



Instruction Sheet

11010 Tire Bead Breaker

IMPORTANT RECEIVING INFORMATION

Visually inspect all parts for shipping damage. If you find shipping damage, notify the carrier at once. Shipping damage is not covered by your warranty. The carrier is responsible for all costs of replacement or repair caused by shipping damage.

CONTENTS

ENGLISH.....	1-6	FRANÇAIS	13-18	ITALIANO	25-30
DEUTSCH	7-12	ESPAÑOL	19-24	NEDERLANDS	31-36

DESCRIPTION

The 11010 Bead Breaker is used on all types of rims except 5-piece earthmover rims. It is ideal for use with truck, farm tractor, grader, combine, and skidder tires. The 11010 can be used with a hydraulic pump model (15000), (15020), (15040), or equivalent 10,000 psi [700 bar] pump.

SAFETY INFORMATION

To avoid personal injury or property damage while using this product, read and follow all **DANGERS, WARNINGS, CAUTIONS, and INSTRUCTIONS** that are attached to, or included with, this product.

1. Follow the instructions of the tire manufacturer and the vehicle manufacturer when deflating, demounting, mounting, and inflating tires.
2. These operating instructions do not apply to any specific rim. Therefore, contact the rim manufacturer for the correct procedure for your rim.
3. For the publication, "Multipiece Rim Matching Chart" contact the United States Department of Labor, Occupational Safety, and Health Administration (OSHA), Washington, DC, 20210, 202-219-6091, or contact AME Intl at 1-877-755-4263. If you are outside the U.S., contact your local government officials.
4. AME Intl cannot be held responsible for damage or injury resulting from unsafe use of this product; lack of maintenance; or incorrect product and system application.
5. Contact AME Intl. when in doubt about safety precautions or applications.

CAUTION

The bead breaker, and all tire tools, should be used only by persons properly trained according to OSHA Regulation #29CFR1910.177, "Servicing Single-Piece & Multi-Piece Wheels." Free copies of this regulation are available upon request from AME Intl.

WARNING

To avoid serious personal injury, always wear proper protective gear, such as hard hats, safety glasses, gloves, and steel toe shoes when using hydraulic equipment.

OPERATING INSTRUCTIONS

REMOVING THE WHEEL

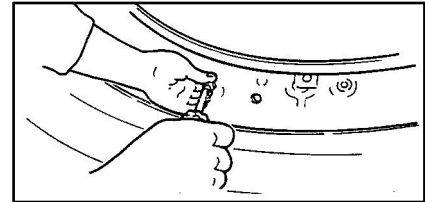
1. Chock the wheels opposite the jack
2. Jack up the vehicle
3. Crib the vehicle with safety stands or blocking devices after jacking it up. Do not work under an unblocked load

DANGER

Failure to chock the wheels and crib the vehicle can result in serious injury or death.

4. Remove the valve core; deflate tires completely. (See Fig. 1.)
5. Insert a thin piece of wire through the valve stem to make sure air is flowing freely and the valve stem is not blocked.

NOTE: Deflate both tires if you have a dual mounting.



DANGER

Figure 1

Always deflate tires before removing a wheel a rim, or part of a rim, such as a rim clamp or nut. If you do not deflate the tire, the tire could explode, causing serious injury or death.

- 6a. If you are breaking the tire bead with the wheel on the vehicle: Proceed to “**Positioning the Bead Breaker**” below
- 6b. If you are breaking the tire bead with the wheel of the vehicle: Remove the tire/ rim assembly from The vehicle and place it flat on the ground with the gutter side up. Then proceed to “**Positioning the Bead Breaker**” below.

USING THE 11010 BEAD BREAKER

Positioning the Bead Breaker

Position the bead breaker, so that the wedge- shaped teeth will grad evenly under the rim flange when the clamping jaw tightens. (See Fig. 2)

NOTE: Make sure the bead breaker is about 30°, or at least 12 inches [0,3 m], to one side of the flange butt weld.

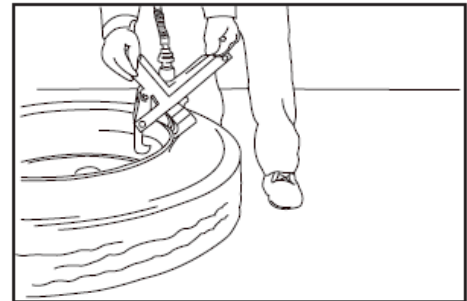


Figure 2

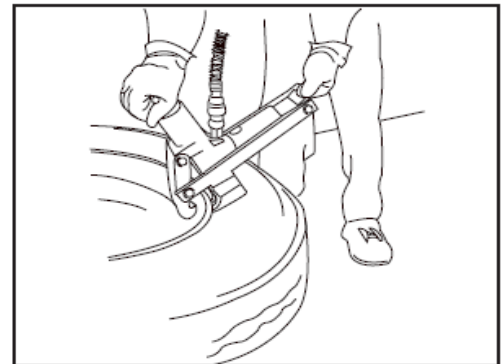


Figure 3

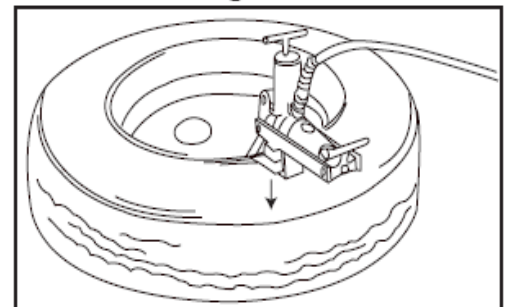


Figure 4

Activating the Bead Breaker

CAUTION

The bead breaker uses a long stroke and high force. Be Careful not to damage or bend rim parts, such as flange But weld, when using the bead breaker.

1. Run the air hydraulic pump so that the clamping jaw begins to tighten against the rim. (See Fig. 3) Make sure the wedge – shaped teeth are placed well into the tire bead and against the rim flange.
NOTE: To grab the rim flange evenly, you may have to try Several times. Do not force the bead breaker when grabbing the flange.
2. Continue to apply hydraulic pressure until the bead breaking ram extends about ¼ inch [6,35 mm] from the bead breaker. (See Fig 4.)

3. Maintain the bead breaker, so that it is nearly perpendicular (90°) to the rim. (See Fig. 5.) If necessary, adjust the position of the bead breaker.
4. Step away from the bead breaker. (See Fig. 6.)

DANGER

Always stand to one side of the rim when using the bead breaker. Standing to one side of the bead breaker allows you to maintain control of the bead breaker.

Do not hold the bead breaker when breaking the tire bead. If it is not seated properly and flies off the rim, the bead breaker could cause serious injury or death.

5. Continue to apply hydraulic pressure until the bead breaking ram extends about 1/2 - 3/4 inch [13-19 mm] from the bead breaker. (See Fig. 7.)

NOTE: Never try to break the tire bead with only one push. Instead, proceed to “Continuing to Break the Tire Bead” below.

Continuing to Break the Tire Bead

1. Move the bead breaker 8-12 inches [0,2-0,3 m] from its current position.
2. Repeat steps, starting with “Positioning the Bead Breaker”, until the rim is completely separated from the tire bead.

Breaking the Bead on the Other Side

1. Turn the tire over on the other side.
2. Repeat all steps, starting with “Positioning the Tire Bead” on page 2.

MOUNTING AND INFLATION

Jacking Up the Vehicle

1. Chock the wheels opposite the jack.
2. Jack up the vehicle.
3. Crib the vehicle with safety stands or blocking devices after jacking it up. Do not work under an unblocked load.

DANGER

Failure to chock the wheels and crib the vehicle can result in serious injury or death.

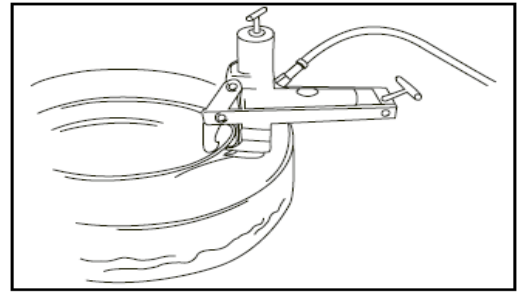


Figure 5

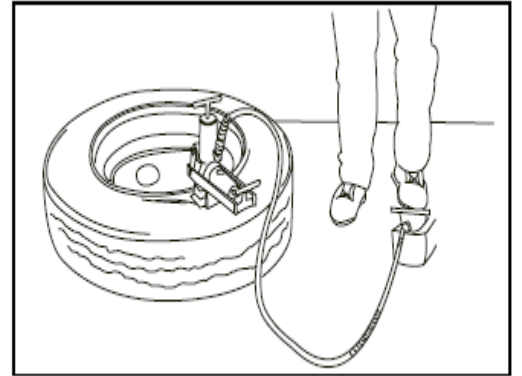


Figure 6

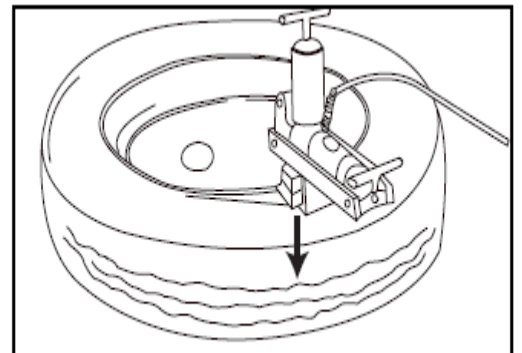


Figure 7

Inspecting the Tire and Rim

DANGER

Always replace damaged or badly worn tires. When replacing tires, always use a replacement of exactly the same diameter. Destroy old tires, so that they cannot be used. Using badly worn or damaged tires can result in serious injury or death.

1. Inspect all rim parts for damage.

DANGER

Always replace rim parts that are bent, badly rusted, pitted from corrosion, cracked, worn, or damaged. Destroy old rim parts, so they cannot be used. Using damaged rim parts can result in serious injury or death.

Do not mix parts from one rim with parts from another rim. Always use replacement parts that you can positively identify as the CORRECT replacement parts. All replacement rim parts MUST match the replacement part numbers stamped on the rim parts. Rims with different part numbers cannot be interchanged. If in doubt about sizing, DO NOT reassemble the rim. Contact the rim manufacturer for more information.

2. Replace damaged parts.

DANGER

Never weld on an inflated or partially inflated tire/rim assembly. Welding on an inflated tire/rim assembly can cause an explosion and serious injury or death.

Do not rework, weld, heat, or braze any rim parts for any reason. Reworking and welding damaged parts can result in serious injury or death.

3. Clean and repaint rim parts as necessary.

NOTE: Remove rust, dirt, and foreign material from rim parts. Repainting the rim parts and bare metal areas will make them last longer. Be careful to keep paint out of the lock ring groove in the gutter when repainting rim parts.

4. Visually inspect all tire and rim parts to make sure they are positioned properly.

Starting to Inflate the Tire

1. To comply with OSHA Regulation #29CFR1910.177, place the tire in a safety cage or other restraining device before inflating the tire. Use a clip-on air chuck and hose that is long enough to allow you to stand outside the wheel trajectory. The air line must be equipped with an in-line valve with pressure gauge or regulator that can be preset. Use AME INTL. Truck Tire Inflator Model 11365.

DANGER

Always use a safety cage or restraining device when inflating a tire. Not using a safety cage or restraining device can result in serious injury or death.

Always use a clip-on air chuck and a hose that is long enough to allow you to stand outside the wheel trajectory. The air line must be equipped with an in-line valve with a pressure gauge or a regulator that can be preset.

Never use starting fluid, ether, gasoline, or any other flammable material to lubricate, seal, or seat the bead of a tubeless tire. Doing so can cause an explosion and serious injury or death.

2. Inflate the tire to 5 psi [0,345 bar].
3. Check all tire and rim parts again for proper positioning.
4. If tire/rim parts are not seated properly, deflate the tire and correct the problem before proceeding.

WARNING

Never hammer, strike, or pry an inflated or partly inflated tire/rim assembly. If you must seat a part or correct a problem, always deflate the tire first.

CAUTION

Do not use a steel hammer on rim or rim parts. This can damage the rim. If you must reposition tire or rim parts, use a rubber, plastic, or brass-faced hammer.

If a tire/rim assembly does not slide over a cast spoke wheel: Do not force the assembly by hammering. Instead, deflate the tire and inspect for warped or incorrectly seated parts, such as lock rings.

