

Venez nous voir!

HAWAII

Guide de l'utilisateur du système de contrôle de la pression de gonflage du TireMinder® TM-A1A

| | |
|--|-------|
| Venez nous rendre visite | 2 |
| Table des matières | 2-3 |
| Félicitations | 4 |
| Disposition de l'écran ACL du TM-A1A | 5 |
| Vue d'ensemble | 6 |
| Alors, au travail ! | 7 |
| Installation de l'amplificateur | 8 |
| Paramétrage du A1A | 9 |
| Mode de surveillance (« M ») | 9 |
| Mode d'apprentissage (« L ») | 10-11 |
| Réglage de la pression de référence (« P ») | 12 |
| « Sur la route » – Renseignements de fonctionnement importants | 14 |
| Alertes multiples | 15-16 |
| Alerte de fuite d'air rapide | 17 |
| Alerte de fuite d'air semi-rapide | 18 |
| Alerte de perte de pression normale | 19 |
| Alerte de haute température | 20 |
| Alerte de haute pression | 21 |
| « Paramétrage » – Renseignements de paramétrage importants | 22 |
| Mode d'apprentissage (« L ») – Détaillé | 23-24 |
| Mode de réglage de la pression (« P ») – Détaillé | 24-25 |
| Explications relatives aux pressions de référence | 25 |
| Où enregistrer les pressions de référence | 26 |
| Configurations pour roues multiples | 27 |
| Configuration des pressions de référence | 28 |
| Modes Reconnexion/Déconnexion » (« D ») | 29-30 |

| | |
|--|-------|
| Mode de reconnexion | 31 |
| Mode de recherche automatique | 31-32 |
| Installation de l'amplificateur – Détaillée | 33-34 |
| Redémarrage à zéro – Mode de suppression intégrale | 34-36 |
| Remplacement d'un émetteur unique | 36 |
| Unités de mesure (PSI/Bar/kPa - °F/°C) | 37-38 |
| L'amplificateur est indispensable | 38 |
| Indicateur de pile faible | 39 |
| Mode de veille automatique – Arrêt manuel | 40 |
| N°5 signifie une absence de signal | 41-43 |
| Ce que vous devez savoir sans jamais avoir osé le demander | 44 |
| Tiges de soupape en aluminium et corrosion galvanique | 45-46 |
| Rallonges de soupapes | 47 |
| Précision – Manomètres/Systèmes de contrôle de la pression de gonflage | 48 |
| Vérification des pressions et de la températures des pneus | 49 |
| Expansion du système | 50 |
| Installation des piles de l'émetteur | 50-51 |
| Joints toriques | 51-52 |
| Bouchons d'émetteur | 52 |
| Emplacements du moniteur | 52-53 |
| Émetteurs et friction | 53 |
| Rotation des pneus | 53 |
| Spécifications techniques | 54-56 |
| Garantie et Extension de la garantie | 56-57 |
| Coordonnées | 57 |

Félicitations, vos recherches ont porté leurs fruits, vous avez sélectionné le meilleur système de contrôle de la pression de gonflage du marché (Médaille d'or du « Choix des lecteurs » du magazine « Motor Home » durant 3 années consécutives !). Si vous venez tout juste de parcourir un quelconque « Commentaire d'utilisateur » sur différents sites Web, vous savez que nos médailles n'ont pas été décernées uniquement dans l'optique de notre produit. Minder possède un service à la clientèle hors du commun. Appelez-nous ou écrivez-nous. Il ne vous faudra pas longtemps pour croire en nous -*L'équipe Minder*

Minder Research, Inc.

3000 SE Waaler Street

Stuart, FL 34997

+1 (772) 463-6522

Info@MinderResearch.com

www.MinderResearch.com

Si vous avez besoin d'une assistance, **veuillez nous appeler** avant de vous laisser aller à trop de frustration. Nous sommes disponibles du lundi au vendredi, de 9h00 à 17h00, heure de l'est.



Vue d'ensemble du système de contrôle de la pression de gonflage du Modèle TireMinder® TM-A1A™

Le système de contrôle de la pression de gonflage TireMinder® TM-A1A™ permet de surveiller en permanence la pression et la température des pneus d'un véhicule.

Le système peut recevoir des informations sans fil en provenance de jusqu'à 22 roues.

Il existe différents niveaux d'avertissement pour les changements de pression (*en-dessous et au-dessus*), les températures élevées et le niveau faible de la pile.

Nous sommes conscients du fait que les gens lisent rarement les consignes.

Le TM-A1A™ étant un produit extrêmement sophistiqué, une programmation et une compréhension particulières sont essentielles.

VOUS DEVEZ LIRE CE GUIDE !!

Que vous ayez installé le système ou eu recours à l'aide d'un vendeur ou d'un ami pour l'installer, vous devez impérativement lire « Ce que vous devez savoir » à partir du page 44.

Il est important de comprendre la manière dont fonctionne le système pour avoir l'esprit tranquille et « **Rester en sécurité sur la route** ».

Pour toutes questions ou si vous avez besoin d'aide, consultez sur notre site Web les vidéos relatives à l'installation et au fonctionnement. Vous pouvez toujours bien évidemment nous écrire ou nous appeler. Mais par dessus tout, conservez ce guide. Nous vous assurons qu'il vous sera nécessaire.

Alors, au travail !

Le moniteur devrait être partiellement rechargé de sorte que vous puissiez le programmer sans plus tarder. Appuyez et relâchez le **bouton SUPÉRIEUR** de manière à l'allumer.



Si l'appareil ne s'allume pas immédiatement, il suffit de le brancher dans une prise de courant fonctionnelle à l'aide de l'adaptateur de l'allume-cigare ou du cordon USB relié à un port USB quelconque.

Vous pouvez vous servir de l'appareil durant la phase de chargement ou attendre 15 à 20 minutes de sorte que l'alimentation soit suffisante pour effectuer une installation complète sans avoir à le rebrancher.

Consultez page 39 pour des explications plus en détail relatives au chargement.

Paramétrage de l'amplificateur :

Le TireMinder A1A est livré avec un amplificateur câblé. L'amplificateur est équipé de fils d'alimentation simples et de fils de mise à la terre (rouges et noirs). Il peut être relié à toute source d'alimentation directe ou par batterie, à une source d'éclairage ou toute autre ligne fournissant une alimentation 12/24V constante. **NE SAUTEZ PAS CETTE ÉTAPE.**



Paramétrage du A1A : Installez les piles CR1623, pôle positif vers le haut, sur chaque émetteur. Appuyez puis relâchez le bouton supérieur. Le A1A s'allume, un écran à rétroéclairage bleu s'affiche.



Mode de surveillance (« M » sur l'écran)

Le premier écran qui se présente à vous une fois le moniteur allumé constitue le Mode de surveillance (M). Si vous allumez le moniteur pour la première fois, celui-ci se présentera sensiblement comme celui de la photo de droite. « M » constitue le mode dans lequel vous devez vous trouver afin de recevoir les mises à jour et les alertes ! Ceci sera le cas dans 99 % des cas une fois l'installation initiale effectuée. Le redémarrage du moniteur vous ramène toujours automatiquement au mode de surveillance.



(Page 39 « Mise sous tension »)

Donc, le moniteur est allumé (chargé), l'amplificateur est connecté et les piles sont installées dans les émetteurs.

