dernière page).



! DANGER

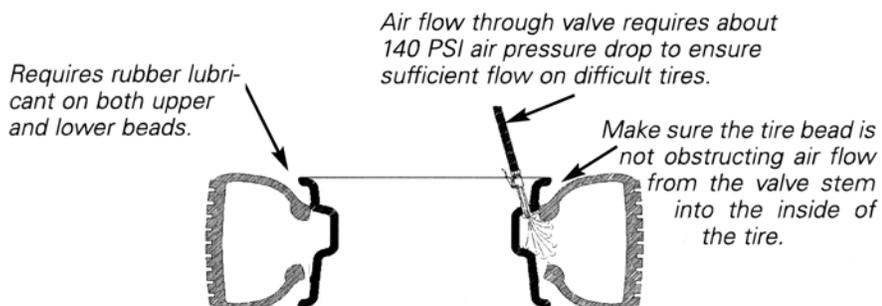
Risque d'explosion
Ne jamais gonfler un pneu au-dessus de la pression recommandée par le fabricant une fois que le talon est logé.

Phases de gonflage sur un pneu et une jante

Réviser ces descriptions et diagrammes attentivement. Les consulter au besoin pendant le processus de scellement des talons, de mise en place des talons et de gonflage pour s'assurer d'accomplir le travail de façon appropriée et sécuritaire.

Scellement des talons

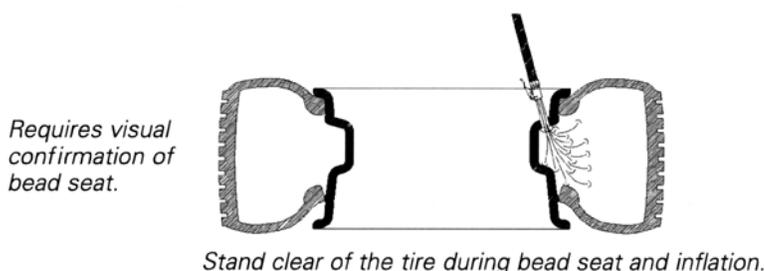
Le scellement des talons est le processus pendant lequel on emprisonne la pression d'air entre le pneu et la jante. Le pneu contiendra généralement environ 1/2 à 2 PSI après le scellement initial du talon.



Mise en place des talons

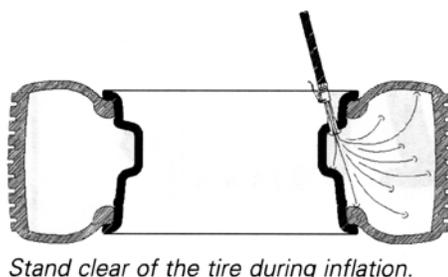
La mise en place des talons a généralement lieu sur le côté allongé et fuselé de la roue en premier puis sur le côté étroit. La mise en place des talons nécessite généralement une pression d'au moins 7 PSI dans le pneu. 40 PSI est la pression sécuritaire maximale à ce stade-ci, peu importe la pression de fonctionnement du pneu. Pour les pneus nécessitant plus de 40 PSI pour le logement du talon, utiliser une cage de sécurité.

La plupart des voitures importées d'Europe et de nombreuses jantes en alliage de rechange sont très serrées et peuvent rendre difficile le logement des talons. À noter également que la pose de talons sur les pneus à jantes avec renflement asymétrique et les pneus pouvant rouler à plat est extrêmement difficile. Suivre les recommandations du fabricant lors de la mise en place des talons.



pneu

Une fois que les talons sont mis en place, le pneu est prêt à être gonflé. Ne pas gonfler le pneu à une pression supérieure à celle recommandée par le fabricant, laquelle est indiquée sur la paroi latérale du pneu. La pression de gonflage type pour les pneus des automobiles est entre 24 et 45 PSI. La plage de pression de gonflage des pneus de camions légers est habituellement plus vaste.

