

# Safety Recall

## RAPPEL DE SÉCURITÉ



**G—05513—R1**

CANADA, Export

**Date:** Mai 2005

**Fichier des sujets:** FREINS

**Sujet:** TIGE-POUSOIR DE FREIN dans le module de commande du conducteur («DCM») de certains modèles de séries 3200, 4000, 7000 et 8000 construits au cours de la période du 5 avril 2005 au 19.05.05

Modele de Camion: 3200  
à partir du: 04/05/2005 Jusqu'au: 05/12/2005

Modele de Camion: 4200  
à partir du: 04/05/2005 Jusqu'au: 05/19/2005

Modele de Camion: 4300  
à partir du: 04/05/2005 Jusqu'au: 05/19/2005

Modele de Camion: 4400  
à partir du: 04/05/2005 Jusqu'au: 05/19/2005

Modele de Camion: 7300  
à partir du: 04/07/2005 Jusqu'au: 05/17/2005

Modele de Camion: 7400  
à partir du: 04/07/2005 Jusqu'au: 05/17/2005

Modele de Camion: 7500  
à partir du: 04/07/2005 Jusqu'au: 05/17/2005

Modele de Camion: 7600  
à partir du: 04/07/2005 Jusqu'au: 05/17/2005

Modele de Camion: 7700  
à partir du: 04/07/2005 Jusqu'au: 05/17/2005

Modele de Camion: 8500  
à partir du: 04/07/2005 Jusqu'au: 05/17/2005

Modele de Camion: 8600  
à partir du: 04/07/2005 Jusqu'au: 05/17/2005

### DESCRIPTION DE LA DÉFECTUOSITÉ

### ATTENTION AUX DIRECTEURS DES VENTES ET AUX DIRECTEURS DU SERVICE TECHNIQUE :

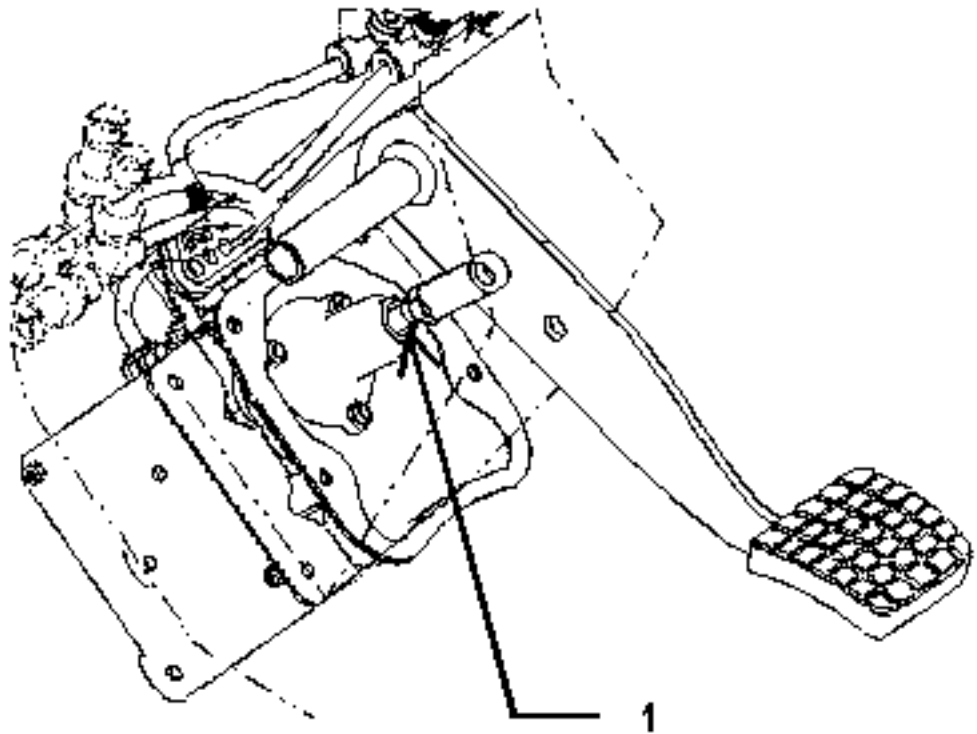
***Veillez ne pas conduire, vendre, expédier ou livrer ces véhicules depuis votre concession SANS AVOIR EFFECTUÉ CETTE RÉPARATION.***

## DESCRIPTION DE LA RÉVISION

### **MODÈLES TOUCHÉS**

- Le tableau a été mis à jour pour comporter de nouvelles périodes de production.

La société INTERNATIONAL vient tout juste d'apprendre qu'une tige-poussoir cassante des freins à air comprimé (reportez-vous à la Figure 1) a été installée dans des véhicules pourvus de freins à air comprimé avec modules de commande du conducteur («DCM»). Cette tige-poussoir risque de se briser prématurément et provoquer une perte de freinage. Cela pourrait provoquer **une collision soudaine** pouvant occasionner **des dommages matériels ou des blessures graves, voire mortelles**.



**Figure 1 Emplacement de la tige-poussoir**

1. La tige-poussoir est située entre la chape et le clapet de frein

## MODÈLES TOUCHÉS

Cette demande d'interdiction d'expédition/de vente/de livraison vise les véhicules suivants :

Table 1

MODÈLES	CONSTRUITS À	AU COURS DE CES PÉRIODES
3200, 4200, 4300, 4400	Usine montage de Springfield (SAP)	Du 5/4/2005 au 12/05/05
7300, 7400, 7500, 7600, 7700, 8500, 8600	Usine montage de Garland (SST)	Du 7/4/2005 au 17/5/2005
4200, 4300, 4400	Usine de montage d'Escobedo (EAP)	Du 13/4/2005 au 19/5/2005

### AVIS AUX PROPRIÉTAIRES

Lors du processus de rappel, les concessionnaires concernés recevront une liste de noms et d'adresses des propriétaires, ce qui leur permettra d'effectuer un suivi auprès des propriétaires et de faire réparer les véhicules.