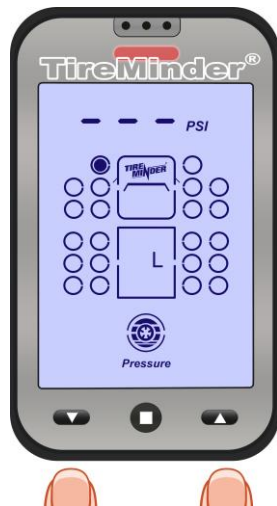
Vous êtes maintenant prêts à fixer les émetteurs aux tiges de soupape et à les faire « APPRENDRE » à votre moniteur.



MODE D'APPRENTISSAGE (« L » sur l'écran)

Lorsque « M » est indiqué sur l'écran, maintenez enfoncé les boutons droit et gauche pendant 5 secondes. Lorsque l'ensemble des 22 positions de pneus s'affichent, relâchez les boutons. « L » apparaît alors sur l'écran. Ce qui signifie ? Eh oui ! Exactement - Apprentissage !

Astuce de pro : Pour une meilleure compréhension, lire les pages 22, 23 et 24 avant de continuer. Deux points à noter dans le mode « L » : le cercle plein qui clignote et le voyant rouge en haut. Le cercle plein qui clignote indique la position de pneu actuelle et le voyant rouge nous indique que l'émetteur a été « étudié » à cet emplacement. Pour « étudier » un émetteur, appuyez sur le bouton droit ou gauche et faites défiler jusqu'à la position souhaitée.



Une fois cette position atteinte, fixer l'émetteur à la tige de soupape du pneu concerné. Le voyant devient vert (sous 5 à 20 secondes) tandis que la pression de ce pneu est indiquée en haut du moniteur.

Félicitations !

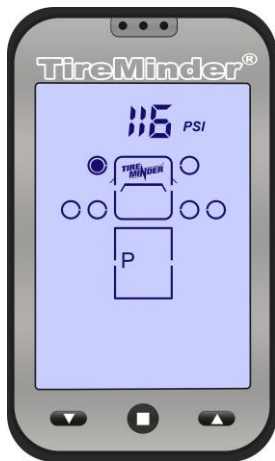
Avec les **boutons droit ou gauche**, déplacez-vous jusqu'à la prochaine position de pneu que vous souhaitez étudier. Le voyant rouge devient à nouveau vert. Répétez la procédure jusqu'à l'installation de l'ensemble des émetteurs. Vous devez maintenant SORTIR du mode « L ». Appuyez et maintenez enfoncés les **boutons droit et gauche** jusqu'à ce que les 22 pneus disparaissent et que la lettre « M » s'affiche sur l'écran. Vous apercevrez maintenant uniquement les positions de pneus dont les émetteurs ont été « étudiés ».

Ne vous souciez pas du voyant rouge se trouvant en haut de l'écran.

Il disparaîtra à l'étape suivante.

Pour quelques renseignements autres relatifs au mode « L », consultez pages 23 & 24.





Réglage des pressions de référence (« P » sur l'écran)

Il est maintenant temps d'apprendre à votre moniteur les pressions de votre tracteur-remorque. À partir du « Mode M », appuyez et maintenez enfoncé le bouton central pendant 5 secondes. Lorsque vous entendez un bip ou voyez la lettre « P » apparaître sur l'écran, relâchez le bouton. Dans ce mode, vous augmentez ou diminuez les pressions de référence (en personnalisant le moniteur en fonction de vos besoins). Servez-vous des boutons de gauche ou de droite pour régler les nombres vers le haut ou le bas. Appuyez sur le bouton central pour passer au pneu suivant. Après avoir réglé la pression de référence du dernier pneu, appuyez et maintenez enfoncé à nouveau pendant 5 secondes. Lorsque le « P » se transforme en « M », vous avez alors terminé. Tout voyant rouge allumé s'éteindra au bout de 10 à 20 minutes. Ceci constitue une étape importante. Il est recommandé de consulter pages 24 & 25 pour plus amples renseignements.

Félicitations !

Vous voilà fin prêt. Appuyez sur le bouton droit ou gauche pour visualiser la pression et la température de chaque pneu. Voici ce que vous aurez la possibilité de faire avant de prendre la route ou lorsque vous êtes à l'arrêt pour vous reposer. Veuillez ne pas procéder à ces vérifications en conduisant (tout comme les messages texte qui, vous le savez, sont interdits en conduisant !!). Le reste de ce livre contient de nombreux détails, conseils, faits et suggestions relatifs à la sécurité de la pression des pneus. VEUILLEZ le lire lorsque vous aurez un moment.

Vous apprécierez de l'avoir fait car ceci vous permettra de comprendre comment le TM-A1A fait ce qu'il fait, et plus important encore, les raisons pour lesquelles l'émetteur vous alerte d'une anomalie possible.



« Sur la route »

Renseignements de fonctionnement importants

Alertes multiples

Voici tout d'abord une remarque « vue d'ensemble » rapide avant de nous attaquer aux détails. Si ceci n'est pas le cas, en fait, **lorsque** TireMinder® vous alerte d'une anomalie, ne paniquez pas et de vous inquiétez pas non plus. Il fait son travail, c'est tout. Vous en avez fait l'achat afin qu'il vous communique davantage d'informations relatives à vos pneus par rapport aux informations que vous possédiez précédemment. Tôt ou tard, il faudra bien que votre émetteur vous signale quelque chose. Nous vous le rappelons encore : ne paniquez pas. Primordial en voyage, le moniteur doit toujours être en mode « M ». Il doit indiquer en permanence la position des pneus. L'écran ne doit jamais être vide. Le système de contrôle de la pression de gonflage TireMinder® vérifie la pression des pneus et la température en temps réel (*en gros toutes les 6 secondes*). Pour économiser les piles, les pressions et températures ORDINAIRES sont mises à jour sur le moniteur toutes les 4 minutes en cas de changement. En cas d'anomalie significative, le moniteur réagit en l'espace de 6 secondes. Il existe de nombreux niveaux d'alerte qui varient au niveau du style et de l'intensité, en fonction de la sévérité de l'anomalie. Les alertes s'activent et ce, que le véhicule roule ou soit stationnaire.



Mais par dessus tout, **NE PANIQUEZ PAS !**

Également, il importe que le conducteur **N'ESSAIE JAMAIS** de comprendre le problème qui survient. Laissez votre mari (*ou femme*), le copilote, le navigateur, votre partenaire, etc., vérifier le moniteur et essayer de déterminer la cause de l'alerte. Il est important que vous étudiez ensemble les icônes présentées ci-dessous de manière à pouvoir les reconnaître lorsque vous vous trouvez sur la route.

Fuite d'air rapide (éclatement)

Si vous n'avez jamais vu cette icône, il suffit de desserrer l'émetteur. La description suivante se produira. Mémo-risez son apparence. Si ceci est possible, pourquoi ne pas le faire dès maintenant (dans la mesure où vous êtes garé) !

État : Un pneu perd 3 psi (21 kPa) ou plus de pression en moins de 2 minutes.

Description de l'alerte :

- « Bip » sonore à 15 reprises
- L'écran ACL blanc s'allume
- Le voyant DEL rouge clignote
- L'icône de position du pneu clignote
- L'icône « Blow Out » (éclatement) s'affiche dans le coin inférieur gauche
- La pression indiquée en haut est inférieure à son niveau habituel
- L'icône de "pression" centrale clignote

Action requise :

Confirmez la présence de l'icône d'éclatement dans le coin inférieur gauche.

