

KIT DE REMPLACEMENT DES JOINTS POUR COMPRESSEUR BICYLINDRE AVEC DISPOSITIF DE DÉLESTAGE DE CONDUITE DE REFOULEMENT (DLU) BENDIX® 720CC INSTALLÉ SUR LES MOTEURS INTERNATIONAL® MAXXFORCE™ BIG BORE 11 ET 13

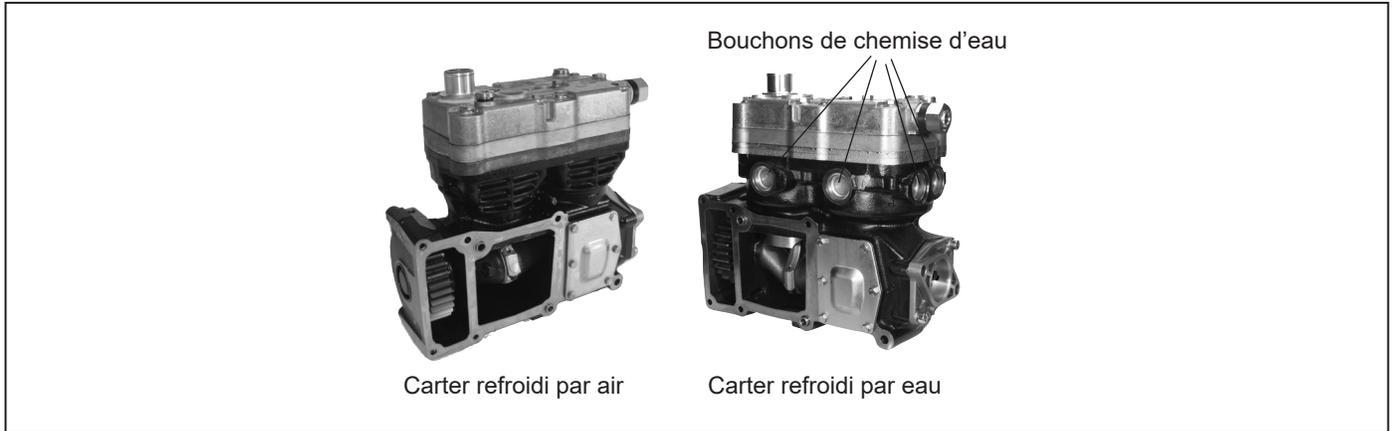


Figure 1 – Carters Bendix® 720cc pouvant être refroidis par eau ou par air

Composants fournis dans ce kit.
Remarque : tous les éléments ne seront pas utilisés pour la maintenance de ce compresseur.

Code	Désignation	Type de carter	
		Refroidi par eau	Refroidi par air
		Qté	Qté
A	Joint	1	1
B	Joint	1	1
C	Clapet d'admission/Joint	1	1
D	Joint	NR*	NR*
E	Joint	NR*	NR*
F	Joint	1	1
G	Joint torique de couvercle d'extrémité	1	1
H	Joint torique	2	NR*
I	Clapets de refoulement	NR*	NR*
J	Couvercle (2 fournis)	1	1
K	Bouchon	NR*	NR*
L	Joints (3 fournis)	NR*	NR*
M	Petits boulons à tête hexagonale	2	2
N	Grands boulons à tête hexagonale	8	8

*NR = non utilisé sur ce compresseur

Figure 2 – Contenu du kit

MAXXFORCE™ est une marque déposée d'International Truck and Engine Corp, LLC.



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.

Suivre toutes les consignes générales de sécurité, notamment celles qui se trouvent à la page 2 du présent document. Dans de nombreux cas, il peut ne pas être nécessaire de retirer le compresseur du véhicule lors de l'installation des divers kits de maintenance et pièces de rechange. Le technicien doit évaluer l'installation et déterminer la marche à suivre.

Ces instructions sont de nature générale et sont fournies uniquement à titre de guide. Dans certains cas, il faudra peut-être prendre des préparations et des précautions supplémentaires. Dans tous les cas, il faudra suivre les instructions contenues dans le manuel de maintenance du véhicule au lieu des instructions, précautions et procédures présentées dans ce document.

