

Instructions d'installation



INSTALLATION EN RATTRAPAGE DU COMPRESSEUR D'AIR BA-922® DE BENDIX®

Cette fiche technique donne les instructions complètes de tous les lots et de chaque pièce nécessaires à ce rattrapage.

Le tableau ci-dessous montre les lots de rattrapage requis, et ceux qui peuvent l'être, pour adapter les moteurs DDC® S50 et S60 (GNC et diesel) avec un compresseur Bendix® BA-922®, normalement sur les autobus urbains.

Pièces de rechange/Lots	Pour véhicules à gaz naturel comprimé (GNC)	Pour véhicules diesel avec MCE arrière	Pour véhicules diesel avec MCE latéraux
Lot, raccords à compresseur 5016660 (ce lot)	✓	✓	✓
Lot, arrivée et retour refroidissement 5016661	✓	✓	✓
Lot, boyau refroidissement 5016662	✓	×	×
Lot, support arrière 5016663	✓	✓	✓
Lot, raccords pompe à carburant diesel 5016664	×	✓	✓
Lot de relocalisation, moteur à commutation électronique (MCE) 5016250	×	×	✓
Joint, compresseur d'air vers carter d'engrenage (DDC réf. 8929299)	✓	✓	✓
Couvercle arrière (DDC réf. 23515940) Joint de couvercle arrière (DDC réf. 23505248)	✓	×	×
Pompe à carburant (DDC réf. 23532874) Joint torique de la pompe à carburant (DDC réf. 23530136) Canalisation de carburant (DDC réf. MAHP0109)	×	✓	✓
Conduite de retour (refroidissement) (DDC réf. 23528004) Raccord en T, sortie refroidissement, IMPCO® (DDC réf. 23532533)	✓	×	×
Conduite de retour (refroidissement) (DDC réf. 23526867)	×	✓	✓



Compresseur d'air BA-922® de Bendix®

Certaines installations véhicule exigent les articles suivants

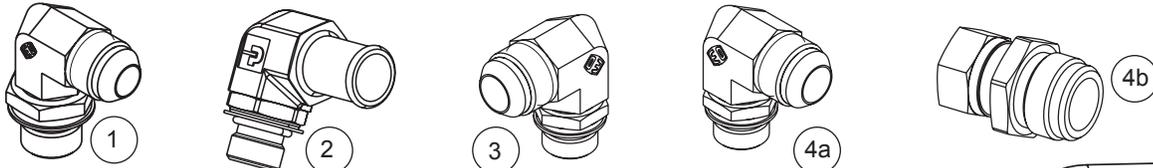
Couvercle prise de force, carter d'engrenage (DDC réf. 23514714)
Joint, couvercle prise de force du carter d'engrenage, (DDC réf. 8929130)

Goujon de fixation du compresseur (DDC réf. 23517130)

SAE A, joint de bride pour pompe hydraulique (DDC réf. 23516100)
SAE B, joint de bride pour pompe hydraulique (DDC réf. 23516101)

Boulons de montage régulateur, M8 - 2,95 po (75 mm) (Bendix réf. 5014067)
Joint de régulateur (Bendix réf. 236577)
(Régulateur distant) - Raccord 1/8 po NPT (3 mm)

CONTENU DU LOT



Lot réf. 5016660
Contenu de ce lot de raccords à compresseur (5016660):
Désignation

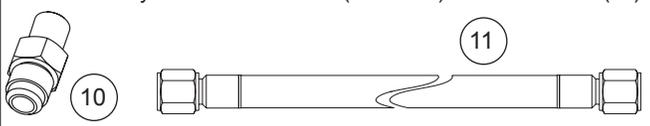
	<i>Quantité</i>	<i>Clé n°</i>
Coude, sortie refroidissement, 90° [M18x1,5 - n° 8 (3/4-16)] (5015872)	1	(1)
Coude, entrée refroidissement, 90° [M18x1,5 - tube à bourrelet 3/4 po] (5015873)	1	(2)
Coude, entrée d'air [M27x2 - n° 16] (5015874)	1	(3)
Coude, 90° évacuation d'air [M22x1,5 - JIC n° 12] (5015875)	1	(4a)
Raccord, [n° 12 - n° 16] pour conduite d'évacuation (5015876)	1	(4b)
Tube d'entrée travaillé avec collet et écrou n° 16 (5015884)	1	(5)
Raccord en T, entrée d'huile compresseur (alimente en huile 50DN) (5015878)	1	(6)

Lot réf. 5016661
Contenu, arrivée et retour du liquide de refroidissement:
Désignation

	<i>Quantité</i>	<i>Clé n°</i>
Bouchon 1/2 po NPT (239568)	1	(7)
Colliers de serrage pour tuyau de chauffage blindé 3/4 (5015883)	2	(8a)
Filetage mâle 3/4 po NPT, filetage femelle 3/4 po NPT, coude 45° (5015879)	1	(8b)
Filetage mâle 3/4 po NPT, tube à bourrelet 3/4 po NPT, coude 45° (5015880)	1	(8c)
Tuyau blindé silicone refroidissement 3/4 po diam. int. (5015881)	5	pi (non montré)
Rondelle durcie 7/16 po (Classe 8), 1/8 po d'épaisseur (5015882)	1	(9)