Appuyez sur le bouton central du moniteur et notez la quantité d'air restante dans le pneu.

Si la pression (normale) est de 110 psi et que l'alerte se déclenche à 95 psi, vous pouvez prendre l'initiative de conduire jusqu'à la prochaine aire de repos.



Leaking

Si la pression chute de manière significative ou plus rapidement, allez vous garer avec précaution sur le bas-côté et vérifiez le pneu responsable du problème.

Fuite d'air semi-rapide

État :

Un pneu perd 6 psi (42 kPa) ou plus de pression en 2 à 10 minutes.

Description de l'alerte :

- « Bip Bip » intermittent
- Le voyant DEL rouge clignote
- L'icône de position du pneu clignote
- L'icône « Leaking » (de fuite) 50 % s'affiche dans le coin inférieur gauche
- La pression indiquée en haut est inférieure à son habituel
- L'icône de « pression » centrale clignote

Cet avertissement se produit le plus souvent lorsqu'un clou ou un objet tranchant crève le pneu, ce qui engendre une fuite d'air semi rapide. Cette alerte peut également être activée du fait d'une baisse rapide de température entraînant une baisse correspondante rapide de pression.

Action requise : Comme ci-dessus



Perte de pression normale

État : Au bout d'une période de temps prolongée, la pression d'un pneu diminue de **15 % en-dessous de la pression de « référence »** réglée précédemment pour cette position.

Exemple : À l'origine, vous avez réglé le système de sorte que la pression d'un pneu précis soit de 80 psi (552 kPa). Si la pression baisse jusqu'à 68 psi (470 kPa) (perte de 15%), le système émet une alerte.

Description de l'alerte :

- « Bip » intermittent toutes les 15 (quinze) secondes pendant 5 (cinq) minutes.
- L'icône de position du pneu se met à clignoter et indique une pression plus basse qu'à l'ordinaire.
- L'icône de la pression (en bas au centre) se met à clignoter et indique 75 % d'énergie.
- Pour éteindre l'alerte, appuyez sur le bouton de droite ou de gauche.
- Si l'anomalie n'est pas rectifiée, l'alerte se réactive au bout d'1 (une) heure.

État : Si la pression d'un pneu baisse de **25 % à 50 % au-dessous du seuil de base**, l'alerte sera la-même que dans le cas de figure ci-dessus, excepté le fait que l'icône indiquera une pression de 50 %.

État : Si la pression d'un pneu baisse de **plus de 50 %**, l'icône de la pression affiche un vide.



Pressure

Action requise : Arrêtez-vous à la prochaine aire de repos et vérifiez avec un manomètre l'état du pneu qui pose problème.

Avertissement de température élevée 1 et 2

État : La température interne du pneu dépasse 167° F (75° C) :

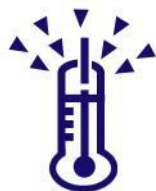
Description de l'alerte :

- « Bip » intermittent
- Le voyant DEL rouge et l'icône « Temp » clignotent
- La température numérique exacte s'affiche
- L'icône de position du pneu clignote
- Remarque : Pour désactiver l'alarme – appuyez sur le bouton droit ou gauche

État : La température dépasse 185° F (85° C)

Description de l'alerte :

- « Bip Bip » constant
- Autres soucis semblables à l'état 1



Temp

Action requise : Bien évidemment, quel que soit l'état, vous devez « *vous ranger sur le bas côté* » avec précaution et déterminer la cause de la surchauffe. Dans la plupart des cas, ceci est causé par un étrier de frein qui accroche ou un roulement qui a surchauffé.

Alerte de haute pression

État : La pression d'un pneu augmente de 20 % au-dessus de la pression de référence que vous aviez réglée pour cette position. À titre d'exemple, si la pression de référence de la position est de 80 psi (552 kPa), l'alerte retentit lorsque la pression atteint 96 psi (662 kPa) (20 % au-dessus).

Description de l'alerte :

- « Bip Bip » intermittent avec voyant DEL rouge
- L'icône de position du pneu problématique clignote
- La pression est supérieure à la normale
- L'icône de pression du pneu clignote et affiche un rond extérieur supplémentaire
- Pour éteindre l'alarme, appuyez sur le bouton droit ou gauche
- L'alerte se réactive au bout d'1 (une) heure si le problème n'a pas été corrigé

Action requise : Arrêtez le véhicule avec précaution et vérifiez le pneu qui pose problème. Si la pression haute est « raisonnable », il faut peut-être régler les pressions de référence. En cas de doute, appelez-nous !



Pressure

« Paramétrage »

Renseignements de paramétrage importants

Mode d'apprentissage (« L ») détaillé :

La description suivante s'intéresse au moniteur lorsqu'aucune position de pneu n'a été « étudiée » (tous les cercles de position de pneu sont vides). Si les positions possèdent des émetteurs déjà dédiés, elles seront remplies. **À partir du « Mode de surveillance », appuyez et maintenez enfoncés simultanément les boutons droit et gauche** (*donc, en même temps, OK ?*). Lorsque les 22 positions sont visibles, relâchez les boutons. **La position de pneu avant gauche clignote, le voyant supérieur est rouge et vous apercevez « - - - PSI » sur l'écran.** Si vous avez l'intention de surveiller cette position, continuez ci-dessous. Dans le cas contraire, appuyez sur le **bouton droit et faites défiler jusqu'à la première position de pneu que vous avez configurée au pages 26, 27 & 28** (*Configuration des pressions de référence*).

Installer n'importe quel émetteur à l'emplacement souhaité indiqué sur l'écran. Le voyant DEL **devient VERT** tandis que la pression PSI s'affiche en l'espace de 30 secondes. Si l'écran devient sombre (*à tout moment*), il suffit d'appuyer et de relâcher le **bouton central pour voir les numéros**. Si la synchronisation ne s'est pas effectuée (*le voyant reste rouge*), retirez l'émetteur pendant 10 secondes avant de le réinstaller. Il peut s'avérer également utile de conserver le récepteur à portée de main avec **L'ANTENNE ENTIÈREMENT ÉTENDUE**. Appuyez sur le **bouton droit ou gauche pour passer à la position de pneu suivante**. Répéter la procédure ci-dessus jusqu'à ce que l'ensemble des émetteurs ait été installé.

Vous DEVEZ QUITTER après avoir installé le dernier émetteur. Appuyez et maintenez enfoncés simultanément **les boutons droit et gauche** jusqu'à ce que les 22 pneus disparaissent et que la lettre « L » se change en « M ». Vous devriez alors voir uniquement le nombre de positions de pneus reliées à des émetteurs (4,6, 8, etc.). L'ensemble des autres positions a disparu. Le moniteur se trouve maintenant en « Mode de surveillance (M) ». Pour voir le système en fonctionnement, vous pouvez maintenant appuyer sur le bouton **DROIT ou GAUCHE** et faire défiler l'ensemble des positions de pneus.

Vous apercevrez très probablement un voyant rouge clignotant en haut. Il disparaît lorsque vous avez réglé les pressions de référence adaptées à votre VR, voiture, camion, etc.