5. If tire and rim parts are seated properly proceed to “**Finishing the Tire Inflation**” below.

Finishing the Tire Inflation

1. Inflate the tire to 20 psi [1,38 bar].
2. Check the tire bead for proper seating.
3. Continue inflating the tire to 40 psi [2,76 bar]. If the tire bead is not fully seated, see the **Warning** below. If the tire bead is fully seated, continue with Step 4 below.

WARNING

Never inflate a tire beyond 40 psi [2,76 bar] to seat a tire bead. If the tire bead is not fully seated at 40 psi [2,76 bar]: Stop! Deflate the tire and correct the problem.

4. Once you see that the tire bead is fully seated at 40 psi [2,76 bar], deflate the tire completely.
5. Reinflate the tire slowly to the manufacturer’s recommended pressure.

DANGER

Inflate and load tires only to manufacturer’s specifications. Over-inflating and overloading tires can result in serious injury or death.

Never run a vehicle with only one tire of a dual assembly. Doing so can result in a collapse of the vehicle, leading to possible serious injury or death.



Bedienungsanleitung

Reifenwulstabdrücker 11010

WICHTIGE ANWEISUNGEN FÜR DIE EINGANGSKONTROLLE

Unterziehen Sie alle Teile einer Sichtkontrolle auf eventuelle Transportschäden. Wird ein solcher Transportschaden festgestellt, benachrichtigen Sie unverzüglich den Spediteur. Transportschäden sind von der Gewährleistung nicht abgedeckt. Der Spediteur haftet für alle Austausch- oder Reparaturkosten, die sich aus einer Beschädigung beim Transport ergeben.

BESCHREIBUNG

Der Wulstabdrücker 11010 kann an allen Felgentypen verwendet werden, außer an fünfteiligen Felgen von Erdbewegungsmaschinen. Er eignet sich in idealer Weise für Reifen von Lastwagen, Ackerschleppern, Gradern, Mähreschern und Skidern. Der 11010 kann in Verbindung mit den Modellen (15000), (15020), (15040) oder einer gleichwertigen 700 bar [10,000 psi]-Pumpe verwendet werden.

SICHERHEITSINFORMATIONEN

Um Verletzungen oder Sachschäden während des Gebrauchs dieses Produkts zu vermeiden, lesen und befolgen Sie bitte alle **GEFAHREN-**, **ACHTUNGS-** und **VORSICHTS-**Hinweise sowie die **ANWEISUNGEN**, die jedem Produkt beiliegen oder daran angebracht sind.

1. **Befolgen Sie die Anweisungen des Reifen- und Fahrzeugherstellers, wenn Luft aus den Reifen abgelassen wird sowie beim Abnehmen, Aufziehen und Aufpumpen von Reifen.**
2. **Diese Betriebsanweisungen beziehen sich nicht auf eine bestimmte Felge. Erkundigen Sie sich deshalb beim Felgenhersteller nach dem sachgemäßen Verfahren für die jeweilige Felge.**
3. **Die Broschüre „Multipiece Rim Matching Chart“ ist vom United States Department of Labor, Occupational Safety, and Health Administration (OSHA), Washington, DC, 20210, USA, ++1 (202) 219-6091, oder über AMT Intl. Telefonnummer 1 (877) 755-4263 erhältlich. Außerhalb der USA ziehen Sie bitte die örtlichen Behörden zu Rate.**
4. **AME INTL. haftet nicht für Schäden oder Verletzungen, die auf fahrlässigen Gebrauch dieses Produkts, mangelhafte Instandhaltung oder unsachgemäße Produkt- und Systemanwendung zurückzuführen sind.**
5. **Falls Sie hinsichtlich der Sicherheitsmaßnahmen oder Anwendungen Fragen haben, setzen Sie sich bitte mit AME INTL. in Verbindung.**



VORSICHT

Der Wulstabdrücker und alle Reifenwerkzeuge dürfen nur von Personen verwendet werden, die vorschriftsmäßig gemäß der OSHA-Vorschrift Nr. 29CFR1910.177, „Servicing Single-Piece & Multi-Piece Wheels“ oder entsprechender örtlicher BG-Vorschriften geschult wurden. Kostenlose Exemplare dieser Vorschrift können von AME INTL. angefordert werden.



ACHTUNG

Um schwere Verletzungen zu vermeiden, tragen Sie beim Bedienen hydraulischer Geräte bitte stets zweckmäßige Schutzkleidung, wie z.B. Schutzhelme, Schutzbrille, Schutzhandschuhe und Schuhe mit Stahlkappen.

BEDIENUNGSANWEISUNGEN

ENTFERNEN DES RADS

1. Die Räder gegenüber vom Wagenheber mit Unterlegkeilen sichern.
2. Das Fahrzeug aufbocken.
3. Das Fahrzeug nach dem Aufbocken mit Sicherheitsstützen oder Sperrvorrichtungen abstützen. Nicht unter einer ungesicherten Last arbeiten.

⚠ GEFAHR

Wenn die Räder nicht mit Unterlegkeilen gesichert und das Fahrzeug nicht abgestützt wird, kann dies zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.

4. Den Ventileinsatz entfernen; die Luft völlig aus den Reifen ablassen. (Siehe Abb. 1.)
5. Ein dünnes Stück Draht durch den Ventilschaft einführen, um sicherzustellen, daß die Luft ungehindert ausströmt und der Ventilschaft nicht blockiert ist.

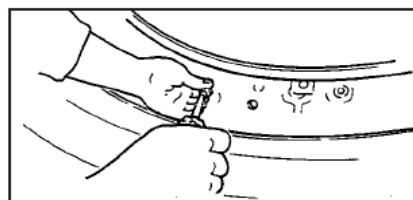


Abbildung 1

HINWEIS: Die Luft aus beiden Reifen ablassen, wenn Zwillingsbereifung vorliegt.

⚠ GEFAHR

Lassen Sie stets die Luft aus den Reifen ab, bevor ein Rad, eine Felge oder ein Teil einer Felge, wie z.B. eine Felgenklemme oder -mutter, entfernt wird. Falls die Luft nicht aus dem Reifen abgelassen wird, könnte der Reifen platzen und schwere oder tödliche Verletzungen verursachen.

- 6a. Falls der Reifenwulst abgedrückt wird, während sich das Rad am Fahrzeug befindet: Unten mit dem Arbeitsschritt „Plazierung des Wulstabdrückers“ fortfahren.
- 6b. Falls der Reifenwulst abgedrückt wird, während sich das Rad nicht mehr am Fahrzeug befindet: Die Reifen/Felgen-Einheit vom Fahrzeug entfernen und eben auf den Boden legen, so daß die Sprengringseite nach oben weist. Dann unten mit dem Arbeitsschritt „Plazierung des Wulstabdrückers“ fortfahren.

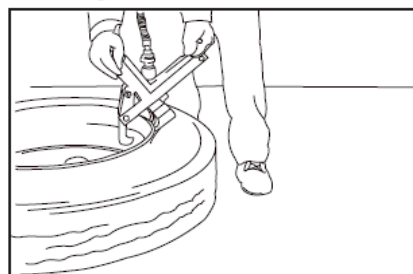


Abbildung 2

VERWENDUNG DES WULSTABDRÜCKER 11010

Plazierung des Wulstabdrückers

Den Wulstabdrücker so plazieren, daß die keilförmigen Zähne gleichmäßig unter dem Felgenhorn eingreifen, wenn die Spannbacke festgezogen wird. (Siehe Abb. 2.)

HINWEIS: Sicherstellen, daß der Wulstabdrücker einen Winkel von etwa 30° oder einen Abstand von mindestens 0,3 m [12 in.] zu einer Seite der Felgenhorn-Stoßnaht einnimmt.

Aktivierung des Wulstabdrückers

⚠ VORSICHT

Beim Wulstabdrücker kommen ein langer Hub und große Kräfte zum Einsatz. Geben Sie acht, daß Felgenteile, wie z.B. die Felgenhorn-Stoßnaht, bei der Verwendung des Wulstabdrückers nicht beschädigt oder verbogen werden.

1. Die Luftdruckhydropumpe betreiben, so daß die Spannbacke allmählich an der Felge festgezogen wird. (Siehe Abb. 3.) Sicherstellen, daß die keilförmigen Zähne hinreichend innerhalb des Reifenwulsts plaziert sind und am Felgenhorn anliegen.

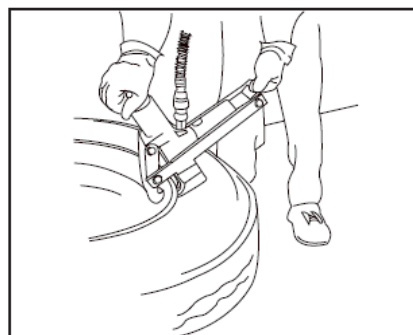


Abbildung 3

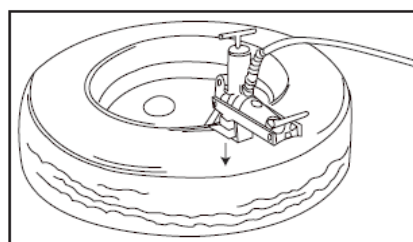


Abbildung 4

HINWEIS: Möglicherweise sind mehrere Versuche nötig, bis das Felgenhorn gleichmäßig erfaßt wird. Beim Erfassen des Reifenhorns den Wulstabdrücker nicht mit grober Kraft anlegen.

2. Den Hydraulikdruck weiterhin steigern, bis der wulstabdrückende Kolben etwa 6,35 mm [1/4 in.] aus dem Wulstabdrücker ausgefahren ist. (Siehe Abb. 4.)
3. Den Wulstabdrücker so halten, daß er nahezu senkrecht (90°) zur Felge ist. (Siehe Abb. 5.) Bei Bedarf die Stellung des Wulstabdrückers korrigieren.
4. Vom Wulstabdrücker zurücktreten. (Siehe Abb. 6.)

GEFAHR

Stehen Sie stets auf einer Seite der Felge, wenn der Wulstabdrücker verwendet wird. Wenn Sie auf einer Seite des Wulstabdrückers stehen, sind Sie in der Lage, die Beherrschung über den Wulstabdrücker zu behalten.

Halten Sie den Wulstabdrücker nicht fest, wenn der Reifenwulst abgedrückt wird. Wenn der Wulstabdrücker nicht richtig angebracht wurde und von der Felge weggeschleudert wird, kann er schwere oder tödliche Verletzungen verursachen.

5. Den Hydraulikdruck weiterhin steigern, bis der wulstabdrückende Kolben etwa 13-19 mm [1/2-3/4 in.] aus dem Wulstabdrücker ausgefahren ist. (Siehe Abb. 7.)

HINWEIS: Niemals versuchen, den Reifenwulst durch einen einzigen Druckvorgang abzurücken. Stattdessen unten mit dem Arbeitsschritt „Weiteres Abdrücken des Reifenwulsts“ fortfahren.

Weiteres Abdrücken des Reifenwulsts

1. Den Wulstabdrücker 0,2-0,3 m [8-12 in.] aus seiner derzeitigen Stellung verschieben.
2. Die Arbeitsschritte ab „Plazierung des Wulstabdrückers“ wiederholen, bis der Reifenwulst völlig von der Felge gelöst ist.

Abdrücken des Reifenwulsts auf der anderen Seite

1. Den Reifen auf die andere Seite drehen.
2. Alle Schritte ab „Plazierung des Reifenwulsts“ auf Seite 8 wiederholen.

AUFZIEHEN UND AUFPUMPEN

Aufbocken des Fahrzeugs

1. Die Räder gegenüber vom Wagenheber mit Unterlegkeilen sichern.
2. Das Fahrzeug aufbocken.
3. Das Fahrzeug nach dem Aufbocken mit Sicherheitsstützen oder Sperrvorrichtungen abstützen. Nicht unter einer ungesicherten Last arbeiten.

GEFAHR

Wenn die Räder nicht mit Unterlegkeilen gesichert werden und das Fahrzeug nicht abgestützt wird, kann dies zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.