Remarque : Le kit de joints de compresseur a été développé pour soutenir la maintenance de plus d'un modèle de compresseur. Cette fiche d'instructions d'installation prend en charge les modèles de compresseur de style Bendix® 720cc (DLU) illustrés à la figure 1. La principale différence entre les deux types de compresseurs est de déterminer si le carter est refroidi par eau ou par air. Le carter refroidi par eau nécessite les joints toriques du carter (H); contrairement à la version refroidie par air. La figure 1 illustre la différence visuelle entre les deux modèles de compresseur.

Voir la figure 2 pour déterminer les composants du kit qui conviennent à la maintenance du compresseur. De plus, la figure 3 montre une vue éclatée du compresseur pour indiquer les composants de maintenance.

PRÉPARATION DU VÉHICULE

1. Bloquer les roues du véhicule et évacuer la pression d'air de tous les réservoirs du système.
2. Vidanger le système de refroidissement du moteur et la culasse du compresseur. Identifier et débrancher toutes les conduites d'air, d'eau et d'huile menant au compresseur.
3. Enlever un maximum de graisse et saletés causées par la route et qui se sont accumulées sur l'extérieur du compresseur.
4. Retirer le raccord de refoulement, le cas échéant, et noter la position du compresseur pour faciliter le remontage.
5. Retirer les supports fixés au compresseur et noter leur position sur le compresseur pour faciliter le remontage.
6. **Noter la position des six boulons de montage. Deux des six boulons sont plus petits et doivent être installés aux mêmes emplacements lors du remontage. Marquer les boulons et les emplacements pour s'assurer qu'ils sont repositionnés à leur emplacement d'origine.** Retirer les six boulons de montage qui retiennent le compresseur sur le côté du bloc-moteur. Retirer le compresseur du véhicule.
7. Inspecter l'engrenage d'entraînement et les pièces d'entraînement connexes pour détecter toute présence d'usure ou de dommages visibles. Si l'engrenage d'entraînement du compresseur est usé ou endommagé, le compresseur doit être remplacé. Consulter le manuel d'entretien du fabricant du moteur pour connaître les pièces d'entraînement connexes du moteur.