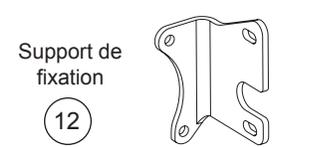
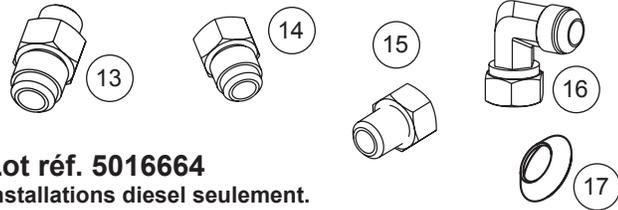
Lot réf. 5016662
Installations GNC seulement.
Contenu :

<i>Désignation</i>	<i>Quantité</i>	<i>Clé n°</i>
Raccord [3/8 po NPT - JIC n° 8] (5004105)	1	(10)
Ensemble tuyau refroidissement (5015885)	1	(11)



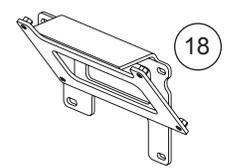
Lot réf. 5016663
Support arrière pour compresseur de remplacement.
Contenu :

<i>Désignation</i>	<i>Quantité</i>	<i>Clé n°</i>
Support (5011680)	1	(12)
Boulon, M10 (5007856)	4	Non montré

Lot réf. 5016664
Installations diesel seulement.
Contenu :

<i>Désignation</i>	<i>Quantité</i>	<i>Clé n°</i>
Raccord [M16 - SAE n° 8] (5016020)	2	(13)
Raccord [SAE n° 8 - SAE n° 10] (5016135)*	1	(14)
Raccord [SAE n° 8 - SAE n° 6] (5016520)*	1	(15)
Pivot [SAE n° 8 - SAE n° 8] (5016137)	2	(16)
*Joint de cuivre compris pour raccord n° 8	1	(17)



Lot réf. 5016250
Lot de relocalisation MCE.

Contenu :

<i>Désignation</i>	<i>Quantité</i>	<i>Clé n°</i>
Support de fixation MCE (5016021)	1	(18)
Boulon, support MCE M8 (5015754)	3	Non montré
Boulon, support MCE M10 (5007856)	1	Non montré

CONSIGNES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ



AVERTISSEMENT! LIRE ET OBSERVER CES INSTRUCTIONS POUR PRÉVENIR LES BLESSURES, VOIRE LA MORT :

TOUJOURS prendre les précautions générales suivantes lors d'un travail sur un véhicule ou à proximité :

- ▲ Stationner le véhicule sur un sol horizontal, serrer le frein à main et bloquer les roues. Porter un équipement de protection individuelle.
- ▲ Couper le moteur et retirer la clé de contact lors d'un travail sous un véhicule ou autour de celui-ci. Avant un travail dans le compartiment moteur, couper le moteur et retirer la clé de contact. Lorsque les circonstances exigent que le moteur tourne, REDOUBLER DE VIGILANCE pour prévenir les blessures; veiller à ne pas toucher les composants en mouvement, en rotation, chauffés, sous tension ou qui fuient.
- ▲ Ne pas tenter de poser, de déposer, de démonter ou d'assembler un composant avant d'avoir lu et d'avoir parfaitement compris la marche à suivre recommandée. Utiliser uniquement les outils appropriés et prendre toutes les précautions relatives au maniement de ces outils.
- ▲ Veiller à dépressuriser tous les réservoirs avant de commencer TOUT travail sur le système de freinage pneumatique ou autre système auxiliaire à air comprimé du véhicule. Vider le réservoir de purge lorsque le véhicule est équipé d'un dessiccateur d'air AD-IS® de Bendix®, d'un module de réservoir de séchage DRM™ de Bendix® ou d'un dessiccateur d'air AD-9si® de Bendix®.
- ▲ Mettre hors tension le système électrique suivant la méthode recommandée par le constructeur, de manière à couper en toute sécurité le courant du véhicule.
- ▲ Ne jamais excéder les niveaux de pression recommandés par le fabricant.
- ▲ Ne jamais brancher ou débrancher un tuyau ou une conduite sous pression (risque d'effet de fouet ou de projection dans l'air de particules dangereuses de poussière ou de saleté). Porter une protection oculaire. Ouvrir les raccords lentement et avec précaution, et s'assurer qu'il n'y a pas de pression. Ne jamais enlever un composant ou un bouchon avant de s'être assuré au préalable que tout le système a été dépressurisé.
- ▲ Utiliser uniquement les pièces détachées, les composants et les trousseaux d'origine Bendix®. La quincaillerie, les tubes, tuyaux, raccords, les câbles, etc., de rechange doivent être d'une dimension, d'un type et d'une résistance équivalant à l'équipement d'origine et être conçus spécialement pour ces utilisations et ces systèmes.
- ▲ Les composants avec des filets foirés et les pièces endommagées doivent être remplacés plutôt que réparés. Ne pas tenter des réparations qui exigent un usinage ou un soudage, sauf indication contraire précise et autorisation du constructeur du véhicule et du composant.
- ▲ Avant de remettre le véhicule en service, vérifier que tous les composants et tous les systèmes ont été rétablis dans leur état conforme de fonctionnement.
- ▲ Véhicules munis du système antipatinage à l'accélération (ATC) : désactiver la fonction ATC (le voyant ATC doit être ALLUMÉ) avant de procéder à une intervention sur le véhicule lorsqu'une ou plusieurs roues sur un essieu moteur sont élevées et tournent librement.
- ▲ L'alimentation électrique du capteur radar DOIT être temporairement coupée lorsque l'on fait des vérifications AVEC UN COMPTEUR ÉLECTRODYNAMIQUE sur un véhicule équipé d'un système Bendix® Wingman®.
- ▲ Consulter le guide d'utilisation et le manuel d'atelier du véhicule, ainsi que toute documentation pertinente conjointement avec les consignes ci-dessus.