## PROCÉDÉ D'ENTRETIEN

Veuillez cliquer sur le lien hypertexte ci-dessous pour visualiser la fiche de consignes de réparation. Bendix Instruction Sheet.

Cette fiche est également comprise dans la trousse de réparation de rappel.

**NOTE – Il faut retirer le filtre à air des modèles 8600 pour pouvoir accéder au clapet au pied. Assurez-vous de réinstaller le filtre à air une fois que le procédé de réparation est terminé.**

**NOTE – AUCUN RÉGLAGE DE LA CHAPE N'EST REQUIS. TOUS LES EMPLACEMENTS DES CHAPES SONT PRÉÉTABLIS. NE MODIFIEZ PAS L'EMPLACEMENT DE LA CHAPE SUR LA TIGE-POUSOIR.**

## RENSEIGNEMENTS SUR LES PIÈCES DE RECHANGE

La pièce requise dans le cadre de cette réparation est la suivante :

Table 2 RENSEIGNEMENTS SUR LES PIÈCES

Numéro de pièce	Description	Quantité
8900180R91	Trousse de réparation de rappel, tige-poussoir Bendix	1

***On s'attend à ce que les pièces soient disponibles d'ici le 31/5/2005. Veuillez passer des commandes en suspens des trousse pour vos unités de stocks, selon le besoin.***

**Table 3 RENSEIGNEMENTS SUR LA MAIN-D'ŒUVRE**

Opération n°	Description	Durée
A40-05513-1	Remplacement de la tige-poussoir de frein sur le 8600	0,8 h
A40-05513-2	Remplacement de la tige-poussoir de frein sur tous les autres modèles	0,7 h

#### ÉTIQUETTE D'IDENTIFICATION DE LA CAMPAGNE

##### ÉTIQUETTE D'IDENTIFICATION DE LA CAMPAGNE

Chaque véhicule corrigé conformément à la campagne G- devra recevoir une étiquette d'identification de la campagne CTS-1075.

Apposer l'étiquette CTS-1075 sur une surface propre à côté de la plaque du numéro d'identification du véhicule (NIV).



#### PRATIQUES ADMINISTRATIVES/RESPONSABILITÉS DU CONCESSIONNAIRE (CANADA ET POSSESSIONS)

Procédez immédiatement à la réparation nécessaire des unités en stock. **Tous les véhicules en stock visés par cette campagne de rappel doivent être réparés avant leur vente, transfert ou livraison.** Si un véhicule a été vendu ou transféré et que vous recevez des lettres d'avis aux clients et des cartes d'autorisation de réparation en vertu de la campagne de rappel qui sont liées à ces véhicules, votre concession doit aviser **IMMÉDIATEMENT** l'emplacement de transfert ou le client.

À compter de ce jour, les concessionnaires doivent réparer tous les véhicules touchés par cette campagne et ce, sans frais pour le propriétaire, sans égard au kilométrage, à l'âge du véhicule, et à l'appartenance.

Toutefois, comme il est indiqué dans l'avis aux clients, on s'attend à ce que les concessionnaires effectuent les réparations à la date fixée par entente mutuelle pour faire effectuer l'entretien.

Pour éviter d'avoir à remplacer un véhicule d'un propriétaire ou à rembourser le prix d'achat, aucun effort ne doit être épargné pour fixer un rendez-vous avec chaque propriétaire, dans les plus brefs délais, pour faire réparer son véhicule dès que possible.

Veuillez vous reporter au manuel des garanties du concessionnaire afin de prendre connaissance des procédures relatives aux campagnes de rappel.

Il est essentiel que le code de rappel soit inscrit convenablement de façon à ce que la réclamation au titre de la garantie puisse être traitée adéquatement. Vous trouverez les directives complètes à la section 71 du manuel des garanties. Veuillez prêter une attention particulière aux articles 39 à 44.

GROUPE Inscire le numéro  
de campagne de rappel

GROUP				NOUN		C	WARR.	TP	PAD

NOM Laisser en blanc.

C (CAUSE) Inscire « 1 », « 2 » ou  
« 3 » (voir ci-dessous).

1. Inspecté (aucune réparation nécessaire).
2. Inspecté et réparé.
3. Pièce défectueuse provenant du stock.

GARANTIE (code de garantie) Inscire « 40 ».

TP (type de pièce) Inscire « P » pour le type  
de pièce ayant causé la défectuosité.

% CONC. Inscire « 100 ».

#### PRATIQUES ADMINISTRATIVES/RESPONSABILITÉS DU DISTRIBUTEUR (EXPORTATION)

Procédez immédiatement à la réparation nécessaire des unités en stock. Tous les véhicules en stock visés par cette campagne de rappel doivent être réparés avant leur vente, transfert ou livraison. Si un véhicule a été vendu ou transféré et que vous recevez des lettres d'avis aux clients et des cartes d'autorisation de réparation en vertu de la campagne de rappel qui sont liées à ces véhicules, votre installation de distribution doit aviser IMMÉDIATEMENT l'emplacement de transfert ou le client.