« Mode de réglage de la pression » (P) détaillé :

À partir du « Mode de surveillance » (M), appuyez et maintenez enfoncé le **bouton CENTRAL pendant 5 secondes**. Le pneu directionnel avant gauche (ou le premier pneu « étudié ») apparaît. *116 psi s'affiche si le moniteur est nouveau* ou une valeur de référence autre si l'émetteur a déjà été étudié auparavant. « P » apparaît alors sur l'écran. Appuyez sur le **bouton DROIT ou GAUCHE** jusqu'à ce que la pression de référence souhaitée s'affiche. Astuce : le fait de maintenir enfoncé le **bouton DROIT ou GAUCHE** permet de faire défiler rapidement les numéros. Lorsque vous avez atteint la pression souhaitée, appuyez sur le **bouton central** pour confirmer, puis passez à la prochaine position de pneu. Répétez la procédure ci-dessus pour contrôler la position de l'ensemble des pneus. Lorsque vous avez terminé le réglage de l'ensemble des points de référence, vous **DEVEZ QUITTER**. Appuyez et maintenez enfoncé le **bouton central** pendant 5 à 6 secondes. L'affichage « bipe » et la lettre « P » se change en « M ».

Explications relatives aux pressions de référence :

Nous ne pouvons que vous guider pour ce chapitre ! Les pressions de référence sont celles que vous devez avoir pour vos pneus à froid. ASTUCE : voici une petite astuce, « froid » signifie la température ambiante avant que vous ne tractiez un tracteur-remorque sur la route. Et donc oui, « froid » pourrait signifier 35° C à Phoenix à 8h du matin ! Votre RV devrait avoir été livré avec une affichette fixée en permanence (*quelque part sur l'ensemble tracteur-remorque*). Parmi d'autres statistiques, elle devrait indiquer les différentes pressions de pneu recommandées par le fabricant (*vous trouverez une affichette du même type sur le montant de porte de la plupart des voitures*). Par là, il faut comprendre que ces pressions sont recommandées par l'usine lorsque l'ensemble tracteur-remorque est neuf et vide. Après avoir ajouté vos provisions, de l'eau, des rafraîchissements liquides, etc., etc., vous aurez certainement ajouté plusieurs centaines de kilos (*et ce poids n'est pas forcément bien réparti*). La pression des pneus est grandement affectée par le poids ! Le meilleur moyen de connaître exactement la pression à utiliser consiste à faire peser votre véhicule par un professionnel. Il existe de nombreuses ressources de sécurité sur le Web qui peuvent fournir une foule de renseignements. Comme par exemple le site www.RVSafety.com.

Où enregistrer les pressions de référence :

Le TireMinder® TM-A1A™ vous permet de déconnecter temporairement la moitié avant ou arrière de l'affichage. Cette fonction est importante uniquement dans les cas suivants :

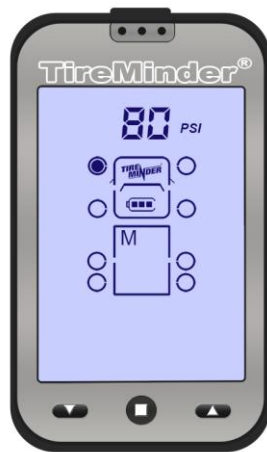
- A. Vous effectuez la surveillance des pneus d'une autocaravane **ET** des pneus d'un véhicule ou chariot remorqué, ou d'une remorque.
- B. Vous effectuez la surveillance des pneus d'un camion ou VLT **ET** des pneus d'une caravane à sellette ou d'une remorque.

Si les éléments ci-dessus (A ou B) s'appliquent à votre cas, il est important de programmer les pressions de référence sur la position adéquate du moniteur (partie avant ou arrière de l'affichage). Les détails concernant le mode de déconnexion sont traités au pages 29 & 30. Déterminez l'emplacement où vous souhaiteriez que les roues apparaissent sur l'affichage (consultez les illustrations de roues multiples sur la page suivante). Ces illustrations sont celles que l'on trouve le plus souvent. Les possibilités de configuration sont infinies. Pour toute question, veuillez prendre contact avec un de nos spécialistes en systèmes de contrôle de la pression de gonflage. Les configurations de vos pneus constituent les seules positions de pneu devant être modifiées en fonction des pressions de référence spécifiques qui sont les vôtres (tout emplacement non utilisé peut être ignoré). À l'aide la configuration de pneus suivante, inscrivez les références dans les positions respectives pour référence ultérieure.

Configurations pour roues multiples



Fourgonnette à quatre roues



Camion et caravane à
sellette à huit roues



Car et voiture
remorquée, 10 roues



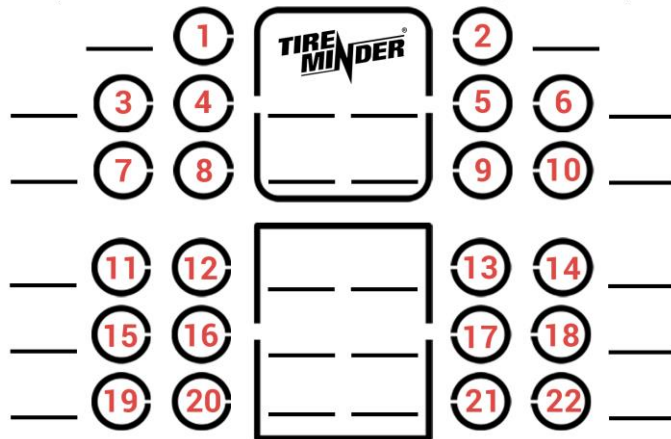
Car à 6 roues

Configuration des pressions de référence

Surlignez l'emplacement où vous souhaitez installer l'émetteur (la *configuration*) de vos pneus. Inscrivez la pression PSI de référence requise pour chaque pneu.

***À renvoyer rempli pour un support technique plus rapide.**

(Comme cela, nous sommes sur la même longueur d'ondes)



A1A

« Modes Reconnexion/Déconnexion » (« D ») :

Cette fonction renvoie plus haut à une remarque préalable dans laquelle nous avons indiqué ce qui suit :

Le TireMinder® TM-A1A™ vous permet de déconnecter temporairement la moitié avant ou arrière de l'affichage.

Cette fonction est importante pour vous uniquement dans les cas suivants :

- A. Vous effectuez la surveillance des pneus d'une autocaravane **ET** des pneus d'un véhicule/chariot remorqué ou d'une remorque.
- B. Vous effectuez la surveillance des pneus d'un camion ou VLT **ET** des pneus d'une caravane à sellette ou d'une remorque ».

À titre d'exemple, ceci vous permettra ensuite de déconnecter temporairement les pneus affichés de l'autocaravane, si vous souhaitez prendre le véhicule remorqué en ville (avec le moniteur A1A). Un autre exemple serait un camion équipé du système A1A en laissant la caravane à sellette entreposée.