INTRODUCTION

Ces instructions ont pour objet le remplacement des compresseurs Bendix Tu-Flo® 750 et DuraFlo 596™ sur les moteurs DDC® S50 et S60 au diesel ou à gaz naturel comprimé (GNL ou GNC). Étant donné que l'installation peut différer selon le véhicule, ces instructions visent à servir de guide général; se fier à son expérience pour mener à bien les réglages nécessaires, propres au véhicule.

Lire et connaître ces instructions avant de commencer le travail sur le véhicule.

Joindre au besoin un technicien Bendix (cliquer sur l'onglet Contacts de bendix.com pour accéder au répertoire des ingénieurs de maintenance), ou communiquer avec l'équipe technique Bendix au 1 800 AIR-BRAKE (1 800 247-2725), option 2.

SECTION 1 : (TOUS LES VÉHICULES) DÉPOSE, PRÉPARATION DU VÉHICULE :

DÉMONTAGE

1. Suivre les consignes générales de sécurité données sur cette page.
2. Purger le circuit d'air comprimé.
3. Vidanger le liquide de refroidissement du moteur.
4. Déposer l'alternateur et son support. Mettre de côté les éléments de montage.

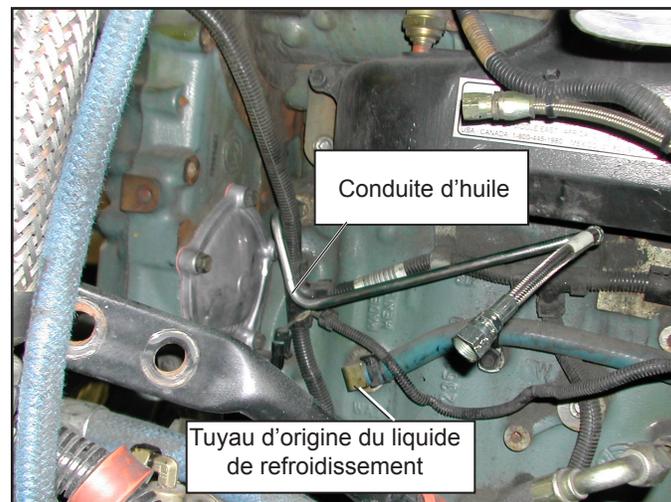


Figure 1 – Compartiment moteur après dépose du compresseur

5. Débrancher les raccords d'entrée et de distribution d'air du compresseur.
6. Débrancher s'il y a lieu l'arrivée et la distribution d'huile du compresseur.
7. **Utilisations GNC et GNL, série 50 :** Le support arrière du compresseur Tu-Flo 750 comporte un goujon (dans le trou supérieur) servant de ferrure d'attache du capteur de cliquetis. Enlever le capteur de cliquetis, puis le mettre de côté (remise en place à l'étape 22). Jeter le goujon.
8. Déposer le compresseur et son support arrière. Mettre de côté les éléments de montage.

INSTALLATION

REMARQUE : Des photos de ces instructions montrent un moteur qui a été déposé de l'autobus, afin de rendre les illustrations plus aisées à comprendre.

1. Nettoyer s'il y a lieu le moteur pour éliminer la saleté de la route dans l'aire d'installation.
2. Le nouveau compresseur étant plus gros que celui d'origine, il faut adapter la conduite d'huile à la nouvelle installation par une modification de son angle de coudage (environ 150° au lieu de 90°); procéder avec soin. (Cf. Figure 1.) On pourra ainsi réutiliser la conduite dans la nouvelle installation. Remplacer cependant une conduite abîmée, fissurée, etc.
3. **MOTEURS, SÉRIE 50 :** Débrancher le tuyau et le raccord d'origine de refroidissement du bloc-moteur (cf. Figure 1). Le bouchon de tuyau (7) est alors placé sur le bloc-moteur. Le fonctionnement du compresseur Bendix® BA-922® exige une pression plus élevée du liquide de refroidissement. En conséquence, il faut diriger un nouveau tuyau de refroidissement vers le carter du refroidisseur d'huile.

MOTEURS, SÉRIE 60 : La pression du liquide de refroidissement étant suffisante, on peut réutiliser le tuyau d'origine.