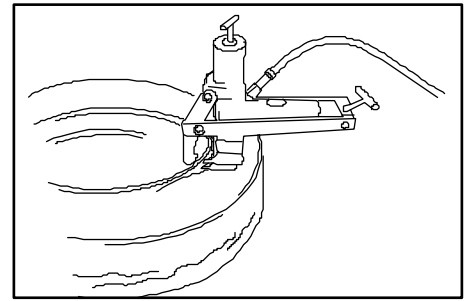


Abbildung 5

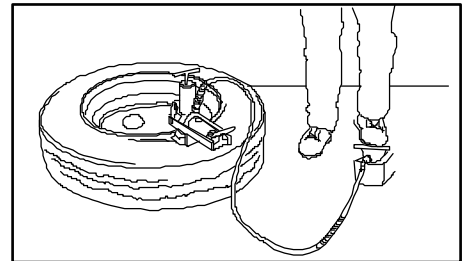


Abbildung 6

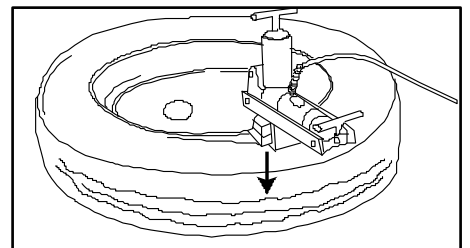


Abbildung 7

Prüfung des Reifens und der Felge

GEFAHR

Ersetzen Sie beschädigte oder stark abgenutzte Reifen stets. Verwenden Sie beim Ersetzen von Reifen stets einen Ersatzreifen mit demselben Durchmesser. Machen Sie alte Reifen unbrauchbar. Die Verwendung von stark abgenutzten oder beschädigten Reifen kann zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.

1. Alle Felgenteile auf Schäden prüfen.

GEFAHR

Ersetzen Sie stets Felgenteile, die verbogen, stark verrostet, durch Rostfraß löcherig, gerissen, abgenutzt oder beschädigt sind. Machen Sie alte Felgenteile unbrauchbar. Die Verwendung von beschädigten Felgenteilen kann zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.

Verwenden Sie keine Teile einer Felge gemeinsam mit Teilen einer anderen Felge. Verwenden Sie stets Ersatzteile, die Sie eindeutig als die RICHTIGEN Ersatzteile identifizieren können. Alle Felgenersatzteile MÜSSEN dieselben Ersatzteilnummern aufweisen, die auf den Felgenteilen eingeschlagen sind. Felgen mit unterschiedlichen Teilnummern sind nicht untereinander austauschbar. Falls Zweifel über die richtige Größe bestehen, bauen Sie die Felge NICHT zusammen. Holen Sie vom Felgenhersteller weitere Informationen ein.

2. Beschädigte Teile ersetzen.

GEFAHR

Nehmen Sie niemals Schweißarbeiten an einer aufgepumpten oder teilweise aufgepumpten Reifen/Felgen-Einheit vor. Schweißarbeiten an aufgepumpten Reifen/Felgen-Einheiten können zu einer Explosion und zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.

Auf keinen Fall dürfen Sie irgendwelche Felgenteile nacharbeiten, schweißen, erwärmen oder hartlöten. Durch das Nacharbeiten und Schweißen von beschädigten Teilen können schwere oder tödliche Verletzungen verursacht werden.

3. Felgenteile nach Bedarf reinigen und überstreichen.

HINWEIS: Rost, Schmutz und Fremdkörper von den Felgenteilen entfernen. Durch Überstreichen der Felgenteile und blanker Metallflächen halten diese länger. Beim Überstreichen von Felgenteilen darauf achten, daß keine Farbe in die Sicherungsringrille im Sprengring gelangt.

4. Alle Reifen- und Felgenteile einer Sichtprüfung unterziehen, um sicherzustellen, daß sie richtig angeordnet sind.

Anfängliches Aufpumpen des Reifens

1. Zur Einhaltung der OSHA-Vorschrift Nr. 29CFR1910.177 oder entsprechender örtlicher Vorschriften den Reifen in einen Sicherheitskäfig oder eine andere Schutzvorrichtung legen, bevor er aufgepumpt wird. Einen Klemmfüllverschluß mit einem Luftschlauch verwenden, der hinreichend lang ist, daß die Bedienungsperson außerhalb der Fluglinie eines berstenden Reifens steht. Die Druckluftleitung muß mit einem In-Line-Ventil mit einem Druckmesser oder einem voreinstellbaren Druckregler ausgestattet sein. Verwenden Sie die AME INTL.-Lkw-Reifenpumpe, Modell 11365.

GEFAHR

Verwenden Sie zum Aufpumpen eines Reifens stets einen Sicherheitskäfig oder eine Schutzvorrichtung. Wenn kein Sicherheitskäfig oder keine Schutzvorrichtung verwendet werden, kann dies zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.

Verwenden Sie stets einen Klemmfüllverschluß mit einem Luftschlauch, der hinreichend lang ist, daß Sie außerhalb der Fluglinie eines berstenden Reifens stehen können. Die Druckluftleitung muß mit einem In-Line-Ventil mit einem Druckmesser oder einem voreinstellbaren Druckregler ausgestattet sein.

Verwenden Sie niemals Startflüssigkeit, Ether, Benzin oder andere brennbare Stoffe zum Schmieren, Abdichten oder Einsetzen des Wulsts eines Schlauchlosreifens. Dadurch können eine Explosion und schwere oder tödliche Verletzungen verursacht werden.

2. Den Reifen auf 0,345 bar [5 psi] aufpumpen.
3. Alle Reifen- und Felgenteile nochmals auf richtige Anordnung prüfen.
4. Wenn die Reifen-/Felgenteile nicht richtig sitzen, die Luft aus dem Reifen ablassen und das Problem beheben, bevor mit der Arbeit fortgefahren wird.

ACHTUNG

Hämmern, schlagen oder pressen Sie niemals an einer aufgepumpten oder teilweise aufgepumpten Reifen/Felgen-Einheit. Wenn ein Teil richtig eingesetzt oder ein Problem behoben werden muß, müssen Sie zunächst die Luft aus dem Reifen ablassen.

VORSICHT

Verwenden Sie keinen Stahlhammer an Felgen oder Felgenteilen. Dadurch kann die Felge beschädigt werden. Wenn der Reifen oder die Felgenteile anders zusammgebaut werden müssen, verwenden Sie einen Hammer mit einer Gummi-, Kunststoff- oder Messingschlagfläche.

Falls eine Reifen/Felgen-Einheit nicht über ein Gußspeichenrad gleitet: Montieren Sie die Einheit nicht durch Hämmern. Lassen Sie stattdessen die Luft aus dem Reifen ab und untersuchen Sie ihn auf verzogene oder fehlerhaft sitzende Teile, wie z.B. Sprengringe.

5. Wenn die Reifen- und Felgenteile richtig sitzen, mit dem nachfolgenden Arbeitsschritt „Abschließendes Aufpumpen des Reifens“ fortfahren.

Abschließendes Aufpumpen des Reifens

1. Den Reifen auf 1,38 bar [20 psi] aufpumpen.
2. Den Reifenwulst auf richtigen Sitz prüfen.
3. Den Reifen weiterhin auf 2,76 bar [40 psi] aufpumpen. Wenn der Reifenwulst nicht vollständig sitzt, siehe den nachfolgenden Achtungs-Hinweis. Wenn der Reifenwulst vollständig sitzt, mit dem untenstehenden Arbeitsschritt 4 fortfahren.

ACHTUNG

Pumpen Sie einen Reifen niemals auf über 2,76 bar [40 psi] auf, um einen Reifenwulst einzupassen. Falls der Reifenwulst bei 2,76 bar [40 psi] nicht vollständig sitzt: Brechen Sie das Aufpumpen ab! Lassen Sie die Luft aus dem Reifen ab und beheben Sie das Problem.

4. Wenn festgestellt wird, daß der Reifenwulst bei 2,76 bar [40 psi] vollständig sitzt, die Luft völlig aus dem Reifen ablassen.
5. Den Reifen nochmals langsam auf den vom Hersteller empfohlenen Druck aufpumpen.

GEFAHR

Reifen dürfen nur gemäß den Spezifikationen des Herstellers aufgepumpt und belastet werden. Wenn Reifen auf einen zu hohen Reifendruck aufgepumpt oder überlastet werden, kann dies zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.

Fahren Sie ein Fahrzeug mit Zwillingsbereifung niemals nur mit einem Reifen. Sonst könnte das Fahrzeug zusammenbrechen, wodurch schwere oder tödliche Verletzungen verursacht werden können.



Notice d'emploi

11010
Outil dégage-talon de pneu

INSTRUCTIONS IMPORTANTES POUR LA RÉCEPTION

Inspecter toutes les pièces en vue de dommages éventuels survenus en cours d'expédition. Signaler immédiatement au transporteur les dommages constatés. Les dommages survenus pendant l'expédition ne sont pas couverts par la garantie. Le transporteur est responsable de tous les frais de réparation et de remplacement résultant de dommages survenus lors de l'expédition.

DESCRIPTION

L'outil dégage-talon 11010 est utilisé sur tous les types de jantes, excepté celles pour génie civil en 5 pièces. Il convient parfaitement pour les pneus de camion, tracteur agricole, niveleuse, moissonneuse-batteuse et tracteur-treuil. Le 11010 peut être utilisé avec une pompe de 700 bar [10,000 psi] modèle (10500), (10502), (10504), ou l'équivalent.

INFORMATIONS POUR LA SÉCURITÉ

Pour éviter les accidents corporels et les dégâts matériels pendant l'utilisation de ce produit, lire et respecter toutes les mises en garde (**DANGER, AVERTISSEMENT, ATTENTION**) et les **INSTRUCTIONS** accompagnant ou apposées sur chaque produit.

1. **Respecter les instructions du fabricant de pneus et du constructeur du véhicule lors du dégonflage, du démontage, du montage et du gonflage des pneus.**
2. **Ces instructions d'utilisation ne s'appliquent pas à une jante particulière. Par conséquent, se mettre en rapport avec le fabricant de la jante pour obtenir la procédure appropriée pour la jante concernée.**
3. **Pour se procurer la publication « Multipiece Rim Matching Chart » (tableau d'adaptation des jantes en plusieurs pièces), se mettre en rapport avec la « Occupational Safety, and Health Administration » (OSHA) (Inspection du travail, Ministère du travail des États-Unis) à Washington, DC, 20210, É.-U., en composant le 1-202-219-6091, ou entrer en contact avec AME INTL. au 877-755-4263. En dehors des États-Unis, se mettre en rapport avec l'administration locale.**
4. **AME INTL. décline toute responsabilité en cas de dommages matériels ou personnels résultant d'un usage dangereux du produit, d'un manque d'entretien ou de l'usage incorrect du produit et du système.**
5. **En cas de doute en ce qui concerne les mesures de sécurité et les applications, contacter AME INTL..**



ATTENTION

L'outil dégage-talon et tous les outils pour pneus doivent être utilisés uniquement par du personnel dûment formé, conformément au règlement n° 29CFR1910.177 de l'OSHA, « Servicing Single-Piece & Multi-Piece Wheels » (Entretien des roues d'une seule pièce ou en plusieurs pièces). Des exemplaires gratuits de ce règlement sont disponibles sur demande auprès d'AME INTL..



AVERTISSEMENT

Pour éviter les blessures graves, toujours porter un équipement de protection individuel adéquat pendant l'utilisation du matériel hydraulique (ex. casques antichoc, lunettes de protection, gants, chaussures à bout ferré etc.).

INSTRUCTIONS D'UTILISATION

DÉPOSE DE LA ROUE

1. Caler les roues opposées au cric.
2. Soulever le véhicule avec le cric.
3. Soutenir le véhicule avec des béquilles de sécurité ou des dispositifs de calage une fois qu'il est soulevé. Ne pas travailler sous une charge qui n'est pas sur cales.

⚠ DANGER

Caler les roues et soutenir le véhicule pour éviter les risques de blessures graves ou mortelles.

4. Enlever l'obus de valve; dégonfler complètement les pneus. (Voir fig. 1.)
5. Insérer un morceau de fil fin dans la tige de la valve pour s'assurer que l'air s'échappe librement et que la tige n'est pas bouchée.

NOTE : Dégonfler les deux pneus dans le cas de roues jumelées.

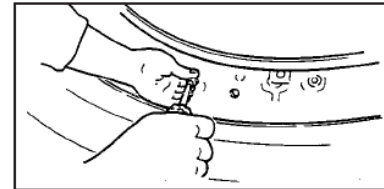


Figure 1

⚠ DANGER

Toujours dégonfler les pneus avant de déposer une roue, une jante ou une pièce de jante, telle qu'une attache ou un écrou de jante. Si le pneu n'est pas dégonflé, il risque d'exploser, causant des blessures graves ou mortelles.