Voici comment procéder :

1. En Mode « M », appuyez et maintenez enfoncés les **boutons CENTRAL et GAUCHE** pendant 3 à 4 secondes.
2. L'ensemble des 22 cercles de position des pneus affiche un 0 vide. Rien n'apparaît ni en haut ni en bas de l'écran. « D » se trouve dans la remorque.
3. **ASTUCE : À chaque fois que le rétroéclairage s'éteint, appuyez et relâchez le bouton central afin que le "D" de l'affichage revienne.**
4. Appuyez et relâchez le **bouton DROIT** et la moitié arrière (n°12-22) des cercles de positionnement des pneus disparaît.
5. Appuyez et relâchez à nouveau le **bouton DROIT** et la moitié avant (n°1-10) des positions de pneu disparaît (la moitié arrière reste visible).
6. Appuyez et relâchez le **bouton DROIT** une 3^e fois et l'ensemble des 22 positions réapparaît.
7. Ceci nous a fait un peu « d'entraînement » ! Répétez cette procédure afin de mieux maîtriser (comprendre) la procédure.
8. **ASTUCE** : il n'est possible de déconnecter une section que lorsqu'elle est absente (non visible).
9. Donc, lorsque « D » s'affiche sur l'écran, appuyez et relâchez le **bouton DROIT** jusqu'à ce que la section que vous souhaitez déconnectée soit absente.
10. À ce stade, appuyez et maintenez enfoncés les **boutons CENTRAL ET GAUCHE** pendant 3 secondes. L'affichage standard « Mode de surveillance » revient tandis qu'une section des pneus est manquante.
11. Pas d'inquiétude, ils sont bien toujours là mais vous ne pouvez pas les voir. Ils ont été temporairement déconnectés du système.

« Mode de reconnexion »

Donc, lorsque vous serez revenu de votre court (*ou long*) séjour, vous allez vouloir retrouver ces pneus sur l'écran.

1. En Mode « M », appuyez et maintenez enfoncés les **boutons CENTRAL et GAUCHE** pendant 3 à 4 secondes (« D » s'affiche dans la remorque).
2. Appuyez et relâchez le **bouton DROIT** jusqu'à ce que l'ensemble des 22 positions de pneus réapparaissent...
3. Appuyez et maintenez à nouveau enfoncés les **boutons CENTRAL ET GAUCHE**.
4. Les positions de pneus préalablement déconnectées réapparaissent et l'appareil repasse en mode « M ».
5. Les positions de reconnexion se trouvent en « Mode de recherche automatique » (*si vous faites défiler jusqu'à ces positions, vous apercevrez 0 PSI et 32° F*). Il peut falloir jusqu'à 20 minutes pour mettre à jour l'intégralité des renseignements des pneus reconnectés.

Mode de recherche automatique :

Ce mode est vraiment pratique ! Il s'engage lorsqu'un « M » est présent sur l'écran et ne peut être utilisé que lorsque l'ensemble des émetteurs a été installé. Une fois mis en place, l'ensemble des pressions actuelles retombe à 0 PSI tandis que les températures se réinitialisent sur 32 °F (0° C). Le moniteur procède alors à une recherche automatique des pressions et températures mises à jour pour l'ensemble des pneus. Tout est passé en revue en l'espace de 20 minutes.

Quand utiliser ce mode :

- Après que l'ensemble tracteur-remorque ait été entreposé.
- Si NO-S s'affiche sur le moniteur.
- Si vous avez l'impression qu'une ou plusieurs positions ne sont pas à jour.
- Le matin avant de reprendre la route dans la mesure où le moniteur indique peut-être encore les renseignements de la veille.

Astuce rapide : La fonction de démarrage automatique ne fonctionne pas si le moniteur approche de la phase de rechargement.

Voici comment procéder :

1. Appuyez et maintenez enfoncés le **bouton DROIT et CENTRAL** pendant 3 à 5 secondes.
2. Un double « bip » est émis. Tous les cercles de position de roue se réinitialisent et les pressions indiquent 0 PSI. Les températures se réinitialisent toutes à 32° F (ou 0° C).

Comme toujours en cours d'utilisation, l'ANTENNE DOIT ÊTRE ENTIÈREMENT ÉTENDUE. Les pressions et températures mises à jour ne s'affichent pas en même temps (faites preuve de patience). Si au bout de 20 minutes le moniteur n'a pas reçu de mise à jour d'un ou de plusieurs émetteurs, l'appareil émet plusieurs « bip » sonores tandis que la position manquante clignote et que NO-S s'affiche. Dans ce cas de figure, consultez les pages 41 - 43.

Installation de l'amplificateur détaillée :

L'installation de l'amplificateur TireMinder® est simple, elle comporte 2 fils (rouge et noir) 12/24 v. Un voyant DEL vert s'allume lorsque l'appareil est connecté correctement. Ne vous inquiétez pas si vous intervertissez les fils. Le voyant DEL ne s'allumera pas avant que vous connectiez correctement les fils.

Zones de connexion courantes :

- La plupart de nos utilisateurs les relie directement à une batterie de servitude.
- Certains les relient au côté sous tension de l'interrupteur le plus proche
- D'autres préfèrent une fente ouverte d'une boîte à fusibles.
- Le compartiment à batterie arrière d'un poussoir diesel est acceptable.
- De la même manière, cela fonctionne également bien sous le pivot d'attelage d'une caravane à sellette.

CONSEILS :

- Il doit être alimenté 24h sur 24 et 7 jours sur 7.
- Il ne doit pas être alimenté par l'allumage ou un quelconque interrupteur autre.
- Il ne consomme que 24mA et ne constitue donc pas une dépense énergétique qui épuiserait votre système électrique.
- Nous avons vu certaines personnes les relier à l'adaptateur de l'allume-cigare mais nous ne recommandons vraiment pas de procéder de cette manière dans la mesure où ils risquent de sortir de la prise à cause des vibrations de l'ensemble tracteur-remorque.

- Ceci ne se remarque pas instantanément et pourrait engendrer une perte de signal causée par le fait que l'amplificateur n'est pas alimenté.
- Si vous tirez une caravane classique, essayez de le placer près de l'avant de la remorque.
- L'appareil est entièrement imperméable et il est donc possible de le monter en extérieur.

Consultez notre site Web.

Vous y trouverez plusieurs photos provenant de certains de nos utilisateurs qui pourraient s'avérer utiles.

www.MinderResearch.com.

Si vous souhaitez partager une idée, merci de nous l'envoyer.

Vous êtes les experts et nous apprécions vos commentaires, qu'ils soient bons ou mauvais (Incroyable! Je n'en reviens pas que ceci reste dans le guide !!!).

« Redémarrage à zéro » – Mode de suppression intégrale :

Lorsque ce mode est activé, il permet de supprimer les codes informatiques de l'ensemble des émetteurs installés.

Ce mode s'active à partir du « Mode d'apprentissage (L) ».

Une fois l'opération terminée, l'ensemble des 22 cercles de position des pneus seront vides tandis qu'auparavant, les positions actives comportaient des données.

ASTUCE : Bien que les codes des émetteurs seront supprimés, les pressions de référence demeureront inchangées.

À quel moment doit-on procéder à la suppression :

- Si vous estimez que vous n'avez pas réussi l'installation et que vous souhaitez repartir à zéro.
- Si quelqu'un a retiré l'ensemble des émetteurs et que vous ne savez plus où ils doivent être placés.
- Si vous effectuez un changement important sur votre VR et que les positions de roues ont besoin d'être déplacées (*d'une caravane à sellette vers un car ou l'inverse*).
- Si vous n'avez rien de mieux à faire et souhaitez tout simplement réinstaller le système !

Voici comment procéder :

1. À partir du « Mode de surveillance », appuyez et maintenez enfoncés les **boutons droit et gauche** pendant 5 secondes (*jusqu'à ce que l'ensemble des 22 positions s'affichent*). L'écran indique la lettre « L ». Vous observerez que l'ensemble des cercles indiquant la position de pneus actuellement actifs sont remplis.
2. Appuyez et maintenez enfoncés les **boutons droits et central**. L'appareil émet un « bip » à deux reprises, les cercles sont vides
3. Dans la mesure où vous vous trouvez déjà en « Mode d'apprentissage », vous pouvez procéder à une réinstallation immédiate (pages 23 & 24).

