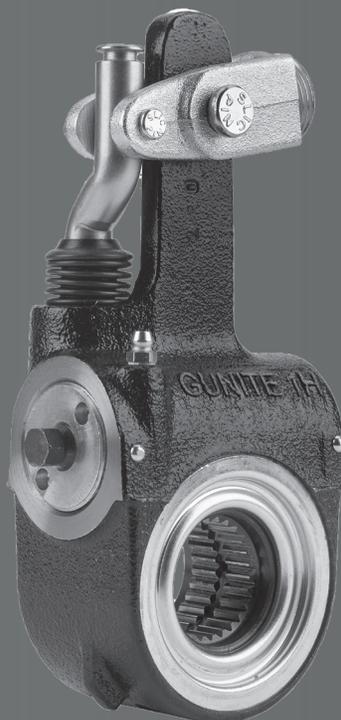




Régleur de frein automatique Gunite®



Assemblé aux États-Unis

Procédures d'installation

Votre unique source pour les meilleures solutions d'extrémité de roue de l'industrie.

ROUES ACIER ET ALUMINIUM | TAMBOURS | MOYEURS | DISQUES | RÉGLEURS DE FREIN

AVERTISSEMENT

Comme pour tous les produits, une attention particulière doit être accordée à toutes les directives incluses dans ces instructions, en particulier aux notes et avertissements mis en évidence.

Le non-respect de ces notes et avertissements peut entraîner un dysfonctionnement du dispositif et une condition de freinage faible ou « SANS FREIN », ce qui pourrait entraîner des dommages matériels importants, des blessures ou la mort.

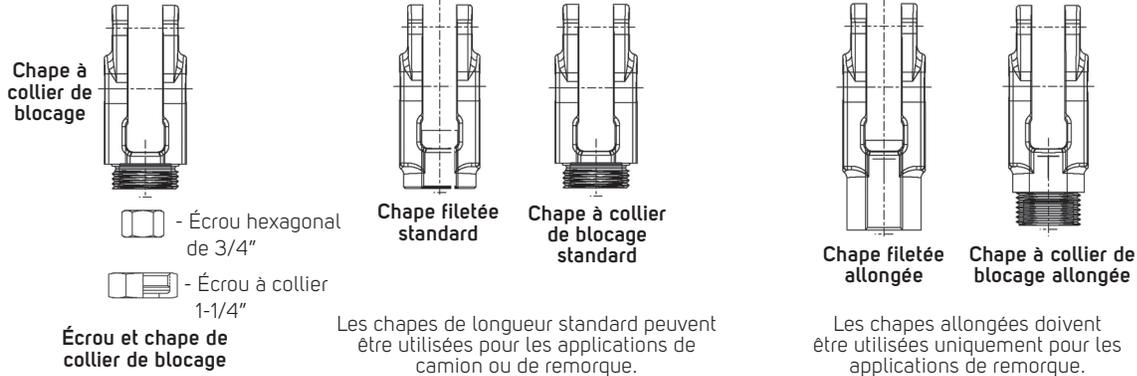


Image 1 - Type à chape - distance du centre d'axe de 1,020"

Préparation de l'installation

1. Si l'essieu est équipé de chambres de frein à ressort, bloquez manuellement les freins à ressort en suivant les procédures recommandées par le fabricant.

REMARQUE :

Lorsque vous serrez les freins à ressort, assurez-vous toujours de bloquer les roues du véhicule pour éviter tout mouvement intempestif.

2. Vérifiez l'état de fonctionnement des freins principaux, y compris les tambours, les segments et les garnitures, les cames, les bagues, rouleaux, etc. Remplacez ou réparez toute pièce endommagée ou usée.

3. Retirez la chape et le réglage de frein existants. Ne jetez pas le matériel de fixation existant. Ne retirez pas le contre-écrou de chape.
4. Reportez-vous à l'image 1 pour déterminer si vos réglages de frein Gunite sont équipés d'une chape filetée ou d'une chape à collier de blocage (allongée ou standard avec une distance du centre d'axe de 1,020"). Reportez-vous à la procédure d'installation correcte pour connaître le type de chape utilisé sur vos réglages de frein Gunite.

Installation de la chape à collier de blocage et de la chape allongée à collier de blocage Gunite

1. Appliquez du dégrippant sur l'extrémité de la tige de poussée de la chambre d'air. Posez l'écrou de blocage 1-1/4" sur la tige de poussée de la chambre d'air. Vissez l'écrou hexagonal de 3/4" sur la tige de poussée.
2. Appliquez de l'antigrippant sur les cannelures de l'arbre à cames et posez/fixez le réglage de frein sur l'arbre à cames à l'aide du matériel de fixation d'origine. Calez correctement le réglage de frein automatique à l'aide des rondelles existantes sur l'arbre à cames pour assurer l'alignement avec la tige de poussée de la chambre de frein. Fixez à nouveau le clip de retenue.