- 6a. Si l'on dégage le talon de pneu alors que la roue est sur le véhicule : Passer à « **Positionnement de l'outil dégage-talon** » ci-dessous.
- 6b. Si l'on dégage le talon du pneu alors que la roue est déposée du véhicule : Déposer l'ensemble pneu-jante du véhicule et le placer à plat sur le sol avec le côté crochet vers le haut. Passer ensuite à « **Positionnement de l'outil dégage-talon** » ci-dessous.

UTILISATION DE L'OUTIL DÉGAGA-TALON 11020

Positionnement de l'outil dégage-talon

Positionner l'outil dégage-talon de façon à ce que les dents triangulaires s'engagent uniformément sous la collerette de la jante quand la mâchoire de serrage se ferme. (Voir fig. 2.)

NOTE : Veiller à ce que l'outil dégage-talon soit à environ 30°, ou à au moins 0,3 m [12 in.], de la soudure de jonction de la collerette.

Activation de l'outil dégage-talon

⚠ ATTENTION

L'outil dégage-talon a une longue course et exerce une force élevée. Faire attention à ne pas endommager ni fausser des parties de la jante, telles que la soudure de jonction de la collerette, lors de l'utilisation de l'outil.

1. Faire fonctionner la pompe hydraulique pneumatique de façon à ce que la mâchoire de serrage commence à appuyer contre la jante. (Voir fig. 3.) Veiller à ce que les dents triangulaires soient placées bien dans le talon de pneu et contre la collerette de la jante.

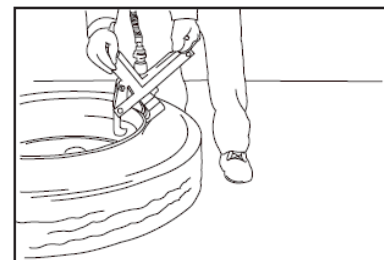


Figure 2

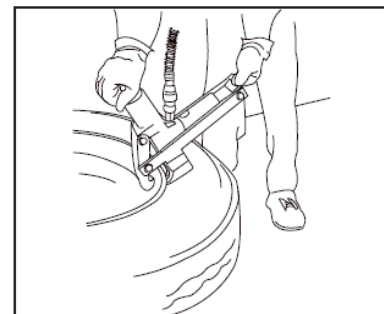


Figure 3

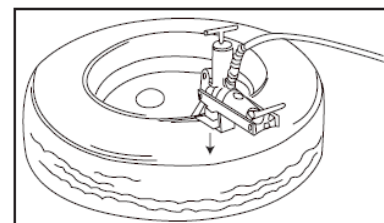


Figure 4

NOTE : Pour saisir la collerette de la jante de façon uniforme, il peut s'avérer nécessaire d'essayer plusieurs fois. Ne pas forcer pour saisir la collerette avec l'outil.

2. Continuer à appliquer la pression hydraulique jusqu'à ce que le vérin hydraulique s'étende d'environ 6,35 mm [1/4 in.] hors de l'outil. (Voir fig. 4.)
3. Maintenir l'outil dégage-talon de façon à ce qu'il soit presque perpendiculaire (90°) à la jante. (Voir fig. 5.) Si nécessaire, ajuster sa position.
4. S'écarter de l'outil dégage-talon. (Voir fig. 6.)

⚠ DANGER

Toujours se tenir d'un côté de l'outil dégage-talon pendant son utilisation afin d'en garder le contrôle.

Ne pas tenir l'outil pendant le dégagement du talon de pneu. S'il n'est pas emboîté correctement et qu'il est éjecté de la jante, l'outil dégage-talon peut causer des blessures graves ou mortelles.

5. Continuer à appliquer la pression hydraulique jusqu'à ce que le vérin hydraulique s'étende d'environ 13 à 19 mm [1/2 à 3/4 in.] hors de l'outil. (Voir fig. 7.)

NOTE : Ne jamais essayer de dégager le talon avec une seule poussée. Plutôt, passer à « **Continuation du dégagement du talon de pneu** » ci-dessous.

Continuation du dégagement du talon de pneu

1. Déplacer l'outil dégage-talon de 0,2 à 0,3 m [8-12 in.] de sa position actuelle.
2. Répéter les étapes en commençant par « **Positionnement de l'outil dégage-talon** » jusqu'à ce que la jante soit complètement séparée du talon de pneu.

Dégagement du talon de l'autre côté

1. Retourner le pneu.
2. Répéter toutes les étapes en commençant par « **Positionnement de l'outil dégage-talon** », page 14.

MONTAGE ET GONFLAGE

Soulèvement du véhicule avec un cric

1. Caler les roues opposées au cric.
2. Soulever le véhicule avec le cric.
3. Soutenir le véhicule avec des béquilles de sécurité ou des dispositifs de calage une fois qu'il est soulevé. Ne pas travailler sous une charge qui n'est pas sur cales.

⚠ DANGER

Caler les roues et soutenir le véhicule pour éviter les risques de blessures graves ou mortelles.

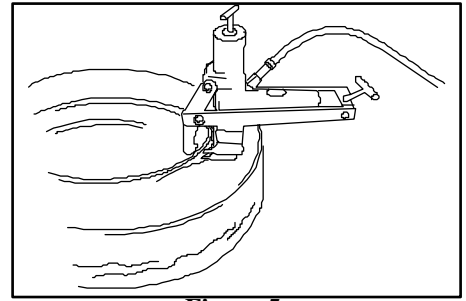


Figure 5

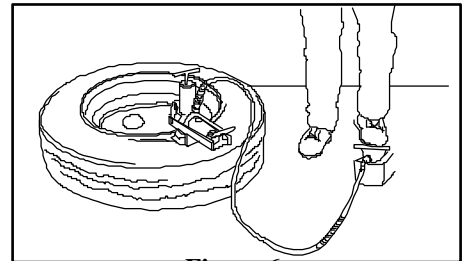


Figure 6

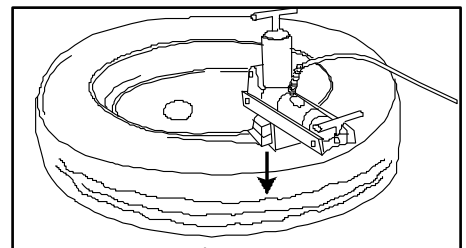


Figure 7

Inspection du pneu et de la jante

DANGER

Toujours remplacer les pneus endommagés ou excessivement usés. Pour les remplacer, toujours utiliser un pneu de rechange exactement du même diamètre. Détruire les vieux pneus de façon à ce qu'ils ne puissent pas être réutilisés. L'utilisation de pneus très usés ou endommagés risque de causer des blessures graves ou mortelles.

1. Vérifier l'état de toutes les pièces de la jante.

DANGER

Toujours remplacer les pièces de jante qui sont faussées, très rouillées, piquées par la corrosion, fissurées, usées ou endommagées. Détruire les vieilles pièces de jante de façon à ce qu'elles ne puissent pas être réutilisées. L'utilisation de pièces de jante endommagées risque de causer des blessures graves ou mortelles.

Ne pas mélanger les pièces d'une jante avec celles d'une autre. Toujours utiliser des pièces de rechange que l'on a identifiées de façon sûre comme étant les pièces de rechange CORRECTES. Toutes les pièces de rechange de jante DOIVENT correspondre aux numéros de référence de rechange gravés sur les pièces de la jante. Des jantes ayant des numéros de référence différents ne peuvent pas être échangées. En cas de doute, NE PAS réassembler la jante. Se mettre en rapport avec le fabricant de la jante pour plus de détails.

2. Remplacer les pièces endommagées.

DANGER

Ne jamais souder sur un ensemble pneu-jante gonflé ou partiellement gonflé car il risque d'exploser et de causer des blessures graves ou mortelles.

Ne jamais réparer, souder, chauffer ou braser une pièce de jante, quelle qu'en soit la raison. La réparation et le soudage de pièces endommagées peuvent résulter en des blessures graves ou mortelles.

3. Nettoyer et repeindre les pièces de jante selon le besoin.

NOTE : Enlever la rouille, la poussière et les matériaux étrangers des pièces de jante. La retouche de la peinture des pièces de jante et des parties où le métal est dénudé en prolonge la durée de service. Faire attention à ne pas peindre dans la rainure de l'anneau verrouilleur du crochet de jante pendant la retouche des pièces.

4. Inspecter tout le pneu et toutes les pièces de la jante pour vérifier qu'ils sont correctement positionnés.

Commencement du gonflage du pneu

1. Pour se conformer au règlement OSHA n° 29CFR1910.177, placer le pneu dans une cage de sûreté ou tout autre dispositif de retenue avant de gonfler le pneu. Utiliser un mandrin pneumatique verrouillable et un flexible suffisamment long pour permettre de se tenir en dehors de la trajectoire de la roue. La conduite d'air doit être équipée d'une vanne sur conduite à manomètre ou régulateur réglable à l'avance. Utiliser le gonfleur de pneus de camion AME INTL. modèle 11365.

DANGER

Toujours utiliser une cage de sûreté ou un dispositif de retenue pendant le gonflage d'un pneu pour éviter les blessures graves ou mortelles.

Toujours utiliser un mandrin pneumatique verrouillable et un flexible suffisamment long pour permettre de se tenir en dehors de la trajectoire de la roue. La conduite d'air doit être équipée d'une vanne sur conduite à manomètre ou régulateur réglable à l'avance.

Pour éviter les risques d'explosion et de blessures graves ou mortelles, ne jamais utiliser de fluide d'aide au démarrage, d'éther, d'essence ou tout autre matériau inflammable pour lubrifier,

sceller ou emboîter le talon d'un pneu sans chambre.

2. Gonfler le pneu à 0,345 bar [5 psi].
3. Vérifier de nouveau le positionnement correct de tout le pneu et de toutes les pièces de la jante.
4. Si le pneu ou les pièces de la jante ne sont pas correctement emboîtés, dégonfler le pneu et corriger le problème avant de continuer.

AVERTISSEMENT

Ne jamais marteler, frapper ou faire levier sur un ensemble pneu-jante gonflé ou partiellement gonflé. Si l'on doit positionner une pièce ou corriger un problème, toujours dégonfler le pneu en premier.

ATTENTION

Ne pas utiliser de marteau en acier sur une jante ou des pièces de jante. Cela risque d'endommager la jante. Si l'on doit positionner le pneu ou des pièces de jante, utiliser un marteau en caoutchouc, en plastique ou à surface en laiton.

Si un ensemble pneu-jante ne glisse pas par-dessus une roue à rayons en fonte, ne pas forcer le montage à coups de marteau. Plutôt, dégonfler le pneu et rechercher s'il y a des pièces voilées ou mal emboîtées, par ex. les anneaux verrouilleurs.

5. Si le pneu et les pièces de la jante sont correctement emboîtés, passer à « **Fin du gonflage du pneu** » ci-dessous.

Fin du gonflage du pneu

1. Gonfler le pneu à 1,38 bar [20 psi].
2. Vérifier que le talon de pneu est correctement emboîté.
3. Continuer à gonfler jusqu'à 2,76 bar [40 psi]. Si le talon de pneu n'est pas complètement emboîté, voir l'**avertissement** ci-dessous. S'il l'est, passer à l'étape 4 ci-dessous.

AVERTISSEMENT

Ne jamais gonfler un pneu à plus de 2,76 bar [40 psi] pour emboîter un talon de pneu. Si le talon du pneu n'est pas complètement emboîté à 2,76 bar [40 psi] : Arrêter ! Dégonfler le pneu et corriger le problème.

4. Une fois que l'on voit que le talon du pneu est complètement emboîté à 2,76 bar [40 psi], dégonfler complètement le pneu.
5. Le regonfler lentement jusqu'à la pression recommandée par le fabricant.

DANGER

Gonfler et charger les pneus en respectant les spécifications du fabricant. Le gonflage excessif et la surcharge des pneus peuvent résulter en des blessures graves ou mortelles.

Ne jamais utiliser un véhicule ayant un seul pneu sur des roues jumelées pour éviter l'affaissement du véhicule et les risques de blessures graves ou mortelles.



