

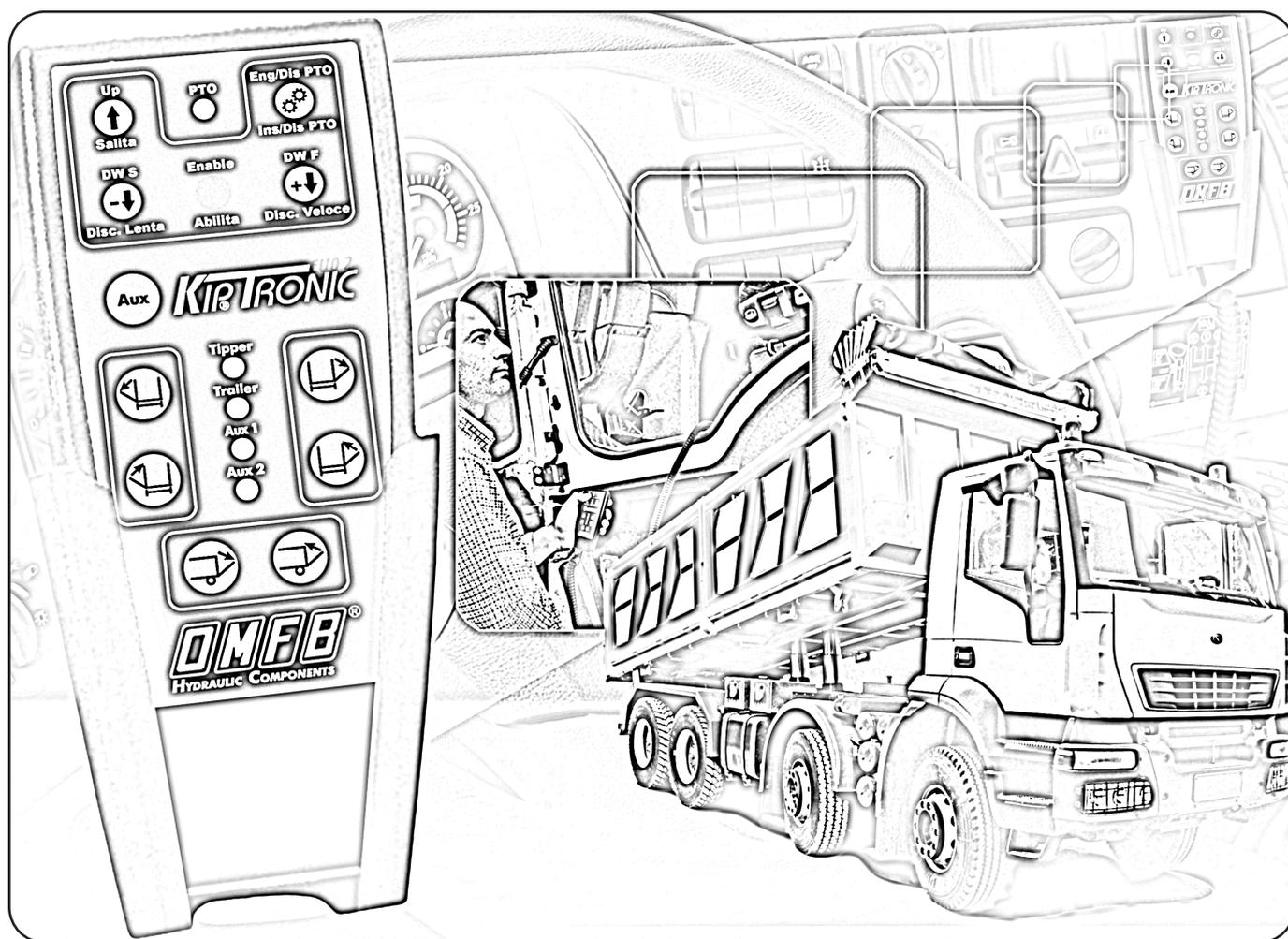
NOTICE D'INSTALLATION ET D'EMPLOI

CODE FAMILLE

121-053

KIPTRONIC EUO 2

99701012160



08/07/2021

99701012158 Rev: AF

pag.51

O.M.F.B. S.p.A. Hydraulic Components

We reserve the right to make any changes without notice.

Edition 2006.07 No reproduction, however partial, is permitted.

Via Cave, 7/9 25050 Provaglio d'Iseo (Brescia) Italy Tel.: +39.030.9830611
Fax: +39.030.9839207-208 Internet:www.omfb.it e-mail:info@omfb.it

OMFB
HYDRAULIC COMPONENTS

COMPANY WITH
QUALITY SYSTEM
CERTIFIED BY DNV GL
= ISO 9001:2015 =

1. INFORMATIONS PRELIMINAIRES A L'INSTALLATION pag. 53

1.1 Indications de SECURITE pag. 53
 1.2 Contenu de l'emballage pag. 53
 1.3 Equipement pour l'installation pag. 54
 1.4 Spécifications Electriques/Pneumatiques pag. 54
 1.5 Marquage du produit pag. 55
 1.6 Versions disponibles pag. 56

2. INSTALLATION pag. 58

2.1 Introduction pag. 58
 2.2 Installation mécanique pag. 58
 2.3 Connexion pneumatique pag. 60
 2.4 Connexion électrique pag. 62

3. TEST DU SYSTEME pag. 64

3.1 Vérification des signalisations pag. 64
 3.2 Vérification des commandes pag. 64
 3.3 Commande de prise de force pag. 64
 3.4 Commande de montée pag. 65
 3.5 Commande de descente pag. 66
 3.6 Contrôle sélecteur motrice/grue pag. 66
 3.7 Commandes manuelles de déplacement de la benne pag. 67
 3.8 Réglage de la vitesse de descente lente (121-053-02008) pag. 68
 3.9 Bloc du bord postérieur (121-053-02017) pag. 69
 3.10 Commandes auxiliaires bords et toit (121-053-02017) pag. 70
 3.11 Télérupteur central hydraulique (121-053-02017) pag. 70
 3.12 Etablissement firmware (121-053-02017) pag. 71

4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PRODUIT pag. 72

4.1 Schéma pneumatique pag. 72
 4.2 Schéma électrique pag. 73

99701012160

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

1. INFORMATIONS PRELIMINAIRES A L'INSTALLATION

Informations de nature générale concernant l'installation du produit.

1.1 Indications de SECURITE

L'installation doit être exécutée uniquement par le personnel 'spécialisé et formé de façon adéquate. Durant toute la phase d'installation, l'installateur doit mettre en place toutes les mesures nécessaires à garantir sa protection et celle des personnes et des choses qui entourent la zone concernée par l'installation. Notamment si l'installation du système KipTronicEVO2 a lieu sur véhicule basculant avec la benne déjà montée il faut utiliser le piquet de sécurité. Les branchements électriques et pneumatiques à réaliser durant l'installation du système doivent être effectués selon la "règle de l'art" en utilisant l'équipement, les matériaux sujets à consommation et les procédures qui respectent les standards de sécurité nécessaires.

1.2 Contenu de l'emballage

Avant de procéder à l'installation vérifier qu'à l'intérieur de l'emballage de KipTronicEVO2 soient inclus les matériaux suivants:

<p>Unité de commande</p> 	<p>Sport pour unité de commande</p> 
<p>Connecteur femelle/femelle RJ54</p> 	<p>Box</p> 
<p>Instructions d'installation et d'utilisation</p> 	<p>Instructions CD</p> 

99701012160

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

1.3 Equipements pour l'installation

Avant de procéder à l'installation vérifier d'avoir à disposition les outils et les matériaux suivants:

- Tuyau en nylon 6 mm
- Coupe-tubes (NB: les tubes pour les applications pneumatiques doivent être coupés avec un outil prévu à cet effet sous peine de manque d'étanchéité du circuit pneumatique à cause de l'ovalisation que l'on insère en coupant le tube avec d'autres outils)
- Bride de fixation
- Vis de fixation
- Bandelettes en plastique



1.4 Spécifications Electriques /Pneumatiques

- | | |
|-------------------------------|--|
| • Tension d'alimentation | 24V CC |
| • Courant Absorbé en Stand-by | 0,5 A |
| • Courant Absorbé | 1 Electrovanne activée
2 Electrovanne activées |
| • Inputs gérés | 12 boutons par une unité de commande
5 entrées directes sur unité logique |
| • Outputs contrôlés | 5 électrovannes internes au Box
3 sorties accessoires avec débit de 1 A
8 sorties accessoires avec débit de 0.5A |
| • Pression de travail | MAX 12 bar air traité |
| • Plage de température | -30 +50 (°C) |
| • Protection IP (EN 60529) | IP44 |
| • Dimensions | 219x294 mm |
| • Poids | |

99701012160

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

1.5 Marquage du produit et certifications

Le dispositif électronique KipTronic EVO2 est conforme aux conditions requises essentielles et aux autres dispositions pertinentes établies par la Directive Européenne 2006/28/CE et par le Règlement ECE/ONU n°10 Amendement 9, concernant la "Suppression des perturbations radioélectriques (Compatibilité Electromagnétique) provoquées par les moteurs à démarrage commandé par les véhicules à moteur". En matière de Compatibilité Electromagnétique la 2006/28/CE est la directive de référence pour les unités électriques/électroniques installées sur les véhicules routiers en tant que directive spécifique aux termes de l'article 2, paragraphe 2, de la 89/336/CE valable à compter du 1 janvier 1996. Les prescriptions de la 2006/28/CE doivent être observées, en matière de Compatibilité Electromagnétique, par tous les véhicules définis dans la Directive 70/156/CE concernant l'homologation des véhicules à moteur et de leurs remorques, de la façon modifiée dernièrement par la 92/53/CE, et de leurs composants ou unités techniques, qui sont exemptés de l'observance des dispositions de la 89/336/CE.