NOTE:

Slack adjuster axial play/movement should not be more than 0.060" after installation.

3. A l'aide de la clé ou de la douille, faites tourner l'extension hexagonale pour aligner l'écrou de blocage 1-1/4" avec la partie filetée de la chape. Voir l'image 2.
4. Avant de visser l'écrou de blocage 1-1/4" sur la chape, vérifiez que la tige de poussée est complètement engagée dans l'écrou hexagonal 3/4". Si la tige de poussée n'est pas complètement engagée, une nouvelle tige de poussée doit être installée. Reportez-vous à la section sur la coupe d'une tige de poussée à la longueur souhaitée dans le manuel de service. La tige de poussée peut dépasser de 1/16" l'ouverture de la chape. Si la tige de poussée dépasse de plus de 1/16", marquez la tige de poussée, retirez la chape et coupez la tige de poussée à la longueur appropriée.

Une chape allongée peut être utilisée dans les applications de remorque au lieu de remplacer la tige de poussée. Toutefois, le filetage doit toujours être complètement engagé sur l'écrou hexagonal. Si le filetage ne peut pas être entièrement engagé, une tige de poussée neuve doit être installée. Ne pas utiliser de chape allongée sur les applications de tracteur, la chape allongée peut interférer avec la surface de la chambre d'air.

REMARQUE :

Sur les essieux équipés de chambres de frein à ressort, s'assurer que les chambres sont entièrement bloquées avant de couper la tige de poussée. Si les freins à ressort ne sont pas complètement bloqués, la tige de poussée peut être coupée trop courte.

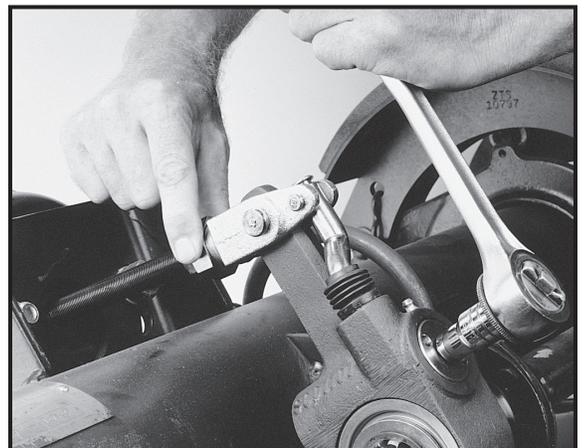


Image 2 - Alignez l'écrou de blocage 1-1/4" avec la partie filetée de la chape.

5. Vissez l'écrou de blocage de 1-1/4" sur la chape et installez le gabarit sur les grandes et petites goupilles, comme illustré à l'image 3.
6. Ajustez le jeu en réglant l'écrou hexagonal de 3/4" sur la tige de poussée jusqu'à ce que le trou de centrage approprié s'aligne sur le trou central de l'arbre à cames.

Image 3 -
Emplacement
de la jauge



7. Une fois que le jeu est correctement ajusté, serrez l'écrou de blocage de 1-1/4" sur la chape à un couple de 40 à 50 pi.lb.
8. Après avoir serré l'écrou de blocage de 1-1/4", serrez le contre-écrou de 15/16" contre l'écrou de blocage à un couple de 40 à 50 pi.lb.

REMARQUE :

Si le contre-écrou n'est pas assez serré, la tige de poussée de la chambre d'air peut tourner dans la chape et modifier la position du réglage, ce qui empêche le fonctionnement correct du dispositif de réglage automatique.

9. Suivez ensuite les instructions de la section de vérification de l'installation ci-dessous.

Installation de la chape filetée et de la chape filetée étendue Gunite

1. Appliquez du produit dégrissant sur la tige de poussée de la chambre d'air. Installez la nouvelle chape sur la tige de poussée de la chambre d'air au même emplacement que la chape qui a été retirée. Ne serrez pas le contre-écrou pour le moment.
2. Insérez les goupilles de chape sur la chape filetée. Installez le gabarit sur les petites et grandes goupilles, tel qu'illustré à l'image 4. Alignez le gabarit en réglant la chape vers l'intérieur ou l'extérieur sur la tige de poussée jusqu'à ce que le trou au bas du gabarit soit aligné avec le trou central de l'arbre à cames.
3. Si les filetages de la tige de poussée dépassent l'ouverture de la chape de plus de 1/16", retirez la chape et coupez la tige de poussée à la longueur nécessaire. La tige de poussée ne doit pas dépasser l'ouverture de la chape de plus de 1/8". Suivre les instructions du manuel de service pour couper une tige de poussée à la longueur souhaitée.
4. Si la tige de poussée ne s'engage pas à moins de 1/8" de l'ouverture



Image 4 - Emplacement
de la jauge

devez avoir un engagement de filetage d'au moins 1/2" à l'intérieur de la chape. Si l'engagement du filetage est inférieur à 1/2", une nouvelle tige de poussée doit être installée.