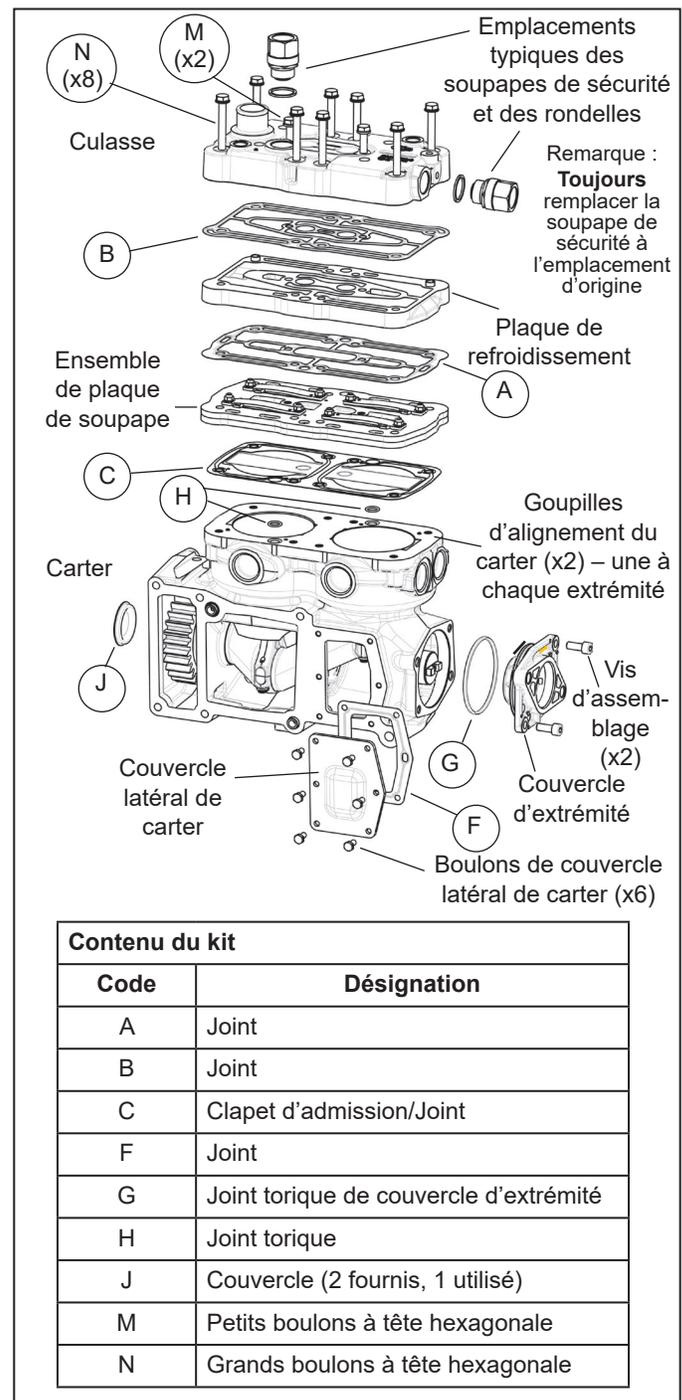


Figure 3 – Vue éclatée

PRÉPARATION POUR LE DÉMONTAGE

Placer un chiffon d'atelier propre sur les ouvertures du carter qui exposent l'ensemble engrenage et vilebrequin/bielle (voir figures 1 et 2). Aucune contamination n'est autorisée dans ces zones.

À l'aide d'un solvant de nettoyage, éliminer le reste de la saleté et de la graisse causées par la route et qui se trouvent à l'extérieur du compresseur. Si le joint torique du couvercle d'extrémité arrière (G) est remplacé, marquer le couvercle d'extrémité arrière et les deux vis d'assemblage par rapport au carter. Il est également recommandé de marquer la relation entre la culasse, la plaque de refroidissement, la plaque de soupape et le carter.

Pour indiquer les relations de position ci-dessus, une méthode pratique consiste à utiliser une pointe métallique pour marquer les pièces avec des chiffres ou des lignes. Ne pas utiliser de méthodes de marquage, comme la craie, qui peuvent être essuyées ou effacées lors du remontage.

Avant de procéder au démontage, s'assurer que les kits appropriés sont disponibles. Voir la figure 3 pendant toute la procédure de démontage et de montage.

CULASSE, PLAQUE DE REFOIDISSEMENT ET ENSEMBLE DE PLAQUE DE SOUPE

1. Retirer les deux petits boulons à tête hexagonale (M) et les huit grands boulons à tête hexagonale (N) de la culasse.
2. Tapoter doucement la culasse, la plaque de refroidissement et l'ensemble de plaque de soupape avec un maillet souple pour briser le joint d'étanchéité entre l'ensemble de plaque de soupape et le carter. Soulever la culasse, avec la plaque de refroidissement et l'ensemble de plaque de soupape hors du carter.
3. Retirer le clapet d'admission en métal/joint (C).
4. Retirer les deux joints toriques du carter (H) du pont (en haut) du carter. Les joints toriques sont situés dans les fraises, un de chaque côté des alésages de cylindre.
5. Tapoter doucement la culasse, la plaque de refroidissement et l'ensemble de plaque de soupape avec un maillet souple pour briser les joints d'étanchéité. Séparer ensuite la culasse de la plaque de refroidissement et de l'ensemble de plaque de soupape, puis retirer et ignorer les deux joints d'étanchéité (A) et (B).

COUVERCLE AVANT DE CARTER

Retirer soigneusement le couvercle (J) de l'avant du carter à l'aide d'un tournevis à lame plate ou d'un racleur. Placer le bord de l'outil sous la lèvre le long du diamètre extérieur du couvercle. Soulever progressivement le couvercle de la surface de moulage jusqu'à ce qu'il soit possible retirer tout le couvercle.

COUVERCLE LATÉRAL DE CARTER

1. Retirer les six vis d'assemblage qui retiennent le couvercle latéral du carter au carter.
2. Tapoter doucement le couvercle latéral du carter avec un maillet simple pour briser le joint d'étanchéité entre le couvercle latéral du carter et le carter. Retirer le couvercle latéral du carter et le joint (F).