Les tests de conformité prescrits par la Directive 2006/28/CE et par le Reg. ECE/ONU n° 10 Em. 9 ont été accomplis auprès du laboratoire PRIMA RICERCA & SVILUPPO (via Campagna, 58 - 22020 Gaggino Faloppio (Province de Côme)

L'homologation du dispositif électronique KipTronic EVO2 avec les conditions requises et la Dir. 2006/28/CE est certifiée par l'Organisme Notifié NSAI (National Standards Authority of Ireland- Glasnevin, Dublin 9, Ireland (+353-1-80703910)) à travers la délivrance du numéro d'homologation pour le marquage du produit:

e24*72/245*2006/28*1352

L'homologation est prouvée par le marquage du produit:

e24 **031352**

L'homologation du dispositif électronique KipTronic EVO2 avec les conditions requises du Reg. ECE/ONU n°10 Em.9 est certifiée par l'Organisme Notifié NSAI (National Standards Authority of Ireland - Glasnevin, Dublin 9, Ireland (+353-1-80703910)) avec la délivrance du numéro d'homologation pour le marquage du produit:

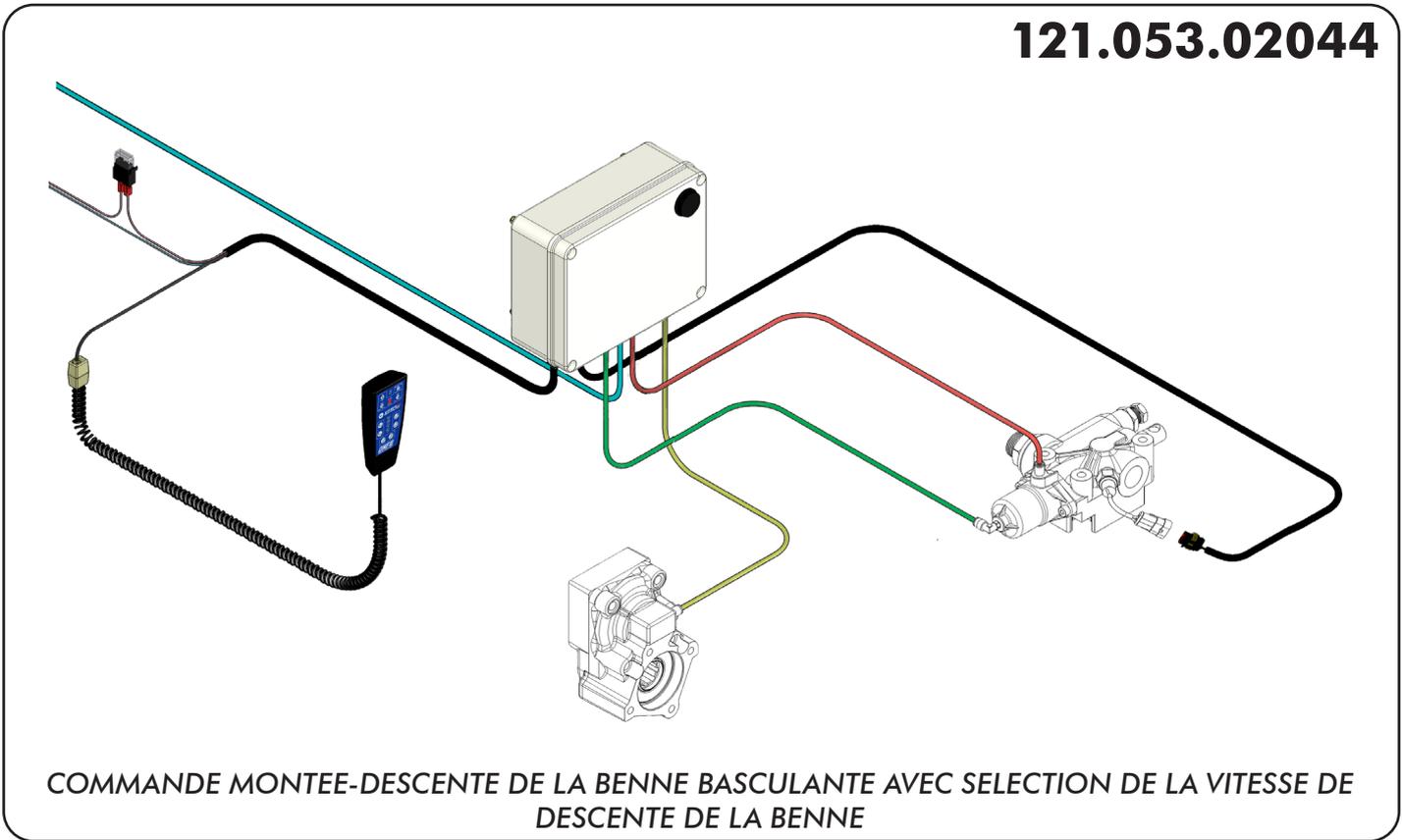
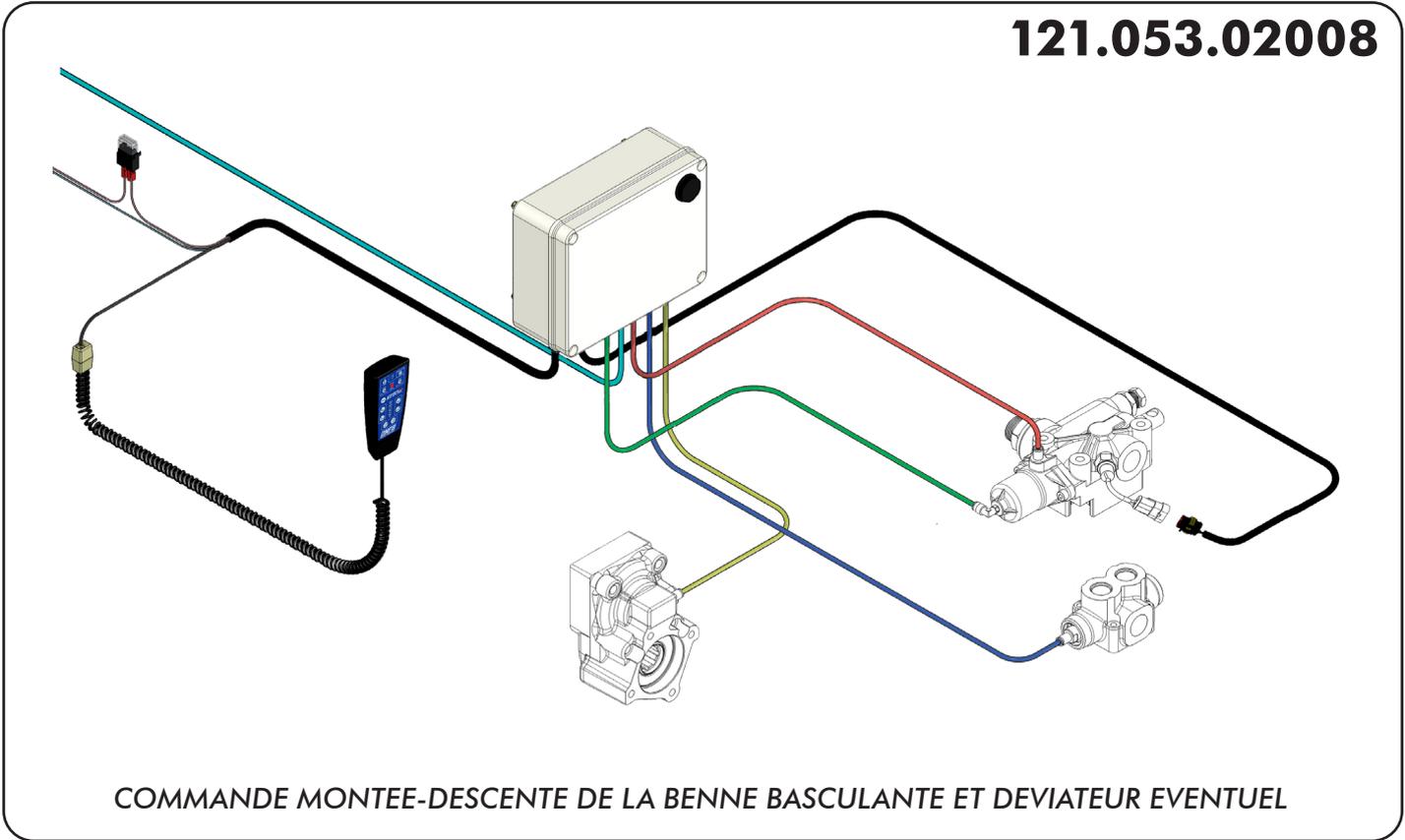
E24 10R-020015

L'homologation est prouvée par le marquage du produit:

E24 **10R** **02 0015**

1.6 Versions disponibles

KipTronic EVO2 est disponible dans les versions suivantes:

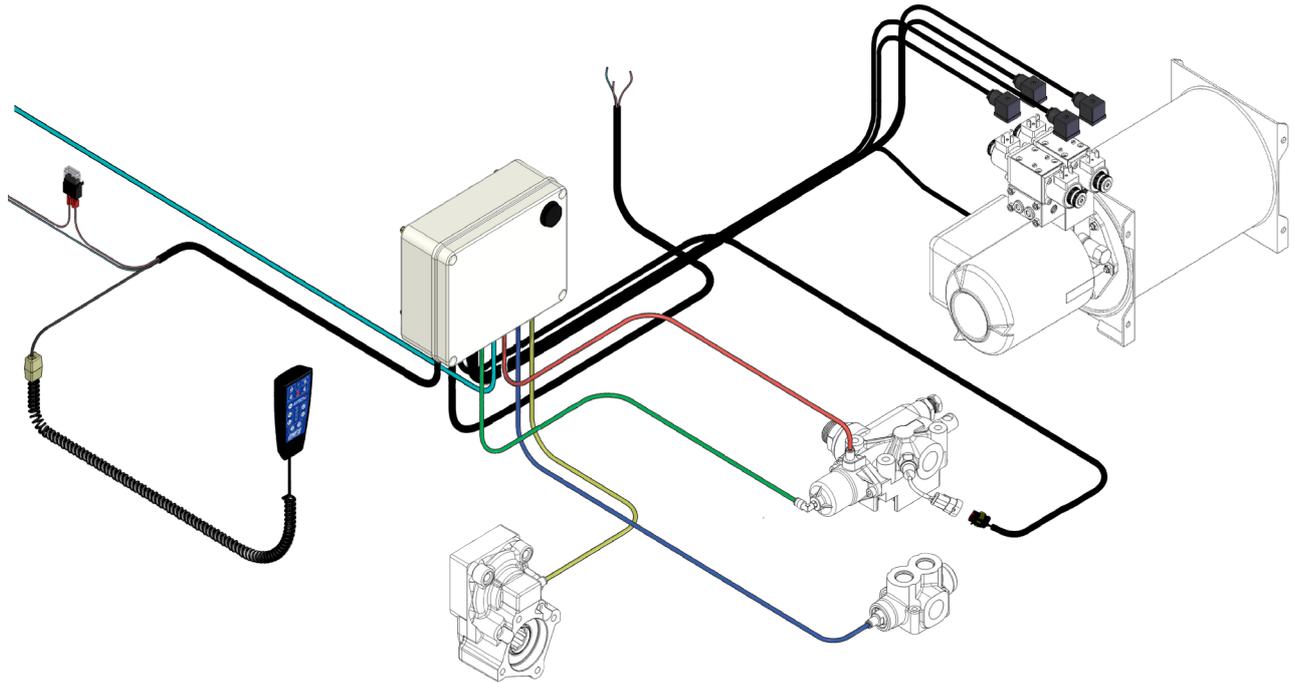


99701012160

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

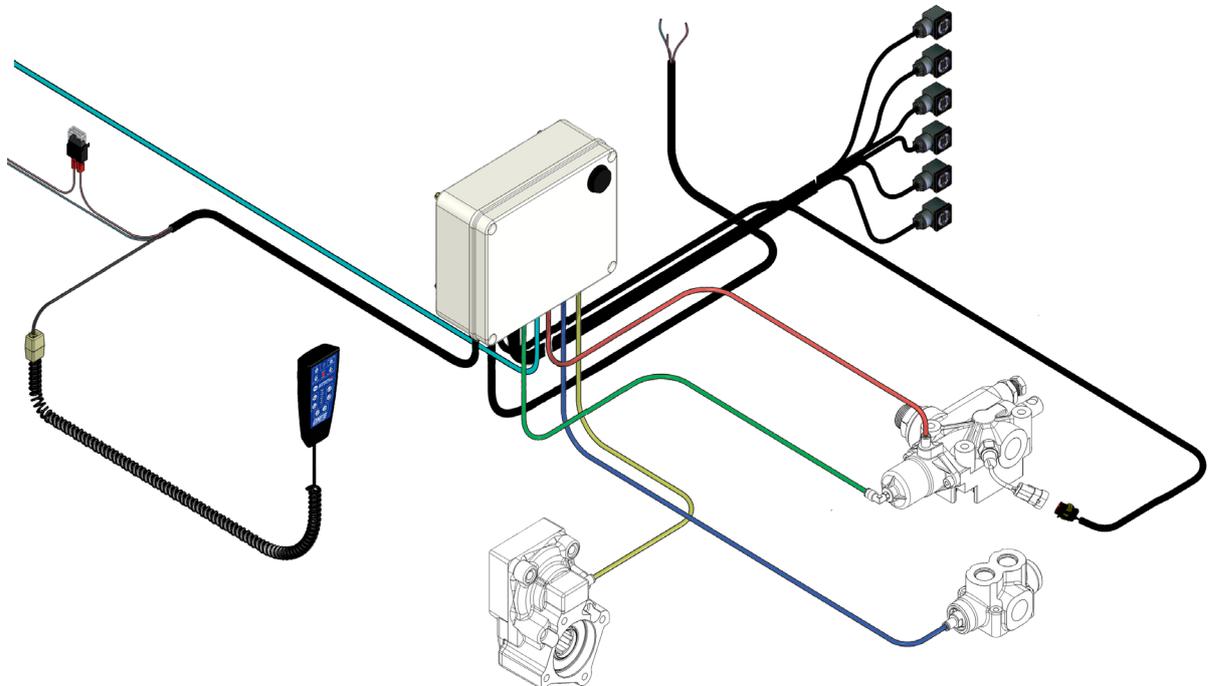
121.053.02017



COMME LE CODE 121.053.02008 + ENROULER POUR BACHE IMPERMEABLE EXTERNE + CONTROLE DES BORDS HYDRAULIQUE AVEC COMMANDE ELECTRIQUE AU MOYEN DUNE MINI-CENTRALE

99701012160

121.053.02026/02035



121.053.02026: COMME LE CODE 121.053.02008+CONTROLE DES BORDS HYDRAULIQUES AVEC SERVOCOMMANDE DU TYPE PNEUMATIQUE

121.053.02035: COMME LE CODE 121.053.02008+CONTROLE DES BORDS HYDRAULIQUES AVEC SERVOCOMMANDE DU TYPE ELECTRIQUE

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

2. INSTALLATION

Dans ce chapitre sont décrites les opérations d'installation du système KipTronic EVO2.

2.1 Introduction

Le système KipTronicEVO2 a été étudié pour faciliter les opérations d'installation. Les seules opérations à effectuer sont la fixation du Box au châssis, le branchement du circuit pneumatique et la connexion de la ligne d'alimentation électrique et de l'unité de commande en cabine. Dans ce chapitre on fournit quelques indications sur la façon d'exécuter chaque phase.

ATTENTION: pour optimiser le niveau de sécurité de l'installateur durant la phase d'installation et pour optimiser les délais de travail procéder dans l'ordre suivant:

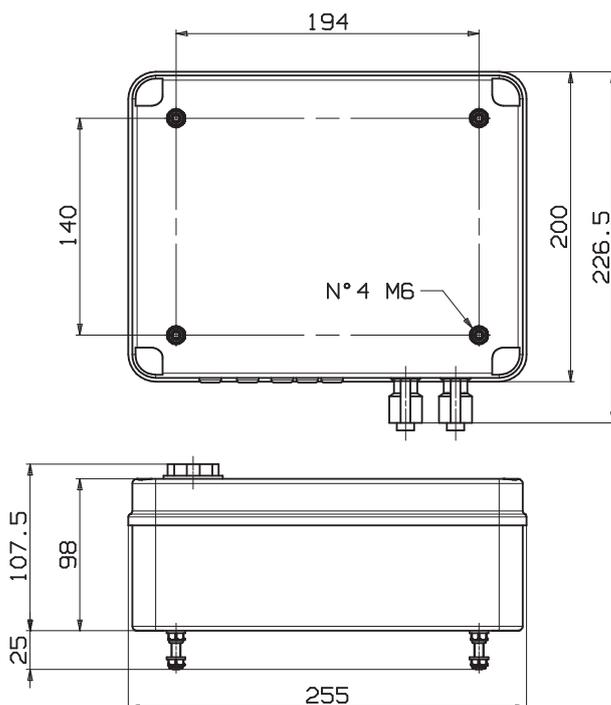
- Installation Mécanique
- Connexion Pneumatique
- Branchement Electrique

Ci-après la description de la façon de procéder pour chaque phase.

2.2 Installation mécanique

L'installation mécanique prévoit les phases suivantes:

- installation du Box sur le châssis du véhicule
- positionnement du câblage comprenant le petit câble de contrôle, et les câbles d'alimentation positive (avec fusible) et négative.