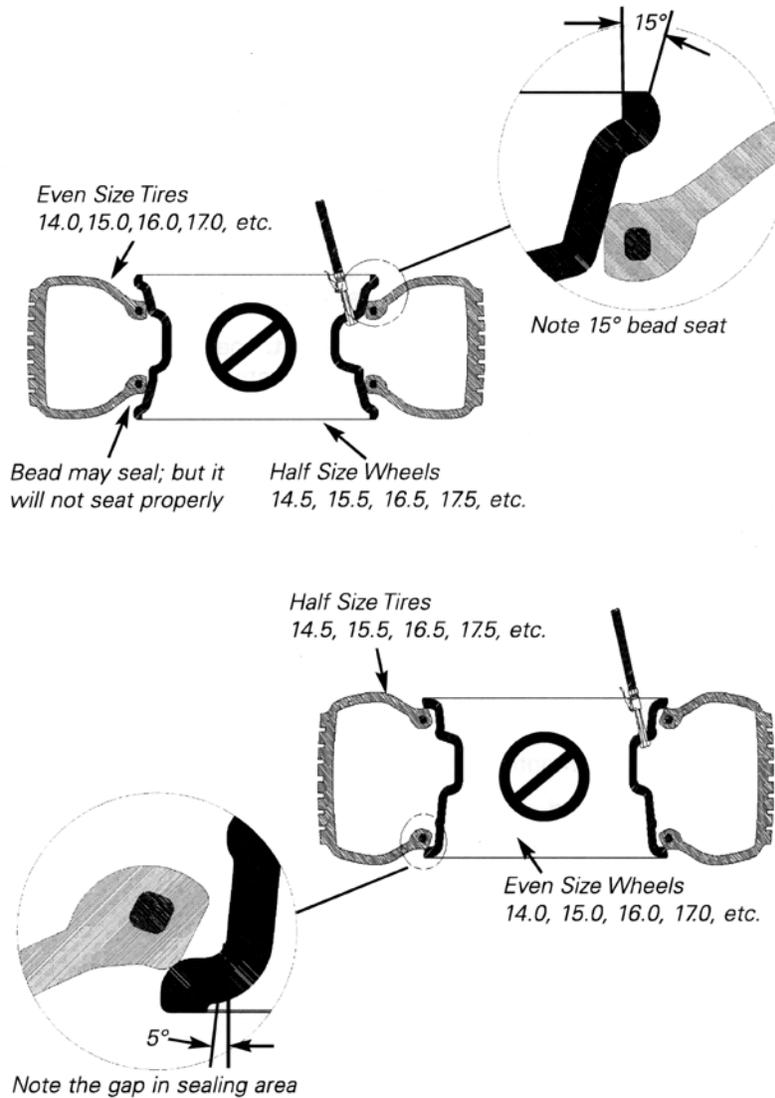


Mauvais appariement des pneus et des roues

Ne jamais monter ou gonfler des pneus et des roues qui ne sont pas appariés.

! DANGER

Les pneus et roues combinés ensemble sans être appariés exploseront si la pose du talon est forcée, causant des blessures corporelles graves ou même la mort de l'opérateur ou aux personnes se trouvant à proximité.



Roues sur mesure et spéciales



Seuls les techniciens de pneu ayant de l'expérience et une formation avec les roues sur mesure devraient procéder à l'entretien des roues en alliage ou en aluminium coûteux ainsi que des pneus haute performance à affaissement limité.

Roues en alliage

Certains fabricants offrent des roues avec peu ou pas de jante creuse. Elles ne sont pas approuvées par le DOT (département des Transports des E.-U.). Le pneu ou la roue – ou les deux – peut être endommagé et le pneu pourrait exploser sous pression, entraînant des blessures graves ou la mort. Ne pas monter/démonter ce type de roue (figure 28).

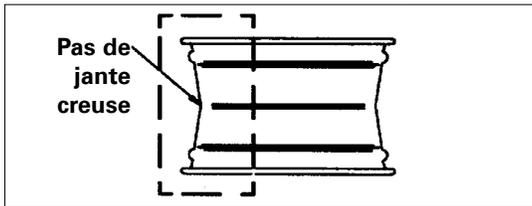


Figure 28 – Aucune jante creuse

Roues de performance européennes (renflement asymétrique)

Certaines roues européennes ont de très grands renflements sauf à proximité du trou de valve. Sur ce type de roues, les talons devraient être desserrés au niveau du trou de valve en premier aussi bien sur le côté supérieur que sur le côté inférieur (figure 29).

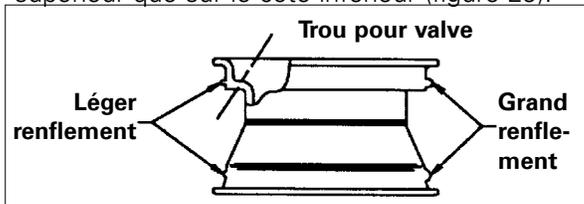


Figure 29 – Renflement asymétrique sur les roues européennes

Roues munies de capteurs d'avertissement de faible pression

Les roues de performance de certains véhicules (y compris la Corvette, BMW, Lamborghini Diablo) possèdent un capteur de pression attaché à la jante opposée au trou de valve. Sur ce type de roues, les talons devraient être desserrés au niveau du trou de valve en premier aussi bien sur le côté supérieur que sur le côté inférieur (figure 30)

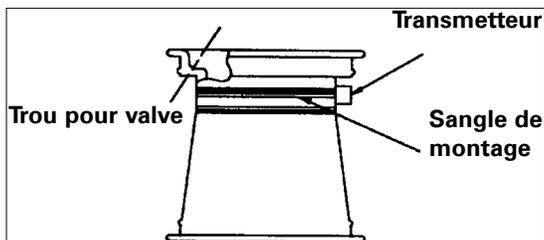


Figure 30 – Roue avec capteur de faible pression

Pneus à chambre à air

Montage

1. Éviter de pincer ou de forcer la chambre à air.
2. Appliquer du lubrifiant de caoutchouc aux talons du pneu.
3. Monter le talon inférieur.
4. Élargir la chambre à air en y injectant un peu d'air.
5. Appliquer du lubrifiant de caoutchouc sur la chambre à air.
6. Insérer la chambre à air dans le pneu.
7. Monter le talon supérieur.