4. **MOTEURS DIESEL AVEC MOTEUR À COMMUTATION ÉLECTRONIQUE (MCE) LATÉRAL :** Étant donné que le compresseur de remplacement est un peu plus long que celui d'origine, on doit poser un support d'adaptation pour le MCE. Marquer les faisceaux avant de les enlever facilitera leur remise en place. Débrancher les faisceaux à l'avant et à l'arrière du MCE (faisceau de capteur moteur, faisceau d'interface véhicule, faisceau de communication, faisceau d'injection et faisceau d'alimentation). Dévisser et retirer le MCE du moteur. Mettre de côté les boulons de montage et les isolateurs du MCE. Enlever les goujons entretoises du MCE. On remontera le MCE et le support après l'installation du compresseur (cf. étape 16).
5. **MOTEURS GNC :** S'assurer que la conduite de retour du refroidissement est celle d'origine en acier dur (elle passe à l'avant du moteur et se dirige vers l'orifice d'entrée de la pompe à eau). S'il s'agit d'un boyau, les caractéristiques techniques originales doivent être rétablies par la pose d'une conduite rigide DDC® réf. 23528004 ou de son remplacement direct.

TOUS LES MOTEURS DIESEL : S'assurer que la conduite de retour de refroidissement est en acier dur (elle part du compresseur d'air, passe devant le moteur, puis se dirige vers l'orifice d'entrée de la pompe à eau). Cette conduite dure est DDC réf. 23530765 (le compresseur d'origine était un Bendix® DuraFlo 596™) ou réf. 23526867 (compresseurs Bendix® Tu-Flo® 750). Si la conduite de retour pour le refroidissement est un boyau, le remplacer par une conduite rigide pour rétablir les caractéristiques techniques originales. Ces deux articles sont compatibles avec le compresseur BA-922.

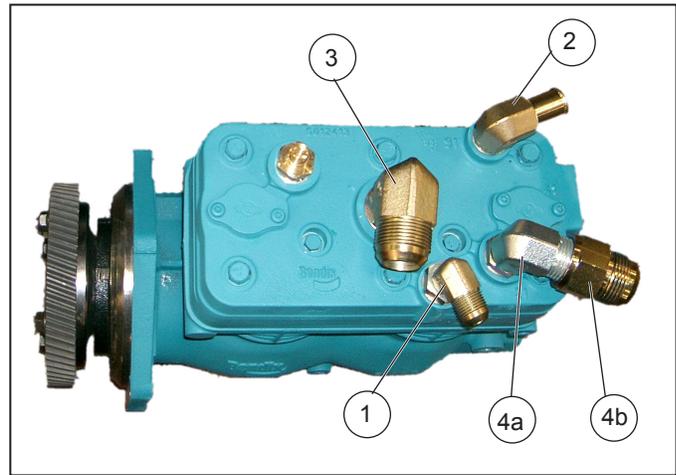


Figure 2 – Préparation du compresseur

PRÉPARER LE COMPRESSEUR DE REMPLACEMENT (CF. FIGURE 2)

REMARQUE : Poser les raccords d'entrée – liquide de refroidissement (2) et air (3) – avant de monter le compresseur sur le véhicule, car la tubulure d'admission du moteur bloquera l'accès aux orifices.

6. Poser le raccord d'entrée du liquide de refroidissement (2) – coude 90° M18 avec tube à bourrelet 3/4 po; orientation finale vers l'arrière du compresseur.
7. Poser le raccord d'aspiration du compresseur (3) – coude 90° M27 avec raccord JIC n° 16 – tel qu'illustré dans la Figure 2. L'orienter vers la gauche du compresseur.
8. Poser le raccord de sortie du liquide de refroidissement (1) – coude 90° M18 avec raccord JIC n° 8. L'orienter vers la gauche du compresseur - cf. Figure 2
9. Poser le raccord de refoulement d'air du compresseur (4a) – coude 90° M22 avec raccord JIC n° 12. On l'oriente normalement vers le coin arrière gauche du compresseur. Bendix recommande l'utilisation dans toutes les installations d'une conduite de refoulement calibre 16; le lot comprend un raccord JIC [n° 12 - n° 16] (4b) à cette fin. Dans certains cas, une conduite de refoulement n° 12 sera admissible, selon la longueur ou la restriction de la tuyauterie de refoulement. **REMARQUE :** Surveiller le fonctionnement d'un compresseur équipé d'une conduite de refoulement n° 12; la remplacer par une conduite de plus grande capacité dès les premiers signes de restriction (passage d'huile, températures élevées de fonctionnement, etc.).
10. Après la mise en place des raccords, préparer le compresseur et le compartiment moteur de la façon suivante : Coller le joint de compresseur (DDC réf. 8929299) au carter d'engrenage du moteur avec un adhésif pour joints d'étanchéité.
11. Le compresseur comporte un goujon de guidage que l'on insère dans le trou supérieur du carter d'engrenage du moteur; il aide à supporter et à positionner le compresseur. **Lors du remplacement d'un compresseur Tu-Flo 750,** examiner le goujon d'origine : s'il n'est pas en bon état, le remplacer par DDC réf. 23517130.

Lors du remplacement d'un compresseur DuraFlo 596 (qui, normalement, n'a pas de goujon), enlever le raccord du compresseur, puis poser un goujon DDC réf. 23517130.

