

ASSEMBLY/INSTALLATION:

1. Attach brass hose block to bracket using the flat washer and 1/2" nut in the pink plastic package. Tighten the nut so that the block is snug, but can still rotate to allow final positioning after attaching to wheel. (SEE FIG. 2)
2. Attach bracket to drive axle hub so that the hose fitting point toward the valve stems. (SEE FIG. 1) Re-tighten the hub plate bolts to the manufacturer's spec.
3. Loosely attach the 180° fitting to the valve stem of the outer tire and also attach the 'straight' fitting onto the inner tire's valve stem. Engage a few threads on valve stem, but, not enough to allow air discharge from tire.
4. Carefully insert the hose fittings straight into the brass block hose adapter fittings and tighten the nuts securely, ensuring the check port on each hose is facing outward. (SEE FIG. 1)
5. Rotate brass block so neither hose touches a hand hole edge. Tighten the 1/2" lock nut securely (25-27 ft-lbs).
6. Tighten the valve stem fitting nuts securely, about 1/2 turn past finger tight. Use soap solution to detect leakage.

USING THE CENTRAL FILL PORT:

- Remove cap on the hose's check port to measure the pressure of that tire only. Cannot measure tire pressure at the central fill valve due to check valves in each hose.
- To add air, **set the air chuck pressure to the desired tire pressure** and fill at the central fill port until both tires have the same pressure.
- Hoses can detach from brass block without losing air from either tire due to check valves in the hose.
- Sealing flow-thrus can be used in place of the protection caps to allow quick pressure check without having to remove the protection cap.



Figure 1

Completed installation on a typical dual tire drive axle. Note that the brass block can be rotated left or right to prevent hose-wheel contact before the 1/2" nylon ring lock nut is tightened.



Figure 2

The hose block is attached to the hub bracket with the flat washer on the outside, as shown here.



Figure 3

Other kit components: Hose for outer wheel, hose for inner wheel, 1/2" lock nut and flat washer.

MONTAJE/INSTALACIÓN:

1. Conecte el bloque de la manguera de bronce al soporte con la arandela plana y la tuerca de 1/2 pulg. (12,7 mm) que se encuentran en el paquete de plástico rosa. Apriete la tuerca de modo que el bloque quede ajustado pero que aún pueda girar para permitir el posicionamiento final después de conectarlo a la rueda. (VEA LA FIG. 2)
2. Conecte el soporte a la maza del eje motriz de manera que el racor de la manguera apunte hacia los vástagos de la válvula. (VEA LA FIG. 1) Vuelva a apretar los pernos de la placa del cubo de acuerdo a las especificaciones del fabricante.
3. Conecte sin apretar el connector de 180° al vástago de la válvula del neumático exterior y también conecte el connector "recto" sobre el vástago de la válvula del neumático interior. Enrosque un poco en el vástago de la válvula pero no lo suficiente como para permitir la descarga de aire del neumático.
4. Inserte con cuidado los conectores de la manguera de manera recta en los conectores del adaptador de la manguera de bronce y apriete las tuercas con firmeza, asegurándose de que el puerto de control en cada manguera esté orientado hacia afuera. (VEA LA FIG. 1)
5. Gire el bloque de bronce para que la manguera no toque el borde del rin. Apriete la contratuerca de 1/2 pulg. (12,7 mm) con firmeza (25-27 ft-lb [33,90 - 36,60 N • m]).
6. Apriete las tuercas del connector del vástago de la válvula de forma firme, aproximadamente 1/2 vuelta más después de apretar con los dedos. Use una solución jabonosa para detectar fugas.

CON EL PUERTO DE LLENADO CENTRAL:

- Quite la tapa en el puerto de control de la manguera para medir la presión de ese neumático solamente. No se puede medir la presión del neumático en la válvula de llenado central debido a las válvulas de retención en cada manguera.
- Para agregar aire, **ajuste la presión del pico inflador a la presión del neumático que se desea** y llene en el puerto de llenado central hasta que ambos neumáticos tengan la misma presión.
- Las mangueras pueden desconectarse del bloque de bronce sin perder aire de cualquiera de los neumáticos debido a las válvulas de retención en la manguera.
- Canales selladores se pueden usar en lugar de tapas de protección para poder verificar rápidamente la presión sin tener que quitar la tapa de protección.