Installation du Box sur le châssis du véhicule

L'installateur devra installer le Box dans une zone permettant de satisfaire tous les paramètres suivants:

- orientation PEREMPTOIRE pour le montage
- sécurité pour l'entretien
- utilisation facile des commandes de déplacement manuel de la benne
- protection absolue contre les chocs et les sollicitations mécaniques
- circulation d'air adéquate autour du Box

Orientation PEREMPTOIRE pour le montage:

Pour que Box garantisse le degré de protection pour lequel il a été conçu, il faut qu'il soit monté en respectant les indications qui ont été mentionnées. Notamment le montage doit être effectué seulement sur la base des indications contenues sur les images indiquées ci-après. Des installations différentes peuvent provoquer des dysfonctionnements du système et porter automatiquement à la perte de la garantie sur le produit.



Sécurité dans l'entretien:

la zone choisie doit faciliter et garantir l'entretien aux composants internes du Box. Il est donc conseillé de choisir un point qui peut être atteint de l'extérieur du véhicule, et ne comporte pas le besoin de devoir soulever la benne pour pouvoir effectuer l'entretien, et ne comporte pas la nécessité de devoir démonter le Box de la position d'où il est fixé pour pouvoir en ouvrir le couvercle et opérer facilement sur son contenu.

Utilisation aisée des commandes de déplacement manuel de la benne:

ces commandes sont contenues à l'intérieur du Box. Le Box devra être monté de façon que, en cas d'avarie du système de contrôle KipTronicEVO2, l'opérateur puisse aisément ouvrir le Box et actionner, sur une position garantissant sa protection, les mouvements de montée et descente de la benne.

Protection absolue contre les chocs et les sollicitations mécaniques en général:

le Box contient des composants à haut contenu technologique conçus et testés pour résister aux vibrations présentes sur le véhicule. Il est toutefois nécessaire que ces composants soient protégés contre les chocs et les sollicitations mécaniques directes car ils pourraient être endommagés irréparablement par l'action de ces derniers. En outre les chocs et les sollicitations mécaniques dirigés sur le Box provoquent la perte du degré de protection contre l'eau et la poussière du Box et ceci pourrait déterminer à la longue des dysfonctionnements au système de contrôle. KipTronicEVO2.

Circulation d'air adéquate autour du Box:

le Box contient des composants à haut contenu technologique conçus et testés pour résister aux températures typiques présentes sur la zone du châssis proche de la boîte à vitesse du véhicule. Il est toutefois nécessaire qu' autour du Box existe une circulation d'air adéquate.

Positionnement du câblage

Pour amener en cabine le câblage comprenant le petit câble téléphonique, positif et négatif de l'alimentation, utiliser les passages prévus externe/interne de la cabine que l'opérateur a le devoir de connaître ou de localiser.

La tête du câblage (côté où dépassent les fils et le petit câble) doit être manipulée soigneusement pour ne pas endommager le petit câble et les fils et surtout en ayant soin de ne pas endommager la fiche du type téléphonique présente à la tête du petit câble de contrôle. Une fois que la tête du câblage est arrivée dans la cabine, l'installateur devra vérifier que le parcours du câblage le long du châssis, sous la cabine et dans la cabine ne pourra pas provoquer des situations critiques (pas loin des sources de chaleur protégés de façon adéquate, non soumis à des mouvements répétitifs pouvant provoquer des cassures par fatigue des fils ou du petit câble de contrôle...).

2.3 Connexion pneumatique

ATTENTION: l'installateur doit mettre en place toutes les conditions pouvant favoriser le travail en toute sécurité dans cette phase. Notamment avant de commencer les connexions pneumatiques, vérifier d'avoir introduit, de façon correcte, le piquet de sécurité sous la benne.

ATTENTION: Le circuit pneumatique du système KipTronicEVO2 est dimensionné pour une pression de travail maximum de 12 bars. Les pressions de travail supérieures peuvent endommager le système, provoquer des dysfonctionnements de ce dernier ou engendrer des situations dangereuses pour les personnes et les choses. Avant de connecter KipTronicEVO2 à la ligne de pression pneumatique vérifier avec un manomètre qu'elle ne dépasse pas les 12 bars : dans le cas contraire l'installateur doit introduire dans le circuit pneumatique un réducteur de pression.

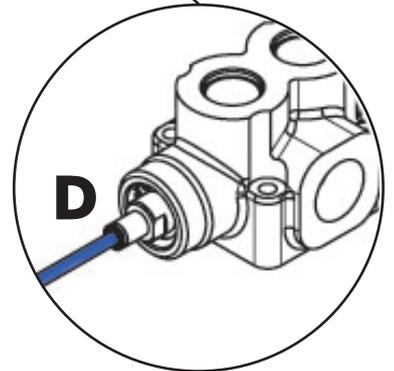
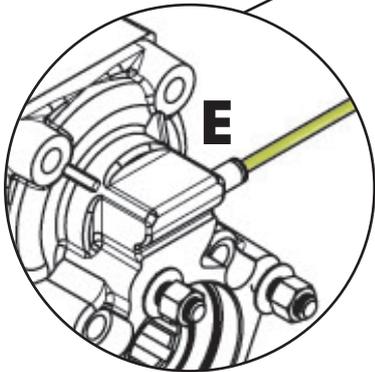
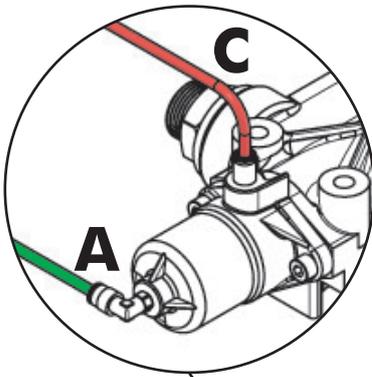
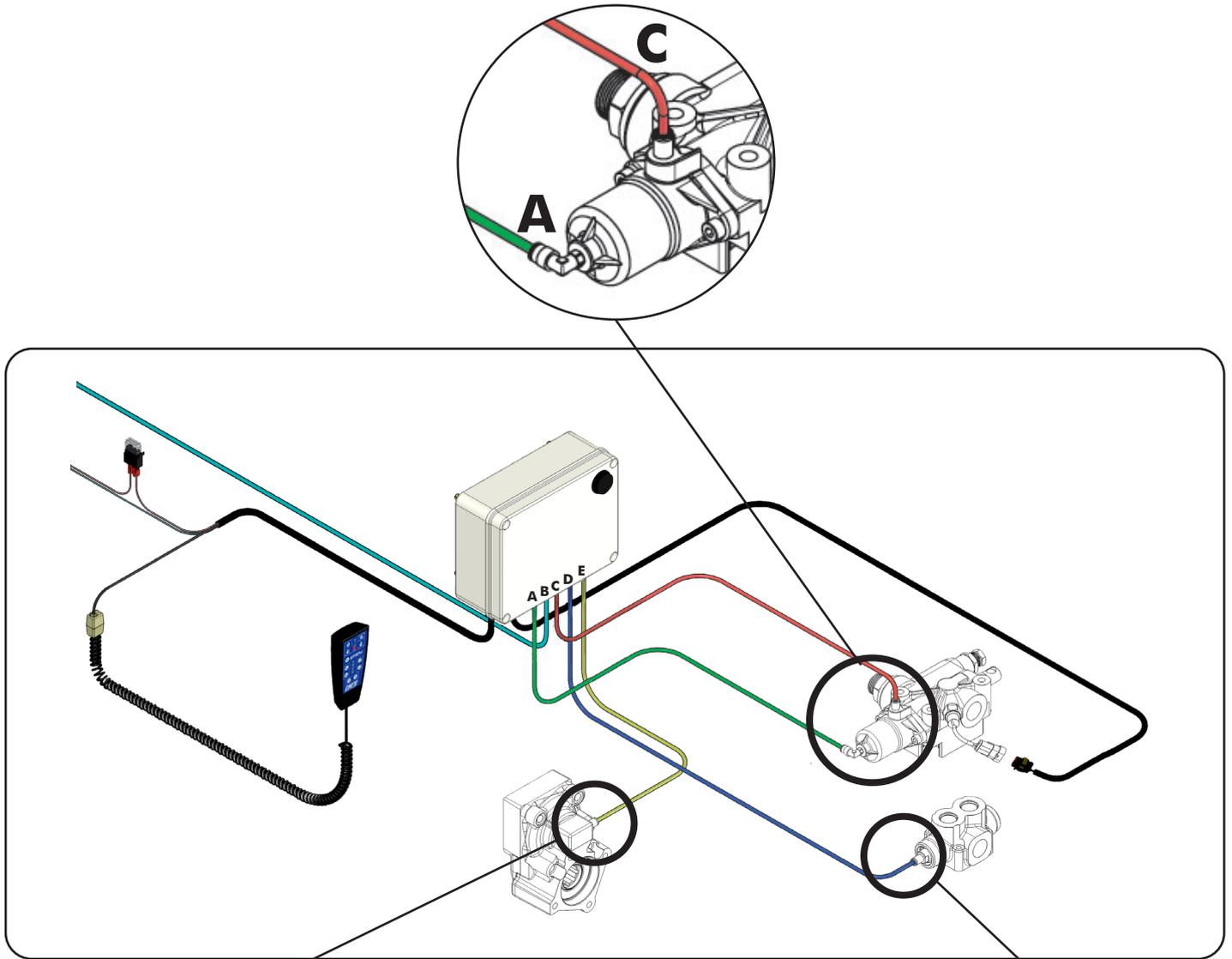
Pour réaliser les connexions pneumatiques utiliser uniquement le tube prévu pour ces applications automobiles et coupé avec les outils spéciaux (NB: les tubes pour applications pneumatiques doivent être coupés avec un outil spécial sous peine de manque d'étanchéité du circuit pneumatique à cause de d'ovalisation qui est introduite quand on coupe le tube avec d'autres outils).

