

**MANUEL**



# SYSTÈME AUTOMATIQUE DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES

PAR



EXCLUSIVEMENT DISTRIBUÉ EN EUROPE  
PAR





## Index

Liste des Abréviations .....	IV
Index des Schémas.....	IV
Index des Tableau .....	IV
1. Informations Importantes pour le Client.....	1
2. Informations Générales.....	2
2.1. Icônes de sécurité.....	2
2.2. Informations de sécurité .....	3
2.2.1. En général.....	3
2.2.2. Circulation .....	5
2.2.3. Installation.....	5
2.2.4. Mise en Service.....	7
2.2.5. Opération .....	8
2.2.6. Entretien.....	8
2.3. Conditions Générales et Garantie .....	9
2.4. Responsabilité .....	9
2.5. Déchets.....	9
3. Description du Produit et Spécifications .....	10
3.1. Utilisation Appropriée .....	10
3.2. Utilisation Inappropriée .....	11
3.3. Constitution du Système .....	12
3.3.1. Boite de Contrôle .....	13
4. Installation .....	15
4.1. Outils – Aperçu.....	16
4.3. Installation de la boite de contrôle .....	18
4.4. Installation du Voyant d’Avertissement .....	20

4.5.	Installation de l'Entrée d'Air aux Essieux. (Version Pressurisée) ..	21
4.6.	Installation de l'Entrée d'Air aux Essieux (Version Non Pressurisée) 22	
4.7.	Installation de la Distribution d'Air.....	23
4.8.	Installation du Press Plug (Fusée Creuse).....	24
4.9.	Installation du Stator (Version Pressurisée) .....	25
4.10.	Installation du Stator (Version Non Pressurisée).....	26
4.11.	Installation de l'Adaptateur de Chapeau de Moyeu.....	27
4.12.	Installation du Raccord Tournant .....	28
4.13.	Installation du Flexible.....	29
5.	Mise en Service .....	30
5.1.	Vérifier la Pression Régulée .....	30
5.2.	Adapter la Pression Régulée.....	31
5.3.	Fonctionnement du Voyant d'Avertissement .....	32
5.3.1	Voyant d'Avertissement Clignotant.....	32
5.3.2.	Voyant d'Avertissement Allumé .....	33
6.	Changement des Pneus.....	33
6.1.	Démontage.....	34
6.2.	Montage .....	34
7.	Aperçu des Pièces de Rechange .....	34
8.	Entretien .....	35
8.1.	Avant le Départ .....	35
8.2.	Intervalle d'Entretien .....	36
8.3.	Kits d'Entretien.....	37
8.3.1.	Kits d'Entretien Complètes.....	38
8.3.2.	Demi-Kits d'Entretien .....	39
9.	Diagnostic.....	40

10.	Changement de la Pression .....	42
11.	Gabarits de Perçage .....	43
11.1.	Boite de contrôle .....	43
11.2.	Voyant d’Avertissement .....	43

## Liste des Abréviations

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (
ATIS	Système Automatique de Pression des Pneus
DRS	Système de réduction de la traînée
NPT	National Pipe Thread
OEM	Premier Equipement
PA	Polyamide
PSI	Pressure Systems International
PTFE	Polytetrafluoroethylene (Teflon)

## Index des Schémas

Schémas 1: Constitution du Système.....	12
Schémas 2: Boite de Contrôle CMP-7 .....	19
Schémas 3: Voyant d'Avertissement .....	20
Schémas 4: Connection Electrique du Voyant .....	21
Schéma 5: Gabarit de perçage de la boite de contrôle.....	44
Schéma 6: Gabarit de perçage du Voyant d'Avertissement.....	45

## Index des Tableau

Tableau 1: Outils - Aperçu.....	16
Tableau 2: Couple de Serrage .....	17
Tableau 3: Intervalle d'Entretien .....	36
Tableau 4: Kits d'Entretien Complets .....	38
Tableau 5: Demi-Kits d'Entretien .....	39
Tableau 6: Diagnostic.....	40
Tableau 7: Changement de la Pression .....	42



# 1. Informations Importantes pour le Client

Cher Client,

Nous sommes heureux de vous présenter le Système de Gonflage Automatique des Pneumatiques (ATIS) de PSI. Ce système vous aidera à augmenter la sécurité routière, la sauvegarde environnementale et la rentabilité de votre véhicule.

Le manuel actuel comprend un aperçu du produit et de son utilisation appropriée. Prenez le temps de lire entièrement ces instructions. Vous y trouverez également des informations de sécurité et des notes importantes concernant l'utilisation appropriée. L'observation de ces instructions aidera à optimiser la durée de vie et à garantir les délais de livraison.

L'utilisateur du véhicule devrait avoir accès à ce manuel à tout moment et pour cette raison, placez-le dans le véhicule.

Meilleures salutations,

Votre équipe Celerity DRS

*\* Les informations contenues dans cette publication étaient en vigueur au moment où la publication a été approuvée pour impression et sont sujettes à modification sans préavis ni responsabilité. Celerity DRS GmbH, se réserve le droit de réviser les informations présentées ou d'arrêter la production des pièces décrites à tout moment.*

## 2. Informations Générales

Ce manuel a été développé pour que l'utilisateur comprenne la fonction et la structure et pour qu'il sache assurer le fonctionnement du système. Le guide fourni qui concerne l'installation et la mise en service ne peut être utilisé que par le constructeur du véhicule ou par l'entremise d'un partenaire accrédité et par des professionnels qualifiés. Celerity DRS recommande que tous les changements de pression et l'entretien doivent être effectués par un partenaire accrédité et par des professionnels qualifiés.

**Nous vous prions de lire attentivement le manuel! Le non-respect des avertissements et des instructions peut entraîner des blessures ou des dégâts matériels.**

### 2.1. Icônes de sécurité

Ce manuel utilise différents icônes pour l'identification d'informations importantes. Il est nécessaire de lire attentivement et de respecter ces informations.



Cette icône indique qu'il faut arrêter le véhicule dès qu'il est possible et prudent de le faire.



Cette icône avertit de risques éventuels pour la sécurité des personnes et des biens.



Cette icône identifie les exigences spéciales concernant l'installation. Le non-respect pourrait entraîner des blessures et des dégâts matériels et pourrait causer un dysfonctionnement ou l'endommagement du système.



Cette icône donne des informations importantes ou utiles concernant l'installation, l'efficacité accrue et une durée de vie améliorée du système.

## 2.2. Informations de sécurité



### Avertissement :

- Nous vous prions de lire attentivement le manuel! Le non-respect des avertissements et des instructions peut entraîner des blessures ou des dégâts matériels
- Gardez ce manuel pour une consultation ultérieure !

### 2.2.1. En général



### Avertissement :

- La modification physique du système n'est pas permise sans que Celerity DRS GmbH en soit avisé. Tous les changements nécessaires apportés au système doivent être confirmés par écrit à Celerity DRS GmbH.
- La peinture des éléments d'ATIS n'est pas autorisée.
- Le transport et le stockage devraient être faits dans son emballage d'origine et il devrait être conservé dans un endroit sec et frais.
- L'essieu d'une semi-remorque ou d'une remorque est réputé déterminant pour la sécurité. Pour cette raison, l'installation ne doit être effectuée que par un partenaire accrédité et par des professionnels qualifiés.
- Le système fonctionne par alimentation d'air comprimé. Pour cette raison, il est impératif de porter des lunettes de sécurité pendant l'installation et aussi pendant l'entretien à un moment ultérieur.
- Toute pièce manquante ou endommagée doit être remplacée immédiatement par un partenaire accrédité et par des professionnels qualifiés.
- Avant de travailler sur le système, le robinet d'alimentation de la boîte de contrôle doit être fermé et les essieux doivent être vidangés de l'air comprimé à l'aide de la soupape de sécurité situé au niveau de la boîte de contrôle.