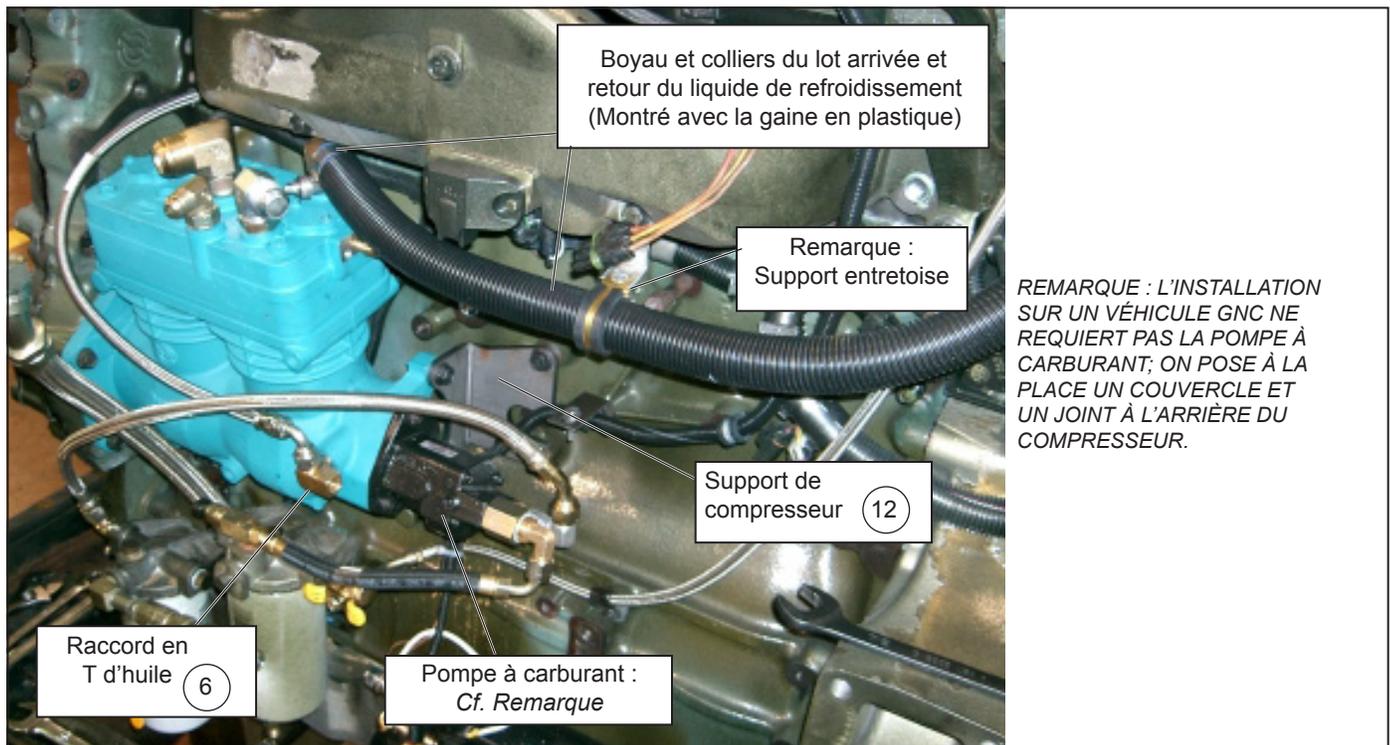


Figure 3 – Montre le support de fixation, le trajet du liquide de refroidissement et la pompe à carburant

12. Préparer également le compartiment moteur : débrancher temporairement le câblage du capteur de référence cylindre à commande électronique Detroit Diesel (DDEC TRS), afin d'éviter le pincement des câbles entre les brides durant l'installation. Fixer temporairement le câblage à l'écart pour le protéger.

INSTALLATION DU COMPRESSEUR

13. Étant donné les dimensions et le poids du compresseur, et puisque sa roue menante doit s'aligner sur le train d'engrenages du véhicule, nous recommandons au technicien d'orienter les pistons du compresseur à mi-course; cela lui facilitera la tâche lorsqu'il tournera à la main le train d'engrenages. Aussi, déposer temporairement au besoin la pompe hydraulique et l'accouplement entre pompe et moteur pour faciliter l'installation. Suivre les recommandations du constructeur du véhicule lors du remontage de la pompe hydraulique et de l'accouplement entre pompe et moteur. S'il y a lieu, cf. à la page 1 les codes-articles de joints de bride pour la pompe hydraulique.

Engager le compresseur en biais (incliné vers soi) dans le compartiment moteur pour faire passer sous la tubulure d'admission les raccords posés auparavant. Redresser en suite le compresseur, puis l'aligner de manière à insérer le goujon dans le trou de fixation supérieur.

14. Examiner les boulons à collerette retirés lors du démontage et, s'ils sont en bon état, les utiliser de nouveau. Serrer au couple de 58-73 Nm (43-54 lb-pi).

Cf. Figure 3, installation type.