COUVERCLE D'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE

Remarque : Deux vis d'assemblage M8x1,25 sont utilisées pour retenir le couvercle d'extrémité sur le carter. Deux vis d'assemblage M10x1,5 plus grandes (non illustrées) sont également utilisées pour retenir l'unité d'entraînement auxiliaire (p. ex. pompe hydraulique) via le couvercle d'extrémité et sont serrées dans le carter. Si l'unité d'entraînement auxiliaire a déjà été retirée, ces deux vis d'assemblage ne sont plus présentes sur le couvercle d'extrémité. Voir la figure 4 pour connaître l'emplacement des vis d'assemblage dans le couvercle d'extrémité.

1. Retirer les deux vis d'assemblage du couvercle d'extrémité qui fixent le couvercle d'extrémité arrière au carter.
2. Retirer le couvercle d'extrémité arrière du carter. Retirer et ignorer le joint torique (G) du couvercle d'extrémité.

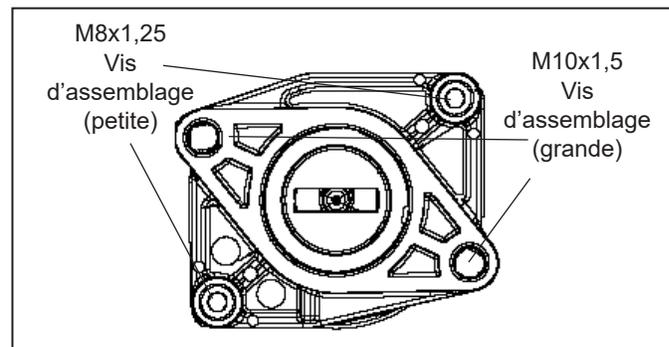


Figure 4 – Boulons de fixation du couvercle d'extrémité arrière

NETTOYAGE DES PIÈCES

GÉNÉRALITÉS

Toutes les pièces doivent être nettoyées dans un bon solvant de qualité commerciale, puis séchées avant l'inspection.

CARTER

1. Retirer soigneusement tout le matériau de joint d'étanchéité adhérent à la face de montage usinée du carter. (Voir figure 5.) S'assurer de ne pas rayer ou abîmer la surface de montage. Remarque : Couvrir l'ouverture du carter pour empêcher tout matériau d'étanchéité de pénétrer. Répéter également ce processus sur la face de montage du moteur. Suivre les instructions contenues dans le manuel de maintenance du véhicule au lieu des instructions et procédures présentées dans ce document.
2. Retirer soigneusement tout le matériau du joint adhérent au pont (partie supérieure) du carter. Retirer tous les dépôts de carbone du pont du carter. S'assurer de ne pas rayer ou abîmer la surface des joints.
3. Retirer soigneusement tout le matériau du joint adhérent à la surface usinée sur le côté du carter qui retient le couvercle latéral du carter. S'assurer de ne pas rayer ou abîmer la surface des joints.

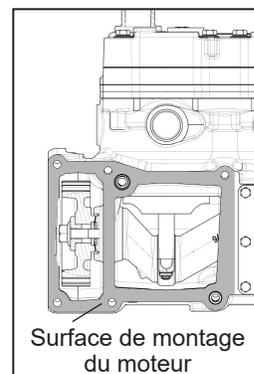


Figure 5 – Surface de montage compresseur-moteur

CULASSE, PLAQUE DE REFOIDISSEMENT ET ENSEMBLE DE PLAQUE DE SOUPE

1. Retirer soigneusement tout le matériau du joint adhérent à la culasse, à la plaque de refroidissement et à l'ensemble de plaque de soupape. S'assurer de ne pas rayer ou abîmer la surface des joints. Porter une attention particulière aux surfaces des joints de la culasse et de la plaque de refroidissement.