Connecter avant tout les tubes aux utilisations selon le schéma reporté sur la figure et en ayant soin d'utiliser des couleurs différentes ou en marquant de façon adéquate les tubes: de cette façon on réduit le risque de déterminer des conditions dangereuses pour l'installateur dérivant de connexions erronées des utilisations au système KipTronicEVO2.

Les utilisations pneumatiques qui doivent être connectées sont les suivantes:

- prise de force (là où elle est contrôlée par le système KipTronicEVO2)
- commande et montée au déviateur
- commande de descente au déviateur
- sélecteur motrice/grue

99701012160



08/07/2021

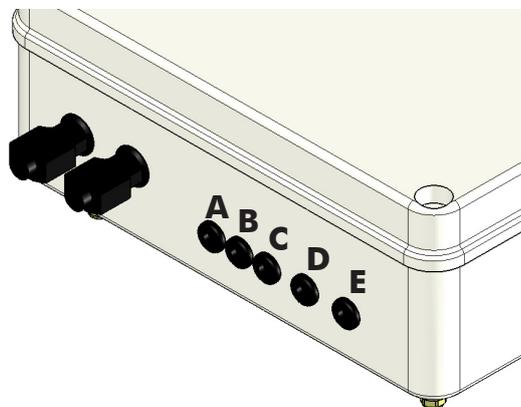
99701012158 Rev: AF

A	Descente de la benne basculante
C	Montée de la benne basculante
D	Commande sélecteur
E	Branchement prise de force

du Box en respectant les positions indiquées (Voir le schéma et la figure ci-après).
Après avoir terminé la connexion de toutes les utilisations au Box, connecter le tube de la ligne d'alimentation pneumatique à l'entrée qui se trouve sur le Box et, par la suite, au point de prélèvement de la ligne du véhicule.

NB: cette connexion doit toujours être réalisée en dernier pour garantir un plus haut niveau de sécurité à l'installateur.

A	Descente de la benne basculante
B	IN
C	Montée de la benne basculante
D	Commande sélecteur
E	Branchement prise de force



99701012160

2.4 Branchement électrique

ATTENTION: La réalisation de dispositifs électriques sur le véhicule et la connexion de dispositifs externes aux originaux doit être exécutée par un personnel expert, cette opération est sous la responsabilité absolue et unique de l'installateur.

ATTENTION: l'installateur doit mettre en place toutes les opérations pouvant favoriser le travail de cette phase en toute sécurité. Notamment avant de commencer la réalisation des branchements électriques, vérifier d'avoir inséré correctement le piquet de sécurité sous la benne.

Une fois la connexion pneumatique terminée il est possible de procéder aux opérations de connexion du système électrique. KipTronicEVO2. cette phase prévoit ce qui suit:

- Connexion du câble au capteur qui relève la condition de la benne soulevée;
- Connexion de l'unité de commande au câble en cabine;
- Connexion de la ligne d'alimentation électrique du système KipTronicEVO2 sous clef.

Câble du capteur de la benne soulevée

La localisation de la benne soulevée est ramenée au système KipTronicEVO2 en fermant vers la masse une entrée de l'unité logique présente à l'intérieur du Box. A l'entrée de l'unité logique cette information est amenée au moyen du fil jaune/noir présent sur petit

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

câble "capteur de benne soulevée". Dans le même petit câble se trouve le petit câble de masse, l'installateur doit donc amener ces deux fils à un contact 'propre' (Normalement fermé ou ouvert en fonction du type de capteur utilisé et de la modalité de son emploi).

Unité de commande en cabine

L'installation de l'unité de commande en cabine comporte le branchement de la fiche du type téléphonique qui se trouve à la tête du petit câble à spirale de l'unité de commande à la fiche téléphonique présente sur le petit câble de contrôle provenant du Box: pour réaliser cette connexion il faut utiliser l'adaptateur femelle/femelle fourni dans le système. Prêter une grande attention lors de la réalisation de cette connexion car une altération mécanique des fiches ou de l'adaptateur peut bloquer le fonctionnement du système ou engendrer des problèmes successifs à l'installation.

Notamment après avoir branché les deux fiches à l'adaptateur il faut éviter que ce soit la sertissure du petit câble aux fiches à devoir travailler mécaniquement: il est conseillé d'utiliser une bandelette pour fixer directement le petit câble à spirale et le petit câble de contrôle provenant du Box, et une petite bandelette pour les fixer au tableau de bord du véhicule.



Branchements de la ligne d'alimentation électrique

ATTENTION: L'alimentation du système KipTronic Evo2 doit être prélevé d'une ligne dédiée avec toutes les caractéristiques suivantes:

- Avec un interrupteur dédié à cet application qui doit être désactivé par l'utilisateur quand le véhicule roule sur la route
- Protégé par le fusible
- Positif sous clef

C'est responsabilité unique du fabricant/utilisateur de l'installation de garantir telles conditions, peine la perte de garantie sur le produit.

Si le fabricant/utilisateur de l'installation ne respecte pas cette prescription ça peut arriver de risques et dégâts à choses ou personnes, quand le fabricant/utilisateur de l'installation ne respecte par cette prescription s'assume l'entière responsabilité de son choix.

ATTENTION: Le branchement de la ligne d'alimentation doit se produire quand le véhicule n'est pas en marche et si possible le d étache-batterie du véhicule doit être débranché.

Le positif de la ligne d'alimentation électrique doit être connecté au moyen d'un fusible à un positif sous clef du véhicule: la connexion doit être exécutée selon la "règle de l'art" en utilisant du matériel de consommation apte à l'application sur le véhicule.

Le négatif doit être connecté à une masse du véhicule et non pas au châssis ou à d'autres points "dont la connexion à la masse est seulement présumée et fruit du hasard".

3. TEST DU SYSTEME

Au cours de ce chapitre sera décrite la procédure de contrôle du système après l'installation.

3.1 Vérification des signalisations

Une fois l'installation terminée on doit vérifier avant tout le fonctionnement des signalisations: benne soulevée, bords ouverts... Pour vérifier le fonctionnement des signalisations procéder de la façon indiquée par la suite. Benne soulevée: recréer la condition de la benne soulevée sur le capteur utilisé (en commutant le fin de course, ou en envoyant le pressostat en pression...) et vérifier qu'en correspondance avec cette opération la led jaune présente sur l'unité de commande et l'appareil de signalisation acoustique de 95 dB qui se trouve sur le Box s'activent.....

3.2 Vérification de commandes

Après avoir vérifié le fonctionnement des signalisations contrôler le fonctionnement de chaque commande en procédant de la façon décrite ci-après.

3.3 Commande de prise de force

Pour les véhicules sur lesquels la gestion de la prise de force est effectuée par le KipTronic EVO2 (seulement donc là où on a installé une connexion pneumatique entre le Box et la prise de force, cette fonction ne sera donc pas utilisée par exemple sur les véhicules avec prise de force originale) le branchement et le débranchement seront activés avec la pression du bouton "PTO".

NB: Avant de presser le bouton "PTO" l'opérateur doit presser et tenir pressé l'embrayage d u véhicule ; ceci est valable tant dans la phase du

branchement, LED Rouge éteinte, que dans la phase de débranchement, LED Rouge allumée.

Quand KipTronicEVO2 contrôle le branchement de la prise de force, la condition de "Commande branchement de prise de force envoyée" est signalée à l'opérateur au moyen de l'allumage

fixe de la Led Rouge présente sur l'unité de commande et nommée "PTO". Quand, avec la Led Rouge "PTO" éteinte, on presse et on lâche le bouton "PTO" (avec l'embrayage pressé) vérifier l'allumage de la Led Rouge "PTO" et l'envoi au Box de la commande de branchement de la prise de force qui se manifeste à travers l'activation de l'électrovanne de commande de la prise de force

présente sur le panneau des électrovannes à l'intérieur du Box et par conséquent dans le débit de pression de la sortie de ladite Boîte vers la prise de force.

Quand, avec la Led Rouge "PTO" allumée, on presse et on lâche le bouton "PTO" (avec l'embrayage pressé) l'extinction de la Led Rouge "PTO" doit se



produire ainsi que l'envoi au Box de la commande de débranchement de la prise de force qui se manifeste dans la désactivation de l'électrovanne de commande de la prise de force présente sur le panneau des électrovannes à l'intérieur du Box et par conséquent dans la mise à zéro de la pression à la sortie de cette dernière vers la prise de force.

3.4 Commande montée

ATTENTION: L'opérateur doit vérifier que les opérations d'essai des fonctions ne comportent pas de risques pour les choses ou les personnes présentes dans la zone de pertinence de ces opérations.



Conformément aux normes en vigueur, la commande Montée ainsi que toutes les commandes de déplacement de benne, est configurée à "Homme-Présent": le mouvement commence quand l'opérateur presse le bouton de montée et continue tant que l'opérateur tient le bouton pressé. Au moment où l'opérateur lâche le bouton le déplacement de montée, comme celui de descente doit s'interrompre.

ATTENTION : Il est fondamental de vérifier que le déplacement de montée s'arrête immédiatement au moment où l'on lâche le bouton de montée.