Les emplacements d'exportation doivent présenter des réclamations au titre de la garantie, de façon habituelle, faisant mention du numéro de ce rappel.

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous prêter votre entière collaboration et d'effectuer le suivi de cette activité importante. Pour toute question, ou si vous avez besoin d'assistance, n'hésitez pas à communiquer avec le directeur régional du service de votre bureau régional.

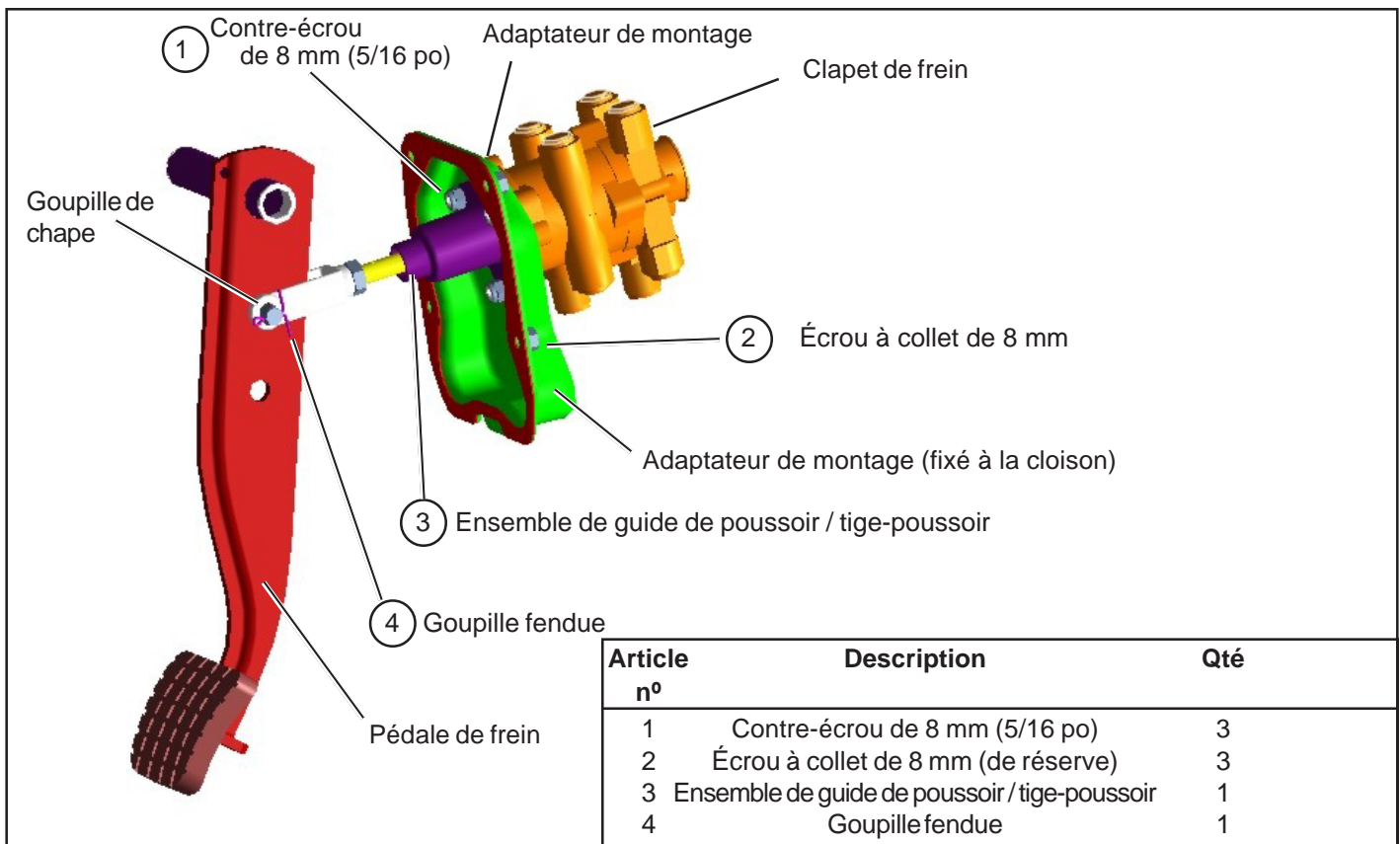


Figure 1 Ensemble de guide de poussoir / tige-poussoir

## DESCRIPTION

Cette trousse comporte tous les composants nécessaires pour effectuer le rattrapage d'un ensemble de rechange de guide de poussoir / tige-poussoir sur les modèles de tracteurs et de camions International de séries 3200, 4000, 7000 et 8000 pourvus de freins à air comprimé.

**AVANT D'EFFECTUER CETTE PROCÉDURE, SUIVRE LES LIGNES DIRECTRICES DE LA SOCIÉTÉ INTERNATIONALE AFIN DE CONFIRMER QUE LE VÉHICULE EST VISÉ PAR LA CAMPAGNE NUMÉRO G05513.**

**AVERTISSEMENT! PRIÈRE DE LIRE ET D'OBSERVER CES CONSIGNES AFIN D'ÉVITER TOUTE BLESSURE CORPORELLE GRAVE OU MORTELLE :**

Lors des manœuvres sur ou à proximité d'un véhicule, observer les précautions générales suivantes en tout temps.