- Les kits d'essieu sont livrés pour des essieux spécifiques OEM et selon les spécifications d'essieu. Les kits ne peuvent pas être utilisés si le type d'essieu ne correspond pas.
- Un système opérationnel nécessite une pression d'entrée minimale de 6 bar.
- La zone opérationnelle se trouve entre une pression d'entrée (un minimum de 6 bar) et 11 bar.
- L'excès d'air échappera de la boîte de contrôle lors du processus de pompage.
  
- Garez le véhicule sur une surface plane. Bloquez les roues pour empêcher le véhicule de bouger. Calez le véhicule. Ne travaillez pas sous un véhicule soutenu uniquement par des crics. Les crics peuvent glisser et provoquer des blessures graves, voire mortelles.
  
- Vérifiez que les événements de l'adaptateur de chapeau ne sont pas obstrués. Les trous d'évent bloqués empêcheront l'air du système de s'échapper du moyeu. Des blessures graves et des dommages aux composants peuvent en résulter.
  
- Testez le système de gonflage des pneus pour détecter les fuites d'air avant de mettre le véhicule en service. Vaporisez une solution de détection de fuite non corrosive sur tous les raccords et connexions (il peut s'agir d'eau savonneuse). Écoutez les fuites audibles et recherchez les bulles. Si vous détectez une fuite, identifiez la source et remplacez les pièces au besoin. Les fuites d'air dans le système de gonflage des pneus peuvent endommager les composants pendant le fonctionnement.

### 2.2.2. Circulation



**Avertissement :**

- Les devoirs du chauffeur concernant son tour d'inspection du véhicule avant le départ, demeurent inchangés.
- Vérifiez si le robinet d'alimentation est ouvert pour que le système ATIS soit en fonction.
- Vérifiez si la profondeur de sculpture des pneumatiques est suffisante et contrôlez l'état des pneumatiques pour détecter des endommagements.
- Une pression incorrecte peut entraîner une augmentation de l'usure des pneumatiques et de la consommation de carburant, et, dans le pire des cas, elle pourrait entraîner l'éclatement du pneu.

### 2.2.3. Installation



**Avertissement :**

- Une installation incorrecte peut entraîner des accidents graves ou mener à la perte de la licence d'exploitation. De plus, il pourrait y avoir des dommages pour les personnes et les biens.
- Il faut vérifier l'ensemble du lieu d'installation avant le perçage pour contrôler s'il n'y a pas d'alimentation électrique, de distribution d'air ou d'éléments porteurs qui le gêneront.
- Sauf indication contraire, une pression de 9.2 bar est fixée d'avance au niveau du boîtier de commande.
- Il faut qu'il y ait au moins un vide de 5 cm entre la sortie d'air en caoutchouc et le châssis de la remorque.
- La sortie d'air en caoutchouc ne doit pas être enfoncée ou déformée.
- Pour assurer l'étanchéité au niveau du presse-étoupe, il faut utiliser un câble rond de 6-10 mm de diamètre.

- Il faut respecter les Directives ADR concernant le câblage des véhicules ADR.
- Le câble de connexion qui est branché sur la boîte de contrôle doit être installé de telle façon qu'il soit protégé de tout endommagement.
- Tous les fils doivent être exempts de toute saleté, graisse ou huile.
- La distribution d'air doit être installée de telle façon qu'elle ne subira pas d'endommagements, de cintrage ou de frottement contre les autres conduites.
- Lors de l'installation de la distribution d'air, il faut s'assurer que les tubes soient suffisamment détendus pour le mouvement de la suspension.
- Avant de travailler sur la distribution d'air, le circuit de circulation d'air doit être vidangé et le robinet d'alimentation doit être fermé.
- Le filtre du stator ne peut pas être brisé du tube du stator ou être séparé.
- L'adaptateur de chapeau de moyeu doit être aligné avec le stator.
- Un adaptateur de chapeau de moyeu qui n'a pas été correctement installé risque d'endommager le stator et le raccord tournant. Cela pourrait entraîner une usure prématurée des joints toriques et un dysfonctionnement à un stade précoce (fuite d'air).
- Le Raccord Tournant doit être installé après le chapeau de moyeu. L'installation du chapeau de moyeu et du raccord tournant de façon simultanée risque d'entraîner des dommages subis par le raccord tournant et le joint torique du stator, ce qui pourrait causer des fuites d'air.
- L'aiguille du raccord tournant doit être alignée sur le stator.
- Assurez-vous que le Flexible ne soit pas plié, ne recouvre pas les écrous de roue et ne se trouve pas à l'extérieur du passage de roues.
- Un flexible endommagé peut causer le dégonflement complet du pneu.

- **Ne serrez pas trop les raccords du flexible de pneu, cela pourrait endommager le joint du flexible et provoquer le dégonflage d'un pneu lorsque la remorque est stationnée. Des dommages aux composants peuvent en résulter. (Voir chapitre 4.13. À la page 29.)**
- **- N'utilisez que le produit d'étanchéité approuvé lorsque vous installez le press plug d'essieu. Appliquer uniquement du produit d'étanchéité sur le diamètre EXTÉRIEUR du press plug d'essieu. Ne pas l'appliquer sur le diamètre intérieur de l'alésage de la fusée, les filetages de stator ou les filetages de fusée. Des dommages aux composants peuvent en résulter. (Voir chapitre 4.8. À la page 24.)**

#### 2.2.4. Mise en Service



**Avertissement :**

- **Avant que le système ne soit mis en service, toutes les pièces doivent être contrôlées pour détecter toute usure ou fuite. La pression de la boîte de contrôle ainsi que celle des pneumatiques doit être contrôlée également.**
- **Le réglage de pression en sortie de la boîte de contrôle doit être de 0,2 bar supérieur à la pression de gonflage recommandée par le fabricant du pneu, pour compenser la pression d'ouverture des différentes valves du circuit.**

### 2.2.5. Opération



**Avertissement :**

- Si le voyant d'avertissement a été actif depuis longtemps (10 minutes) à haute fréquence, le système pourrait ne pas fonctionner ; tous les pneumatiques ainsi que le système doivent être contrôlés dans un atelier agréé.



**STOP**

- Si le voyant d'avertissement est allumé en permanence, le chauffeur doit s'arrêter dès que possible. Le système n'est plus en mesure de compenser la fuite d'air. Il risque d'éclater.

### 2.2.6. Entretien



**Avertissement :**

- Quand il s'agit de conditions d'utilisation extrêmes liées aux conditions climatiques et au terrain, le nombre d'intervalles d'entretien doit être augmenté.
- Le non-respect des intervalles d'entretien entraîne la perte de la garantie.
- Les kits d'entretien sont livrés pour des essieux spécifiques OEM et selon les spécifications d'essieu. Les kits ne peuvent pas être utilisés si le type d'essieu ne correspond pas.

## 2.3. Conditions Générales et Garantie

Les conditions générales et les conditions de garantie de Celerity DRS GmbH en vigueur peuvent être téléchargées de notre site web [www.celeritydrs.com](http://www.celeritydrs.com).