Figura 1

Instalación completa en un eje motriz con llantas dual. Tenga en cuenta que el bloque de bronce se puede girar hacia la izquierda o hacia la derecha para evitar el contacto de la rueda y la manguera antes de apretar la contratuerca con anillo de nailon de 1/2 pulg. (12,7 mm).



Figura 2

El bloque de manguera está conectado al soporte de la maza con la arandela plana en el exterior, como se muestra aquí.



Figura 3

Otros componentes del juego: Manguera para la rueda exterior, manguera para la rueda interior, contratuerca de 1/2 pulg. (12,7 mm) y arandela plana.

MONTAGE/INSTALLATION :

1. Fixez le bloc en laiton au support de fixation à l'aide de la rondelle plate et de l'écrou de blocage de 1/2" qui se trouvent dans l'emballage de plastique rose. Serrez l'écrou pour que le bloc soit bien en place, mais encore mobile pour permettre l'ajustement rotatif gauche/droite et le positionnement final après qu'il aura été fixé à la roue (VOIR Fig. 2).
2. Attachez le support de fixation au moyeu d'arbre de roue de façon que les protecteurs des tuyaux flexibles soient orientés vers le corps des valves (VOIR Fig. 1). Resserrez les boulons de la plaque du moyeu en respectant les recommandations du fabricant.
3. Fixez, sans le serrer fermement, l'embout courbé (à 180°) à la valve de la roue extérieure et l'embout droit (non courbé) à la valve de la roue intérieure. Vissez doucement les embouts sur les filets, en prenant soin de ne pas laisser échapper d'air des pneus.
4. Insérez soigneusement les extrémités des tuyaux dans les raccords du bloc en laiton et serrez fermement les écrous, en vous assurant que les raccords de vérification de pression sont orientés vers l'extérieur (VOIR Fig. 1).
5. Faites pivoter le bloc en laiton de façon que les tuyaux n'entrent pas en contact avec le contour des trous où ils sont insérés. Serrez fermement l'écrou de blocage de 1/2" (à 25-27 pi-lb).
6. Serrez fermement les écrous sur le corps des valves, environ 1/2 tour de plus que ce qui est atteint après un serrage manuel. Utilisez du savon liquide pour vérifier s'il y a des fuites.

UTILISATION DU RACCORD DE GONFLAGE CENTRAL :

- Retirez le bouchon qui protège chaque raccord de vérification pour vérifier la pression d'un pneu à la fois. Il n'est pas possible de mesurer la pression à partir du raccord de gonflage central (à cause de la présence d'un clapet sur chaque tuyau).
- Pour ajouter de l'air, **ajustez le mandrin pneumatique à la pression désirée** et gonflez à partir du raccord central jusqu'à ce que les deux pneus atteignent la même pression.
- Grâce à la présence d'un clapet dans chaque tuyau flexible, ceux-ci peuvent être détachés du bloc en laiton sans laisser échapper d'air des pneus.
- Vous pouvez remplacer les bouchons de protection par des raccords rapides pour faciliter et accélérer la vérification de la pression des pneus.



Figure 1

Installation terminée sur un essieu moteur à roues jumelées typique. Notez que le bloc de laiton peut être tourné vers la droite ou la gauche pour éviter le contact entre la roue et le tuyau flexible avant de serrer l'écrou de blocage sur l'anneau de nylon de 1/2".

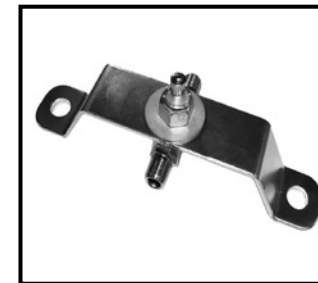


Figure 2

Le bloc en laiton (qui va recevoir les tuyaux flexibles) est fixé au support de fixation à l'aide de la rondelle plate placée à l'extérieur, comme le montre l'illustration.



Figure 3

Les autres pièces du kit : Tuyau pour la roue extérieure, tuyau pour la roue intérieure, écrou de blocage de 1/2" et rondelle plate.