Démontage

1. Une fois que les talons sont desserrés, lubrifier généreusement les talons et la jante.
2. Positionner la tête de démontage et l'outil de levage du talon tel que décrit aux étapes 8 à 12 des pages 6 et 7. Enfoncer la pédale d'établi et tourner la roue un peu à la fois. Ceci permet d'arrêter le processus si la chambre à air est pincée.
3. Une fois que le talon supérieur est démonté, enlever la chambre à air et démonter le talon inférieur.



Faites-le maintenant

S'assurer que la vignette de directives et d'avertissement est propre et bien visible.



Instructions de maintenance

Lire et suivre toutes les directives d'entretien fournies dans ce manuel afin de garder la machine dans un bon état de fonctionnement. Se reporter aux autres documentations reçues avec la machine et aux notes de service envoyées par le fabricant pour obtenir des directives additionnelles concernant les travaux appropriés d'entretien et de réparation. Les inspections régulières et un bon entretien sont essentiels pour prévenir les accidents et les blessures.



Avant d'effectuer tout travail d'inspection, de réglage ou de réparation, déconnecter la source d'alimentation électrique et verrouiller toutes les pièces mobiles afin de prévenir les blessures.



Garder l'appareil et le lieu de travail propre. Ne pas utiliser d'air comprimé pour éliminer les saletés et débris de la machine. Des corps étrangers peuvent être propulsés dans l'air et sur l'opérateur ou toute personne se trouvant à proximité, entraînant des blessures.



Porter des vêtements de protection, un équipement et une protection pour les yeux pour effectuer des réglages ou des réparations à l'appareil.



Remplacer toute vignette de sécurité endommagée ou manquante. Elles sont disponibles chez les distributeurs COATS, (800) 688-6359.

Important : Ces directives aident à entretenir la machine. Les directives sont destinées aux personnes ayant des compétences et une formation mécaniques. Aucune tentative n'a été faite pour décrire toutes les étapes de base. Par exemple, comment desserrer ou serrer les dispositifs de fixation. Les procédures de base, telles que les systèmes de cyclage et la vérification du fonctionnement de l'équipement ne sont pas non plus décrits puisqu'ils sont connus par toute personne qui exécute un travail mécanique et d'entretien. Ne pas tenter d'exécuter un travail qui va au-delà de ses habiletés ou de son champ d'expérience. Pour obtenir de l'aide, communiquer avec un centre de service autorisé ou appeler directement COATS au (800) 688-6359.

A. La coulisse verticale devrait être nettoyée avec un solvant à vaporisation puis lubrifiée avec une graisse à châssis une fois par mois.

B. Vérifier le réglage de l'outil de montage/démontage Duckhead® tous les mois. Voir les directives à la page 18.

C. L'établi, les brides de serrage, l'outil de montage/démontage Duckhead en acier et les autres surfaces de travail doivent être nettoyés avec du solvant à vaporiser chaque mois.

D. Inspecter les brides de serrage. Enlever les particules métalliques et les saletés des dentelures avec une brosse métallique chaque mois.

E. Vérifier le fonctionnement du manomètre de pneu tous les jours et vérifier sa précision une fois par mois. Utiliser un pneu pressurisé et un manomètre de type bâtonnet de qualité supérieure. S'il y a lieu, régler le cadran du manomètre de la machine. Si le manomètre est défectueux, le remplacer immédiatement (numéro de pièce 8107985) Contacter COATS au (615) 641-7533. Vérifier la fonction du limiteur de pression une fois par semaine. Toujours réinstaller les lentilles après le réglage du manomètre.

F. S'assurer que tous les dispositifs de fixation sont bien serrés.

G. S'assurer que tous les éléments de protection et couvercles sont en place.

H. Rechercher la présence de pièces usées, endommagées ou manquantes, y compris les poignées et les couvercles de protection. Les remplacer avant de permettre l'utilisation de la machine.

I. Inspecter la machine sur une base quotidienne et s'assurer que tous les systèmes fonctionnent normalement. Une inspection détaillée et des procédures d'essai sont précisées pour divers composants à des intervalles réguliers. Établir un tableau et confier chaque tâche à quelqu'un

Nettoyage de l'outil de montage/démontage Duckhead®

Nettoyer la poussière ou les débris du chariot de l'outil à monter/démonter Duckhead avec un petit tournevis ou un pic.