S'il n'en était pas ainsi vérifier immédiatement le système et localiser la cause de ce dysfonctionnement (par exemple des connexions électriques ou pneumatiques erronées): si le problème persiste contacter le personnel OMFB pour des contrôles supplémentaires. Au moment où la benne se soulève de la position de repos, la condition de benne soulevée doit être signalée par l'allumage de la LED Jaune présente sur l'unité de commande nommée Tipper et par l'activation au même moment du dispositif de signalisation acoustique de 5dB présent sur le Box. Si ceci ne devait pas avoir lieu, vérifier les connexions électriques relatives au capteur qui relève l'information de la benne soulevée (fin de course en "queue-de-rat", pressostat ...): en court-circuitant les fils marron et jaune/noir, constater l'allumage de la LED Jaune et du dispositif de signalisation acoustique de 95 dB, dans le cas contraire contacter le personnel OMFB.

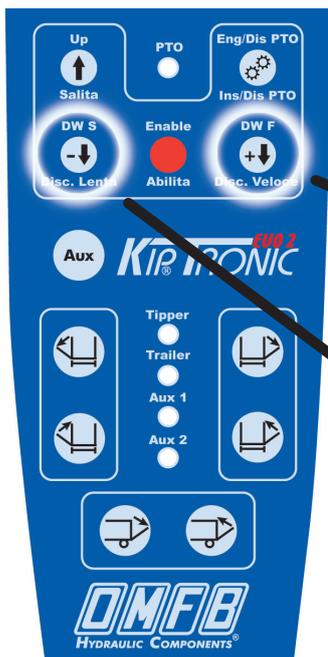
ATTENTION: Il est également nécessaire vérifier le fonctionnement de l'urgence: Avec la commande de descente activée (la benne est en phase de descente), l'extinction du véhicule doit comporter l'arrêt immédiat de la descente. Dans le cas contraire vérifier que l'alimentation du système KipTronicEVO2 a été correctement prélevée sous clef comme requis. Dans le cas contraire il n'y a aucune commande d'arrêt d'urgence.

3.5 Commande descente

KipTronicEVO2 a deux commandes distinctes de descente: Descente Rapide et Descente

Lente. La commande Descente Rapide provoque la descente à la vitesse maximum de la benne en ouvrant complètement le passage de l'huile du cylindre vers l'évacuation.

La commande Descente Lente provoque la descente à vitesse réglée de la benne en ouvrant en partie le passage de l'huile du cylindre vers l'évacuation: la vitesse de descente lente varie en



fonction du poids du caisson (les bennes avec bords en aluminium descendront plus lentement par rapport aux bennes entièrement en acier), en fonction du dimensionnement de l'installation hydraulique (installations à cylindre simple frontal descendront plus rapidement que les installations avec un double cylindre..., installations avec déviateurs avec litrages élevés, du type 150-200 l/min, étranglent mieux que les déviateurs avec des litrages bas, du type 80l/min); enfin la vitesse de la descente lente est influencée même par la pression de la ligne d'air du véhicule (ceci car l'étranglement de l'ouverture s'obtient en contrôlant les temps d'ouverture des électrovannes de contrôle de la descente et non pas la pression présente dans le petit cylindre

pneumatique du déviateur).

ATTENTION: l'opérateur doit vérifier que les opérations de test des fonctions ne comportent pas de risques pour les personnes ou les choses présentes dans la zone de pertinence des opérations.

Conformément aux normes en vigueur les commandes de descente lente et rapide, comme toutes les commandes de déplacement de la benne, sont configurées à "Homme-Présent" c'est-à-dire le mouvement commence quand l'opérateur presse le bouton de descente, il reste actif tant que l'opérateur presse un des boutons de descente et s'arrête quand l'opérateur le lâche.

ATTENTION: Il est fondamental de vérifier que le mouvement de descente s'arrête immédiatement quand on lâche le bouton de descente.

Sil n'en était pas ainsi vérifier immédiatement le système et repérer ce qui pourrait être la cause de ce dysfonctionnement (par ex. Connexions électriques ou pneumatiques erronées): si le problème persiste contacter le personnel OMFB pour des contrôles supplémentaires.

ATTENTION: Il est également nécessaire de vérifier le fonctionnement de l'urgence: Avec la commande de descente activée (la benne est en phase de descente), l'extinction du véhicule doit comporter l'arrêt immédiat de la descente. S'il n'en était pas ainsi vérifier que l'alimentation du système KipTronicEVO2 a été correctement prélevée sous-clef comme requis. Dans le cas contraire il n'existe aucune commande d'urgence.

3.6 Contrôle sélecteur motrice/grue

Quand il est prévu dans l'installation hydraulique et pneumatique, le contrôle du sélecteur motrice grue s'obtient avec la pression et la délivrance du bouton AUX.

L'évidence de l'information "Commande de commutation envoyé au sélecteur" est donnée par l'allumage de la LED Verte nommée Trailer présente sur l'unité de

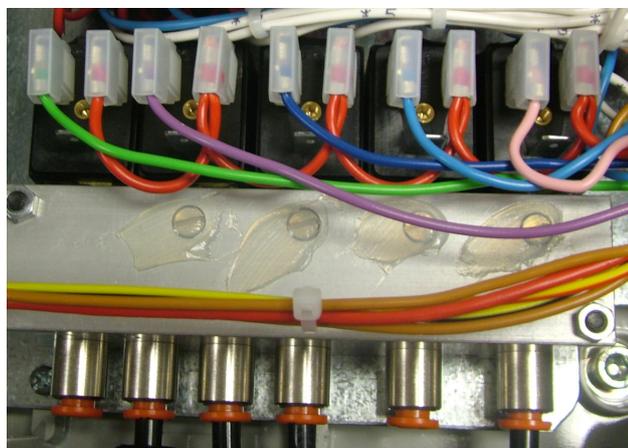


commande. Le fait de presser et de relâcher le bouton AUX avec la LED verte éteinte comporte "L'envoi de la commande de commutation au sélecteur" qui se manifeste dans l'activation de l'électrovanne spécifique présente dans le Box et l'envoi de la pression de l'air au sélecteur: sur la base de la hausse de la pression de la ligne d'air le sélecteur commute la position en échangeant le parcours de l'huile du parcours principal au parcours secondaire. La pression et le relâchement du bouton AUX avec la Led verte allumée comporte la disparition de la commande de commutation au sélecteur avec, par conséquent, la désexcitation de l'électrovanne présente dans le Box et la disparition de la pression de l'air au sélecteur.

99701012160

3.7 Commandes manuelles de déplacement de la benne

Le système KipTronicEVO2 est doté également de commandes manuelles d'activation des utilisations suivantes: activation de la



prise de force (quand dans le dispositif spécifique elle est contrôlée par KipTronic EVO2), commande de montée, commande de descente et commande Auxiliaire (sélecteur motrice/remorque ou autre). L'utilisation des commandes manuelles de déplacement de la benne est réservée à l'opérateur possédant une formation à ce sujet ; l'installateur devra former l'utilisateur final au sujet de l'utilisation de ces commandes. L'opérateur devra faire en sorte que ces commandes ne puissent être activées

accidentellement par des personnes non autorisées.

L'utilisation des commandes manuelles de déplacement du caisson doit être limitée à des situations d'urgence en présence de dysfonctionnements du système électronique de gestion: elles permettent en tout cas à l'opérateur de compléter la manœuvre en cours (renverser pour vider la benne, baisser la benne après le renversement). Pour garantir les conditions de sécurité nécessaires, sur la base de n'importe quel dysfonctionnement l'opérateur doit utiliser les commandes manuelles de déplacement pour ramener l'engin dans la condition de pouvoir voyager sur route et ensuite doit faire contrôler le véhicule par un personnel spécialisé. Pour l'utilisation de ces commandes, ouvrir le couvercle du

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

Box, localiser le panneau des électrovannes et agir en tournant les pommeaux d'activation manuelle placés sur panneau en correspondance avec chaque électrovanne en les faisant tourner jusqu'à la fin de course pour activer le service connecté et vice versa pour le désactiver.