4. Si vous n'êtes pas prêt, quittez ce mode en appuyant et en maintenant enfoncé les **boutons droit et gauche** jusqu'à ce que l'ensemble des 22 positions disparaissent.
5. Vous vous retrouverez alors en mode « M » à partir duquel vous pouvez tout reprendre à zéro lorsque vous le souhaitez. Toutes les informations relatives aux émetteurs précédemment installés auront été effacées. Cependant, les pressions de références antérieures sont toujours intactes.

Remplacement d'un unique émetteur :

S'il est nécessaire de remplacer un émetteur unique, commencez par passer en mode « L ». À partir du mode « M », appuyez et maintenez enfoncés les **boutons droit et gauche** jusqu'à ce que vous aperceviez l'ensemble de 22 positions et la lettre « L » sur l'écran. Appuyez et relâchez le **bouton droit** et naviguez jusqu'à la position que vous souhaitez remplacer. (Voyant vert) Appuyez et relâchez le **bouton central** jusqu'à ce que le voyant DEL vert situé en haut du moniteur devienne rouge et que « - - - PSI. » apparaisse. Fixez le nouvel émetteur (*ce qui suppose que vous ayez déjà retiré l'ancien émetteur*). Le voyant DEL devient vert en l'espace de 10 à 15 secondes. Si ceci n'est pas le cas, vérifiez que la pile de l'émetteur de rechange soit entièrement chargée.

Sortez du mode « L » de la même manière que vous y êtes entrés, appuyez et maintenez enfoncés **les deux boutons droit et gauche** jusqu'à ce que les 22 pneus disparaissent et que vous voyiez la lettre « M » sur l'écran.

Eh hop! Votre nouvel émetteur est installé !

Unités de mesure (PSI/BAR...)

Le moniteur est conçu pour mesurer la pression des pneus en PSI et la température en degrés Fahrenheit (°F).

Cependant, si vous habitez au Canada, en Grande-Bretagne, ou au Mexique, vous vous interrogez peut-être quant au système à utiliser.

Quelle que soit votre décision, le TireMinder® TM-A1A peut être modifié en fonction de vos préférences.

Si vous souhaitez modifier les unités de mesure (en d'autres termes, si vous vous êtes amusés à appuyer sur les boutons et que vous vous trouvez sur les bars, kPa, °C, etc.), continuez à lire ou appelez un spécialiste en systèmes de contrôle de la pression de gonflage de chez Minder Research.

Cela ne prend vraiment que deux minutes !

Dans le cas où ce problème surviendrait en dehors des heures d'ouverture de Minder, ou si vous souhaitez absolument réaliser cette opération par vos propres moyens, voici comment vous y prendre :

1. À partir du « Mode de surveillance (M) » :
2. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton central pendant 5 secondes pour passer en « Mode de réglage de la pression ». (P)
3. Appuyez et relâchez le bouton central pour faire défiler chaque position de pneu.
4. Après le dernier pneu, l'unité de mesure de la pression se met à clignoter.

5. Appuyez sur le bouton UP ou DOWN pour faire défiler kPa, Bar, etc.
6. Lorsque l'unité de mesure que vous souhaitez clignote, appuyez et relâchez le bouton central pour confirmer.
7. À ce stade, l'unité de température se met à clignoter.
8. Appuyez et relâchez le bouton UP ou DOWN pour sélectionner soit °F, soit °C.
9. Appuyez à nouveau sur le bouton central pour confirmer votre choix.
10. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton central pendant 5 secondes pour repasser en « Mode de surveillance » (M).

OUI, L'AMPLIFICATEUR DE SIGNAL EST NÉCESSAIRE (OBLIGATOIRE, NÉCESSAIRE ET NON PAS OPTIONNEL.....) ! À l'amplificateur doit venir s'ajouter **L'ANTENNE ENTIÈREMENT ÉTENDUE**. Voici quelques estimations chiffrées.

Cette partie « tombe sous le sens ».

- Sans amplificateur et lorsque l'antenne est REPLIÉE, 50 % de chance de faire l'expérience d'une perte de signal (quelle que soit la distance).
- Amplificateur et antenne RELEVÉE, 2 % de chance de faire l'expérience d'une perte de signal.
- Ces chiffres prennent uniquement en compte les interférences électroniques et la distance.

Ils ne prennent pas en compte la température, l'état de la pile et certains types d'obstruction causés par les matériaux. **Pour en venir au fait**, l'amplificateur et l'antenne extensible sont inclus dans la trousse.

UTILISEZ-LES !

Si vous ne le faites pas et que vous perdez le signal, vous aurez gaspillé votre investissement et iriez à l'encontre de l'intérêt que représente le TireMinder® TM-A1A.

Indicateur de pile faible

Le moniteur TM-A1A™ comprend une pile Lithium-Ion rechargeable intégrée, qui, dans des conditions d'utilisation normales, fonctionne pendant 2 semaines avant de devoir être rechargée. Le niveau de charge est affiché au centre de l'écran, juste en-dessous du logo TireMinder®. Vous pouvez recharger l'appareil à tous moments si ceci vous semble nécessaire (*ce qui est recommandé s'il ne vous reste plus qu'une barre*). Si la dernière barre disparaît, l'appareil émet un bip à plusieurs reprises tandis que l'icône de la batterie se met à clignoter et que le mot « Monitor » s'affiche juste en-dessous. Si vous ne branchez pas l'appareil rapidement, le moniteur s'éteindra alors complètement. Pour recharger, il suffit d'utiliser le chargeur de voiture USB 12/24V fourni. Un cycle de charge intégral prend environ 8 heures à partir de la prise de l'allume-cigare, ou le double du temps en utilisant une sortie USB. Vérifiez le nombre de barres affichées sur l'icône de la batterie. Si vous voyez trois barres, le moniteur est alors intégralement chargé. Veuillez mettre les piles au lithium au rebut comme il se doit. Emportez-les jusqu'à un point de recyclage des produits dangereux. Contactez votre société de décharge locale pour connaître l'adresse des déchetteries. Vous pouvez également consulter notre site Web ou nous contacter pour obtenir des prix de piles intéressants ou (si vous avez enregistré votre système) pour le programme d'échange de piles gratuit.

Mode de « veille » automatique et d'arrêt manuel :

Il est inutile d'interrompre l'alimentation dans la mesure où le système s'éteint automatiquement en passant en « *Mode veille* » au bout de 15 (*quinze*) minutes d'absence d'activité. « L'absence d'activité » indique que le véhicule n'est pas en déplacement et qu'il n'y a rien (*ni personne*) en mouvement autour. Le moniteur est sensible aux vibrations et redémarre automatiquement lorsque vous remontez dans votre véhicule ou sortez de votre lit, ou que vous vous retournez et ronflez beaucoup trop. Pour les raisons énoncées précédemment, vous pouvez envisager d'éteindre l'appareil manuellement pour la nuit (ou davantage si vous n'avez pas l'intention de vous déplacer pendant un petit moment).

ASTUCE : La fonction de redémarrage automatique ne fonctionne pas si le moniteur approche de la phase de rechargement.