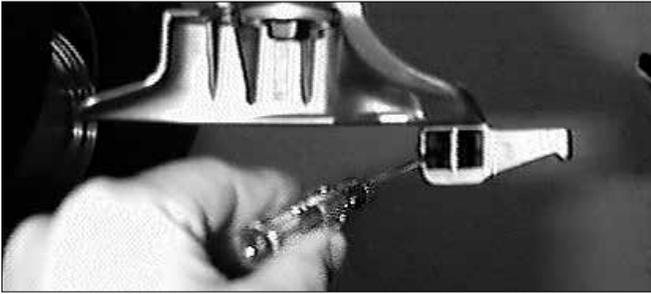


Figure 31 – Nettoyage de l'outil de montage/démontage à l'aide d'un petit tournevis

Entretien du limiteur de pression



Faire fonctionner un changeur de pneu avec un limiteur de pression défectueux, mal ajusté ou contourné pourrait pousser l'opérateur à appliquer accidentellement une surpression au pneu, entraînant une explosion du pneu, laquelle pourrait provoquer des blessures graves ou la mort de l'opérateur ou des personnes se trouvant à proximité.

Toujours s'assurer que le limiteur de pression est présent et qu'il fonctionne adéquatement.



Ne jamais gonfler un pneu à une pression supérieure à celle recommandée par le fabricant une fois que le talon est logé. Le limiteur de pression est réglé à 60 PSI. Tout gonflage requis au-dessus de 60 PSI devrait être exécuté dans une chambre de gonflage/cage de sécurité ou monté en toute sécurité sur le véhicule si une chambre de gonflage n'est pas disponible. Une explosion de pneu pourrait causer des blessures corporelles ou la mort de l'opérateur ou des personnes se trouvant à proximité.

Le limiteur de pression aide à prévenir le gonflage de pneus de taille normale ou plus grands ou des pneus à chambre à air au-delà de 60 PSI afin de minimiser le risque d'explosion. Ce dispositif est destiné à la sécurité de l'opérateur et des personnes qui se trouvent à proximité. Il est essentiel que le limiteur de pression soit utilisé de façon appropriée afin que la machine fonctionne en toute sécurité.

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

1. Retirer les pneus ou roues de la machine.
2. Connecter le tuyau de gonflage à un réservoir de service vide avec un manomètre (le manomètre doit indiquer 0). Utiliser un réservoir homologué avec une capacité de pression d'au moins 200 PSI.
3. Appuyer sur la pédale/buse de gonflage pour la mettre à la position 1 pour lancer le débit d'air à travers le tuyau et jusque dans le réservoir. Maintenir une pression constante pour avoir un débit constant.

4. Surveiller la pression à la hausse sur la jauge du réservoir et la jauge de la machine. La jauge de la machine doit cycler entre les pressions de vérification et de gonflage pendant que la jauge du réservoir grimpe constamment. Lorsque la pression du réservoir atteint 60 PSI, le limiteur de pression doit arrêter automatiquement le débit d'air. Les deux jauges devraient indiquer 60 PSI + 5 PSI.

5. Remplacer le limiteur de pression s'il n'est pas en mesure de bien cycler durant le gonflage, s'il n'est pas capable d'arrêter l'alimentation d'air à 60 PSI ou s'il fonctionne mal de toute autre manière. Ne pas utiliser la machine si le limiteur de pression est défaillant.

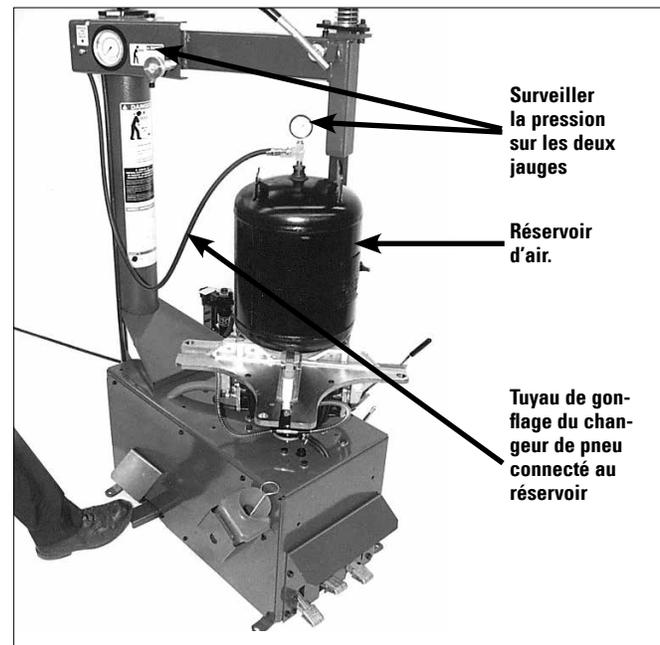


Figure 32 – Entretien du limiteur de pression

Entretien de l'injecteur d'huile

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

Ajouter de l'huile dans le réservoir d'huile lorsque le niveau de liquide est au quart ou moins. Retirer le couvercle du réservoir d'huile et ajouter de l'huile Chevron Regal® R & O 32 jusqu'à la ligne de remplissage (l'huile à outil pneumatique est un substitut acceptable). Replacer le couvercle et nettoyer 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 du raccord avec l'injecteur comme suit :