- Éliminer les dépôts de carbone qui se sont accumulés dans les cavités de refoulement et d'admission de la culasse, de la plaque de refroidissement et de l'ensemble de plaque de soupape. Veiller à ne pas endommager les pièces lors du nettoyage. Les cavités doivent être ouvertes et dégagées.
- Éliminer la rouille et le tartre qui se sont accumulés dans les cavités de refroidissement et des passages dans la culasse, la plaque de refroidissement et l'ensemble de plaque de soupape. Utiliser l'air de l'atelier pour éliminer les débris des passages.
- Vérifier que les filetages de tous les orifices de culasse ne présentent pas de grippage (p. ex. abrasion, frottements). Un filetage mineur (dommages) est acceptable.

INSPECTION DES PIÈCES

CULASSE, PLAQUE DE REFOIDISSEMENT ET ENSEMBLE DE PLAQUE DE SOUPAPE

- Inspecter soigneusement les surfaces du joint de culasse de la culasse pour détecter la présence de rainures et d'entailles profondes. Inspecter également la culasse pour détecter toute fissure ou tout dommage au filetage de l'orifice. En cas de détection, le compresseur doit être remplacé. Si de grandes quantités de carbone s'accumulent dans la cavité de refoulement, de manière à restreindre le débit d'air à travers la culasse, le compresseur doit être remplacé.
- Inspecter soigneusement les deux côtés des surfaces du joint de culasse sur la plaque de refroidissement pour détecter la présence de rainures et d'entailles profondes. Inspecter également la plaque de refroidissement pour détecter toute fissure ou tout autre dommage. En cas de dommage, le compresseur doit être remplacé.
- Inspecter soigneusement les surfaces du joint de l'ensemble de plaque de soupape (des deux côtés) pour détecter la présence de rainures et d'entailles profondes. Porter une attention particulière à la surface du joint. Un ensemble soupape à clapet d'admission/joint (C) est utilisé entre l'ensemble de plaque de soupape et le carter. Ces surfaces de joint doivent être lisses et exemptes de toutes les rayures, sauf les plus mineures. En cas de rayures ou d'éraflures excessives, le compresseur doit être remplacé. Si de grandes quantités de carbone s'accumulent sur les deux surfaces principales, dans les deux trous de la soupape de refoulement, ou entre la soupape de refoulement et le siège de refoulement, le compresseur doit être remplacé.

COUVERCLE D'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE

Inspecter visuellement les fissures et les dommages externes. Vérifier le diamètre du roulement arrière du vilebrequin dans le couvercle d'extrémité arrière pour détecter toute présence d'usure excessive, de points plats ou de grippages. Vérifier que les trous pilotes et filetés de la fixation de la pompe hydraulique ne sont pas endommagés. Le filetage mineur est acceptable, mais ne pas couper à nouveau les filetages. Si l'une de ces conditions est constatée, remplacer le compresseur.

CARTER

Vérifier la surface du joint de culasse sur le pont (en haut) du carter pour détecter la présence d'entailles, d'éraflures ou de rayures. Un joint métallique est utilisé pour sceller la culasse sur le carter, et pour que le joint soit correctement scellé, cette surface doit être lisse et exempte de toutes les rayures, sauf les plus mineures. En cas de rayures ou d'éraflures excessives, le compresseur doit être remplacé.

Vérifier l'état des deux trous fraisés sur le pont du carter qui retiennent les joints toriques (H) et préviennent les fuites de liquide de refroidissement entre l'ensemble de plaque de soupape et le carter. La surface en contact avec le joint torique doit être lisse et exempte de rayures et d'éraflures qui pourraient provoquer des fuites autour des joints toriques.

MONTAGE

GÉNÉRALITÉS

Remarque : Tous les couples de serrage indiqués dans ce manuel sont des couples d'assemblage qui, en général, tendent à diminuer légèrement après l'assemblage. Ne pas resserrer après la diminution des couples d'assemblage initiaux, sauf indication contraire. Une section Spécifications de couple est présentée à la page 7.

COUVERCLE AVANT DE CARTER

Placer le nouveau couvercle (J) sur le trou situé à l'avant du carter. À l'aide d'un maillet en caoutchouc, enfoncer le couvercle dans le trou situé à l'avant du carter jusqu'à ce que le diamètre extérieur du couvercle soit au ras de la surface de moulage.