Hoja de instrucciones

(11010)

Desmontador de llantas

INFORMACION IMPORTANTE PARA LA RECEPCION

Inspeccione visualmente todos los componentes para ver si han sufrido daños durante el transporte. Si existe algún deterioro comuníquese inmediatamente al transportista. Los daños ocurridos durante el transporte no están cubiertos por la garantía. El transportista debe responder por los costos de reparación o reemplazo de las piezas debido a daños ocurridos durante el transporte.

DESCRIPCION

El desmontador de llantas 11010 se usa con todos los tipos de rines, salvo las de 5 piezas usadas en máquinas movedoras de tierra. Es ideal para usarse con ruedas de camiones, tractores agrícolas, motoniveladoras, cosechadoras y remolcadores de troncos. El 11010 puede usarse con una bomba modelo (15000), (15020), (15040), o con una bomba equivalente de 700 bar [10,000 psi].

INFORMACION SOBRE SEGURIDAD

Para evitar lesiones personales o daños físicos al usar este producto, lea y observe toda la información encontrada en los mensajes de **PELIGRO**, **ADVERTENCIA**, **ATENCION** e **INSTRUCCIONES** que acompañan el producto.

1. **Siga las instrucciones de los fabricantes del neumático y del vehículo al desinflar, desmontar, montar e inflar los neumáticos.**
2. **Estas instrucciones de uso no corresponden a un tipo específico de rin. Por lo tanto, comuníquese con el fabricante del rin para obtener el procedimiento correcto a usarse con el tipo de rin particular.**
3. **Para obtener la publicación “Multipiece Rim Matching Chart” (Tabla de referencia de rines multipieza), comuníquese con la Administración de Seguridad y Salubridad Ocupacional (OSHA) del Departamento de Trabajo (Department of Labor) de los EE.UU. en Washington, DC, 20210, teléfono 202-219-6091; o comuníquese con AME INTL. al teléfono 877-755-4263. Si reside fuera de los EE.UU., comuníquese con la entidad gubernamental competente.**
4. **AME INTL. no se hace responsable de los daños o lesiones causados por el uso inseguro del producto, la falta de mantenimiento, o la aplicación incorrecta del producto y sistema.**
5. **Ante cualquier duda sobre las aplicaciones y medidas de seguridad, póngase en contacto con AME INTL..**



ATENCION

El desmontador de llantas y todas las herramientas de ruedas deben ser usados únicamente por personas debidamente capacitadas para ello, conforme al reglamento N° 29CFR1910.177 de OSHA, “Servicing Single-Piece & Multi-Piece Wheels” (Mantenimiento de rines de pieza única y multipieza). Se pueden obtener copias gratuitas de este reglamento a través de AME INTL..

ADVERTENCIA

Para evitar las lesiones personales graves, siempre use el equipo protector personal apropiado cuando maneje el equipo hidráulico, por ejemplo, cascos, gafas, guantes y zapatos con punta de acero.

INSTRUCCIONES DE USO

RETIRO DE LA RUEDA

1. Bloquee las ruedas del lado opuesto al gato.
2. Levante el vehículo con el gato.
3. Sostenga el vehículo con pedestales de seguridad o dispositivos de bloqueo después de haberlo levantado con el gato. No trabaje debajo de una carga no bloqueada.

▲ PELIGRO

Si no se bloquean las ruedas y no se sostiene el vehículo debidamente se pueden sufrir lesiones graves o la muerte.

4. Saque el pivote de la válvula de inflado y desinfe los neumáticos por completo. (Vea la Figura 1.)
5. Inserte un alambre delgado a través de la válvula para asegurarse que el aire fluya libremente y que la válvula no esté bloqueada.

NOTA: Desinfe ambos neumáticos si se está trabajando con ruedas dobles.

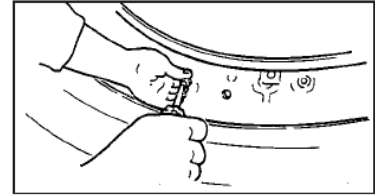


Figura 1

▲ PELIGRO

Siempre desinfe un neumático antes de quitar la rueda, el rin o uno de sus componentes, tales como un seguro o tuerca. Si no se desinfe el neumático, el mismo podría estallar y causar lesiones graves o la muerte.

- 6a. Si se está desmontando la llanta con la rueda instalada en el vehículo: Proceda a “Colocación del desarmador de llantas”, más adelante.
- 6b. Si se está desmontando la llanta con la rueda retirada del vehículo: Quite el conjunto de neumático/rin del vehículo y colóquelo plano sobre el suelo, con el lado del canal del rin hacia arriba. Después proceda a “Colocación del desmontador de llantas”, más adelante.

USO DEL DESMONTADOR DE LLANTAS 11010

Colocación del desmontador de llantas

Coloque el desmontador de llantas de modo tal que los dientes acuñaos se inserten de modo parejo debajo de la brida del rin cuando se aprieta la mandíbula. (Vea la Figura 2.)

NOTA: Asegúrese que el desmontador de llantas se encuentre a aproximadamente 30°, o a no menos de 0,3 m [12 in.] de un lado de la soldadura de tope de la brida.

Activación del desmontador de llantas

▲ ATENCION

El desmontador de llantas tiene una carrera larga y aplica una fuerza grande. Evite dañar y torcer los componentes del rin, tales como la soldadura de tope de su brida, al usar el desmontador de llantas.

1. Haga funcionar la bomba hidráulica accionada neumáticamente de modo que su mandíbula empiece a empujar contra el rin. (Vea la Figura 3.) Asegúrese que los dientes acuñaos estén insertándose entre la ceja y contra la brida del rin.

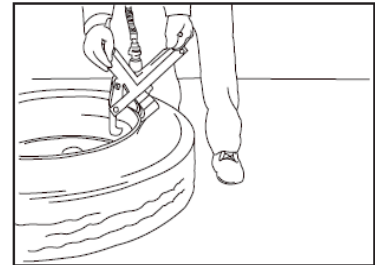


Figura 2

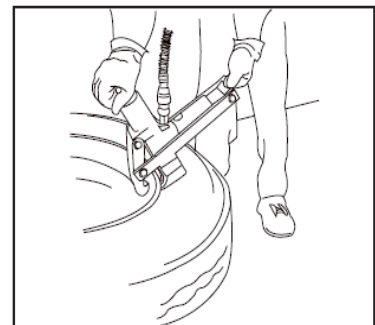


Figura 3

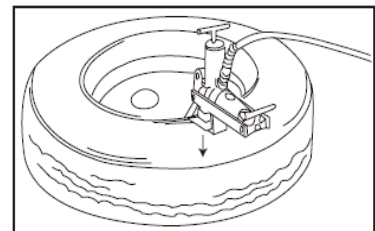


Figura 4

NOTA: Puede ser necesario hacer varios intentos hasta lograr sujetar la brida del rin de modo uniforme. No intente forzar el desmontador de llantas para sujetar la brida.

2. Continúe aplicando presión hidráulica hasta que el ariete del desmontador de llantas se extienda aproximadamente 6,35 mm [1/4 in.]. (Vea la Figura 4.)
3. Mantenga el desmontador de llantas en una posición tal que esté casi perpendicular (90°) respecto al rin. (Vea la Figura 5.) De ser necesario, ajuste la posición del desmontador de llantas.
4. Aléjese del desmontador de llantas. (Vea la Figura 6.)

⚠ PELIGRO

Siempre párese a un lado de la llanta cuando se utilice el desmontador de llantas. Al pararse a un lado del desmontador de llantas es posible mantenerlo bajo control.

No sujete el desmontador de llantas al separar la ceja del neumático. El desmontador de llantas puede causar lesiones graves o la muerte si no se asienta adecuadamente y se llega a soltar de la llanta.

5. Continúe aplicando presión hidráulica hasta que el ariete del desmontador de llantas se extienda aproximadamente 13-19 mm [1/2-3/4 in.]. (Vea la Figura 7.)

NOTA: Nunca intente separar la ceja del neumático con un solo empuje. En lugar de ello, proceda a “**Separación de la ceja del neumático**”, más adelante.

Separación de la ceja del neumático

1. Desplace el desmontador de llantas a 0,2-0,3 m [8-12 in.] de su posición actual.
2. Repita los pasos anteriores, empezando por “**Colocación del desmontador de llantas**” hasta separar el rin completamente de la ceja del neumático.

Separación de la ceja del otro lado

1. Voltee el neumático para dejar su otro lado hacia arriba.
2. Repita todos los pasos anteriores, empezando por “**Colocación del desmontador de llantas**” en la página 20.

MONTAJE E INFLADO

Levante del vehículo con gato

1. Bloquee las ruedas del lado opuesto al gato.
2. Levante el vehículo con el gato.
3. Sostenga el vehículo con pedestales de seguridad o dispositivos de bloqueo después de haberlo levantado con el gato. No trabaje debajo de una carga no bloqueada.

⚠ PELIGRO

Si no se bloquean las ruedas y no se sostiene el vehículo debidamente se pueden sufrir lesiones graves o la muerte.

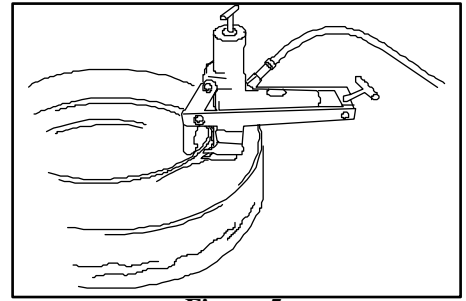


Figura 5

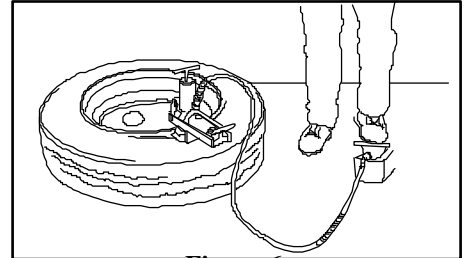


Figura 6

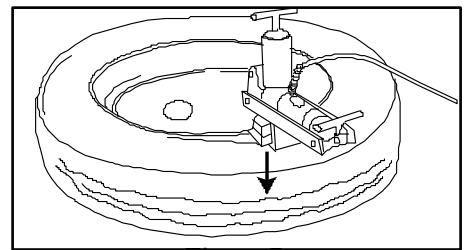


Figura 7

Inspección del neumático y el rin

PELIGRO

Los neumáticos dañados o muy desgastados siempre deben sustituirse. Al sustituir neumáticos, utilice neumáticos de repuesto del mismo diámetro. Destruya los neumáticos viejos de modo que no puedan ser utilizados. El usar neumáticos muy desgastados o dañados puede causar lesiones graves o la muerte.

1. Inspeccione todos los componentes del rin en busca de daños.

PELIGRO

Los componentes del rin que estén torcidos, con mucha herrumbre, con picaduras de corrosión, agrietados, desgastados o dañados siempre deben sustituirse. Destruya los componentes de rin viejos de modo que no puedan ser utilizados. El usar componentes de rin dañados puede causar lesiones graves o la muerte.

No intercambie componentes de un rin a otro. Asegúrese siempre de usar repuestos del modelo CORRECTO. Los números de pieza de los repuestos DEBEN corresponder exactamente con los números estampados en los componentes del rin. Los rines con número de pieza diferente no pueden intercambiarse. Si se tienen dudas en cuanto al tamaño, NO vuelva a armar el rin. Diríjase al fabricante del rin para más información.

2. Sustituya los componentes dañados.

PELIGRO

Nunca haga soldaduras en un conjunto de neumático/rin que esté total o parcialmente inflado. El soldar un conjunto de neumático/rin inflado puede hacer que el neumático estalle y causar lesiones graves o la muerte.

Por ningún motivo se debe modificar, soldar ni calentar ninguno de los componentes del rin. El modificar y soldar componentes del rin dañados puede causar lesiones graves o la muerte.

3. Limpie y retoque la pintura de los componentes del rin según sea necesario.

NOTA: Quite la herrumbre, tierra y materias extrañas del rin. Si se retocan con pintura los componentes del rin y las zonas de metal sin pintar, éstos durarán más. Evite que la pintura entre en la ranura del aro de traba en el canal al retocar los componentes del rin con pintura.