15. Fixer le support arrière (12) sur le compresseur, ensuite sur le bloc-moteur, avec les quatre boulons M10-1,5 dans le lot du support. Serrer au couple de 58-73 Nm (43-54 lb-pi).
16. **MOTEURS DIESEL AVEC MOTEUR À COMMUTATION ÉLECTRONIQUE (MCE) LATÉRAL** : Fixer le support de relocation MCE (18) directement sur le bloc-moteur. Les deux

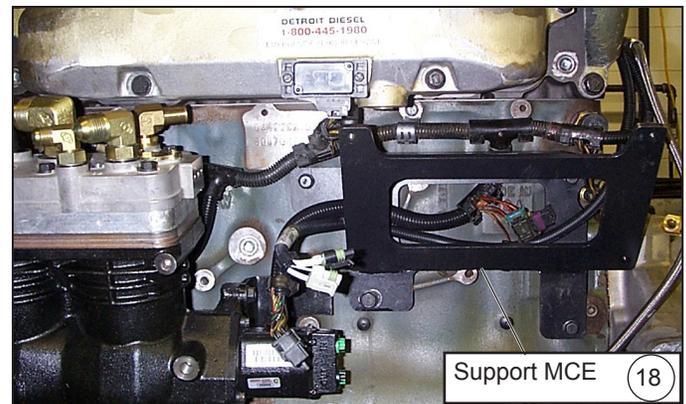


Figure 4 – Support de fixation MCE

trous supérieurs de fixation du support se placent au même endroit que les boulons d'origine MCE. Serrer les boulons M8 au couple 23-27 Nm (17-20 lb-pi), le boulon M10 au couple 58-73 Nm (43-54 lb-pi). La pose du support est obligatoire avant de poursuivre le rattrapage. Quant au module MCE, il peut être posé à ce stade ou au terme de l'installation du compresseur, au choix de l'installateur et selon la disposition propre au véhicule.

Remise en place du MCE. Diriger le faisceau de capteur moteur et les faisceaux d'injection par le centre du support, derrière le MCE. On pourra dans certains cas desserrer les attaches des harnais pour rectifier leur position sur le moteur. Néanmoins, ne jamais couper la gaine isolante d'un harnais. Fixer le MCE au support avec les fixations et les isolateurs d'origine. Rebrancher les connecteurs de harnais, puis s'assurer que le montage ne laisse aucune partie des harnais toucher les bords du support ni frotter contre une partie du moteur. Rectifier au besoin la position des harnais et prendre les mesures nécessaires pour éviter les dommages.

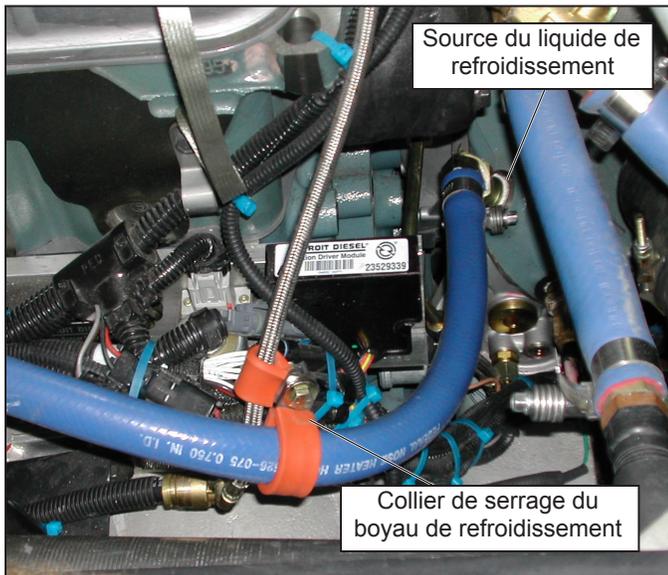


Figure 5 – Trajet du liquide de refroidissement au carter du refroidisseur

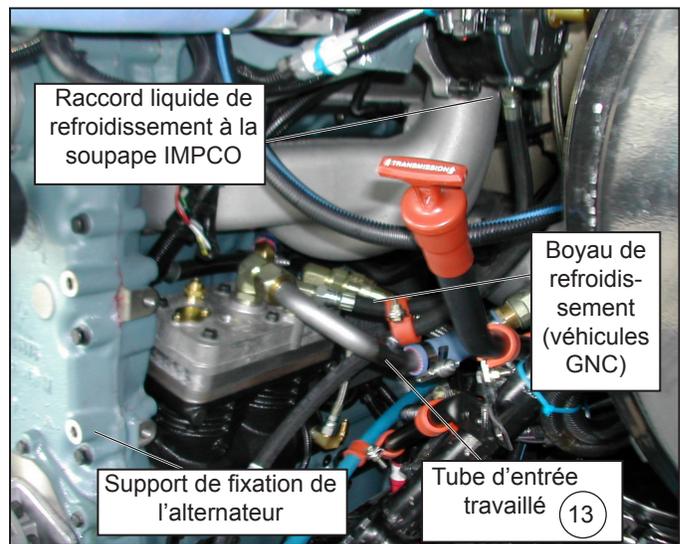


Figure 6 – Vue du compartiment moteur (GNC)

17. Poser le raccord en T d'huile (6) du compresseur. (Cf. Figure 2.) Raccorder la conduite d'huile modifiée à l'étape 2 d'Installation (page 4) sur la patte verticale du raccord en T (6). Normalement, le tuyau d'huile qui va à l'alternateur se raccorde au troisième orifice du T. Boucher ce troisième orifice si l'installation n'utilise pas un alternateur refroidi par huile.