COUVERCLE LATÉRAL DE CARTER

Positionner le joint (F) sur le couvercle latéral du carter et installer le couvercle latéral du carter sur le côté du carter à l'aide des six vis d'assemblage. « Serrer » les six vis d'assemblage, puis serrer au couple entre 101 et 112 po-lb (11,4-12,6 Nm). Lors du serrage des boulons, il est préférable de commencer par les deux boulons centraux, puis d'utiliser un motif en croix avec les quatre boulons restants.

COUVERCLE D'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE

- Installer le joint torique (G) sur le couvercle d'extrémité arrière.
- Orienter le couvercle d'extrémité arrière vers le carter à l'aide des marques de référence effectuées lors du démontage. Installer soigneusement le couvercle d'extrémité arrière dans le carter en veillant à ne pas endommager la surface d'appui du vilebrequin.
- Installer les deux vis d'assemblage du couvercle d'extrémité. Voir la figure 4 pour s'assurer que les deux vis d'assemblage sont installées dans les trous de boulon de carter appropriés. « Serrer » les vis, puis serrer au couple entre 195 à 212 po-lb (22-24 Nm).
- Consulter le manuel de maintenance du véhicule pour réinstaller la pompe hydraulique sur le couvercle d'extrémité du compresseur.

CULASSE, PLAQUE DE REFOIDISSEMENT ET ENSEMBLE DE PLAQUE DE SOUPAPE

1. Installer les deux joints toriques du carter (H) dans les trous fraisés situés sur le pont du carter.
2. Noter la position des deux goupilles d'alignement du carter qui sont saillantes et situées sur le pont (en haut) du carter. Installer le clapet d'admission en métal/joint (C) sur les goupilles d'alignement du carter en faisant attention de ne pas déranger le joint torique du carter (H).
3. Positionner l'ensemble de plaque de soupape sur le carter de sorte que les goupilles d'alignement du carter s'insèrent dans les trous correspondants de l'ensemble de plaque de soupape.
4. Placer le premier joint de tête métallique en relief (B) sur les bagues d'alignement qui dépassent du haut de la plaque de refroidissement. Placer le deuxième joint de tête métallique en relief (A) sur les bagues d'alignement sur le côté opposé de la plaque de refroidissement. Lorsqu'ils sont correctement positionnés, le contour des deux joints en relief correspond au contour de la plaque de refroidissement et les surfaces d'étanchéité usinées sur la plaque de refroidissement seront couvertes par le matériau du joint métallique en relief.
Important : Les deux joints sont différents et doivent être installés du bon côté de la plaque de refroidissement pour que le compresseur fonctionne correctement. Voir la figure 6 pour connaître les positions appropriées d'identification du joint de culasse.
5. Installer la plaque de refroidissement avec les joints de culasse sur l'ensemble de plaque de soupape en alignant les bagues d'alignement sur la plaque de refroidissement sur les trous fraisés surdimensionnés de l'ensemble de plaque de soupape. Encore une fois, lorsqu'il est correctement installé, le contour de la plaque de refroidissement correspond au contour de l'ensemble de plaque de soupape.

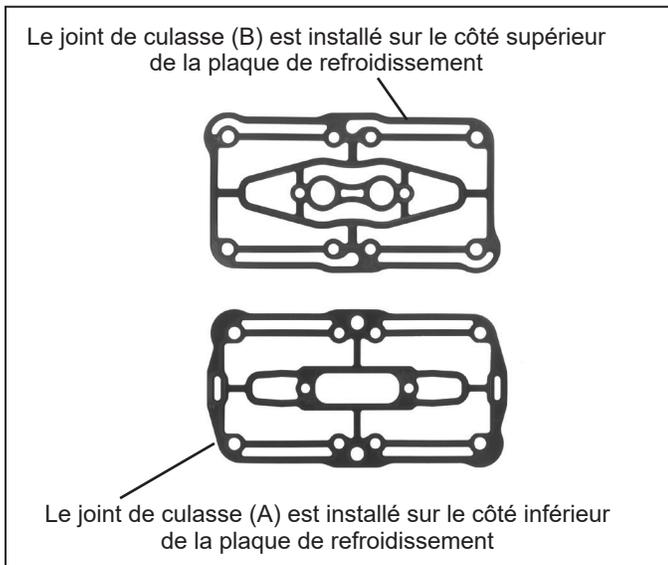


Figure 6 – Position des joints de tête pour compresseur Bendix® 720cc

6. Positionner et installer la culasse sur les bagues d'alignement dépassant de la plaque de refroidissement. Lorsqu'il est correctement installé, le contour de l'ensemble culasse correspondra au contour de la plaque de refroidissement et de l'ensemble de plaque de soupape.