## 2.4. Responsabilité

L'ATIS de PSI est soumis aux conditions générales en vigueur de Celerity DRS GmbH.

Celerity DRS GmbH n'assume aucune responsabilité relative aux dommages matériels ou corporels qui sont dus aux causes suivantes :

- L'utilisation inappropriée du système.
- Le non-respect du manuel et des informations de sécurité.
- La modification physique du système.
- Le mauvais entretien des pièces d'usure.
- L'utilisation de pièces endommagées.
- L'installation inappropriée du système.
- L'utilisation de pièces de rechange non autorisées.
- Toute catastrophe en raison de facteurs extérieurs ou en raison de calamités naturelles.

## 2.5. Déchets

Afin de protéger notre environnement, les déchets, tels que les pièces et les emballages utilisés lors de l'installation ou lors de l'entretien doivent être éliminés ou recyclés en fonction des règles.

Dans la mesure du possible, tous les déchets recyclables, sauf déchets spéciaux comme les huiles et les graisses, doivent être réutilisés. Il faut répondre à toutes les exigences particulières, telles que les réglementations européennes et régionales.

### 3. Description du Produit et Spécifications

#### 3.1. Utilisation Appropriée

La fabrication du produit a lieu en utilisant les équipements les plus récents et les plus perfectionnés et en mettant l'accent sur la sécurité. Malgré cela, l'utilisation de ce produit pourrait entraîner des dangers pour les personnes et les biens.

L'ATIS de PSI n'a été conçu et approuvé que pour le contrôle de la pression des pneumatiques de remorques et de semi-remorques poids lourds. Le système veille à ce que la pression des pneus des semi-remorques et des remorques soit toujours à des niveaux égaux ou supérieurs au réglage de pression à froid ; celle-ci est préréglée en fonction du chargement et en fonction de la spécification des pneus. Le chauffeur est informé de l'alimentation en air à l'aide d'un voyant d'alerte qui est monté sur la remorque ou semi-remorque dans le champ de visibilité (rétroviseur) du chauffeur.

Le voyant d'avertissement clignotera à différentes vitesses, selon la gravité de la fuite d'air. Au cas où le voyant d'avertissement clignote de manière presque continue, le véhicule doit s'arrêter dès que possible, les pneumatiques et le système doivent être contrôlés. En fonction de la marque et du type d'essieu, il existe différentes configurations du produit. Les configurations de produit sont à utiliser exclusivement avec l'essieu correspondant.

Concernant l'utilisation appropriée :

- Il faut respecter le manuel et les étapes de travail incluses.
- Il faut suivre les directives pour l'installation.
- Il faut suivre les directives des contrôles.
- Il faut suivre les directives pour l'élimination correcte des déchets, dans le respect de l'environnement.

Une utilisation fiable ne pourra être assurée que lorsque tous les paramètres valides du système seront respectés.

## 3.2. Utilisation Inappropriée

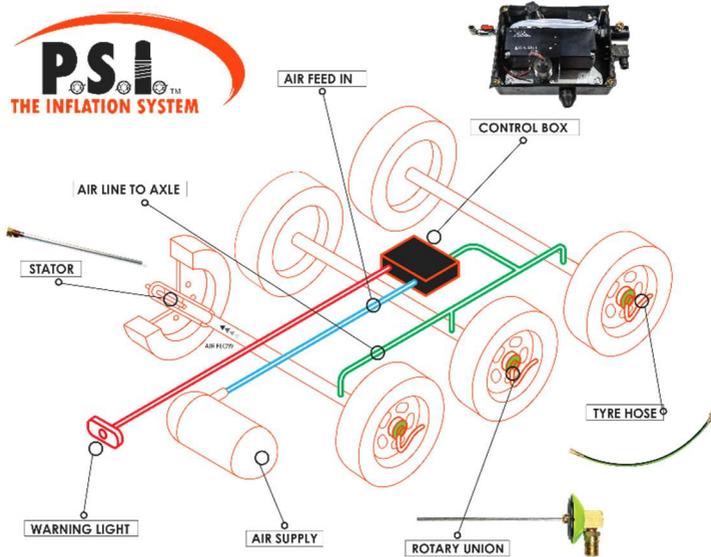
L'ATIS de PSI n'a été conçu et approuvé que pour le contrôle de la pression des pneumatiques de remorques et de semi-remorques poids lourds.

Les points suivants sont liés à une utilisation inappropriée :

- Remplissage ou Pressurisation d'équipements, réservoirs ou pièces qui ne font pas partie de l'ATIS de PSI.
- L'utilisation de l'ATIS en tant que système de régulation de la pression des pneus.
- L'utilisation de kits qui ne correspondent pas aux types d'essieu.
- L'installation effectuée par des ateliers ou par des professionnels non autorisés.
- Toutes les applications non recommandées.

### 3.3. Constitution du Système

Schémas 1: Constitution du Système



: Composants :

- 1) Boite de Contrôle
- 2) Voyant d'Avertissement
- 3) Stator
- 4) Joint Tournant
- 5) Flexible
- 6) Air Supply\*
- 7) Air Line\*

\*Les composants décrits ne font pas partie du contenu de la livraison.

### 3.3.1. Boite de Contrôle

Le boîtier de commande comprend une pompe élévatrice, un générateur, une valve de protection de pression, une soupape de surpression, une valve de commande de pression et une soupape de sécurité. La pompe élévatrice augmente la pression d'air entrant d'un facteur de 1,7 jusqu'à ce que la pression de sortie demandée soit atteinte. Le générateur allume le témoin d'avertissement lorsque le système délivre une quantité excessive d'air à un pneu qui fuit ou à un composant du système de gonflage du pneu qui fuit. Selon la quantité d'air, la lumière clignotera à une vitesse différente. La valve de protection garantit que de l'air soit disponible pour d'autres fonctions de la remorque et maintient la pression du réservoir d'air si un pneu ou un composant du système de gonflage des pneus est endommagé. La soupape de surpression est utilisée pour évacuer manuellement la pression du système de gonflage des pneus, ce qui vous permet d'effectuer la maintenance des composants de l'essieu de la remorque ou du système de gonflage des pneus. De plus, la soupape de surpression s'ouvrira automatiquement à une pression supérieure à 11 bars. La soupape de commande de pression est utilisée pour régler la pression d'air du système, car la pression d'air du système doit être ajustée à la pression de pneu recommandée par le client. La soupape de sécurité permet la livraison d'air au système et arrête également la livraison d'air au système.

### 3.3.2. Témoin d'Avertissement

Un témoin lumineux monté sur la remorque s'allume lorsque le système délivre une quantité excessive d'air en raison d'une fuite de pneu ou d'un composant du système de gonflage des pneus.

### 3.3.3. Stator and Joint Tournant

Le stator est situé à l'intérieur de la fusée de l'essieu et le joint tournant est fixé sur le chapeau de moyeu. L'air sous pression passe de l'intérieur de l'essieu fixe au moyeu rotatif à travers l'aiguille du joint tournant dans le stator. Le joint tournant et le stator, permettent une rotation sans perte de pression d'air. La coupelle caoutchouc du joint tournant aide à empêcher la pénétration de contaminants tels que la poussière et l'eau dans le moyeu. Le filtre à particules du stator élimine les contaminants du système d'air.