18. **MOTEURS DIESEL SEULEMENT** : Le compresseur Bendix® BA-922® requiert une nouvelle pompe à carburant car il utilise un entraînement cannelé, tandis que le compresseur qu'il remplace est entraîné par un accouplement.

Se reporter à liste, page 1, des codes-articles de la pompe à carburant, du joint torique et de la canalisation de carburant. Le lot de raccords pour diesel (5016664) comprend les pièces pouvant être nécessaires à l'adaptation de l'agencement actuel de l'alimentation en carburant. Étant donné la diversité des emplacements et des agencements des filtres à carburant principaux et secondaires, le technicien devra utiliser les raccords (ou une combinaison de ceux-ci) pour adapter la plupart des agencements. Certains raccords du lot seront inutiles. Se référer aux exigences du fabricant du moteur concernant l'installation de la pompe à carburant (exigences d'utilisation de Detroit Diesel® au moment de mettre sous presse : restriction maximale admissible de l'arrivée de carburant pour un filtre à carburant propre : 6,0 po Hg (152 mm Hg); 12 po Hg (305 mm Hg) pour un filtre sale).

19. Le boyau en silicone (¾ po diam. int.) du liquide de refroidissement, dans le lot 5016661, se raccorde à l'entrée de refroidissement du compresseur. Cf. Figure 3. Le boyau part du raccord du compresseur, contourne l'arrière du moteur et arrive au carter du refroidisseur d'huile du moteur. Envelopper le boyau dans une gaine en plastique, puis l'attacher avec les colliers de serrage à tension constante fournis, de manière à éviter le frottement et le contact avec les pièces mobiles ou très chaudes du moteur.

20. Cf. Figure 5. Le raccordement du boyau en silicone sur un montage type est le suivant : raccord 45° [bourrelet ¾ po - ¾ po NPT] à raccord 45° [¾ po - ¾ po NPT]. On le raccorde sur l'un des trois orifices inutilisés du carter du refroidisseur.

Le raccordement actuel des orifices du carter du refroidisseur d'huile (chauffage de cabine, transmetteur de température) doit être modifié sur certains véhicules pour pouvoir mettre en place le raccord de refroidissement du compresseur d'air. Les raccords à 45° sont nécessaires à la plupart des montages, car ils assurent un dégagement suffisant autour du moteur.

Il est important d'éviter un frottement ou des points de pincement éventuels lorsqu'on dirige le boyau de refroidissement autour du moteur. La Figure 3 montre une disposition type d'un boyau de refroidissement attaché à bon escient. Tenir compte des dégagements requis autour des composants du véhicule montés parfois à l'arrière du moteur lorsqu'on détermine le trajet du boyau. Des supports entretoises et des brides en P seront parfois nécessaires.

21. Lors de la pose des conduites de retour du liquide de refroidissement, utiliser les supports entretoises, etc., nécessaires au maintien d'un espace libre entre les conduites et les composants du moteur.

MOTEURS GNC : Poser le raccord fourni [3/8 po NPT - JIC n° 8] (10), sur la SOUPAPE IMPCO (cf. Figure 6). L'autre extrémité du boyau se raccorde à la sortie du liquide de refroidissement du compresseur (1) (cf. Figure 1). Le boyau fourni a 18 po de longueur (45 cm) et comporte un raccord JIC n° 8 à chaque extrémité.

MOTEURS DIESEL : Poser la conduite de retour du liquide de refroidissement (DDC réf. 23526867) sur le raccord du compresseur d'air (1), (cf. Figure 1), la faire passer devant le moteur vers l'entrée de la pompe à eau. La Figure 8 montre le trajet type d'une conduite de retour du liquide de refroidissement : du compresseur d'air, elle passe devant le moteur, vers l'orifice d'entrée de la pompe à eau.

22. **MOTEURS GNC** : Le nouveau support arrière utilise les trous de fixation sur le bloc plus éloignés de l'avant du moteur. Fixer le capteur de cliquetis, enlevé à l'étape 7 de Démontage, dans le trou de fixation supérieur utilisé auparavant par le support arrière d'origine. Le goujon est inutile. Veiller à éviter un serrage excessif de l'ensemble pour ne pas fissurer le corps du capteur. Serrer le boulon de montage du capteur avec une douille pied-de-biche 7/8 po.