1. Stationner le véhicule sur une surface de niveau, serrer les freins de stationnement et toujours caler les roues. Toujours porter des lunettes de sécurité.
2. Couper le moteur et retirer la clé de contact avant d'effectuer des manœuvres en-dessous du véhicule ou sur celui-ci. Lors de manœuvres dans le compartiment moteur, le moteur devrait être coupé et la clé de contact devrait être retirée. Dans les circonstances où le moteur

doit tourner, faire preuve d'une **PRUDENCE EXTRÊME** afin d'éviter toute blessure corporelle découlant d'un contact avec les composants mobiles, tournants, fuyants, chauffés ou électrisés.

3. Ne pas tenter d'installer, de retirer, de démonter ou de monter un composant avant d'avoir lu et bien compris des procédures recommandées. N'utiliser que les outils appropriés et observer toutes les précautions qui s'imposent en matière de l'utilisation de ces outils.
4. Si les manœuvres sont effectués sur le système de freinage à air comprimé du véhicule, ou sur tout système pneumatique auxiliaire sous pression, s'assurer de purger la pression d'air de tous les réservoirs avant d'entamer QUELQUE manœuvre QUE CE SOIT sur le véhicule. Si le véhicule est muni d'un système de dessiccateur d'air ADIS<sup>MC</sup> ou d'un module de réservoir dessiccateur, s'assurer de purger le réservoir de purge.
5. En conformité avec les procédures recommandées par le constructeur du véhicule, désactiver le système électrique de manière à couper toute l'alimentation électrique du véhicule.
6. Ne jamais dépasser les pressions recommandées du fabricant.
7. Ne jamais brancher ou débrancher un flexible ou une conduite sous pression; celui-ci pourrait faire un effet de coup de fouet. Ne jamais enlever un composant ou un bouchon à moins d'être certain que toute la pression du système est déchargée.

8. Utiliser uniquement des pièces de rechange, des composants et des trousse d'origine Bendix<sup>MD</sup>. La quincaillerie, les tubulures, les flexibles, les raccords, etc., de rechange doivent être de dimensions, de type et de résistance équivalents à ceux de l'équipement d'origine, et doivent avoir été conçus spécifiquement pour de tels systèmes et applications.
9. Les composants dont les filets sont dénudés et les pièces endommagées doivent être remplacés plutôt que réparés. Ne pas effectuer de réparations nécessitant un usinage ou un soudage à moins que ces interventions n'aient été spécifiquement précisées et approuvées par le constructeur du véhicule et le fabricant du composant.
10. Avant de remettre le véhicule en service, s'assurer que tous les composants et les systèmes aient été rétablis à leur condition de fonctionnement appropriée.
11. Pour ce qui est des véhicules pourvus d'un système d'antipatinage à l'accélération («ATC») des freins antiblocage, la fonction ATC doit être désactivée (le témoin ATC doit être allumé) avant d'effectuer toute manœuvre d'entretien sur un véhicule dont une ou plusieurs roues sur un essieu moteur sont soulevées du sol et tournent.

#### CAMIONS PORTEURS

(Pour ce qui est des tracteurs, se reporter à la page 3)  
**PROCÉDURE DE REMPLACEMENT (camions porteurs)**

1. Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte de vitesses automatique, s'assurer que le sélecteur de vitesse est en position de «stationnement» ou de «point mort».
2. Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte manuelle, appuyer sur la pédale d'embrayage et s'assurer que le levier sélecteur n'est pas en prise.
3. Faire démarrer le moteur du véhicule et tourner les roues complètement vers la gauche afin de pouvoir accéder plus facilement au clapet de frein et aux conduites sous le capot.
4. **Couper le contact.**
5. S'assurer que le bouton jaune de la soupape PP-DC<sup>MC</sup>, situé sur le tableau de bord, est en position TIRÉE pour que le frein de stationnement soit serré.
6. Purger tous les réservoirs d'air comprimé à une pression de 0 lb/po<sup>2</sup> (ouvrir les robinets de purge).

#### DÉMONTAGE (camions porteurs)

Prendre note et marquer l'orientation de la tubulure «pousser pour brancher» («PTC») avant la dépose. Il existe trois différents types de configuration. Se reporter aux figures 3 et 4 pour prendre connaissance des types de camions.

#### À l'intérieur de la cabine

1. Enlever la goupille fendue (4) fixant l'axe de chape à la pédale de frein, et la mettre au rebut.

#### Sous le capot

2. Retirer les conduites d'air auxiliaires noires de 6,4 mm (1/4 po) (si le véhicule est ainsi pourvu) du clapet de frein E 8<sup>PMC</sup>.
3. Retirer la conduite d'air jaune de 9,5 mm (3/8 po) de l'orifice supérieur du collecteur PTC. Se reporter à la Figure 2.
4. Si le camion est pourvu d'une commande de frein à main, retirer les conduites d'air PTC de la soupape DC 4<sup>MC</sup> montée sur le support de module de commande électronique/TP-5<sup>MC</sup>. Se reporter à la Figure 4.
5. Enlever et conserver les deux écrous à collet (2) de 8 mm fixant le support de module de commande électronique/TP-5<sup>MC</sup>. Nota : la trousse comprend trois écrous de rechange.
6. Tirer le support de module de commande électronique/TP-5<sup>MC</sup> vers l'extérieur et le faire basculer vers le bas afin de pouvoir accéder à l'écrou à collet inférieur de l'adaptateur de montage. **REMARQUE : NE PAS DÉBRANCHER LE CÂBLAGE DU MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE AU COURS DE CE PROCESSUS, SINON CE DERNIER DEVRA ÊTRE REPROGRAMMÉ.**
7. Retirer les conduites d'air PTC oranges et vertes de 9,5 mm (3/8 po) de la partie supérieure du clapet de frein E 8<sup>PMC</sup> passant dans le presse-étoupe de la cloison. **NOTA** : Les conduites d'air vertes pourront être retirées plus facilement si on enlève d'abord les écrous

fixant l'ensemble du clapet de frein E 8<sup>PMC</sup> et de l'adaptateur de montage, puis que l'on tire légèrement sur l'ensemble.