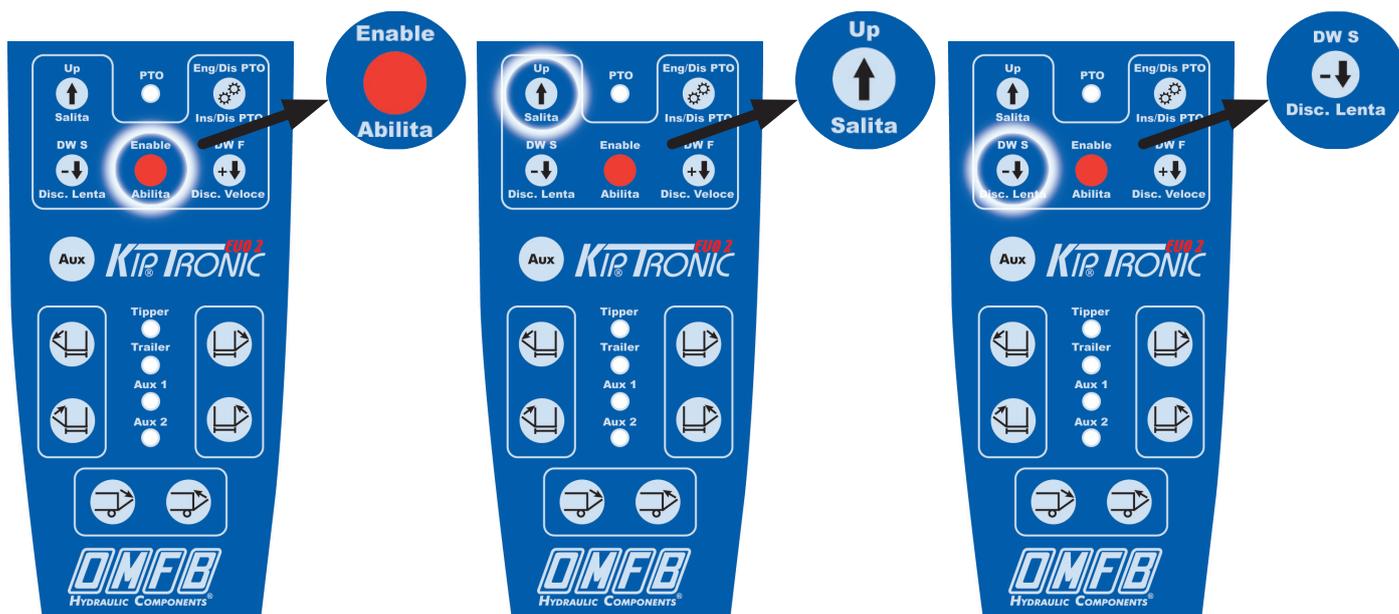
ATTENTION: Toutes les commandes manuelles d'activations sont à fonction maintenue, une fois activées elles doivent être désactivées par l'opérateur autrement la fonction reste active. L'installateur doit aménager le Box dans une position qui en permette, en cas de besoin, une utilisation aisée et sûre à l'opérateur.

L'installateur doit également former l'utilisateur à l'usage de ces commandes. Les commandes manuelles de déplacement de la benne pilotent uniquement la pression de l'air vers les utilisations (branchement de prise de force, déviateur montée/descente, sélecteur motrice/grue): les commandes manuelles permettent uniquement de réparer les dysfonctionnements du système de contrôle KipTronicEVO2, et ne permettent pas le déplacement si le problème concerne les services (par exemple on ne pourra pas déplacer la benne au moyen des commandes manuelles si la tige du déviateur est bloquée...).

Fonctions spéciales

"NB: Les fonctions indiquées et décrites sont uniquement installées sur les codes indiqués aux côtés de chacune d'entre elles."

3.8 Réglage de la vitesse de descente lente (121.053.02008)



Le système KipTronicEVO 2 peut être en partie configuré par l'installateur. Notamment parce que la vitesse de descente de la benne dépend des caractéristiques de construction de cette dernière et de l'installation hydraulique, la vitesse de descente lente qui est normalement tarée à une valeur moyenne, peut être réglée par l'installateur. Notamment les petites bennes ou en partie des matériaux légers ou comportant des vannes aux litrages bas demanderont une augmentation du réglage par rapport au réglage standard, tandis que les bennes lourdes avec des vannes aux litrages élevés demanderont une réduction du réglage par rapport à la valeur standard. Pour effectuer ce réglage il

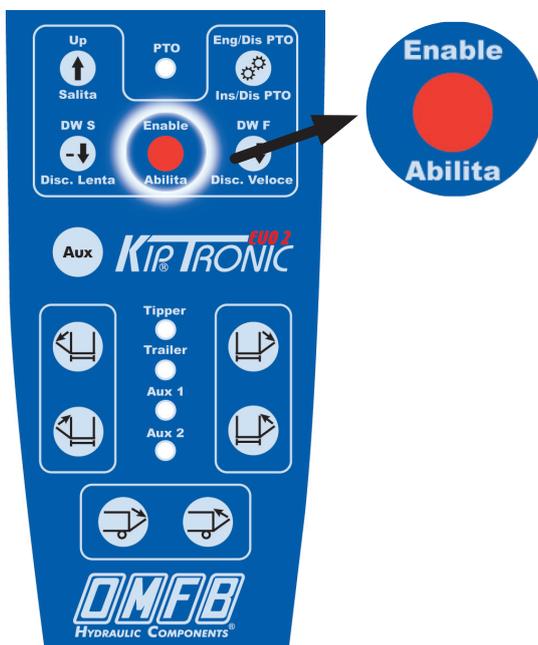
faut avoir accès à l'établissement firmware en suivant la description ci-après".

Pour avoir accès à la modalité de configuration firmware presser le bouton rouge HABILITE avec KipTronic éteint et le tenir pressé durant l'allumage.

L'entrée en état de configuration est signalée par l'allumage simultané des 3 Leds Rouge PTO, Jaune Caisson et Vert Trailer.

Après être entré dans l'état de programmation pour augmenter d'une unité le nombre d'impulsions de descente lente, presser le bouton de montée: on obtiendra immédiatement un double clignotement de la LED AUX1. Pour diminuer d'une 1 unité le nombre d'impulsions de descente lente fournis par le système, presser le bouton de descente lente: on obtiendra immédiatement 4 clignotements du LED AUX1. Pour augmenter ou diminuer ultérieurement le nombre d'impulsions répéter la pression soit de la commande montée soit de la commande descente en attendant à chaque fois que la LED AUX1 clignote 2 ou 4 fois selon le cas. NB: Le système est fourni avec un nombre d'impulsions moyen égal à 5, pour les bennes particulièrement légères il est conseillé d'augmenter de 2-3 unités en arrivant à 7-8 impulsions au total ; pour les bennes particulièrement lourdes, il est conseillé de diminuer de 1- 2 unités en l'amenant à 3-4 impulsions. Après avoir établi la configuration nécessaire pour sortir de la modalité de configuration presser le bouton PTO, à ce moment-là les 3 leds s'éteindront, et les 5 leds s'allumeront de nouveau pendant 1 seconde et le système sera prêt à opérer.

3.9 Bloc de bord postérieur (121.053.02017)



On obtient le bloc intentionnel du bord postérieur avec la mise à déchargement fixe du distributeur activable uniquement en réalisant les conditions suivantes:

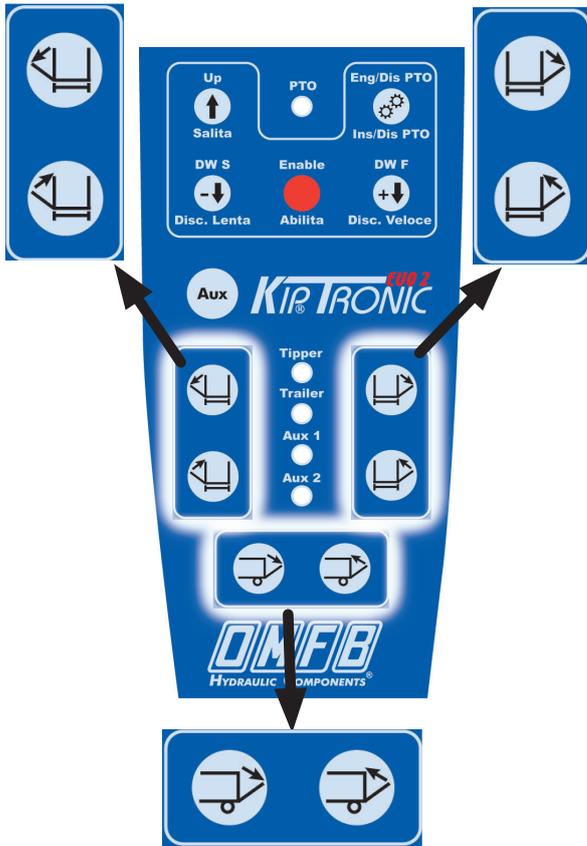
- la benne doit être en condition de repos, c'est-à-dire que le fin de course doit relever que la benne est basse;
 - l'opérateur doit continuer à presser pendant au moins 1 seconde le bouton rouge nommé Habilité;
- La condition d'activation du bloc du bord postérieur est signalée à l'opérateur par le clignotement des deux LEDS Rouges AUX 1 et AUX 2.

L'installateur doit communiquer de la façon qu'il estime la plus opportune à l'utilisateur du véhicule que ce dernier doit circuler sur route uniquement avec ces LEDS actives clignotantes.

L'opérateur peut déplacer la benne seulement après avoir débloqué le bord postérieur en tenant de nouveau pressé le bouton pendant au moins 1 seconde.

Quand l'opérateur éteint le véhicule le système mémorise l'état dans lequel l'opérateur a laissé le système en ce qui concerne le "Bloc du bord postérieur" par conséquent quand le véhicule sera rallumé le système retournera automatiquement dans la condition d'extinction, soit la condition de Bloc du bord postérieur actif s'il avait été laissé actif ou de Bloc du bord non actif s'il avait été laissé non actif.

3.10 Commandes auxiliaires des bords et du toit (121.053.02017)



Le contrôle des commandes auxiliaires doit être d'abord habilité par l'opérateur avec la pression du bouton AUX: l'habilitation des commandes auxiliaires est signalée à l'opérateur à travers l'allumage de l'allumage de la LED Verte nommée "TRAILER". Tant que la LED Verte nommée Trailer est allumée l'opérateur peut contrôler les deux bords latéraux et le toit du caisson. L'aménageur doit communiquer à l'utilisateur qu'au moment où la LED Verte nommée "TRAILER" est allumée, la pression de n'importe quel bouton relatif au contrôle des bords et le déplacement du toit provoquent par conséquent l'activation de cette fonction. L'utilisateur doit vérifier l'absence de personnes ou de choses dans la zone de déplacement des bords. L'ouverture d'au moins un des bords est signalée par l'allumage de la LED rouge nommée AUX1.