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

2. Retirer le panneau latéral et repérer l'injecteur d'huile.

3. Préparer l'injecteur d'huile.

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

Desserrer 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. Resserrer la vis de purge d'air.

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

Retirer le tuyau de conduite d'huile du raccord cannelé de l'injecteur. Laisser 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. Égoutter l'huile dans le raccord cannelé de l'injecteur jusqu'à ce que le raccord cannelé soit rempli. Réinstaller la conduite d'huile dans le raccord cannelé de l'injecteur.

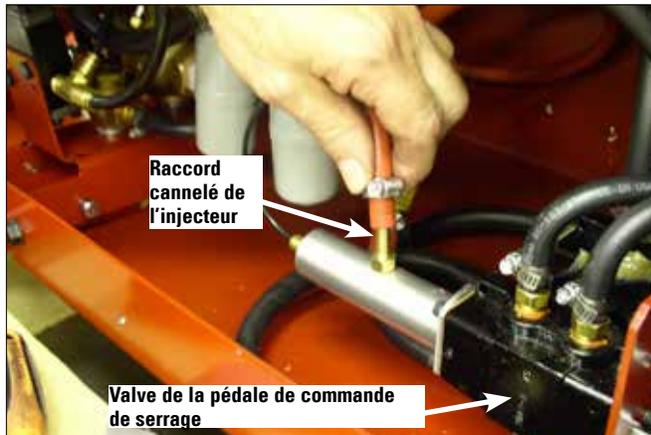


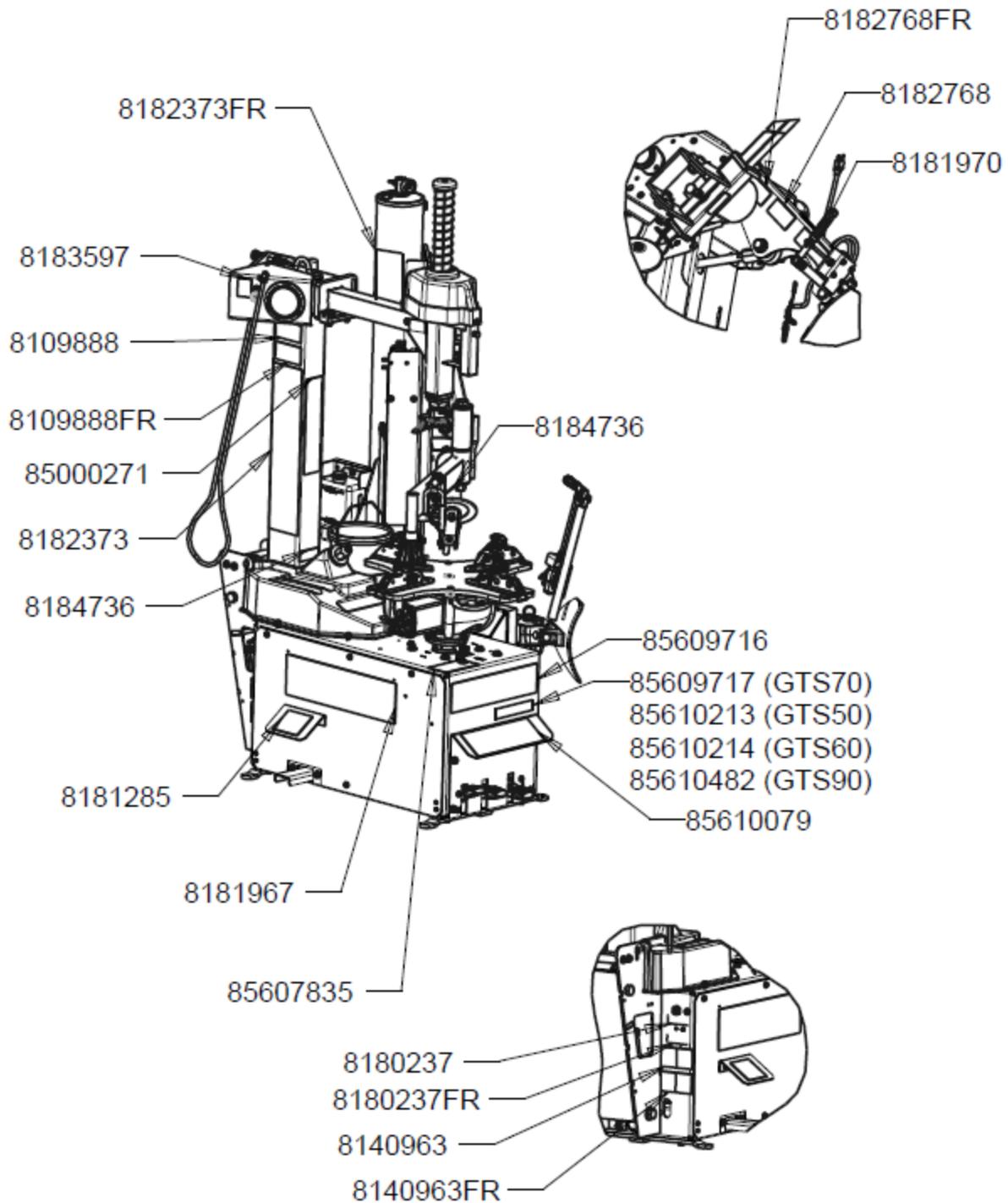
Figure 33 – Injecteur d'huile sans robinet de purge