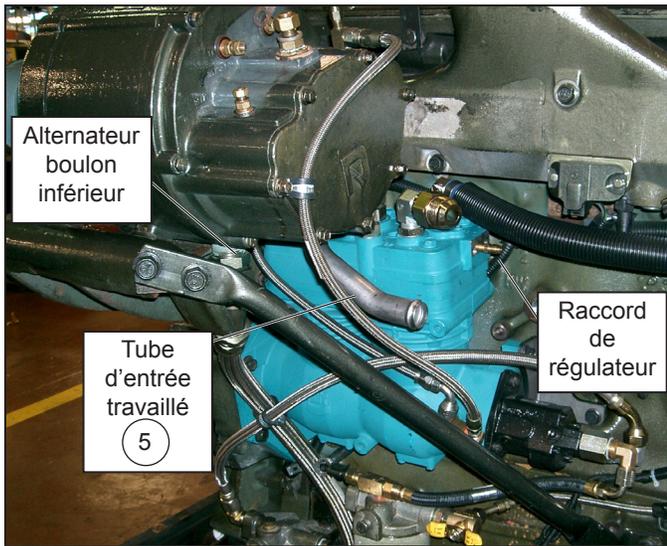


Figure 7 – Vue du compartiment moteur

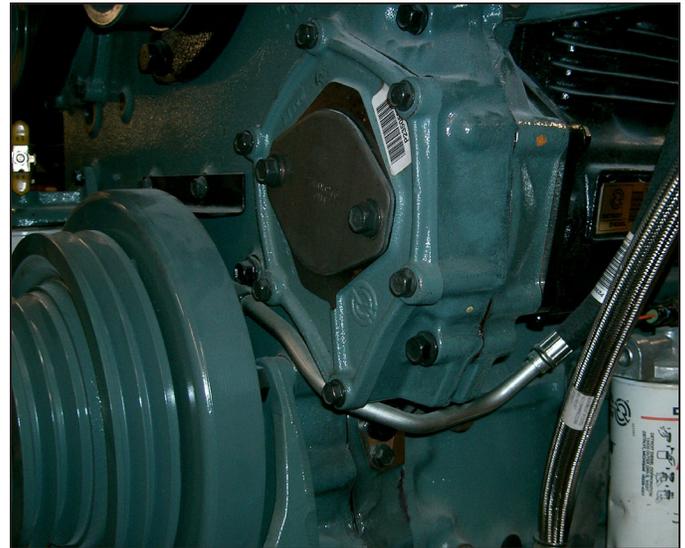


Figure 8 – Trajet du liquide de refroidissement (moteurs diesel)

23. Poser le tube travaillé (5) d'entrée d'air 1,0 po diam. ext. (25 mm) sur le raccord d'aspiration du compresseur (3). Cf. l'orientation dans la Figure 6. Le tuyau se raccorde ensuite au tube, puis au coude no 16 (n° 3 dans la Figure 3). Choisir un tuyau d'entrée résistant aux hydrocarbures de 1,0 po diam. int. (25 mm). Utiliser un tuyau blindé capable de supporter des températures de 200 °C, en matériau solide résistant au pliage et que les forces à l'entrée du compresseur ne pourront écraser.
24. RÉ-INSTALLATION DE L'ALTERNATEUR.
Cf. à la Figure 6 l'emplacement du boulon inférieur dans le support de fixation (**REMARQUE : Le boulon est très souvent de couleur verte**). **Placer sous la tête du boulon la rondelle durcie épaisse de 1/8 po, diamètre 7/16 po, fournie dans ce lot**, pour éloigner la tige du boulon de la culasse du BA-922®. Serrer au couple de serrage recommandé par le constructeur du véhicule.
25. RÉ-INSTALLATION DU RÉGULATEUR Le régulateur est monté le plus souvent à distance. Poser un raccord 1/8 po NPT sur l'orifice régulateur du compresseur, puis diriger la conduite vers le régulateur. Un montage du régulateur directement sur le compresseur exigera le joint réf. 236577 et deux boulons [M8 – 2,95 (75 mm)] de Bendix.

Cf. le montage type dans la Figure 6.

ESSAI DE FONCTIONNEMENT ET D'ÉTANCHÉITÉ

ESSAI D'ÉTANCHÉITÉ

Lancer le moteur, puis vérifier l'étanchéité des raccords du liquide de refroidissement et du refroidisseur d'huile. Réparer s'il y a lieu. Pendant que le moteur tourne, baisser la pression du circuit d'air à 60 psi (410 kPa), puis appliquer de l'eau savonneuse autour de la culasse.

La fuite admissible des raccords d'air est une bulle de 25 mm (1 po) en une minute.

Vérifier qu'il n'y a aucune fuite d'air du joint entre la culasse et l'ensemble plaque porte-soupape et du joint/soupape flexible entre l'ensemble plaque porte-soupape et le bloc-cylindres. Aucune fuite d'air n'est admissible aux joints de culasse. En cas de fuite d'air, remplacer ou réparer le compresseur.

ESSAI DE FONCTIONNEMENT

1. Après avoir établi l'étanchéité du système de service et d'alimentation (aucune fuite supérieure aux limites maximales admissibles), établir la pression de déclenchement du régulateur, puis laisser le moteur tourner au ralenti.
2. Le compresseur doit fonctionner à vide pendant au moins 5 à 10 minutes. Si le cycle du compresseur est plus court et que l'étanchéité du système de service et d'alimentation se situe dans les limites admissibles, remplacer le compresseur ou réparer son dispositif de marche à vide avec la trousse de pièces d'entretien d'origine Bendix, en vente dans les points de vente autorisés de pièces Bendix.

Au terme de l'installation, Bendix recommande au technicien d'utiliser BW-121A (joindre l'équipe technique Bendix au 1 800 AIR-BRAKE (1 800 247-2725), option 2 ou par courriel : techteam@bendix.com) comme rapport complet « Installation du compresseur et étude de son utilisation ».



Trucking moves fast. Move faster.

Knowledge Dock™

• BLOGS • PODCASTS • VIDEOS • 24/7/365

knowledge-dock.com



Connectez-vous et puisez à la meilleure source

Formation en ligne disponible à votre rythme – 24/7/365.

Visitez brake-school.com.