99701012160

3.11 Télérupteur de la centrale hydraulique (121.053.02017)

Le fonctionnement de la centrale est signalé par l'allumage de la LED Rouge nommée AUX2: quand cette dernière est active ceci signifie que le moteur de la centrale est en phase de travail. La LED rouge nommée AUX2 doit s'allumer uniquement quand l'opérateur presse une des commandes des bords

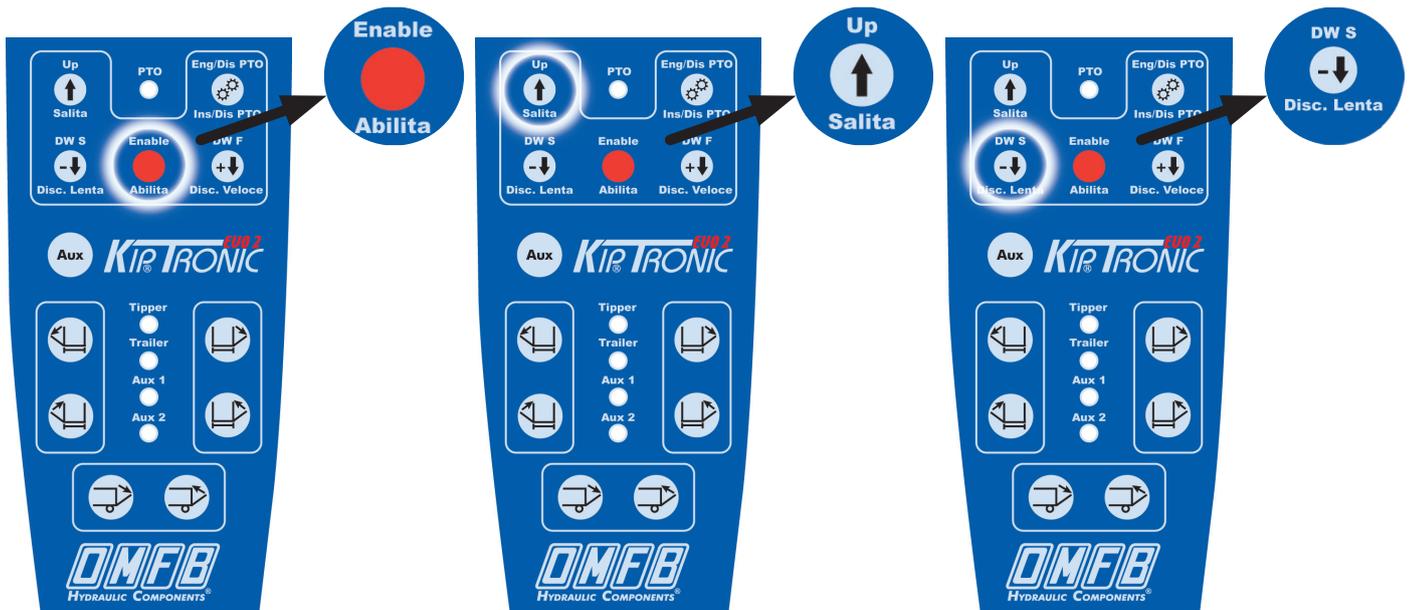


08/07/2021

99701012158 Rev: AF

3.12 Etablissement firmware (121.053.02017)

99701012160



L'opérateur peut configurer partiellement le système KipTronic EVO 2.

Pour avoir accès à la modalité de configuration firmware presser le bouton rouge HABILITE à KipTronic éteint et le tenir pressé durant l'allumage.

L'entrée dans l'état de configuration a été signalée par l'allumage simultané des 3 Leds Rouge PTO, Jaune Caisson et Vert Trailer.

Une fois que le système est en état de configuration en pressant la commande de montée on obtiendra un double clignotement de la LED AUX1 qui signale l'établissement de l'utilisation des boutons de contrôle du bord postérieur pour le contrôle du bord de protection latérales postérieure tandis qu'avec la commande de descente lente on obtiendra 4 clignotements de la led rouge AUX1 qui signale que l'on a établi l'utilisation des boutons de contrôle du bord postérieur pour le contrôle du toit de la benne. Après avoir établi la configuration nécessaire pour sortir de la modalité de configuration presser le bouton PTO, à ce moment-là les 3 leds s'éteindront, puis pendant une seconde les 5 leds s'allumeront de nouveau et le système sera prêt à opérer.

Dans la configuration du contrôle du bord des de protection latérale postérieur les deux boutons de contrôle du bord postérieur revêtent respectivement la fonction de levage/descente du bord en commandant en modalité ON/OFF (un bouton active la sortie et l'autre la désactive) un des deux fils du petit câble de commande du toit.

Pour la régulation de la vitesse de la descente lente, une fois que vous êtes réntres dans la programmation pour augmenter d'une unité le numéro des impulsions donnés par le system, taper le bouton "descente lente", tout de suite après il y aura un double signal clignotant du LED AUX1. Poursuivre dans cette façon jusqu'à arriver de 1 à un maximum de 10 des nombres d'impulsions.

Quand vous avez atteint le numéro 10, une ultérieure touche du bouton "descente lente" permet de repartir de 1 le nombre des impulsions.

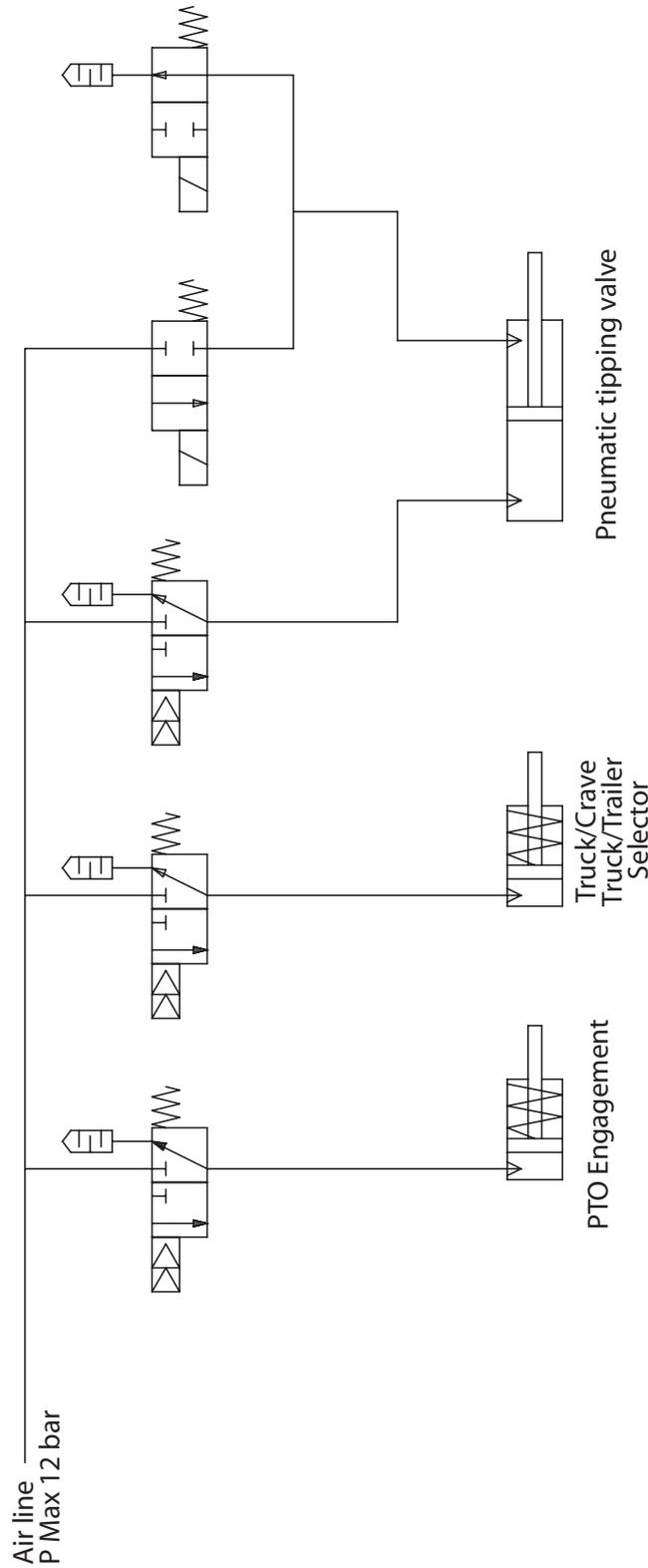
08/07/2021

99701012158 Rev: AF

4. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PRODUIT

Dans ce chapitre on a analysé les principales caractéristiques techniques du produit en se référant particulièrement aux schémas pneumatique et électrique.

4.1 Schéma pneumatique



99701012160

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

4.2 Schéma électrique

121-053-02008/02044

99701012160

08/07/2021

99701012158 Rev: AF