### 3.3.4. Flexible

Le flexible est une extension de la valve du pneu et permet à l'air de passer dans le pneu. Un clapet anti-retour situé à l'extrémité moletée du flexible permet à l'air de circuler dans une seule direction vers le pneu, ce qui protège chaque pneu contre la perte de pression d'air si le système de gonflage des pneus, ou n'importe quel pneu, perd de la pression d'air pendant le fonctionnement.

### 3.3.5. Press Plug

Le press plug d'essieu est utilisé dans les essieux à fusées creuses pour boucher l'extrémité de l'essieu sous pression et fournir un moyen de maintenir et de fixer le stator.

## 4. Installation

Le Chapitre suivant concerne l'installation du système de gonflage automatique des pneumatiques. Il faut suivre les étapes de travail décrites et il faut respecter les consignes.



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



### Veillez noter que :

- **Le système PSI peut alimenter en air les pneus de deux manières différentes. La manière la plus courante consiste à pressuriser l'essieu. Alternativement, si l'essieu ne peut pas être pressurisé (Essieu non étanche), il doit être tubé en interne.**
  - **Il existe deux types d'essieux disponibles sur le marché. Le type d'essieu le plus courant en Europe est l'essieu fusée pleine. Le deuxième type d'essieu est l'essieu à fusée creuse, un bouchon tolé est enfoncé dans un évidement usiné à l'extrémité de la fusée. Si vous n'êtes pas sûr du type d'essieu, contactez le fabricant de celui-ci.**
  - **Presque tous les fabricants d'essieux proposent un essieu préparé en usine pour l'ATIS par PSI. La préparation des essieux varie et donc les kits ne sont pas interchangeables.**

## 4.1. Outils – Aperçu



### Remarque:

- Si des outils et fournitures spéciaux sont spécifiés dans ce manuel, veuillez contacter Celerity DRS pour plus d'informations.

Tableau 1: Outils - Aperçu

Version de l'Essieu?	Quelles Pièces?	Quel Outil?	Tailles Possibles? *
Pressurisée; Non Pressurisée	Stator	Clé Dynamométrique	16 mm
Pressurisée; Non Pressurisée	Adaptateur de Chapeau de Moyeu	Clé Dynamométrique	22 mm
Pressurisée; Non Pressurisée	Adaptateur de fusée	Clé Dynamométrique	32 mm
Pressurisée; Non Pressurisée	Flexibles	Clé	11 mm
Pressurisée; Non Pressurisée	Boite de Contrôle; Voyant d'Avertissement	Tournevis cruciforme	Standard
Pressurisée; Non Pressurisée	PG11-Adaptateur	Tournevis Plat	Petite
Pressurisée	Bouchon	Clé Dynamométrique	22 mm
Pressurisée	Entrée alimentation air d'Essieu	Clé	11/13/14/17/22 mm
Non Pressurisée	Passerelle cloison	Clé	12/24 mm
Non Pressurisée	Installation du tube interne.	Fil Souple	

\*La taille de la clé dépend du type d'essieu.

## 4.2. Couple de Serrage

Tableau 2: Couple de Serrage

Essieux	Pieces	Couple de Serrage
BPW, SAF, Gigant, JOST, VALX, ROR, SMB/SAE, YORK	Stator	40 Nm $\pm$ 5 Nm
Schmitz Cargobull	Stator	70 Nm $\pm$ 5 Nm
JOST	Reducteur fusée	40 Nm $\pm$ 5 Nm
Gigant, JOST, Schmitz Cargobull, SMB/SAE, YORK	Adaptateur de Chapeau	30 Nm $\pm$ 2 Nm
ROR (Perçage retrofit)	Adaptateur de Chapeau	Tbd.
SAF (Perçage retrofit)	Adaptateur de Chapeau	Tbd.
VALX	Adaptateur de Chapeau	25 Nm $\pm$ 5 Nm
BPW	Chapeau ECO Plus	800 Nm
BPW	Chapeau ECO Plus 3	350 Nm
Tous	Raccords	25 Nm $\pm$ 5 Nm
Tous	Joint Tournant	Serrage manuel (6 Nm)
Tous	Coude d'Alimentation	Serrage manuel (5 Nm)
Tous	Flexible	Serrage manuel + $\frac{1}{2}$ tour de clé
Tous	Strain Relief	Serrage manuel (5 Nm)

### 4.3. Installation de la boîte de contrôle



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**
  - **Il est essentiel que l'échappement en caoutchouc sous le boîtier de commande ne soit pas écrasé contre le châssis et qu'il y ait au moins 50 mm d'espace libre en dessous, afin qu'il puisse laisser échapper en toute sécurité de l'air résiduel utilisé pour pomper la pression.**



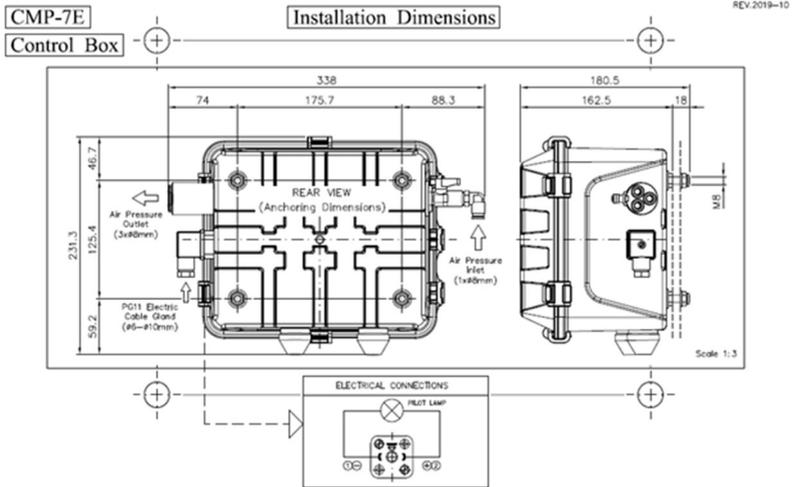
**Veillez noter que :**

- **Accessible pour toute activité d'entretien, la boîte de contrôle doit être amovible.**
- **L'excès d'air sera libéré de la boîte de contrôle**

La boîte de Contrôle comprend :

- La Valve de Régulation de la Pression
- La soupape de sécurité
- Générateur
- Pompe Step-up
- La Valve de Barrage
- Connecteur PG11 pour le Voyant d'Avertissement

Schémas 2: Boîte de Contrôle CMP-7



Procédure

- 1) Pour la fixation du boîtier de commande, il faut percer les trous conformément au gabarit de perçage inclus en fin de manuel.
- 2) L'endroit de l'installation doit être sécurisé mais toujours accessible.
- 3) La fixation de la boîte de contrôle doit être effectuée à l'aide des vis incluses.

#### 4.4. Installation du Voyant d'Avertissement



**Avertissement :**

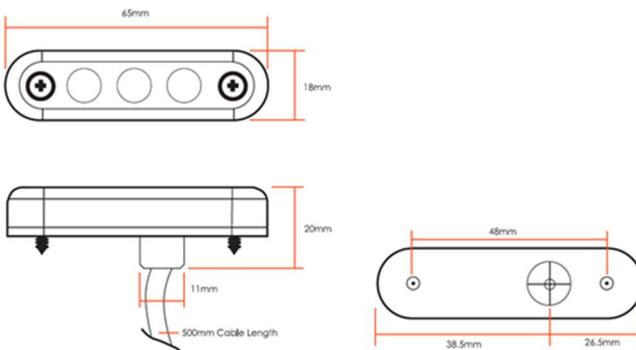
- Veuillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.
- Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!