5. Serrez le contre-écrou contre le carter de chape à un couple de 40 à 50 pi.lb. Si le contre-écrou n'est pas assez serré, la chape peut tourner librement et changer la position de la chape, ce qui entraîne une installation incorrecte.

REMARQUE :

Si le contre-écrou n'est pas assez serré, la tige de poussée de la chambre d'air peut tourner dans la chape et modifier la position du réglage, ce qui empêche le fonctionnement correct du dispositif de réglage automatique.

6. Appliquez du dégrissant sur l'arbre à cames et posez/fixez le régleur de frein à l'aide du matériel de fixation d'origine. Calez correctement le régleur de frein automatique à l'aide des rondelles existantes sur l'arbre à cames pour assurer l'alignement avec la tige de poussée de la chambre de frein. Fixez à nouveau le clip de retenue.

REMARQUE :

Le jeu axial/mouvement du régleur de frein ne doit pas être supérieur à 0,060" après l'installation.

REMARQUE :
Sur les essieux équipés de chambres de frein à ressort, s'assurer que les chambres sont entièrement bloquées avant de couper la tige de poussée. Si les freins à ressort ne sont pas complètement bloqués, la tige de poussée peut être coupée trop courte.

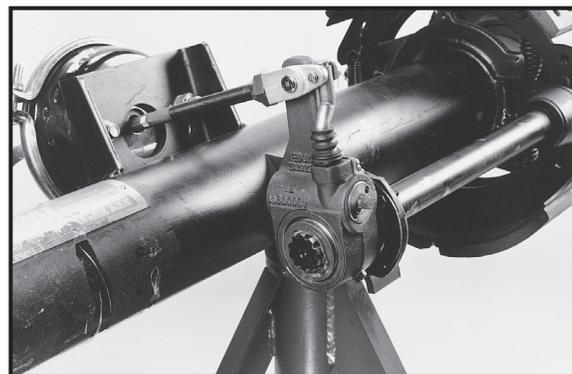
de la chape, installez une longue tige de poussée et coupez à la longueur voulue. Sur les remorques, une chape allongée peut être utilisée au lieu de remplacer la tige de poussée. Cependant, vous

A l'aide d'une clé ou d'une douille, faites tourner l'extension hexagonale jusqu'à ce que les trous du boîtier du régleur soient correctement alignés avec les trous de la chape. Maintenir l'articulation (tige avec petit trou de 1/4") vers le bas tout en faisant tourner l'extension hexagonale dans le sens horaire. Dans le cas contraire, l'articulation risque de se désengager de l'entraînement.

7. Une fois correctement alignés, insérez les grandes et les petites goupilles de chape et insérez les goupilles fendues.
8. Suivez ensuite les instructions de la section de vérification de l'installation ci-dessous

Vérification de l'installation

1. Débloquez manuellement les freins à ressort.
2. Augmentez la pression d'air du véhicule. Si l'essieu en question est doté de freins de stationnement, assurez-vous qu'ils sont relâchés. À l'aide du gabarit, vérifiez à nouveau le réglage correct de la chape. S'il est incorrect, réajustez selon les instructions des procédures d'installation.
3. Appliquez complètement les freins et laissez la chambre d'air se déplacer jusqu'à sa course maximale. Il doit y avoir un dégagement entre le jeu et tous les composants adjacents du châssis, tels que le carter d'essieu, les supports de suspension, etc. Relâchez les freins.
4. Après avoir terminé cette procédure, suivez les instructions pour le réglage correct des freins après l'installation à la page 4.



Réglage des freins après la pose

Réglez les freins de la façon suivante :

1. Faites tourner la rallonge hexagonale dans le sens horaire jusqu'à ce que les garnitures de frein entrent en contact avec le tambour de frein. Relâchez le jeu en tournant la vis hexagonale de 1/2 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
2. Le recul du jeu nécessite plus de 25 à 30 pi.lb. de couple. Lorsque vous reculez le jeu, un bruit de cliquetis se fera entendre.
3. A l'aide d'une règle, mesurer la distance entre la surface de la chambre d'air et le centre de la grande goupille de la chape. Voir A à l'image 5. Appliquez les freins à 90 psi et laissez la tige de poussée de la chambre d'air se déplacer au maximum. Mesurez jusqu'au centre de la grande goupille de la chape. Voir B à l'image 5. La différence entre les mesures A et B correspond à la course de la tige de poussée. Vérifiez la course maximale correcte du tableau suivant, image 6, après le réglage des freins.