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

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

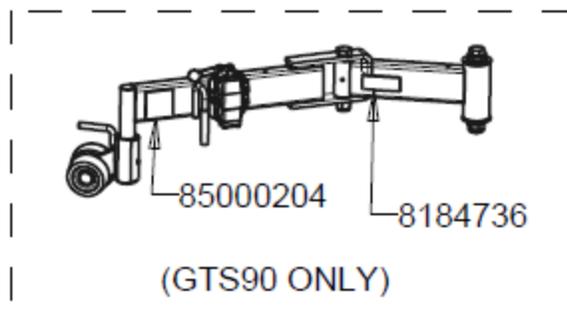
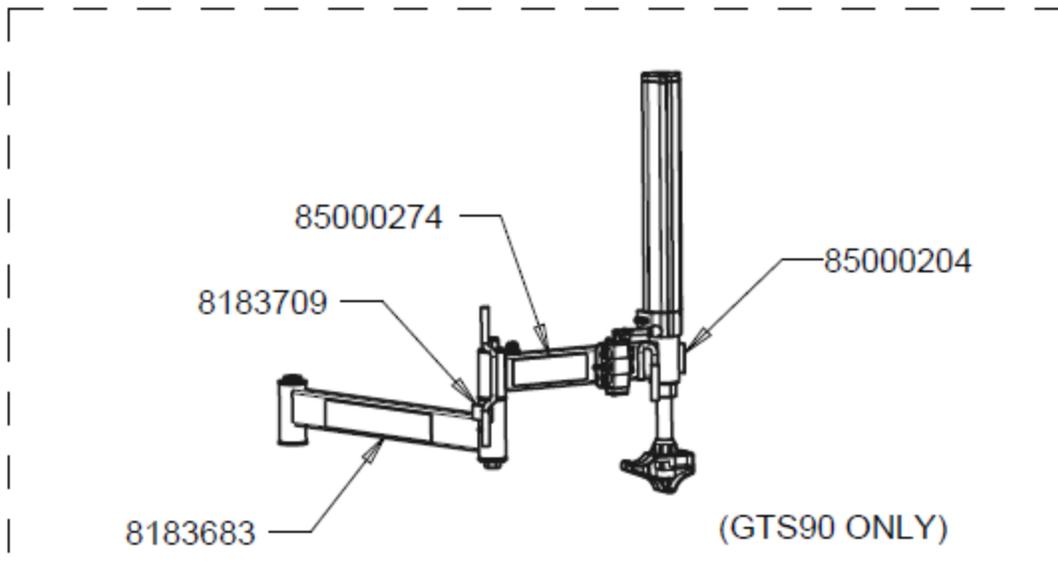
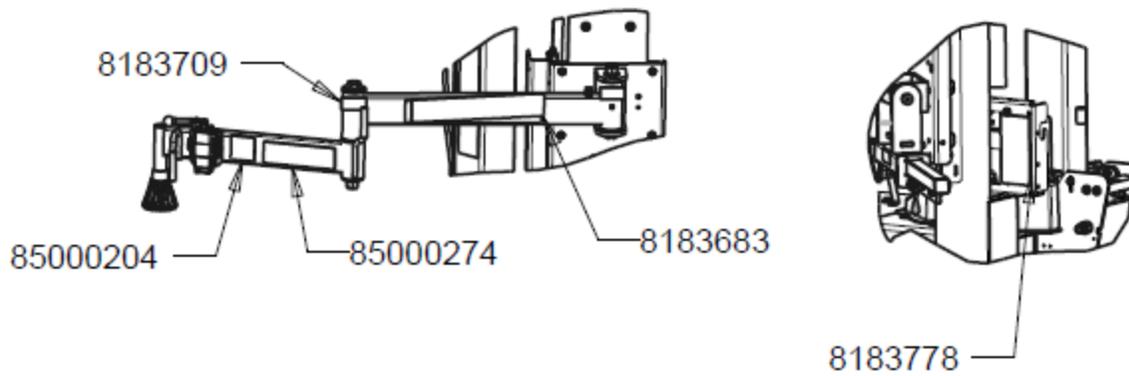
6. Surveiller la consommation d'huile pour s'assurer que l'huile est utilisée dans le système.