**Veuillez noter que :**

- Le voyant d'avertissement doit être installé dans le champ de visibilité (rétroviseur) du chauffeur.
- Les câbles requis pour raccorder le voyant d'avertissement au boîtier de commande ne font pas partie du contenu de la livraison.
- Les fixations requises pour installer le câble de raccordement ne font pas partie du contenu de la livraison.
- Le voyant d'avertissement est disponible en rouge et violet.
- Polarité du câble: Noir (+) / Blanc (-).

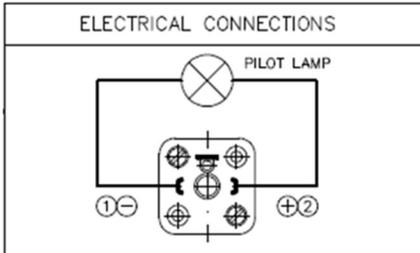
Schémas 3: Voyant d'Avertissement



## Procédure

- 1) Pour la fixation du voyant d'avertissement, il faut percer les trous conformément au gabarit de perçage inclus en fin de manuel.
- 2) Le voyant d'avertissement doit être installé dans le champ de visibilité (rétroviseur) du chauffeur.
- 3) La connexion électrique de la boîte de contrôle doit être installée conformément au schéma précédent.
- 4) Créez une fuite afin de tester le voyant d'alerte en ouvrant la soupape de sécurité qui se trouve sur la sortie de pression de la boîte de contrôle.

Schémas 4: Connection Electrique du Voyant



## 4.5. Installation de l'Entrée d'Air aux Essieux. (Version Pressurisée)



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



**Attention :**

- **Serrez-le avec une clé dynamométrique et un couple de 5 Nm.**

Procédure

- 1) Si nécessaire, couvrez le filetage du raccord d'entrée d'air de l'essieu avec un produit d'étanchéité. (par ex un ruban d'étanchéité PTFE).
- 2) Vissez le raccord d'entrée d'air de l'essieu, alignez et serrez fermement.

## 4.6. Installation de l'Entrée d'Air aux Essieux (Version Non Pressurisée)



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



**Attention :**

- **Serrez le passe cloison à la main à l'aide d'une clé.**
- **Veillez ne pas installer le raccord Té sur l'essieu ; cela pourrait entraîner des fuites d'air à cause de vibrations.**



**Veillez noter que :**

- **Les distributions d'air (tube PA de 6x1 mm) qui seront requis pour la conduite d'air aux stators ne font pas partie du contenu de la livraison.**

## Procédure

- 1) Tirez la distribution d'air interne (tube PA 6x1 mm) à travers le passe cloison.
- 2) Vissez le passe cloison (la protection anti torsion se trouve en dehors de l'essieu) et serrez-le à la main à l'aide d'une clé.
- 3) Raccordez les deux distributions d'air internes à l'aide du raccord Té.
- 4) Installez le raccord Té sur le châssis de la remorque.

## 4.7. Installation de la Distribution d'Air



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



### Attention :

- **Utilisez un réducteur pour l'installation de la distribution d'air sur la boîte de contrôle (version non pressurisée).**



### Veillez noter que :

- **Les distributions d'air (tube PA de 8x1 mm) qui seront requis pour la conduite d'air aux essieux ne font pas partie du contenu de la livraison (version pressurisée).**
- **Les distributions d'air (tube PA de 6x1 mm) qui seront requis pour la conduite d'air aux essieux ne font pas partie du contenu de la livraison (version non pressurisée).**
- **Les fixations requises pour installer la distribution d'air ne font pas partie du contenu de la livraison.**

#### Procédure

- 1) Mesurez la longueur de tube nécessaire et installez-le sous le véhicule.  
(Réservoir de Servitude -> Boite de Contrôle ; Boite de Contrôle -> Essieu)
- 2) Installez la distribution d'air sur la boite de contrôle.

### 4.8. Installation du Press Plug (Fusée Creuse)



#### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



#### Attention :

- **Utilisez des gants en latex pour protéger votre peau.**
- **Loctite® 620, 3M RT20 et PermaBond HH 0040 sont tous des composés de rétention approuvés.**
- **Le système de gonflage des pneus peut être mis sous pression 30 minutes après l'installation du bouchon de presse d'essieu.**

#### Procédure :

- 1) Retirez le bouchon de fusée avec un marteau coulissant, en prenant soin de ne pas marquer le diamètre intérieur de l'alésage de la broche.
- 2) Polissez l'alésage de la fusée pour éliminer tous les résidus d'adhésif laissés par l'ancien bouchon et toutes bavures métalliques ou arêtes vives de la surface de l'alésage de la fusée.
- 3) Nettoyez la surface et retirez tous les débris, y compris la rouille, le tartre, le liquide et les résidus d'usinage.
- 4) Nettoyez la surface exposée du joint torique et la surface de diamètre extérieur du press plug. Protégez le bouchon propre des contaminants supplémentaires.

- 5) Appliquer uniquement les produits approuvés uniformément sur le diamètre EXTÉRIEUR du press plug d'essieu. Le press plug d'essieu doit être installé dans les 10 minutes suivant l'application du composé de retenue pour s'assurer que le composé durcit correctement.
- 6) Insérer manuellement le press plug dans l'alésage de la fusée jusqu'à ce qu'il s'arrête dans l'alésage.
- 7) Insérez l'adaptateur press plug + la poignée d'entraînement dans le press plug de l'essieu.
- 8) Utilisez un maillet pour enfoncer le press plug dans l'alésage de la fusée.
- 9) Essuyez tous les résidus de produit.

#### 4.9. Installation du Stator (Version Pressurisée)



##### **Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



##### **Attention :**

- **Serrez-le avec une clé dynamométrique et le couple spécifique de l'essieu. (Voir chapitre 4.2. À la page 17.)**
- **Si un adaptateur de fusée spécifique (Réducteur M22 -> ¼ NPT) est requis, serrez celui-ci à un couple de 40 Nm et serrez le Stator à un couple de 40 Nm.**

##### Procédure

- 1) Avant l'installation, vérifiez que le filtre ne soit pas sale ou endommagé.
- 2) Vérifiez si vous avez besoin d'un adaptateur de fusée. Si oui, vissez le et serrez le au couple indiqué.

- 3) Si nécessaire, couvrez le filetage du stator avec un produit d'étanchéité. (par ex un ruban d'étanchéité PTFE).
- 4) Vissez le stator et serrez-le au couple indiqué.

#### 4.10. Installation du Stator (Version Non Pressurisée)



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



**Attention :**

- **Serrez-le avec une clé dynamométrique et le couple spécifique de l'essieu. (Voir chapitre 4.2. À la page 17.)**
- **Si un adaptateur de fusée spécifique (Réducteur M22 -> ¼ NPT) est requis, serrez le à l'aide d'un couple de 40 Nm et serrez le Stator à l'aide d'un couple de 40 Nm.**

**Procédure:**

- 1) Vérifiez si vous avez besoin d'un adaptateur de fusée. Si oui, vissez le et serrez le au couple indiqué.
- 2) Tirez une distribution d'air (tube PA) à travers la fusée et le corps d'essieu vers la sortie d'essieu.
- 3) Si nécessaire, couvrez le filetage du stator avec un produit d'étanchéité. (par ex un ruban d'étanchéité PTFE).
- 4) Raccordez la distribution d'air interne au stator.
- 5) Vissez le stator et serrez au couple indiqué.