8. Il n'est pas nécessaire de retirer les conduites d'air PTC de la partie inférieure du clapet de frein E 8<sup>PMC</sup> lors de cette procédure.
9. Enlever et conserver les quatre écrous de 8 mm (2) fixant l'adaptateur de montage.

#### À l'intérieur de la cabine (Se reporter à la Figure 6)

10. Enlever et conserver l'axe de chape fixant l'axe à la pédale de frein. **NOTA** : Le clapet de frein E 8<sup>PMC</sup> devra être poussé vers l'avant du véhicule afin que l'axe de chape puisse être dégagé de la colonne de direction.

#### Sous le capot

11. Tirer l'ensemble du clapet de frein E 8<sup>PMC</sup> vers l'avant du véhicule jusqu'à ce que la chape de la tige-poussoir soit dégagée de l'ouverture du DCM.
12. Faire tourner l'ensemble du clapet de frein E-8<sup>PMC</sup> jusqu'à ce que la tige du poussoir pointe vers le haut.
13. Enlever et mettre au rebut les trois contre-écrous de 8 mm (5/16 po) (1) fixant le guide de poussoir.
14. Retirer lentement l'ensemble de guide de poussoir/tige-poussoir (3) du clapet de frein E 8<sup>PMC</sup>. **NOTA** : Si le plongeur est retiré lentement et à la verticale, il devrait demeurer en position.

#### MONTAGE (pour les versions «camions»)

##### Sous le capot

1. Installer le nouvel ensemble de guide de poussoir/tige-poussoir (3) sur le plongeur et le clapet de frein E 8<sup>PMC</sup>.
2. Installer trois contre-écrous neufs de 8 mm (5/16 po) (1) et serrer à un couple de 100 à 140 pouces-livres.
3. Confirmer que le joint de l'adaptateur de montage est en place sur le DCM.
4. Faire tourner l'ensemble de clapet de frein et d'adaptateur de montage vers le tableau de bord et dans l'ouverture du DCM. **NOTA** : S'assurer que la chape enjambe la pédale de frein à l'intérieur de la cabine. Se reporter à la Figure 1.

#### À l'intérieur de la cabine

5. Réinstaller l'axe de chape dans la chape et la pédale de frein. **NOTA** : L'axe de chape doit être installé en orientant le trou de la goupille fendue vers le côté passager du véhicule et avant de fixer l'ensemble de clapet de frein et d'adaptateur de montage au tableau de bord.
6. Installer une nouvelle goupille fendue (4) et replier les deux pattes d'un minimum de 45 degrés

#### Sous le capot

7. Réinstaller les quatre écrous à collet (2) de 8 mm afin de fixer l'ensemble de clapet de frein et d'adaptateur de montage, puis serrer à un couple de 200 à 280 pouces-livres.
8. Réinstaller les conduites d'air PTC oranges et vertes dans la partie supérieure du clapet de frein E 8<sup>PMC</sup>. S'assurer que les conduites d'air sont entièrement logées dans les raccords PTC.
9. Réinstaller le support de module de commande électronique/TP5<sup>MC</sup> au moyen des écrous à collet (2) de 8 mm et serrer à un couple de 200 à 280 pouces-livres.
10. Si le camion est pourvu d'une commande de frein à main, rebrancher les conduites d'air PTC à la soupape DC 4<sup>MC</sup> montée sur le support de module de commande électronique/TP-5<sup>MC</sup>.
11. Le cas échéant, rebrancher les conduites d'air auxiliaires de 6,4 mm (1/4 po). S'assurer que les conduites d'air sont entièrement logées dans les raccords PTC.
12. Rebrancher la conduite d'air jaune de 9,5 mm (3/8 po) à l'orifice supérieur du collecteur PTC. S'assurer que les conduites d'air sont entièrement logées dans les raccords PTC. **Nota** : la conduite d'air jaune devrait être acheminée entre les conduites d'air vertes et oranges, sur le dessus du clapet de frein.
13. Fermer les robinets de purge des réservoirs d'air comprimé.
14. Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte de vitesses automatique, s'assurer que le sélecteur de vitesse est en position de «stationnement» ou de «point mort». Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte manuelle, appuyer sur la pédale d'embrayage et