Pour éteindre le système manuellement

À partir de tous les modes, appuyez et maintenez enfoncé le **bouton SUPÉRIEUR** jusqu'à ce que l'écran devienne **intégralement vide**. Ceci prend environ 3 secondes. Pour rallumer le système, il suffit d'appuyer et de relâcher le **bouton SUPÉRIEUR**.

Le système repasse en mode « M ».

Mise sous tension :

Appuyez et relâchez le **bouton SUPÉRIEUR** pour allumer le récepteur (qui se trouvera en mode « M »). L'appareil commence à rechercher les informations actualisées. Si vous faites défiler les positions après un arrêt prolongé (avec mise hors tension ou veille), la lecture est stockée dans la mémoire du moniteur à partir du moment de son dernier arrêt (*la nuit dernière, la semaine dernière ou le dernier moment d'activité*). Il faut compter environ 20 minutes pour la mise à jour des pressions et températures. Vous pouvez également mettre en place une fonction de recherche automatique (Page 31 & 32). Dans ce cas, l'ensemble des mesures se règle sur 0 psi et 32°F. Si tout se passe bien, les pressions et températures mises à jour reviennent en l'espace de 10 à 20 minutes. Souvenez-vous - antennes relevées !!!

ASTUCE : Si, lorsque vous appuyez et relâchez le bouton SUPÉRIEUR, l'appareil ne s'allume pas, c'est qu'il a besoin d'être rechargé.

« no5 (S) » SIGNIFIE UNE ABSENCE DE SIGNAL !! :

Si ceci s'affiche, c'est que le moniteur a perdu le 'Signal de l'un ou de plusieurs des émetteurs. En plus de no5 (S), vous apercevrez une DEL rouge clignotante et le terme SENSOR s'affichera sur l'écran. Lorsque le rétroéclairage s'éteint, le no5 qui clignote et « sensor » disparaissent mais le voyant rouge reste allumé. Ce problème doit être rectifié lorsque ceci sera possible (avant de partir en voyage, à la prochaine aire de repos ou au terrain de camping, etc.).

Cet avertissement peut avoir de nombreuses causes.

- a) **L'amplificateur** ne fonctionne pas. Tous les systèmes TireMinder™ sont livrés avec un amplificateur. Si vous ne l'avez pas installé, alors « Honte à vous ! ». S'il est installé, vérifiez que l'amplificateur est alimenté correctement. Vous devriez voir un voyant DEL vert à l'une des extrémités de l'appareil. Consultez « L'amplificateur de signal est indispensable » (**page 38**).
- b) **L'antenne n'était pas entièrement étendue, ce qui a engendré une perte de signal.**
- c) Le système a plus de 9 mois et il est nécessaire de remplacer **les piles** de l'émetteur.
- d) L'un des émetteurs est égaré ou endommagé.
- e) **Interférence électronique** : Compte tenu du rajout constant de nouveaux produits sans fil (la plupart fonctionne sur 433 MHz), il est possible que le signal du TireMinder® soit interrompu par une interférence électronique. Si le signal revient ou se perd de manière intermittente, vous pouvez avoir la certitude qu'il s'agit d'un problème d'interférence de ce type. Ce problème est résolu à 90 % par l'amplificateur. Le vôtre possède-t-il un voyant DEL vert allumé ? Si OUI, et dans la mesure où toutes les autres raisons pouvant engendrer une perte de signal ont été éliminées, envisagez de placer l'amplificateur dans un endroit plus central.
- f) **Distance** : Dans des conditions normales d'utilisation, la distance n'est pas un problème si vous avez installé l'amplificateur. Dans le même temps, une énergie de batterie extrêmement froide et basse (moins de 3 volts) diminue la distance opérationnelle, même si l'amplificateur a été installé.
- g) **Véhicule manquant – « no5 (S) »** : L'apparition de « no5 (S) » est inévitable lorsqu'on sépare un véhicule remorqué/une remorque du système de remorquage, excepté si vous mettez en place le « Mode de déconnexion » unique du TM-A1A™.

Si vous n'utilisez pas le « Mode de déconnexion » mais que vous savez que vous n'avez pas pris ce véhicule, il suffit alors d'ignorer ces avertissements.

Si par contre, vous ne vous étiez pas aperçu du fait que votre véhicule n'est plus là, nous suggérons de faire demi-tour et de partir à sa recherche !!!

Lorsque les deux systèmes sont réunis, le moniteur capte les pneus manquants automatiquement. Ceci se produit en général durant les 20 premières minutes. Si vous en avez besoin pour vous reconnecter immédiatement, il suffit de desserrer (dépressuriser) puis de resserrer (repressuriser) les émetteurs de toute roue manquante.

OU

La méthode alternative que nous recommandons consiste à faire passer l'appareil en « Mode de recherche automatique » intégrale (consultez pages 31 & 32).

Si vous avez utilisé le « Mode de déconnexion » après avoir réuni les deux appareils, vous pouvez simplement enclencher la « Fonction de reconnexion » et laisser TireMinder® effectuer le travail. Consultez le pages 29 & 30 pour les consignes du « Mode reconnexion » et « déconnexion ».

Connaissances générales

Tiges de soupape en aluminium et corrosion galvanique

Veillez noter que Minder Research fabrique deux types d'émetteurs, le TM-2BRASS et le TM-2ALUM. Les trousse de base sont livrées avec 4 ou 6 émetteurs de type TM-Brass. Ceux-ci s'adaptent à TOUTES les autocaravanes (*Classe A, B ou C*), TOUTES les caravanes à sellette et TOUS les véhicules remorquables.

ASTUCE : le TM-2ALUM spécial n'est nécessaire **QUE SI** vous remorquez une voiture ou une fourgonnette qui possède déjà un système de contrôle de la pression de gonflage (*TPMS*) intégré.

- Ceux-ci datent en général de 2007 ou sont plus récents (*comme le prescrit la loi*).
- Ces tiges de soupape sont de couleur argent terne (*comparées à la couleur argent brillante de votre autocaravane*).
- Les tiges brillantes sont soit en acier inoxydable soit en laiton chromé, et ne nécessitent pas d'émetteurs particuliers.
- Inutile d'effectuer le « test de l'aimant ». En général, l'acier inoxydable n'est pas magnétique.
- Ce que vous essayez d'éviter ici s'appelle « la corrosion galvanique ». Ce phénomène se produit lorsque des métaux différents entrent en contact pendant un certain temps. L'humidité (*en particulier saline*) entraîne un niveau de corrosion tel des deux métaux qu'ils ne peuvent plus être séparés.

Souvenez-vous qu'il est possible que vous **ne trouviez que des tiges de soupapes en aluminium** sur les voitures ou fourgonnettes qui possèdent un système de contrôle de la pression de gonflage installé en usine.

Nous nous rendons compte suite à plusieurs appels téléphoniques que l'explication ci-dessus est difficile à comprendre.

Nous tenons à nous en excuser et nous allons essayer d'utiliser des termes plus simples à comprendre :

- Si votre véhicule remorqué (c'est le machin que vous traînez derrière votre autocaravane) possède des tiges de soupape en métal, vous aurez besoin d'émetteurs TM-2ALUM.
- S'il est équipé de tiges de soupape en caoutchouc, vous aurez besoin d'émetteurs TM-2BRASS.
- Votre autocaravane, caravane à sellette, chariot remorqué ou remorque aura besoin de tout ce que compose les troussees TireMinder® (laiton). Oui, même si vous possédez ces grosses roues en aluminium brillant de 57 cm, vous aurez besoin d'émetteurs en laiton.