Decal Emplacements



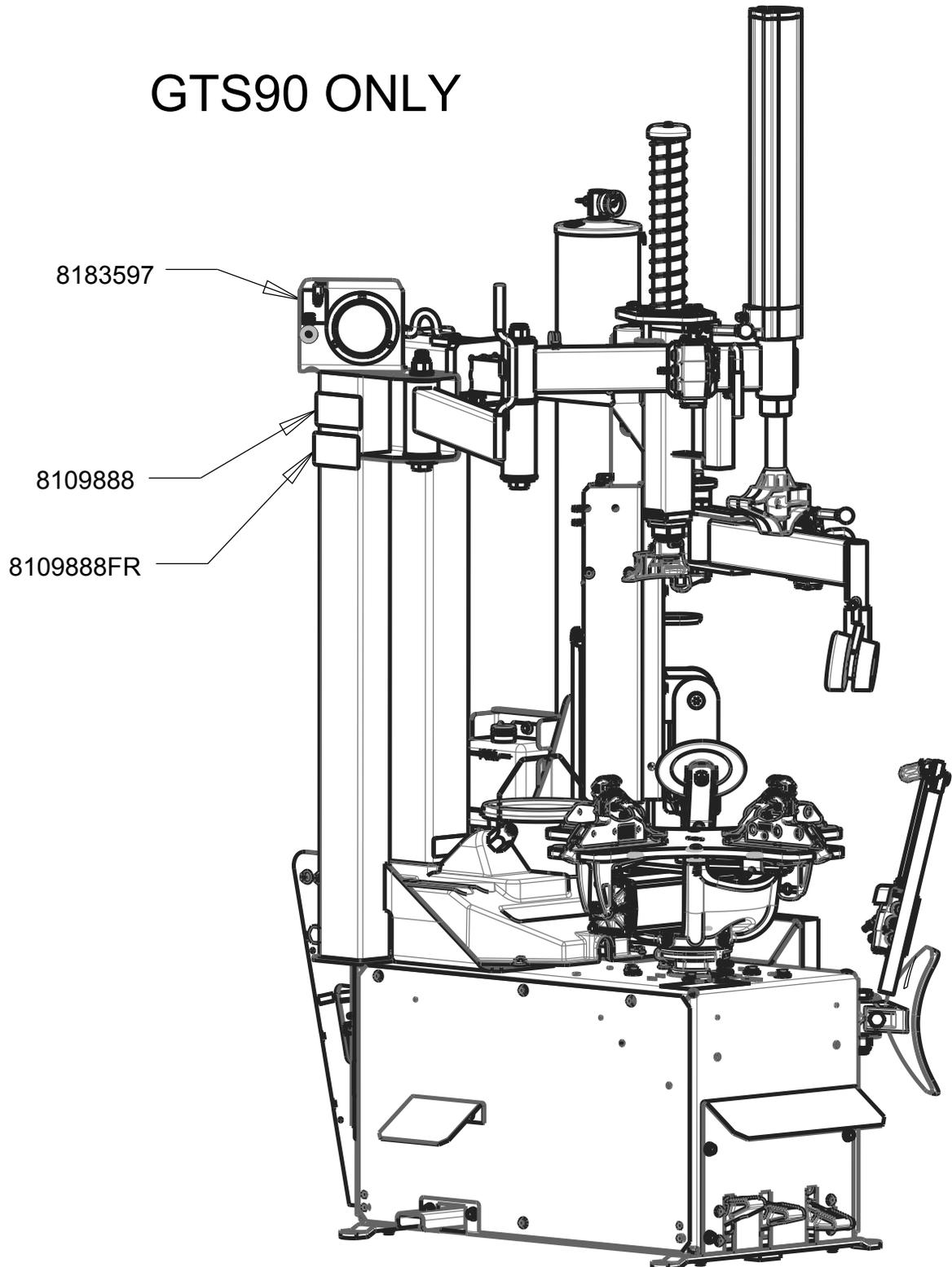
Remplacer toute vignette de sécurité endommagée ou manquante.
Elles sont disponibles chez les distributeurs COATS, (800) 688-6359.