DONNÉES DE CHAMBRE DE FREIN À COLLIER "STANDARD"

Type	Diamètre extérieur	Course nominale	Limite maximale légale de course
9	5-1/4	1.75	1-3/8
12	5-11/16	1.75	1-3/8
16	6-3/8	2.25	1-3/4
20	6-25/32	2.25	1-3/4
24	7-7/32	2.25	1-3/4
30	8-3/32	2.50	2
36*	9	3.00	2-1/4

* Remarque : Si une chambre de type 36 est utilisée, la longueur de jeu doit être inférieure à 6 po.

DONNÉES DE CHAMBRE DE FREIN À COLLIER À "LONGUE COURSE"

Type	Diamètre extérieur	Course nominale	Limite maximale légale de course
16	6-3/8	2.50	2
20	6-25/32	2.50	2
24	7-7/32	2.50	2
24*	7-7/32	3.00	2-1/2
30*	8-3/32	3.00	2-1/2

* Remarque : Identifiés par des bossages d'orifice d'air carrés.

Image 6

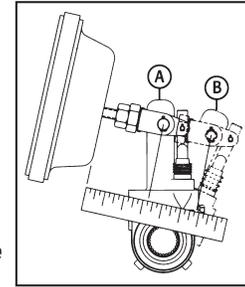


Image 5 – Mesure de la course maximale

Mesure de la course libre :

1. La course libre correspond au mouvement du bras du régleur de frein nécessaire pour déplacer les segments de frein contre le tambour. Avec les freins relâchés, mesurez la distance entre la surface de la chambre et le centre de la goupille de chape. Voir l'image 7. Appliquez une pression à l'aide d'un levier pour activer le dispositif de réglage de frein jusqu'à ce que les segments de frein entrent en contact avec le tambour. La différence entre les mesures relâchées et appliquées est la course libre. La course libre doit être comprise entre 3/8" - 5/8".

Si la course libre est adéquate, mais que la course appliquée est trop longue, il y a un problème avec le frein principal. Vérifiez que le frein principal ne présente pas de composants manquants ou usés, de tambours de frein fissurés ou de mauvais contact entre la garniture et le tambour.

Si la course libre est supérieure à la distance recommandée (3/8" - 5/8"), un essai de fonctionnement du régleur de frein doit être effectué.

Si la course libre est inférieure à 3/8", un frein frottant peut se produire. Vérifiez que la procédure de réglage manuel a été correctement suivie. Réajustez manuellement le frein en suivant la procédure "Réglage du frein après la pose" sur cette page.

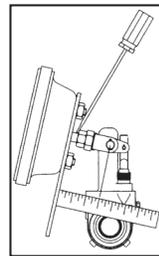


Image 7 – Course libre



Scannez ce code pour rechercher les régleurs de frein automatiques sur accuridecorp.com

Lubrification

Les régleurs de frein Gunité sont lubrifiés en usine et excessivement étanches pour les protéger contre la saleté, l'eau, le sel et autres éléments corrosifs. Toutefois, il est recommandé de procéder à une lubrification périodique tous les 6 mois ou tous les 80 000 km, en veillant à ce que le soufflet de joint Tru-Seal®, les joints toriques et les composants internes maintiennent une lubrification adéquate. Cette opération doit être effectuée à l'aide d'une graisse NLGI 1 ou 2 dont la plage de fonctionnement est comprise entre -40 et 250 degrés F. Une graisse contenant du bisulfure de molybdène ne doit pas être utilisée car elle aura probablement un impact négatif sur le fonctionnement des principaux composants de friction et réduira l'efficacité opérationnelle du régleur de frein automatique. Pour plus d'informations sur l'entretien, se reporter au manuel d'entretien du régleur de frein automatique Gunité (WE3,000) ou visitez notre site Web à AccurideCorp.com.

Votre unique source pour les meilleures solutions d'extrémité de roue de l'industrie.

ROUES ACIER ET ALUMINIUM | TAMBOURS | MOYEUX | DISQUES | RÉGLEURS DE FREIN

Pour plus d'information: (800) 677-3786 / (815) 964-3301 | accuridecorp.com

Gunité | 302 Peoples Avenue | Rockford, IL 61104-7092