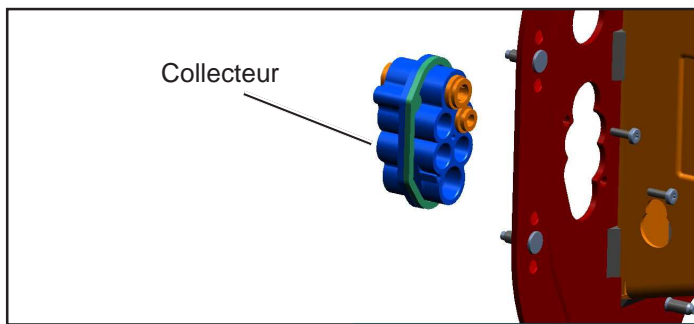


Figure 2 Collecteur

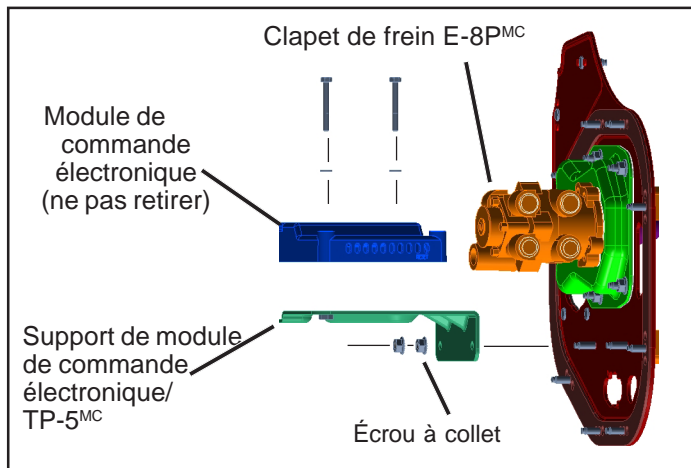


Figure 3 Support (de type A) avec module de commande électronique

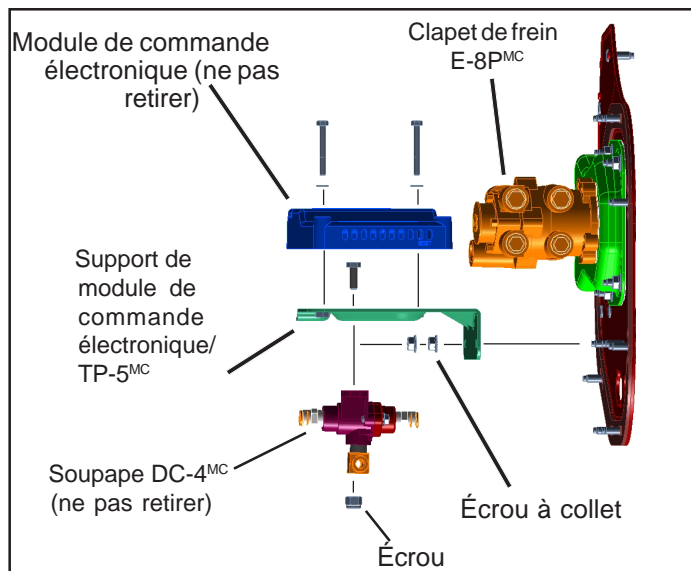


Figure 4 Support (de type B) avec module de commande électronique et soupape à double effet DC-4<sup>MC</sup>

s'assurer que le levier sélecteur n'est pas en prise.

15. Faire démarrer le moteur du véhicule, tourner les roues en position droit devant, et recharger les réservoirs d'air comprimé à 120 lb/po<sup>2</sup> ou jusqu'à ce que le dessiccateur d'air soit purgé.
16. Couper le contact.
17. Demander à un assistant de serrer les freins et d'enfoncer le bouton jaune de la soupape PP-DC<sup>MC</sup>, situé sur le tableau de bord, afin de desserrer les freins de stationnement. Tandis que les freins de service sont serrés et que le bouton jaune situé sur le tableau de bord est enfoncé, vérifier les conduites d'air PTC et les raccords afin de décélérer toute fuite du clapet de frein et du collecteur.
18. Tirer le bouton jaune de la soupape PP-DC<sup>MC</sup>, situé sur le tableau de bord, pour serrer le frein de stationnement.
19. **Mettre au rebut l'ensemble de guide de poussoir/tige-poussoir de façon appropriée.**

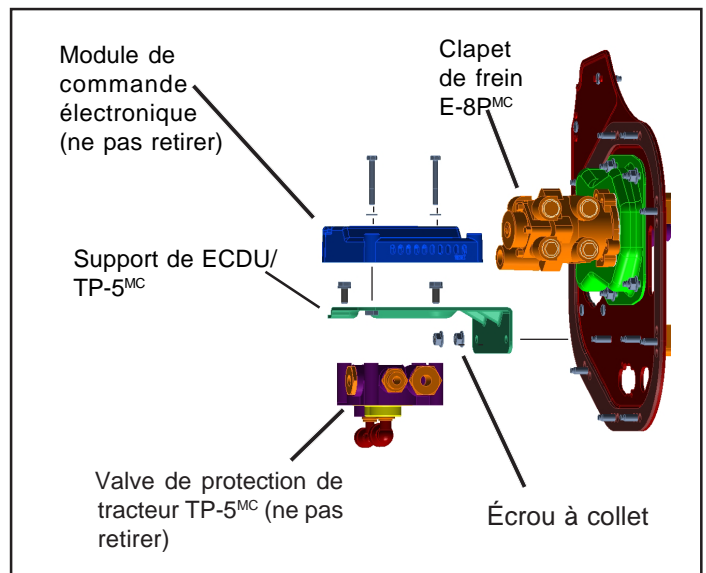


Figure 5 Support (de type C) avec module de commande électronique et valve de protection de tracteur TP-5<sup>MC</sup>

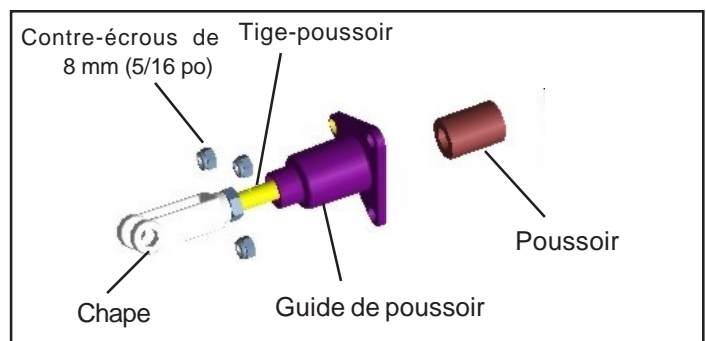


Figure 6 Tige-poussoir et guide de poussoir (de type B)