4. Inspeccione visualmente todos los componentes del neumático y el rin para asegurarse que estén en posición correcta.

Inicio del inflado del neumático

1. Para cumplir con las disposiciones del reglamento N° 29CFR1910.177 de OSHA, coloque el neumático en una jaula de seguridad u otro dispositivo de contención antes de inflarlo. Use una manguera cuya boquilla tenga pinza y cuyo largo sea suficiente para permitir pararse alejado de la trayectoria probable de la llanta. La línea de aire debe tener una válvula instalada en línea con un manómetro o regulador que pueda ajustarse a un valor determinado de antemano. Utilice un inflador de neumáticos de camión modelo 11365 de AME INTL..

PELIGRO

Siempre use una jaula de seguridad o dispositivo de contención al inflar un neumático. Si no se usa la jaula de seguridad o el dispositivo de contención, se puede sufrir lesiones graves o la muerte.

Siempre use una manguera cuya boquilla tenga pinza y cuyo largo sea suficiente para permitir pararse alejado de la trayectoria probable de la llanta. La línea de aire debe tener una válvula instalada en línea con un manómetro o regulador que pueda ajustarse a un valor determinado de antemano.

Nunca use fluido auxiliar de arranque, éter, gasolina ni otros materiales inflamables para lubricar, sellar o asentar la ceja de un neumático sin cámara. El hacerlo puede causar que el neumático estalle y ocasione lesiones graves o la muerte.

2. Infle el neumático a 0,345 bar [5 psi].
3. Revise el neumático y todos los componentes de la llanta para comprobar que están en posición correcta.
4. Si el neumático y los componentes de la llanta no se asientan debidamente, desinfe el neumático y corrija el problema antes de continuar.

ADVERTENCIA

Nunca martille, golpee ni palanquee un conjunto de neumático/llanta que esté total o parcialmente inflado. Si es necesario asentar un componente o corregir alguna anomalía, desinfe primero el neumático.

ATENCION

No use un martillo de acero para golpear la llanta o sus componentes. Esto puede dañar la llanta. Si es necesario ajustar la posición del neumático o de un componente de la llanta, use un martillo de caucho, plástico o latón.

Si el conjunto de neumático/llanta no se desliza sobre una rueda con rayos: No martille el conjunto para forzarlo. En lugar de ello, desinfe el neumático y busque componentes deformados o incorrectamente colocados, tales como los aros de traba.

5. Si el neumático y los componentes de la llanta están debidamente asentados, proceda a **“Finalización del inflado del neumático”**, a continuación.

Finalización del inflado del neumático

1. Infle el neumático a 1,38 bar [20 psi].
2. Compruebe que la ceja del neumático esté bien asentada.
3. Continúe inflando el neumático a 2,76 bar [40 psi]. Si la ceja del neumático no se asienta completamente, vea el mensaje de **Advertencia** a continuación. Si la ceja del neumático está completamente asentada, continúe con el paso 4 dado a continuación.

ADVERTENCIA

Nunca infle un neumático a más de 2,76 bar [40 psi] para asentar su ceja. Si la ceja del neumático no se asienta completamente a una presión de 2,76 bar [40 psi]: ¡Deténgase! Desinfe el neumático y corrija el problema.

4. Una vez que se ha asentado la ceja completamente con el neumático inflado a 2,76 bar [40 psi], desínflelo completamente.
5. Vuelva a inflar el neumático lentamente a la presión recomendada por el fabricante.

PELIGRO

Infle y aplique cargas a los neumáticos únicamente según las recomendaciones del fabricante. El inflar los neumáticos excesivamente o sobrecargarlos puede causar lesiones graves o la muerte.

Nunca maneje un vehículo que tiene instalada una sola rueda de un conjunto de ruedas dobles. El hacerlo puede causar la caída del vehículo, causando posiblemente lesiones graves o la muerte.



Manuale di istruzioni

Stallonatore per pneumatici
modello (11010)

IMPORTANTI ISTRUZIONI AL RICEVIMENTO

Ispezionare visivamente tutti i componenti per accertare eventuali danni derivanti dal trasporto. Se del caso, sporgere subito reclamo all'impresa di trasporti. I danni di trasporto NON sono coperti dalla garanzia. L'impresa di trasporti è responsabile degli stessi e deve rispondere di tutti i costi di riparazione e sostituzione dei componenti.

DESCRIZIONE

Lo stallonatore modello 11010 viene utilizzato su tutti i tipi di cerchi tranne quelli in 5 sezioni per macchine movimento terra. È l'ideale per pneumatici di autocarri, trattori agricoli, livellatrici, mietitrebbia e trattori forestali. Il 11010 può essere impiegato con pompe modello AHP15T (15000), (15020), (15040) o equivalenti da 700 bar [10,000 psi].

INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA

Per evitare infortuni o danni alle cose durante il funzionamento del sistema, leggere tutte le **ISTRUZIONI** ed i segnali di **PERICOLO**, **AVVISO** e **ATTENZIONE** allegati o forniti con il prodotto. Attenersi rigorosamente agli stessi.

1. **Per sgonfiare, smontare, assemblare e gonfiare i pneumatici, seguire le istruzioni del produttore dei pneumatici e del veicolo.**
2. **Le presenti istruzioni operative non si riferiscono a nessun tipo di cerchio in particolare. Pertanto, per la corretta procedura da seguire per prodotti specifici, contattare il relativo produttore.**
3. **Per la pubblicazione, "Multipiece Rim Matching Chart" (Tabella di riferimento per cerchi a più sezioni), negli Stati Uniti contattare l'ente United States Department of Labor, Occupational Safety, and Health Administration (OSHA), Washington, DC, 20210, 202-219-6091, oppure rivolgersi alla AME INTL. al numero 877-755-4263. In tutti gli altri Paesi, contattare le autorità locali.**
4. **La AME INTL. non è responsabile di danni o lesioni risultanti da uso improprio del prodotto, mancanza di manutenzione o utilizzo non corretto del prodotto e/o del sistema ad esso collegato.**
5. **In caso di dubbi sulle applicazioni del prodotto e sulle precauzioni di sicurezza, rivolgersi alla AME INTL..**



ATTENZIONE

Lo stallonatore e tutti gli utensili per pneumatici devono essere usati solo da persone appositamente addestrate, secondo quanto prescritto dalla norma OSHA #29CFR1910.177, "Servicing Single-Piece & Multi-Piece Wheels" (Manutenzione di ruote a sezione unica o a più sezioni). Presso la AME INTL. sono disponibili, su richiesta, copie gratuite di questa norma.

AVVISO

Per evitare gravi lesioni alle persone, quando si lavora con apparecchiature oleodinamiche, indossare sempre indumenti protettivi adeguati (ossia caschi rigidi, occhiali di sicurezza, guanti e calzature con suola in acciaio).

ISTRUZIONI OPERATIVE

RIMOZIONE DELLA RUOTA

1. Porre dei cunei dietro e davanti le ruote situate sul lato opposto del martinetto di sollevamento.
2. Sollevare il veicolo con il martinetto di sollevamento.
3. Dopo averlo sollevato, puntellarlo con supporti di sicurezza o dispositivi di bloccaggio. Non lavorare sotto un carico non bloccato.

⚠ PERICOLO

Il mancato puntellamento del veicolo e posizionamento di cunei dietro le ruote possono determinare gravi lesioni o la morte.

4. Rimuovere lo spillo della valvola e sgonfiare completamente il pneumatico (vedere Fig. 1).
5. Inserire un filo metallico sottile nello stelo della valvola per assicurarsi che l'aria fluisca liberamente e che lo stelo non sia ostruito.

NOTA. In caso di ruote gemellate, sgonfiare entrambi i pneumatici.

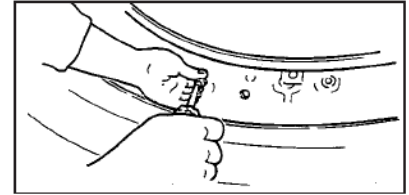


Figura 1

⚠ PERICOLO

Prima di rimuovere una ruota, un cerchio o una sezione di esso, come ad esempio un morsetto di bloccaggio o un dado, sgonfiare sempre il pneumatico. In caso contrario, il pneumatico potrebbe esplodere, causando gravi lesioni o la morte.

- 6a. Se si sta eseguendo la stallonatura con la ruota montata sul veicolo, passare alla sezione **“Posizionamento dello stallonatore”** riportata di seguito.
- 6b. Se si sta eseguendo la stallonatura con la ruota non montata sul veicolo, rimuovere il gruppo pneumatico/cerchio e appoggiarlo al suolo in posizione orizzontale, con il lato della scanalatura rivolto verso l'alto. Passare successivamente alla sezione **“Posizionamento dello stallonatore”** riportata di seguito.

USO DELLO STALLONATORE 11010

Posizionamento dello stallonatore

Posizionare lo stallonatore in modo che, quando la ganascia di bloccaggio viene chiusa, i denti cuneiformi siano agganciati uniformemente sotto la flangia del cerchio (vedere la Fig. 2).

NOTA. Assicurarsi che lo stallonatore sia a circa 30°, o almeno a 0,3 m [12 pollici], di lato rispetto alla saldatura di testa della flangia.

Azionamento dello stallonatore

⚠ ATTENZIONE

Lo stallonatore utilizza una corsa lunga e una forza elevata. Durante l'uso dell'attrezzo, fare attenzione a non danneggiare o piegare le sezioni del cerchio, come la saldatura di testa della flangia.

1. Azionare la pompa pneumoidraulica in modo che la ganascia di bloccaggio inizi a premere contro il cerchio (vedere Fig. 3). Assicurarsi che i denti cuneiformi siano correttamente posizionati nel tallone e contro la flangia del cerchio.

NOTA. Per agganciare uniformemente la flangia del cerchio, può

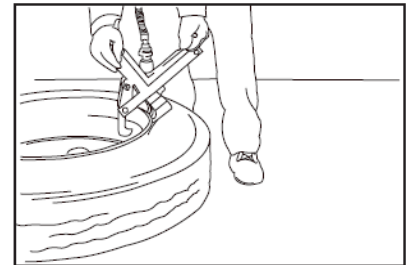


Figura 2

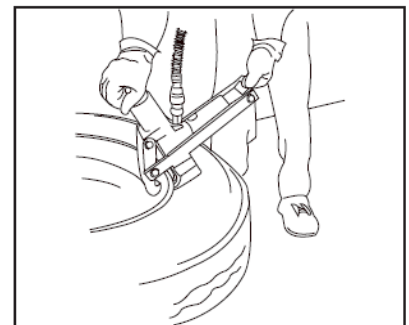


Figura 3

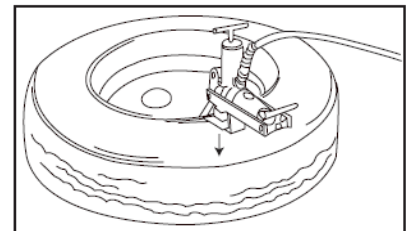


Figura 4

essere necessario provare diverse volte. Eseguendo questa operazione, non forzare lo stallonatore.

2. Continuare ad esercitare pressione idraulica fino a quando il martinetto stallonatore si estende di circa 6,35 mm [1/4 in.] dall'attrezzo (vedere Fig. 4).
3. Mantenere lo stallonatore in posizione quasi perpendicolare (90°) al cerchio (vedere Fig. 5). Se necessario, regolare la posizione dello stallonatore.
4. Allontanarsi dallo stallonatore (vedere Fig. 6).

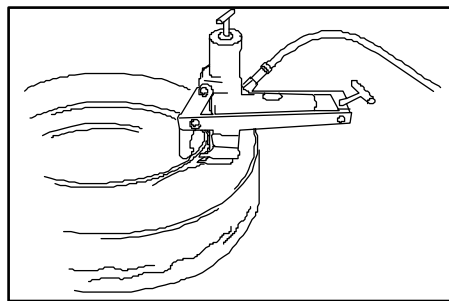


Figura 5

PERICOLO

Durante l'uso dello stallonatore, mantenersi sempre di lato rispetto al cerchio. Mantenersi dilato rispetto allo stallonatore consente di conservare il controllo di quest'ultimo.

Mentre si esegue l'operazione di stallonatura, non tenere in mano lo stallonatore. Se esso non è correttamente in posizione e si stacca dal cerchio, potrebbe causare gravi lesioni o la morte.

5. Continuare ad esercitare pressione idraulica fino a quando il martinetto stallonatore si estende di circa 13-19 mm [1/2-3/4 in.] dall'attrezzo (vedere Fig. 7).