Remarque : Pour faciliter l'installation correcte, les bagues d'alignement dans la plaque de refroidissement s'insèrent uniquement dans deux des quatre trous de boulons disposés dans les coins sur l'ensemble de plaque de soupape et la culasse.

7. Installer les huit grandes vis d'assemblage (N) dans la culasse. **Remarque : Une légère pellicule d'huile doit être appliquée sur le filetage de ces boulons avant l'installation. L'huile ne doit pas être appliquée sur les autres boulons.**
8. Installer les huit petites vis d'assemblage (M) dans la culasse. Important : Les deux petites vis d'assemblage (M) doivent être installées dans les trous identifiés par les séquences « 6,16 » et « 5,15 » de la figure 7.
9. « Serrer » toutes les vis d'assemblage, puis serrer en utilisant la séquence de couple définie à la figure 7. Le couple final sera compris entre 265 et 292 po-lb (30-33 Nm).

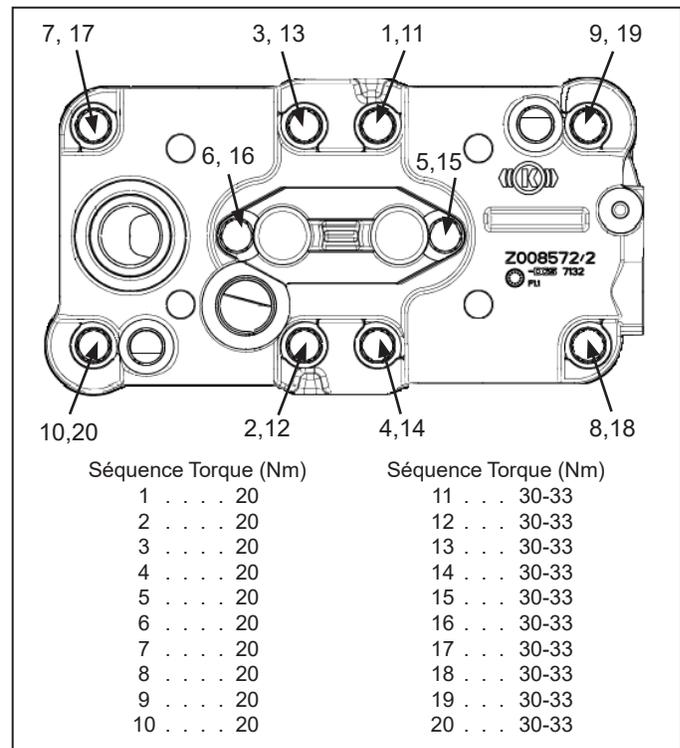


Figure 7 – Séquence de serrage des boulons de culasse pour compresseur Bendix® 720cc

SPÉCIFICATIONS DE COUPLE

Boulon, écrou ou vis Couples de montage	
Culasse (M8x1,25-6g)	265-292 po-lb. (30-33 Nm) max.
Couvercle d'extrémité (M10x1,25-6g)	195-213 po-lb. (22-24 Nm) max.
Boulons de couvercle latéral de carter (M6x1)	101-112 po-lb. (11,4-12,6 Nm) max.
Raccords d'orifice de refoulement (M26x1,5)	66 pi-lb. (90 Nm) max.
Raccords d'orifice d'eau (M16x1,5)	33 pi-lb. (45 Nm) max.
Orifice de soupape de sécurité (M26x1,5)	59-66 pi-lb. (80-90 Nm) max.