## 4.11. Installation de l'Adaptateur de Chapeau de Moyeu



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



### Attention :

- **Serrez-le avec une clé dynamométrique. Consultez l'appendice pour trouver le couple requis pour votre système.**
- **Installez le chapeau de moyeu en fonction des indications du fabricant d'essieu.**
- **Le joint de chapeau BPW doit être changé systématiquement.**
- **Utiliser le chapeau original BPW pour les essieux BPW.**



### Veillez noter que :

- **Certains essieux OEM livrent un chapeau de moyeu spécifique fourni d'un adaptateur préinstallé.**
- **L'utilisation d'un chapeau de moyeu avec un adaptateur intégré ou un chapeau pré-percé est fortement recommandé!**
- **Certains chapeaux de moyeu nécessitent des clips de maintien pour assurer leur fixation.**

### Procédure :

- 1) **Percez un trou de  $\varnothing$  14 mm au centre du chapeau de moyeu si celui-ci n'est pas déjà préparé..**
- 2) **Installez l'adaptateur de chapeau de moyeu et vérifiez si le montage est correct.**

- 3) Percez 3 trous de  $\varnothing$  1.5 mm dans le chapeau de moyeu, si celui-ci n'est pas préparé, en utilisant l'adaptateur comme gabarit, ceci afin d'assurer l'échappement d'air en cas de fuite au stator.
- 4) Installez le chapeau de moyeu sur l'essieu et vérifiez si le montage est correct.
- 5) Si nécessaire, installez les clips de maintien.

## 4.12. Installation du Raccord Tournant



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



### Attention :

- **Serrez-le au couple recommandé de 6 Nm au maximum.**
- **BPW exige un joint blanc PTFE**

### Procédure

- 1) Vissez le raccord tournant à l'adaptateur de chapeau de moyeu.
- 2) Serrez-le à la main et utilisez une clé pour obtenir une bonne orientation du raccord tournant, du flexible et de la valve du pneu.
- 3) Vérifiez que le montage est correct.

## 4.13. Installation du Flexible



### Avertissement :

- Veuillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.
- Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!



### Attention :

- Le Flexible doit être serré à la main au raccord tournant (aucun outil n'est requis).
- D'abord, le Flexible doit être serré à la main et ensuite, il doit être serré à l'aide d'un ½ tour d'une clé sur la valve du pneu. Afin d'assurer l'étanchéité, la valve du pneu doit être fileté sur 12 à 15mm, comme l'est le flexible.



### Veuillez noter que :

- **Test de fonctionnement du flexible -> Installez le flexible sur la valve du pneu et pressez la valve intégrée dans le flexible (coté raccord tournant); l'air doit s'échapper.**

### Procédure

- 1) Installez le flexible sur la valve.
- 2) Test de fonctionnement du flexible.
- 3) Installez le flexible sur le raccord tournant.
- 4) Vérifiez que la valve du pneu n'a pas de fuites.

## 5. Mise en Service



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**

### 5.1. Vérifier la Pression Régulée



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



**Veillez noter que :**

- **Il est fortement recommandé d'utiliser un manomètre digital calibré.**

#### Procédure

- 1) Enlever le bouchon de la prise de pression, et branchez le manomètre.
- 2) Lire la pression sur le manomètre.
- 3) Débranchez le manomètre et relâchez l'air via la prise de pression.
- 4) Après la pulsation de la pompe, rebranchez le manomètre et vérifiez la pression.
- 5) Répétez la procédure de contrôle encore deux fois.
- 6) Remontez le bouchon de la prise de pression.

## 5.2. Adapter la Pression Régulée



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



### Veillez noter que :

- **Il est fortement recommandé d'utiliser un manomètre digital calibré.**

### Procédure:

- 1) Retirez le capuchon de la prise de pression et connectez le manomètre.
- 2) Lire la pression.
- 3) Retirez le manomètre et libérez l'air via la prise de pression.
- 4) Après le processus de pompage, la jauge peut être connecté et la pression peut être lue.
- 5) Pour réduire la pression, tirez le bouton de réglage du détendeur et tournez par petits pas vers la gauche.
- 6) Pour augmenter la pression, tirez le bouton de réglage du détendeur et tournez par petits pas vers la droite.
- 7) Retirez le manomètre et libérez l'air via la prise de pression.
- 8) Après le processus de pompage, la jauge peut être connecté et la pression peut être lue.
- 9) Répétez le processus de vérification deux fois.
- 10) Verrouillez le détendeur en appuyant sur le bouton de réglage.
- 11) Fermez le couvercle de la boîte de contrôle.
- 12) Vérifiez à nouveau la pression avec le manomètre après avoir fermé le couvercle. Si la pression est correcte, passez à l'étape suivante, sinon répétez la séquence.
- 13) Notez la pression modifiée. (Voir chapitre 10. à la page 42.)

### 5.3. Fonctionnement du Voyant d’Avertissement



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



**Note: Veuillez noter que :**

- **Un voyant d’avertissement clignotant signifie que le système est en service et qu’il compense la perte de pression.**
- **Vérifiez si le voyant fonctionne avant de l’utiliser ; testez-le à l’aide d’un échappement d’air d’un des flexibles; si le voyant clignote au moment où la pompe fonctionne pour compenser l’échappement d’air – le système est opérationnel.**

#### 5.3.1 Voyant d’Avertissement Clignotant



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**

**Procédure**

- 1.) En cas d’un voyant d’avertissement clignotant, le chauffeur peut poursuivre son voyage.
- 2.) Les pneumatiques et le système doivent être contrôlés à l’arrêt.

### 5.3.2. Voyant d'Avertissement Allumé



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**

Procédure

- 1) Si le voyant d'avertissement est éclairé en permanence, le chauffeur doit s'arrêter dès que possible.
- 2) Les dommages suites à l'échappement d'air doivent être réparés avant la poursuite du voyage dans un atelier agréé.

## 6. Changement des Pneus



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



**Attention :**

- **Le Flexible doit être serré à la main au raccord tournant (aucun outil n'est requis).**
- **D'abord, le Flexible doit être serré à la main et ensuite, il doit être serré à l'aide d'un ½ tour d'une clé sur la valve du pneu.**



**Veillez noter que :**

- **Test de fonctionnement du flexible -> Installez le flexible sur la valve du pneu et pressez la valve intégrée dans le flexible (coté raccord tournant); l'air doit s'échapper.**

## 6.1. Démontage

Procédure:

- 1) Desserrez et démontez le flexible du raccord tournant.
- 2) Desserrez et démontez le flexible de la valve du pneu.
- 3) Changez le pneu conformément aux directives du fabricant.

## 6.2. Montage

Procédure

- 1) Raccordez le flexible sur la valve.
- 2) Test de fonctionnement du flexible.
- 3) Raccordez le flexible sur le raccord tournant.
- 4) Vérifiez que la valve du pneu n'a pas de fuites.

## 7. Aperçu des Pièces de Rechange

Un aperçu comprenant toutes les pièces de rechange nécessaires à votre système peut être demandé auprès de tous les partenaires accrédités ou directement auprès de Celerity DRS.