NOTA. Non tentare mai di eseguire la stallonatura con un'unica spinta. Passare alla sezione **“Continuazione dell'operazione di stallonatura”** riportata di seguito.

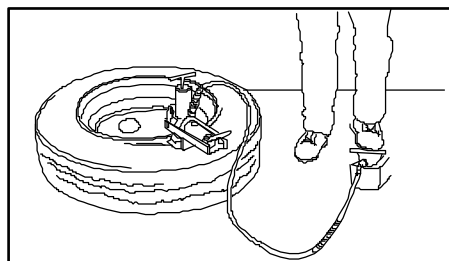


Figura 6

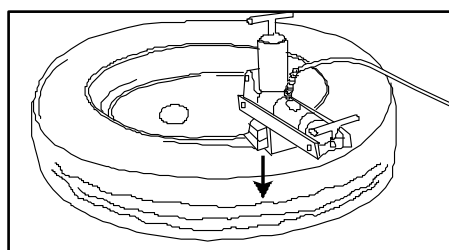


Figura 7

Continuazione dell'operazione di stallonatura

1. Spostare lo stallonatore di 0,2-0,3 m [8-12 in.] rispetto alla sua posizione attuale.
2. Ripetere la procedura, iniziando con la sezione **“Posizionamento dello stallonatore”**, fino al completo distacco del tallone del pneumatico dal cerchione.

Stallonatura sul lato opposto

1. Girare il pneumatico sul lato opposto.
2. Ripetere la procedura, iniziando con la sezione **“Posizionamento dello stallonatore”** a pagina 26.

MONTAGGIO E GONFIAGGIO

Sollevamento del veicolo con un martinetto

1. Porre dei cunei dietro e davanti le ruote situate sul lato opposto del martinetto di sollevamento.
2. Sollevare il veicolo con il martinetto di sollevamento.
3. Dopo averlo sollevato, puntellarlo con supporti di sicurezza o dispositivi di bloccaggio. Non lavorare sotto un carico non bloccato.

PERICOLO

Il mancato puntellamento del veicolo e posizionamento di cunei dietro le ruote possono determinare gravi lesioni o la morte

Ispezione del pneumatico e del cerchio

PERICOLO

I pneumatici danneggiati o irregolarmente usurati devono essere sempre sostituiti con ricambi dello stesso diametro. Distruggere i pneumatici vecchi, in modo da impedirne il reimpiego. L'uso di pneumatici irregolarmente usurati o danneggiati può provocare gravi lesioni o la morte.

1. Verificare che su tutte le sezioni del cerchio non siano presenti segni di danneggiamento.

PERICOLO

Le sezioni dei cerchi che presentano piegature, notevoli segni di ruggine, alveoli di corrosione, incrinature, segni di usura o danneggiamento devono sempre essere sostituite. Distruggere le sezioni vecche, in modo da impedirne il reimpiego. L'uso di componenti danneggiati può provocare gravi lesioni o la morte.

Non usare in modo intercambiabile sezioni di cerchi diversi. Utilizzare sempre ricambi facilmente identificabili come CORRETTI. Il numero di codice del ricambio DEVE corrispondere al numero di codice stampigliato sul componente da sostituire. Non è possibile intercambiare cerchi aventi un diverso numero di codice. In caso di dubbio sulle dimensioni, NON riassemble il cerchio, ma rivolgersi al produttore per ulteriori informazioni.

2. Sostituire le sezioni danneggiate.

PERICOLO

Non eseguire mai operazioni di saldatura su un gruppo pneumatico/cerchio completamente o parzialmente gonfiato, in quanto si potrebbe verificare un'eventuale esplosione con conseguenti lesioni gravi o morte.

Non rilavorare, saldare, scaldare o brasare per nessuna ragione le sezioni dei cerchi. La rilavorazione e la saldatura di sezioni danneggiate possono provocare gravi lesioni o la morte.

3. Pulire e riverniciare le sezioni dei cerchi, se necessario.

NOTA. Rimuovere ruggine, sporcizia e materiali estranei dai cerchi. Riverniciare le sezioni dei cerchi e i punti di metallo non protetto per renderli più duraturi. Eseguendo questa operazione, fare attenzione a non contaminare con la vernice la gola dell'anello di fermo.

4. Ispezionare visivamente tutti i componenti del pneumatico e del cerchio per verificare che siano correttamente posizionati.

Fasi iniziali di gonfiaggio del pneumatico

1. In conformità alla norma OSHA #29CFR1910.177, prima di gonfiare il pneumatico, posizionarlo in una gabbia di sicurezza o in un altro dispositivo di fermo. Utilizzare un raccordo per il gonfiaggio pneumatico ed un tubo sufficientemente lungo da consentire all'operatore di mantenersi fuori dalla traiettoria della ruota. Il condotto dell'aria deve essere dotato di una valvola in linea con manometro o regolatore preimpostabile. Utilizzare il gonfiagomme per autocarro AME INTL. modello 11365.

PERICOLO

Quando si gonfia un pneumatico, utilizzare sempre una gabbia di sicurezza o un dispositivo di fermo, per evitare eventuali gravi lesioni o la morte.

Utilizzare sempre un raccordo per il gonfiaggio pneumatico ed un tubo sufficientemente lungo da consentire all'operatore di mantenersi fuori dalla traiettoria della ruota. Il condotto dell'aria deve essere dotato di una valvola in linea con manometro o regolatore preimpostabile.

Non utilizzare mai fluido di avviamento, etere, benzina o altra sostanza infiammabile per lubrificare, sigillare o posizionare il tallone di pneumatici senza camera d'aria (tubeless). Il mancato rispetto di questa norma può provocare un'esplosione e gravi lesioni o la morte.

2. Gonfiare il pneumatico fino ad una pressione di 0,345 bar [5 psi].
3. Controllare che tutti i componenti del pneumatico e del cerchio siano nella corretta posizione.
4. In caso contrario, sgonfiare il pneumatico e risolvere il problema prima di procedere.

AVVISO

Non colpire mai, con un martello o altro oggetto, il gruppo pneumatico/cerchio gonfiato per intero o parzialmente, e non tentare di smuoverlo con una leva. Prima di posizionare un componente o risolvere un problema, provvedere sempre a sgonfiare preventivamente il pneumatico.

ATTENZIONE

Non usare mai martelli di acciaio sui cerchi o sulle loro sezioni, per evitarne il danneggiamento. Se si deve procedere al riposizionamento del pneumatico o di una sezione del cerchio, utilizzare un martello di gomma, di plastica o rivestito di ottone.

Se un gruppo pneumatico/cerchio non scorre liberamente su una ruota in lega, non esercitare forza mediante un martello, ma sgonfiare il pneumatico e verificare che non vi siano parti, ad esempio gli anelli di fermo, deformate o in posizione sbagliata.

5. Se il pneumatico e le sezioni del cerchio sono nella corretta posizione, passare alla sezione “**Fasi finali di gonfiaggio del pneumatico**” riportata di seguito.

Fasi finali di gonfiaggio del pneumatico

1. Gonfiare il pneumatico fino ad una pressione di 1,38 bar [20 psi].
2. Verificare che il tallone sia nella corretta posizione.
3. Continuare a gonfiare fino ad una pressione di 2,76 bar [40 psi]. Se il tallone non è completamente in posizione, vedere l’**Avviso** riportato di seguito. In caso contrario, passare al punto 4 (vedere sotto).

AVVISO

Per posizionare il tallone, non gonfiare mai il pneumatico ad una pressione superiore a 2,76 bar [40 psi]. Se il tallone non risulta completamente in posizione ad una pressione di 2,76 bar [40 psi], arrestare l’operazione! Sgonfiare il pneumatico e risolvere il problema.

4. Una volta verificato che il tallone sia perfettamente in posizione ad una pressione di 2,76 bar [40 psi], sgonfiare completamente il pneumatico.
5. Rigonfiarlo lentamente alla pressione consigliata dal produttore.

PERICOLO

Gonfiare e caricare i pneumatici attenendosi esclusivamente alle specifiche del produttore. Un gonfiaggio ed un caricamento eccessivi possono provocare gravi lesioni o la morte.

Non azionare mai un veicolo con un solo pneumatico facente parte di un insieme di due ruote gemellate, in quanto il veicolo potrebbe ribaltarsi, provocando gravi lesioni o la morte.



Handleiding

(11010)
Velghelpers

L2190

Rev. O

09/07

BELANGRIJKE INSTRUCTIES BIJ ONTVANGST

Controleer alle onderdelen op transportschade. Als er sprake is van transportschade, waarschuw dan onmiddellijk de vervoerder. Transportschade valt niet onder de garantie. De vervoerder is aansprakelijk voor alle kosten van reparatie of vervanging als gevolg van beschadiging tijdens vervoer.

BESCHRIJVING

De velghelpers 11010 kan gebruikt worden met alle soorten velgen, met uitzondering van uit 5 delen bestaande velgen van grondverzetmachines. Hij is ideaal voor gebruik bij vrachtwagen-, tractor-, grondschaaf-, maaidorser- en skidderbanden. De 11010 kan gebruikt worden met pompen van model (15000), (15020), (15040) of gelijksoortige pompen met een druk van 700 bar [10,000 psi].

VEILIGHEIDSINFORMATIE

Lees alle **GEVAREN, OPMERKINGEN, WAARSCHUWINGEN** en **INSTRUCTIES** aangebracht op, of verpakt bij het product. Volg alle veiligheidsvoorschriften op ter vermindering van persoonlijk letsel en materiële schade tijdens gebruik van dit product.

1. **Volg, bij het oppompen, leeg laten lopen, demonteren en monteren van banden de aanwijzingen van de fabrikant van de banden en van het voertuig.**
2. **Deze gebruiksaanwijzingen zijn niet specifiek van toepassing op bepaalde velgen. Neem daarom contact op met de velgfabrikant voor de juiste procedure voor uw velg.**
3. **U kunt contact opnemen met de Amerikaanse Department of Labor, Occupational Safety and Health Administration (OSHA) in Washington, DC, 20210, 202-219-6091, of AME INTL. op 877-755-4263, voor de publicatie “Multi-piece Rim Matching Chart”. Buiten de Verenigde Staten dient u contact op te nemen met uw plaatselijke overheidsinstantie.**
4. **AME INTL. is niet aansprakelijk voor schade of letsel voortvloeiend uit onveilig gebruik van dit product, gebrek aan onderhoud of onjuiste product- en systeemtoepassing.**
5. **Neem contact op met AME INTL. wanneer er twijfel bestaat over toepassingen of de voorzorgsmaatregelen t.a.v. de veiligheid.**



WAARSCHUWING

Draag altijd de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen (zoals veiligheidshelm, veiligheidsbril, handschoenen en veiligheidsschoenen) tijdens het gebruik van hydraulische apparatuur, ter voorkoming van ernstig lichamelijke letsel.



OPGELET

De velghelpers en alle bandgereedschappen mogen uitsluitend worden gebruikt door personen die goed getraind zijn overeenkomstig OSHA-voorschrift nr. 29CFR1910.177, “Servicing Single-Piece & Multi-Piece Wheels”. Gratis exemplaren van dit voorschrift zijn op verzoek verkrijgbaar bij AME INTL..

GEBRUIKSAANWIJZINGEN

VERWIJDEREN VAN WIEL

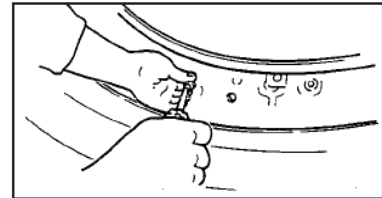
1. Blokkeer de wielen tegenover de krik.
2. Krik het voertuig omhoog.
3. Houd het voertuig na het opkrikken op zijn plaats met kriksteunen of blokken. Werk nooit onder een niet-geblokkeerde last.

⚠ GEVAAR

Verzuimen de wielen te blokkeren of het voertuig op zijn plaats te houden kan ernstig of dodelijk letsel tot gevolg hebben.

4. Verwijder het binnenventiel; laat de banden volledig leeglopen. (Zie afb. 1.)
5. Steek een dunne metaaldraad door het ventiel om te verzekeren dat lucht vrij kan stromen en dat het ventiel niet geblokkeerd is.

OPMERKING: Bij dubbele montage laat u beide banden leeglopen.