INSTALLATION DU COMPRESSEUR

1. Appliquer un produit d'étanchéité liquide pour joints sur l'interface de montage du compresseur / moteur (*voir la figure 5 pour la face de montage du compresseur*). Suivre les directives du fabricant du moteur ou du véhicule pour connaître le matériau d'étanchéité liquide approprié et la procédure d'application.
2. Aligner les goupilles de positionnement du compresseur sur les trous correspondants situés sur la surface de montage du moteur. Fixer le compresseur au moteur à l'aide des six boulons de montage. **Remarque** : Il y a deux petits boulons et quatre grands boulons. Veiller à utiliser les boulons de longueur appropriée pour les trous des boulons de carter. Serrer à la main chacun des boulons en veillant à ne pas étaler le matériau d'étanchéité liquide sur la surface d'étanchéité. Une fois que les boulons sont tous serrés à la main, serrer les boulons de montage conformément à la séquence de serrage et aux exigences de couple recommandées par le fabricant du moteur.
3. Installer les supports sur le compresseur dans les mêmes positions que celles notées et marquées lors du retrait.
4. Inspecter la totalité des conduites et raccords d'air et de liquide de refroidissement avant de les rebrancher au compresseur. S'assurer que les joints toriques sont en bon état ou neufs, que les filetages sont propres et que les raccords sont exempts de corrosion. Remplacer au besoin.
5. Installer les raccords de refoulement et de liquide de refroidissement, le cas échéant, dans la même position sur le compresseur notée et marquée lors du démontage. Voir la section Spécifications de couple pour connaître les différentes tailles de raccord et les divers types de filetage. Serrer tous les colliers de serrage.
6. Avant de remettre le véhicule en service, effectuer les *Essais de fonctionnement et d'étanchéité* indiqués ci-dessous. Porter une attention particulière à toutes les conduites et tous les tuyaux débranchés pendant la maintenance, et vérifier la présence de fuites d'air, d'huile et de liquide de refroidissement aux raccords du compresseur et à l'interface du moteur du compresseur. Vérifier également si son fonctionnement est bruyant.

ESSAIS DE FONCTIONNEMENT ET D'ÉTANCHÉITÉ

Remarque : Le compresseur Bendix® 720cc de type DLU ne contient pas de composants pour décharger le compresseur. Par conséquent, le compresseur pompe en continu. Dans la plupart des systèmes dotés d'un sécheur d'air, le régulateur et le sécheur d'air de type DLU sont utilisés pour décharger le système (c'est-à-dire que l'air n'est pas acheminé aux réservoirs du système de freinage). Lors du déchargement du système, l'air du compresseur s'écoule généralement par l'orifice d'échappement du sécheur d'air.

1. Démarrer le moteur et noter que le système d'air augmente régulièrement la pression.
2. Lorsque la pression d'air du système augmente, vérifier s'il y a une fuite d'air dans le joint de culasse. Appliquer une solution savonneuse autour de la culasse. Vérifier les joints entre la culasse, la plaque de refroidissement et l'ensemble de plaque de soupape pour détecter toute fuite d'air. Aucune fuite n'est admissible. Si une fuite est détectée, essayer d'évacuer toute la pression d'air, puis resserrer les boulons de tête. Remplacer le compresseur si le remplacement du joint de tête n'a pas résolu le problème de fuite.
3. Laisser la pression du système d'air augmenter et noter que le système de déchargement se décharge correctement à la pression de coupure du régulateur spécifiée. Répéter ce test trois fois en notant que le compresseur se décharge à environ la même pression à chaque fois. Si le compresseur ne parvient pas à se décharger à une pression du système d'au moins 150 psi, vérifier toutes les conduites d'air vers et en depuis le régulateur. S'assurer que chaque conduite est dégagée (non obstruée), sans torsion ni fuite. Réparer ou remplacer le régulateur au besoin.
4. Des tests de performance de compresseur plus complets sont fournis dans la *fiche technique de maintenance Bendix*. Toutes les fiches techniques de maintenance peuvent être téléchargées gratuitement à l'adresse bendix.com. Des copies papier peuvent aussi être commandées auprès du Centre de documentation à bendix.com ou par téléphone au 1-800-AIR-BRAKE (1-800-247-2725), option 5.



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.