## TRACTEURS

### PROCÉDURE DE REMPLACEMENT (Tracteurs)

1. Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte de vitesses automatique, s'assurer que le sélecteur de vitesse est en position de «stationnement» ou de «point mort».
2. Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte manuelle, appuyer sur la pédale d'embrayage et s'assurer que le levier sélecteur n'est pas en prise.
3. Faire démarrer le moteur du véhicule et tourner les roues complètement vers la gauche afin de pouvoir accéder plus facilement au clapet de frein et aux conduites sous le capot.
4. **Couper le contact.**
5. S'assurer que le bouton jaune de la soupape MV-3<sup>MC</sup>, situé sur le tableau de bord, est en position TIRÉE pour que le frein de stationnement soit serré.
6. Purger tous les réservoirs d'air comprimé à une pression de 0 lb/po<sup>2</sup> (ouvrir les robinets de purge).

### DÉMONTAGE (Versions «tracteur»)

Prendre note et marquer l'orientation de la tubulure «pousser pour brancher» avant la dépose. Se reporter à la Figure 5 pour prendre connaissance du type de configuration du tracteur.

### À l'intérieur de la cabine

1. Enlever la goupille fendue (4) fixant l'axe de chape à la pédale de frein, et la mettre au rebut.

### Sous le capot

2. Retirer les conduites d'air auxiliaires noires de 6,4 mm (1/4 po) (si le véhicule est ainsi pourvu) du clapet de frein E 8P<sup>MC</sup>.
3. Retirer la conduite d'air jaune de 9,5 mm (3/8 po) de l'orifice supérieure du collecteur PTC. Se reporter à la Figure 2
4. Retirer la conduite d'air orange de 12,7 mm (1/2 po) de l'orifice de



commande de remorque («TC») devant la valve de protection de tracteur TP-5<sup>MC</sup>.

5. Retirer la conduite d'air bleue de 9,5 mm (3/8 po) de l'orifice du contacteur de feu d'arrêt («SLS») sur le dessus de la valve TP-5<sup>MC</sup>.
6. Retirer la conduite d'air verte de 12,7 mm (1/2 po) de l'orifice de service arrière («PCD») situé sur le dessus de la valve TP 5<sup>MC</sup>.
7. Retirer le coude de 90 degrés de 12,7 mm (1/2 po) et la conduite d'air bleue de l'orifice d'alimentation de service de remorque («TSS») sur le côté de la valve de protection de tracteur TP 5<sup>MC</sup>.
8. Retirer le coude de 90 degrés de 9,5 mm (3/8 po) et la conduite d'air rouge de l'orifice d'alimentation d'urgence de remorque («TES») sur le côté de la valve de protection de tracteur.
9. Il n'est pas nécessaire de retirer les conduites d'air inférieures rouges et vertes de 9,5 mm (3/8 po) de la valve de protection de tracteur.
10. Enlever et conserver les écrous (2) de 8 mm fixant le support de module de commande électronique/TP-5<sup>MC</sup>.
11. Tirer le support vers l'extérieur et le faire basculer vers le bas afin de pouvoir accéder à l'écrou inférieur de l'adaptateur de montage.  
**REMARQUE : NE PAS DÉBRANCHER LE CÂBLAGE DU MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE AU COURS DE CE PROCESSUS, SINON CE DERNIER DEVRA ÊTRE REPROGRAMMÉ.**
12. Retirer la conduite d'air PTC orange de 12,7 mm (1/2 po) du dessus du clapet de frein et la conserver. Il n'est pas nécessaire de retirer la conduite d'air verte de 12,7 mm (1/2 po).
13. Retirer les conduites d'air PTC orange et verte de 9,5 mm (3/8 po) de la partie supérieure du clapet de frein et passant dans le presse-étoupe de la cloison. **NOTA :** Les conduites d'air vertes pourront être retirées plus facilement si on enlève d'abord les écrous fixant l'adaptateur de montage, puis que l'on tire légèrement sur l'adaptateur.
14. Il n'est pas nécessaire de retirer les conduites d'air PTC de la partie inférieure du clapet de frein lors de cette procédure.
15. Enlever et conserver les quatre écrous de 8 mm (2) fixant l'adaptateur de montage.

#### À l'intérieur de la cabine

16. Retirer l'axe de chape et le conserver. **NOTA :** le clapet de frein devra être poussé vers l'avant du véhicule afin que l'axe de chape puisse être dégagé de la colonne de direction.

#### Sous le capot

17. Tirer l'ensemble du clapet de frein vers l'avant du véhicule jusqu'à ce que la chape de la tige-poussoir soit dégagée de l'ouverture du DCM.
18. Faire tourner l'ensemble du clapet de frein jusqu'à ce que la tige-poussoir pointe vers le haut.
19. Enlever et mettre au rebut les trois contre-écrous de 8 mm (5/16 po) (1) fixant l'ensemble de guide de poussoir/tige-poussoir (3).
20. Retirer lentement l'ensemble de guide de poussoir/tige-poussoir (3) du clapet de frein. **NOTA :** Si le plongeur est retiré lentement et à la verticale, il devrait demeurer en position sur le clapet de frein E 8P<sup>MC</sup>.