Afbeelding 1

⚠ GEVAAR

Laat banden altijd leeglopen voordat u een wiel, een velg of een onderdeel van een velg zoals een velgklem of moer verwijdert. Indien u de band niet laat leeglopen, kan deze ontploffen en ernstig of dodelijk letsel veroorzaken.

- 6a. Indien u de hiel van de band breekt met het wiel op het voertuig, gaat u door naar “Plaatsen van de velghielpers” hieronder.
- 6b. Indien u de hiel van de band breekt met het wiel los van het voertuig, verwijdert u de band met velg van het voertuig en plaatst u hem plat op de grond met de binnenkant naar boven. Ga vervolgens door naar “Plaatsen van de velghielpers” hieronder.

GEBRUIK VAN DE VELGHIELPERS 11010

Plaatsen van de velghielpers

Plaats de velghielpers zodanig dat de wigvormige tanden gelijkmatig onder de velgflens vastgrijpen wanneer de klembek aanspant. (Zie afb. 2.)

OPMERKING: Zorg ervoor dat de velghielpers circa 30° of ten minste 0,3 m [12 inch] van de flenslasnaad verwijderd is.

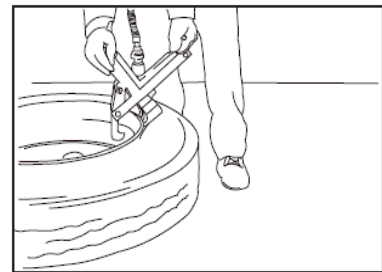
Activeren van de velghielpers

⚠ OPGELET

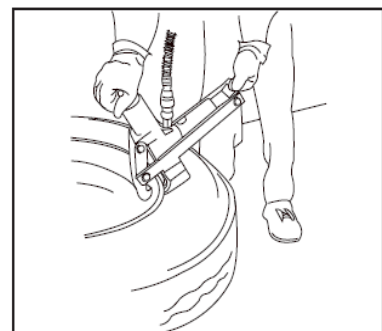
De velghielpers heeft een lange slag en oefent grote kracht uit. Pas op dat u onderdelen van de velg, zoals de flenslasnaad, tijdens gebruik van de velghielpers niet buigt of beschadigt.

1. Laat de door lucht aangedreven hydraulische pomp lopen, zodat de klembek zich tegen de velg begint aan te spannen. (Zie afb. 3.) Zorg ervoor dat de wigvormige tanden goed in de bandhiel en tegen de velgflens geplaatst zijn.

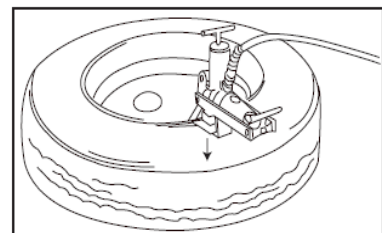
OPMERKING: Het gelijkmatig vastgrijpen van de velgflens kan enige pogingen vergen. Forceer de velghielpers niet bij het vastgrijpen van de flens.



Afbeelding 2



Afbeelding 3



Afbeelding 4

2. Ga door met het uitoefenen van hydraulische druk totdat de persram circa 6,35 mm [1/4 inch] uit de velgkanten is gelopen. (Zie afb. 4.)
3. Houd de velgkanten bijna loodrecht (90°) op de velg. (Zie afb. 5.) Stel de positie van de velgkanten zo nodig bij.
4. Neem een stap van de velgkanten vandaan. (Zie afb. 6.)

⚠ GEVAAR

Ga altijd aan één kant van de velg staan tijdens gebruik van de velgkanten, hierdoor kunt u de velgkanten onder controle houden.

Houd de velgkanten niet vast wanneer u de bandkwal breekt. Als de velgkanten niet goed vastzitten en van de velg afvliegen, kan hij ernstig of dodelijk letsel veroorzaken.

5. Ga door met het uitoefenen van hydraulische druk totdat de persram circa 13-19 mm [1/2-3/4 inch] uit de velgkanten is gelopen. (Zie afb. 7.)

OPMERKING: Tracht de bandkwal nooit met slechts één stoot te breken. Ga in plaats daarvan door met “Voortzetten van breken van bandkwal” hieronder.

Voortzetten van breken van bandkwal

1. Verplaats de velgkanten 0,2-0,3 m [8-12 inch] van de huidige positie.
2. Herhaal de stappen, te beginnen met “Plaatsen van de velgkanten”, totdat de velg volledig van de bandkwal los is.

Breken van de kwal aan de andere kant

1. Keer de kwal om.
2. Herhaal alle stappen, te beginnen met “Plaatsen van de velgkanten” op pagina 32.

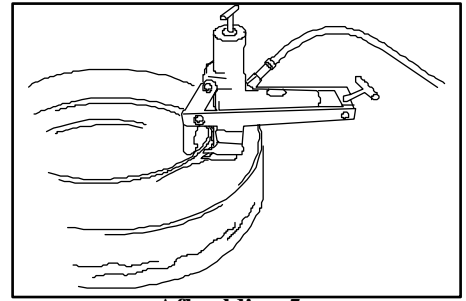
MONTAGE EN OPPOMPEN

Opkrikken van het voertuig

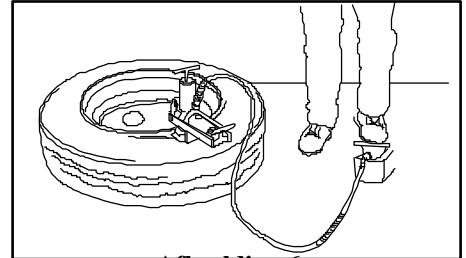
1. Blokkeer de wielen tegenover de krik.
2. Krik het voertuig omhoog.
3. Houd het voertuig na het opkrikken op zijn plaats met kriksteunen of blokken. Werk nooit onder een niet-geblokkeerde last.

GEVAAR

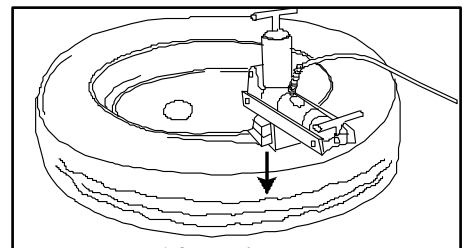
Verzuimen de wielen te blokkeren of het voertuig op zijn plaats te houden kan ernstig of dodelijk letsel tot gevolg hebben.



Afbeelding 5



Afbeelding 6



Afbeelding 7

Inspecteren van band en velg

GEVAAR

Vervang beschadigde of ernstig afgesleten banden altijd. Gebruik, bij het vervangen van banden, altijd een band met precies dezelfde diameter. Vernietig oude banden, zodat deze niet opnieuw gebruikt kunnen worden. Gebruik van ernstig afgesleten of beschadigde banden kan leiden tot ernstig of dodelijk letsel.

1. Inspecteer alle onderdelen van de velg op beschadiging.

GEVAAR

Vervang altijd onderdelen van een velg die verbogen, ernstig geroest of ingevreten zijn of die scheuren, slijtage of beschadiging vertonen. Vernietig oude velgonderdelen zodat zij niet opnieuw kunnen worden gebruikt. Gebruik van beschadigde velgonderdelen kan leiden tot ernstig of dodelijk letsel.

Combineer geen onderdelen van één velg met die van een andere velg. Gebruik uitsluitend vervangende onderdelen waarvan u met zekerheid weet dat zij de **CORRECTE** vervangende onderdelen zijn. De nummers die op de velgonderdelen gestempeld zijn **MOETEN** overeenkomen met de nummers op de vervangende velgonderdelen. Velgen met verschillende onderdeelnummers zijn niet onderling verwisselbaar. Indien er twijfel bestaat over de maat, monteert u de velg **NIET**. Neem contact op met de velgfabrikant voor meer informatie.

2. Vervang beschadigde onderdelen.

GEVAAR

Voer nooit laswerk uit op een gedeeltelijk opgepompte band die zich op de velg bevindt. Lassen op een opgepompte band op de velg kan een ontploffing veroorzaken en leiden tot ernstig of dodelijk letsel.

Velgonderdelen mogen onder geen enkele omstandigheid nabewerkt, gelast, verhit of hardgesoldeerd worden. Nabewerking en lassen van beschadigde onderdelen kan leiden tot ernstig of dodelijk letsel.

3. Velgonderdelen zo nodig schoonmaken en opnieuw lakken.

OPMERKING: Verwijder roest, vuil en vreemd materiaal van de velgonderdelen. Opnieuw lakken van de velgonderdelen en blank metalen plekken verlengt de levensduur. Zorg ervoor dat er geen lak in de borgringgroef in de velgrand binnendringt bij het opnieuw lakken van velgonderdelen.

4. Inspecteer alle band- en velgonderdelen om u ervan te verzekeren dat zij juist geplaatst zijn.

Oppompen van de band - begin

1. Plaats de band, in overeenstemming met OSHA-voorschrift nr. 29CFR1910.177, in een veiligheidskooi of andere inkleminrichting alvorens de band op te pompen. Gebruik een opklem-pompnippel en slang die lang genoeg is om u buiten bereik van de wielbaan te houden. De luchtleiding moet uitgerust zijn met een lijnklep met een drukmeter of reguleur die vooraf ingesteld kan worden. Gebruik de vrachtwagenband pomp model 11365.

GEVAAR

Gebruik altijd een veiligheidskooi of andere inkleminrichting wanneer u een band oppompt. Nalaten een veiligheidskooi of andere inkleminrichting te gebruiken kan ernstig of dodelijk letsel veroorzaken.

Gebruik een opklem-pompnippel slang die lang genoeg is om u buiten bereik van de wielbaan te houden. De luchtleiding moet uitgerust zijn met een klep in serie met een drukmeter of reguleur die vooraf ingesteld kan worden.

Gebruik nooit een startvloeistof, ether, benzine of enig andere ontvlambare stoffen om de hiel van een tubeless band te smeren, af te dichten of op de plaats te krijgen. Dit kan een ontploffing en ernstig of dodelijk letsel veroorzaken.

2. Pomp de band op tot 0,345 bar [5 psi].
3. Controleer opnieuw of alle onderdelen van band en velg goed geplaatst zijn.
4. Indien de onderdelen van band plus velg niet goed zitten, laat de band dan leeglopen en verhelp het probleem alvorens door te gaan.

WAARSCHUWING

Sla nooit met of zonder een hamer op een opgepompte of gedeeltelijk opgepompte band plus velg en wrik hem niet los. Indien u een onderdeel op de plaats moet brengen of een probleem moet verhelpen, laat u de band altijd eerst leeglopen.

OPGELET

Gebruik geen stalen hamer op de velg of onderdelen van de velg. De velg kan hierdoor worden beschadigd. Indien u de band of onderdelen van de velg moet verplaatsen, gebruik dan een rubberen, kunststoffen of met koper beklede hamer.

Indien een band plus velg niet over een gegoten spaakwiel schuift, het geheel niet forceren door te hameren. In plaats daarvan laat u de band leeglopen en controleert u het geheel op verbogen of onjuist geplaatste onderdelen zoals borgringen.

5. Indien onderdelen van band of velg goed zitten, gaat u door met **“Oppompen van banden - eind”** hieronder.

Oppompen van banden - eind

1. Pomp de band op tot 1,38 bar [20 psi].
2. Controleer of de hiel van de band goed zit.
3. Pomp de band verder op tot 2,76 bar [40 psi]. Zie de onderstaande **waarschuwing** als de hiel niet goed zit. Als de bandhiel wel goed zit, gaat u door met Stap 4 hieronder.

WAARSCHUWING

Pomp een band nooit verder op dan 2,76 bar [40 psi] om de bandhiel te plaatsen. Als de bandhiel niet goed zit bij 2,76 bar [40 psi], stopt u! Laat de band leeglopen en verhelp het probleem.

4. Wanneer de bandhiel eenmaal goed zit bij 2,76 bar [40 psi], laat u de band volledig leeglopen.
5. Pomp de band weer langzaam op tot de druk die door de fabrikant wordt aanbevolen.

GEVAAR

Banden uitsluitend oppompen en belasten overeenkomstig de specificaties van de fabrikant. Het te ver oppompen of overbelasten van banden kan leiden tot ernstig of dodelijk letsel.

Rijd nooit in een voertuig met slechts één band van een dubbel bandenstel. Dit zou kunnen leiden tot het bezwijken van het voertuig, met mogelijk ernstig of dodelijk letsel tot gevolg.