Celerity DRS conseille d'utiliser seulement des pièces de rechange d'origine de P.S.I. L'influence des pièces de rechange non autorisées sur les délais de livraison ainsi que les risques et les dangers éventuels ne peuvent pas être jugés par Celerity DRS. Pour cette raison, l'utilisation de pièces de rechange non autorisées annule toutes les revendications de garantie.

## 8. Entretien



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**

### 8.1. Avant le Départ



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**

### Procédure

- 1) . Lors de son tour d'inspection, le chauffeur doit vérifier s'il n'y a pas de dommages occasionnés aux ensembles d'extrémité de roue.
- 2) Contrôlez la valve de sécurité (robinet d'arrêt) de la boîte de contrôle. La valve de sécurité (robinet d'arrêt) doit être ouverte.

## 8.2. Intervalle d'Entretien



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**

Pour garantir le fonctionnement et la durabilité du système, il doit être contrôlé régulièrement.

Afin d'assurer la garantie, les intervalles de contrôle suivants doivent être respectés :

Tableau 3: Intervalle d'Entretien

Optical Check	
Raccords Tournants	Avant le Départ
Flexibles	Avant le Départ
Valve de Sécurité (ouverte)	Avant le Départ
Câble Electrique	Chaque Année
Distribution d'Air	Chaque Année
Test de Fonctionnement	
Contrôlez la pression réglée du boîtier de commande. -> Première fois après l'installation (Voir chapitre 5.1. À la page 30.)	Dans les 6 mois après l'installation et ensuite annuellement.
Contrôlez le voyant d'avertissement. -> Première fois après l'installation (Voir chapitre 5.3. À la page 32.)	Chaque Année
Contrôlez l'ensemble du chapeau de moyeu s'il existe des fuites (test à l'eau savonneuse). -> Première fois après l'installation.	Chaque Année

### 8.3. Kits d'Entretien



**Avertissement :**

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**



**Veillez noter que :**

- **Pour toute commande, veuillez indiquer le nombre d'essieux. Les kits suivants sont appropriés pour des semi-remorques à 3 essieux.**

Celerity DRS offre deux kits d'entretien, caractérisés par des exigences différentes. Le kit d'entretien complet comprend les raccords tournants, les stators et les flexibles. En plus, Celerity DRS offre des demi-kits d'entretien qui ne comprennent pas de flexibles.

### 8.3.1. Kits d'Entretien Complets

Tableau 4: Kits d'Entretien Complets

Description	Références	Appropriée pour
Kit d'Entretien Complet	MUV-120-150-S-H-3-P	JOS-RFS-120-S-F-3-P; JOS-RFS-120-S-R-3-P; SAF-BB1-120-S-R-3-P
Kit d'Entretien Complet	MUV-000-090-S-H-3-P	BPW-EP3-000-S-F-3-P; VAL-XXX-000-S-R-3-P; ROR-LMX-000-S-R-3-P
Kit d'Entretien Complet	MUV-120-090-S-H-3-P	BPW-EP3-120-S-F-3-P; SCB-ROT-120-S-R-3-P; ROR-LMX-120-S-R-3-P; VAL-XXX-120-S-R-3-P
Kit d'Entretien Complet	ME3-XXX-090-T-H-3-P	BPW-EP3-XXX-T-F-3-P
Kit d'Entretien Complet	ME3-120-090-S-H-3-N	BPW-EP3-120-S-F-3-N
Kit d'Entretien Complet	ME3-000-090-S-H-3-N	BPW-EP3-000-S-F-3-N
Kit d'Entretien Complet	ME3-XXX-090-T-H-3-N	BPW-EP3-XXX-T-F-3-N
Kit d'Entretien Complet	ME2-000-090-S-H-3-N	BPW-EP2-000-S-R-3-N
Kit d'Entretien Complet	ME2-120-090-S-H-3-N	BPW-EP2-120-S-R-3-N
Kit d'Entretien Complet	ME2-XXX-090-T-H-3-N	BPW-EP2-XXX-T-R-3-N
Kit d'Entretien Complet	MS1-000-150-S-H-3-P	SAF-SS1-000-S-R-3-P
Kit d'Entretien Complet	MZ1-XXX-150-T-H-3-P	SAF-ZZ1-XXX-T-R-3-P

### 8.3.2. Demi-Kits d'Entretien

Tableau 5: Demi-Kits d'Entretien

Description	Références	Appropriée pour
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	MUV-XXX-150-S-X-3-P	JOS-RFS-120-S-F-3-P; JOS-RFS-120-S-R-3-P; SAF-SS1-000-S-R-3-P; SAF-BB1-120-S-R-3-P
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	MUV-XXX-090-S-X-3-P	BPW-EP3-000-S-F-3-P; VAL-XXX-000-S-R-3-P; ROR-LMX-000-S-R-3-P; BPW-EP3-120-S-F-3-P; SCB-ROT-120-S-R-3-P; ROR-LMX-120-S-R-3-P; VAL-XXX-120-S-R-3-P
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	ME3-XXX-090-T-X-3-P	BPW-EP3-XXX-T-F-3-P
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	MZ1-XXX-150-T-X-3-P	SAF-ZZ1-XXX-T-R-3-P
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	ME3-XXX-090-S-X-3-N	BPW-EP3-120-S-F-3-N; BPW-EP3-000-S-F-3-N
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	ME3-XXX-090-T-X-3-N	BPW-EP3-XXX-T-F-3-N
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	ME2-XXX-090-S-X-3-N	BPW-EP2-000-S-R-3-N; BPW-EP2-120-S-R-3-N
Demi-Kit d'Entretien (sans Flexibles)	ME2-XXX-090-T-X-3-N	BPW-EP2-XXX-T-R-3-N

## 9. Diagnostic



### Avertissement :

- **Veillez lire toutes les informations de sécurité qui se trouvent au chapitre 2.2.**
- **Le non-respect de ces consignes peut entraîner des dommages pour les personnes et les biens!**

Tableau 6: Diagnostic

Condition	Possible Causes	Actions
Le voyant est allumé.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Le système délivre de l'air pendant la charge initiale du système.</li> <li>b. Le système fournit de l'air à un pneu qui fuit.</li> <li>c. Le système fournit de l'air à un composant du système qui fuit.</li> <li>d. Le système fournit de l'air à un essieu fissuré.</li> <li>e. Le câblage du système est incorrect.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Le système fonctionne correctement.</li> <li>b. Réparez le pneu.</li> <li>c. Remplacez le composant système.</li> <li>d. Remplacez l'essieu.</li> <li>e. Corrigez le câblage du système.</li> </ul>
Le témoin est allumé et de l'air fuit du joint tournant du côté roue.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Le système fournit de l'air à un composant du système qui fuit.</li> <li>b. Le joint tournant fuit.</li> <li>c. Le joint torique du stator fuit.</li> <li>d. Le filetage du stator fuit</li> <li>e. Le Press Plug de l'essieu fuit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Remplacez le composant système.</li> <li>b. Remplacez le joint tournant.</li> <li>c. Remplacez le stator.</li> <li>d. Scellez les filets du stator.</li> <li>e. Remplacez le Press Plug d'essieu.</li> </ul>
Le voyant d'avertissement est éteint pendant le fonctionnement de la pompe.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Le voyant est defectueux.</li> <li>b. Le generateur est defectueux.</li> <li>c. Le faisceau électrique est defectueux.</li> <li>d. Le branchement électrique est incorrecte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Remplacer le voyant.</li> <li>b. Remplacer le generateur.</li> <li>c. Reparer le faisceau électrique.</li> <li>d. Corriger le branchement électrique.</li> </ul>
De l'air s'échappe du joint tournant du côté roue.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Le joint tournant fuit.</li> <li>b. Le stator fuit.</li> <li>c. Le filetage du stator fuit.</li> <li>d. Le Press Plug de l'essieu fuit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Remplacez le joint tournant.*</li> <li>b. Remplacez le stator.</li> <li>c. Scellez les filets du stator.</li> <li>d. Remplacez le Press Plug d'essieu</li> </ul>