Decal Emplacements



Decal Emplacements

GTS90 ONLY



Notes

Notes

UN MOT AU SUJET DE LA SÉCURITÉ

L.I.M.

LIRE INSPECTER MONTER

LIRE...

On s'expose à un risque de blessures en montant et gonflant un pneu de la mauvaise dimension. *Lire* la dimension sur le pneu et s'assurer que le pneu correspond à la jante. Faire particulièrement preuve de prudence en montant un petit pneu sur une jante plus grande, comme un pneu de 16 pouces sur une jante de 16,6 pouces.

Le gonflage d'un pneu et d'une jante non appariés pourrait entraîner une explosion.

INSPECTER...

Avant de monter un pneu quelconque sur une jante, *inspecter* la jante pour s'assurer de l'absence de rouille, de taches coriaces, de bords courbés, ou de fissures qui pourraient empêcher le pneu de bien se loger. En présence de l'un de ces problèmes, ne pas monter le pneu jusqu'à ce que la jante soit bien vérifiée par un superviseur.

Inspecter le pneu pour voir si le talon est endommagé.

MONTER...

Après s'être assuré que le pneu est en bon état et que les dimensions du pneu et de la jante concordent, *monter* le pneu en toute sécurité. NE JAMAIS se placer entièrement au-dessus du pneu que l'on est en train de gonfler. Si le pneu explose, il ira directement vers le haut. Il ne faut pas se trouver au-dessus du pneu si cela se produit. Ne jamais surgonfler le pneu, même si le talon ne se loge pas. Ne jamais gonfler au-dessus de 40 PSI. Si le pneu ne s'est pas logé c'est qu'il y a un problème quelque part. Dégonfler le pneu et le vérifier à nouveau, ainsi que la jante. Si au bout de la deuxième fois, cela ne marche pas, mettre un autre pneu.

FAIRE ATTENTION AUX SITUATIONS SUIVANTES :

1. Talon ou talons endommagés.

2. Roues rouillées.
(particulièrement dans la zone de repos du talon)

3. Rouées courbées ou fissurées.

4 A. Mauvais appariement.

(L'appariement d'un pneu de 16 pouces et d'une jante de 16,5 pouces causera une explosion)

4 B. Mauvais appariement.

(Pneu de 16,5 pouces sur une jante de 16 pouces)

5. Un pneu et une jante conventionnels.

6. Blessures au dos.

7. Blessures à la main ou aux doigts.

(Les mains ou doigts trop proches d'un pneu en train d'être gonflé ou de la loge du talon peuvent être blessés.)

8. Rester à l'écart.

(Ne jamais mettre l'une des parties du corps par-dessus le changeur de pneu pendant le gonflage).

9. Les talons ne se logeront pas à 40 PSI.

10. Gonflage inapproprié.

Ne pas oublier le principe L.I.M. (Lire, Inspecter, Monter) pour chaque pneu.



NE PAS LIRE ET SUIVRE L'ENSEMBLE DES AVERTISSEMENTS ET INSTRUCTIONS CONTENUS DANS CE MANUEL PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES CORPORELLES GRAVES OU LA MORT DE L'OPÉRATEUR OU DES PERSONNES QUI SE TROUVENT À PROXIMITÉ.

LE PROPRIÉTAIRE EST RESPONSABLE DE CONSERVER LES INSTRUCTIONS D'UTILISATION ET LES DÉCALCOMANIES AUX FINS DE RÉFÉRENCE PAR L'OPÉRATEUR. POUR OBTENIR DES COPIES SUPPLÉMENTAIRES, COMMUNIQUER AVEC HENNESSY INDUSTRIES, INC, 1601 J.P. HENNESSY DRIVE, LAVERGNE, TENNESSEE, 37086 - (800) 688-6359.

LA DÉFAILLANCE D'UN PNEU SOUS PRESSION EST DANGEREUSE! Ce changeur de pneu n'empêchera pas l'explosion des pneus, des jantes ou de tout autre équipement connexe.

LES PNEUS PEUVENT EXPLOSER, NOTAMMENT S'ILS SONT GONFLÉS AU-DELÀ DES LIMITES SPÉCIFIÉES. NE PAS DÉPASSER LA PRESSION D'AIR RECOMMANDÉE PAR LES FABRICANTS DE PNEUS.

UN PNEU QUI EXPLOSE, UNE JANTE OU UN ÉQUIPEMENT DE LOGEMENT DU TALON QUI EXPLOSE PEUT SE PROPULSER VERS LE HAUT ET VERS L'EXTÉRIEUR AVEC SUFFISAMMENT D'ÉNERGIE POUR POUVOIR CAUSER DES BLESSURES GRAVES OU LA MORT DE L'OPÉRATEUR ET/OU AUX PERSONNES SE TROUVANT À PROXIMITÉ.