#### MONTAGE (Versions «tracteur»)

##### Sous le capot

1. Installer le nouvel ensemble de guide de poussoir/tige-poussoir (3) sur le plongeur et le clapet de frein.
2. Installer trois contre-écrous neufs de 8 mm (5/16 po) (1) et serrer à un couple de 100 à 140 pouces-livres.
3. Confirmer que le joint de l'adaptateur de montage est en place sur le DCM.
4. Faire tourner l'adaptateur de montage vers le tableau de bord et aligner la chape dans l'ouverture du DCM. **Nota :** S'assurer que la chape enjambe la pédale de frein à l'intérieur de la cabine. Se reporter à la Figure 1.

#### À l'intérieur de la cabine

5. Réinstaller l'axe de chape dans la chape et la pédale de frein. **NOTA :** L'axe de chape doit être installé en orientant le trou de la goupille fendue vers le côté passager du véhicule et avant de fixer l'ensemble de clapet de frein et d'adaptateur de montage au tableau de bord.

6. Installer une nouvelle goupille fendue (4) et replier les deux pattes d'un minimum de 45 degrés.

#### Sous le capot

7. Réinstaller les quatre écrous à collet (2) de 8 mm afin de fixer l'ensemble de clapet de frein et d'adaptateur de montage, puis serrer à un couple de 200 à 280 pouces-livres.
8. Réinstaller la conduite d'air verte PTC de 9,5 mm (3/8 po) du presse-étoupe de la cloison, dans le haut du clapet de frein.
9. Réinstaller la conduite d'air verte de 12,7 mm (1/2 po) (si celle-ci avait été retirée) dans le haut du clapet de frein E 8P<sup>MC</sup>.
10. Réinstaller la conduite d'air orange PTC de 9,5 mm (3/8 po) du presse-étoupe dans le haut du clapet de frein. **Nota :** S'assurer que toutes les conduites d'air sont entièrement logées dans les raccords PTC.
11. Réinstaller le support de module de commande électronique/TP5<sup>MC</sup> au moyen des deux écrous à collet (2) de 8 mm et serrer à un couple de 200 à 280 pouces-livres.
12. Réinstaller la conduite d'air bleue de 9,5 mm (3/8 po) du presse-étoupe dans l'orifice du contacteur de feu d'arrêt («SLS») sur le dessus de la valve TP-5<sup>MC</sup>.
13. Réinstaller la conduite d'air orange de 12,7 mm (1/2 po) dans le haut du clapet de frein, l'acheminer autour de la valve de protection de tracteur, et installer l'autre extrémité dans l'orifice de commande de remorque («TC») sur la partie avant de la valve TP-5<sup>MC</sup>.
14. Réinstaller la conduite d'air verte de 12,7 mm (1/2 po) de l'orifice de service arrière («PCD») de la valve E-8P<sup>MC</sup>, situé au haut de la valve TP 5<sup>MC</sup>. **NOTA : S'assurer que le tube PTC vert de 12,7 mm (1/2 po) est acheminé au-dessus du tube orange de 12,7 mm (1/2 po) et qu'il retient celui-ci à l'écart du bras de la tringlerie d'essuie-glace.**
15. Réinstaller le coude de 90 degrés de 9,5 mm (3/8 po) et la conduite d'air rouge dans l'orifice d'alimentation d'urgence de remorque («TES») sur le côté de la valve TP-5<sup>MC</sup>.
16. Réinstaller le coude de 90 degrés de 12,7 mm (1/2 po) et la conduite d'air bleue dans l'orifice d'alimentation de service de remorque («TSS») sur le côté de la valve de protection de tracteur TP 5<sup>MC</sup>.
17. Le cas échéant, rebrancher les conduites d'air auxiliaires (noires) de 6,4 mm (1/4 po).
18. Rebrancher la conduite d'air jaune de 9,5 mm (3/8 po) dans l'orifice supérieur du collecteur PTC. **Nota :** S'assurer que toutes les conduites d'air sont entièrement logées dans les raccords PTC. **Nota :** la conduite d'air jaune devrait être acheminée entre les conduites d'air vertes et oranges, sur le dessus du clapet de frein.
19. Fermer les robinets de purge des réservoirs d'air comprimé.
20. Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte de vitesses automatique, s'assurer que le sélecteur de vitesse est en position de «stationnement» ou de «point mort». Pour ce qui est des véhicules munis d'une boîte manuelle, appuyer sur la pédale d'embrayage et s'assurer que le levier sélecteur n'est pas en prise. Faire démarrer le moteur du véhicule et recharger les réservoirs d'air comprimé à 120 lb/po<sup>2</sup> ou jusqu'à ce que le dessiccateur d'air soit purgé.
21. Tourner les roues en position droit devant et tourner le commutateur d'allumage à la position «OFF».
22. Demander à un assistant de serrer les freins et d'enfoncer le bouton jaune de la soupape MV-3<sup>MC</sup>, situé sur le tableau de bord, afin de desserrer les freins de stationnement. Tandis que les freins de service sont serrés et que le bouton jaune situé sur le tableau de bord est enfoncé, vérifier les tubulures/raccords afin de décélérer toute fuite des valves E 8P<sup>MC</sup> et TP-5<sup>MC</sup> et du collecteur.
23. Tirer le bouton jaune de la soupape MV-3<sup>MC</sup>, situé sur le tableau de bord, pour serrer le frein de stationnement.
24. **Mettre au rebut l'ensemble de guide de poussoir/tige-poussoir de façon appropriée.**