Condition	Possible Causes	Actions
La pression des pneus est faible.	a. La soupape de sécurité est fermée. b. Le réglage de la pression du système est trop bas.	a. Ouvrez la soupape de sécurité au niveau du boîtier de commande. b. Augmentez le réglage de la pression du système.
La pression des pneus est élevée	a. Le pneu est sur-gonflé b. Le réglage de pression du système est trop élevé	a. Réduisez la pression des pneus. Le système se gonflera au niveau correct. b. Abaissez le réglage de pression du système.
Les pneus de la remorque se dégonflent lorsqu'elle est garée.	a. La connexion du flexible du système ou la valve de pneu fuit. b. L'obus de la valve du flexible fuit. c. Le pneu fuit	a. Serrez correctement la connexion, remplacez les joints ou remplacez le flexible. b. Nettoyez ou remplacez l'obus de la valve du flexible. c. Réparez le pneu.
Le pneu est lent à gonfler ou aucun air ne s'écoule vers le pneu.	a. Le flexible a peut-être été trop serré, bloquant le flux d'air.	a. Serrez correctement la connexion ou remplacez le flexible s'il est endommagé.



## 11. Gabarits de Perçage

Pour une installation plus simple de la boîte de contrôle et du voyant d'avertissement, vous pouvez utiliser nos gabarits de perçage.

### 11.1. Boîte de contrôle

Procédure

- 1) Veuillez détacher le gabarit de perçage du manuel. (Schéma 5)
- 2) Nettoyez la zone d'installation et collez le gabarit.
- 3) Suivez les procédures d'installation comme décrit au chapitre 4.3. (voir page 18)

### 11.2. Voyant d'Avertissement

Procédure

- 1) Veuillez détacher le gabarit de perçage du manuel. (Schéma 6)
- 2) Nettoyez la zone d'installation et collez le gabarit.
- 3) Suivez les procédures d'installation comme décrit au chapitre 4.4. (voir page 20).

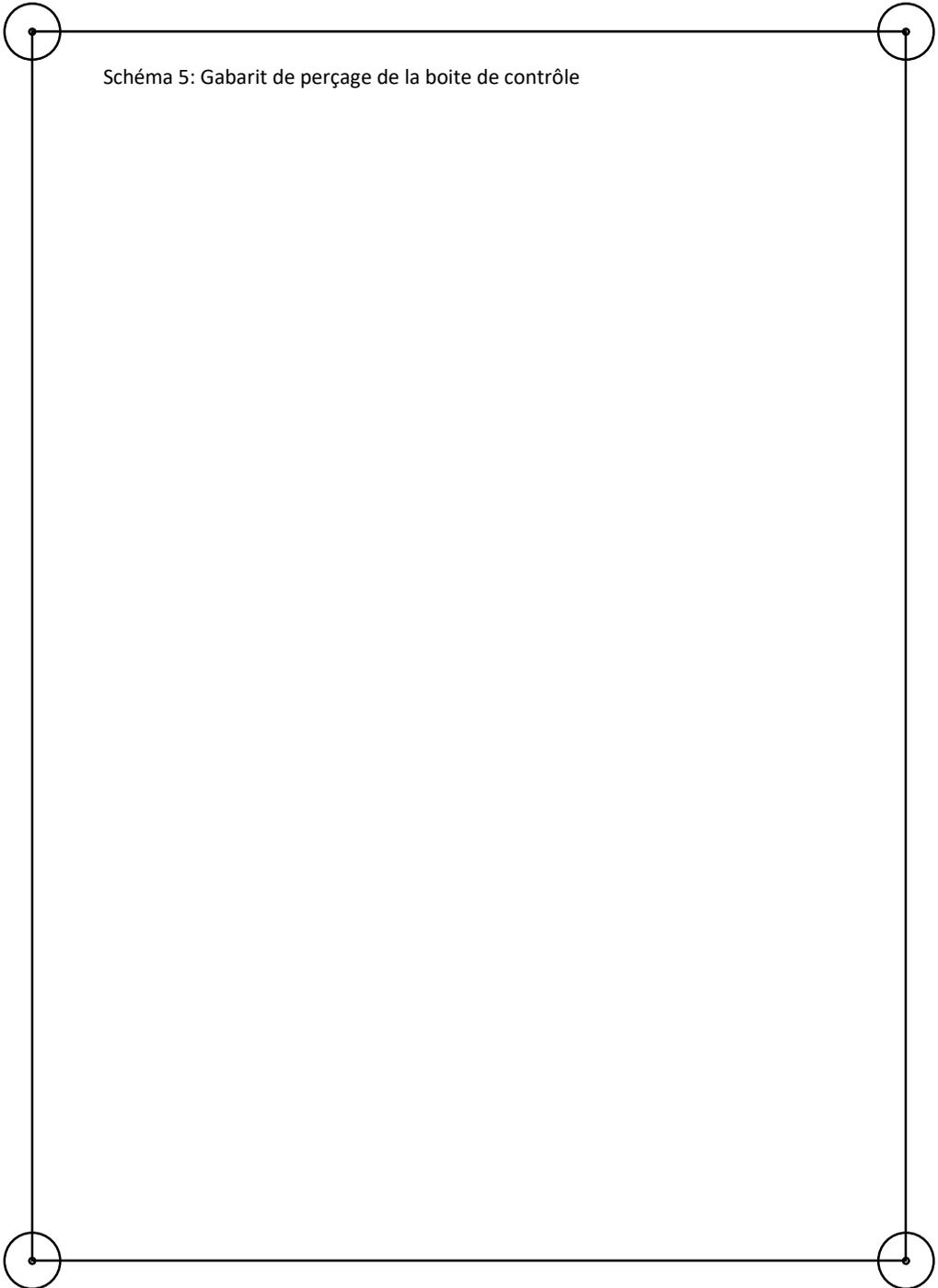
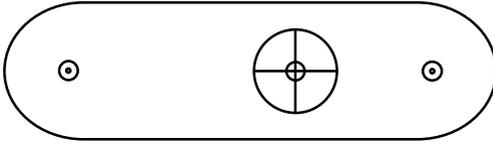


Schéma 5: Gabarit de perçage de la boîte de contrôle

Schéma 6: Gabarit de perçage du Voyant d'Avertissement



Overview revision changes		
Revision	Reason	Date
Rev. 1	First version	
Rev. 1.1.	Text changes	09.10.2019
Rev. 1.2	Drawing changes	01.11.2019
Rev. 1.3	Text changes	27.03.2020

*Let`s reduce your Drag...*

Pour tout renseignement supplémentaire,  
veuillez nous contacter :

**Celerity DRS GmbH**

Lise-Meitner-Straße 40

45659 Recklinghausen

Allemagne

**Tél:** +49 (0) 2361 306849-14

**Adresse email :** [info@celernitydrs.com](mailto:info@celernitydrs.com)