Au cas où ceci ne serait toujours pas parfaitement clair, eh bien, vous allez devoir nous appeler (ça ne nous dérange pas du tout). Si vous avez acheté ou reçu le mauvais type, il suffit de contacter Minder Research qui fera le nécessaire pour procéder à un échange sans frais.

Rallonges de soupapes :

Elles doivent être considérées comme un « mal nécessaire » dont de nombreux VR ne peuvent pas se passer. Si vous installez de nouvelles rallonges de soupapes, nous vous recommandons vivement le type conçu en acier (*plutôt que la maille d'acier ou le caoutchouc*). Si vous installez des émetteurs TireMinder® sur la rallonge de soupape, vous devez procéder à un test de fuite grâce à la toute dernière technique haute technologie. Ceci est communément appelé le « Test à l'eau savonneuse ».

- Commencez par fixer l'émetteur à la rallonge.
- Dans un second temps, en utilisant un mélange fortement concentré (*plus de savon que d'eau*), faites tremper l'extrémité de l'émetteur ainsi que l'extrémité fixée à la tige de soupape d'origine.
- Si les rallonges sont de type flexible, faites les tremper sur toute leur longueur (*et non pas seulement les deux extrémités*).
- Il semble évident que nous n'avons pas besoin de vous dire ce que vous êtes censés rechercher.

Selon notre expérience, lorsque des utilisateurs nous appellent ou nous écrivent pour se plaindre que leur émetteur TireMinder® fuit, le problème se tourne inévitablement du côté des rallonges de soupape. Ce qu'il faut comprendre, c'est que la plupart des rallonges de soupape (*en particulier les types flexibles*) ne sont pas pressurisées jusqu'à ce que le manomètre vienne s'appuyer contre l'extrémité ouverte de la soupape. Elles sont ensuite pressurisées pendant quelques secondes (*suffisamment de temps pour lire les informations indiquées sur le manomètre*). Lorsque l'émetteur TireMinder® est fixé, la longueur intégrale de la rallonge se trouve pressurisée en permanence (*jusqu'à son retrait*). C'est à ce moment-là qu'il existe un risque de fuite. Veuillez donc procéder à une vérification soigneuse.

Précision des manomètres & systèmes de contrôle de la pression de gonflage :

Aucun manomètre (*de prix raisonnable*) ne pourra être 100 % exact.

De la même manière, **aucun** système de contrôle de la pression de gonflage ne pourra être 100 % exact.

Ce qui importe est qu'ils soient raisonnablement près du chiffre exact et de manière relativement cohérente.

Vous les ingénieurs et pilotes risquez d'avoir la moutarde qui vous monte au nez à la lecture de cette dernière phrase !!

Ceci va peut-être vous aider.....

- La précision des émetteurs TireMinder® est de ± 3 %.
- Les manomètres de la marque TireMinder® (*mécaniques ou numériques*) comptent parmi les plus fiables du marché à \pm deux psi (± 14 kPa).

Et donc, si la pression de vos pneus est de 100 psi (690 kPa), le manomètre pourrait indiquer une pression de 2 psi (14 kPa) de plus et de 3 psi (21 kPa) de moins pour l'émetteur du système de contrôle de la pression de gonflage, ce qui laisserait une différence de 5 psi (35 kPa).

Ceci est courant et tout à fait acceptable. Nous avons eu des appels de clients en train de débiter leur installation, qui nous ont dit que les émetteurs TireMinder® indiquaient une lecture inférieure de 4 à 5 kg !!! Voyez-vous le problème qui se pose ?? Ce qui est important de comprendre est que le TireMinder® TM-A1A (*ou toute autre marque, de ce point de vue*) est conçu pour vous avertir des changements.

À titre d'exemple, il lui importe peu que la pression de départ soit de 97 psi (670 kPa) ou de 108 psi (745 kPa).

Ce qui importe et que vous devez connaître sont les changements et déviations par rapport aux pressions de référence. Donc, s'il vous plaît, concentrez-vous sur l'ensemble de la « problématique ». Vous pouvez soit utiliser votre manomètre préféré en tant que 'référence' ou vous servir du système de contrôle de la pression de gonflage. Le point important est qu'ils soient relativement exacts.

Vérification de la pression et de la température des pneus :

Le système de contrôle de la pression de gonflage TireMinder® TM-A1A™ permet de vérifier en permanence l'ensemble des pneus qui a été programmé. Si vous souhaitez vérifier la pression et la température individuelle de chaque pneu, appuyez sur le **bouton DROIT ou GAUCHE** à partir du mode « M ». La position du pneu s'affiche ainsi que la pression exacte. Appuyez à nouveau de sorte que la température de ce pneu s'affiche. Appuyez à nouveau pour faire défiler jusqu'au prochain pneu. Si une position de pneu indique « no5 (S) », ceci indique que la communication entre l'émetteur et le moniteur a été perdue. **Ce problème doit être rectifier sans tarder (Consultez pages 41 - 43).**

Expansion du système (ajout d'un nouveau véhicule remorqué)

Et voilà, le A1A™ est installée depuis deux trajets, et vous l'adorez. Et maintenant, vous souhaiteriez ajouter quatre émetteurs de plus à votre véhicule remorqué.

- **Méthode A** : Installez les nouveaux émetteurs en suivant les consignes indiquées au tout début de ce guide (Mode d'apprentissage « L » et mode de réglage de la pression « P »). Suivez ces consignes qui vous permettront d'installer vos nouveaux émetteurs en un rien de temps.

- **Méthode B** : Supprimez l'ensemble des positions de pneus d'origine et repartez à zéro (Consultez Suppression intégrale, article pages 34-36).
- **Méthode C** : Appelez un spécialiste en systèmes de contrôle de la pression de gonflage de chez Minder, qui se fera un plaisir de vous guider « pas à pas ».

Ceci constituerait le moment opportun pour retirer l'ensemble des émetteurs et vérifier les piles (*3 v ou plus*), les joints toriques et les bouchons protecteurs noirs, pour tout dommage.

Installation de la pile lithium CR1632 :

Regardez l'illustration ci-dessous.

Veillez noter que la pile doit se glisser **SOUS** le « raccord », « l'attache » ou le « support » en aluminium. **NE PAS** la placer par-dessus !! Veillez à ce que le pôle (+) se trouve vers le haut. Une insertion incorrecte grillerait le circuit ou endommagerait le raccord soudé.



Le boîtier doit être uniquement serré à la main (*calé*) de sorte qu'il reste étanche.
Veuillez NE PAS utiliser de pinces ni de clé à tuyau !
Le fait de trop serrer endommagerait le joint torique.

Veillez à bien nous faire parvenir votre fiche de garantie de manière à vous enregistrer à notre programme d'échange de piles GRATUIT.

Joint toriques :

Les joints toriques des émetteurs devront également être remplacés à un moment donné. Leur durée de vie varie grandement en fonction principalement des conditions climatiques.

Si vous n'êtes pas sûr de leur état, envisagez de les changer une fois par an lorsque vous remplacez les piles. Prenez contact avec Minder Research (commande par téléphone ou sur le site Web). Nous pouvons les remplacer pour un coût minimum. N'essayez pas de vous les procurer chez Home Depot ou Lowes. Ceci vous reviendrait plus cher tandis que les dimensions ne seraient pas les bonnes. Nous le savons car nous avons essayé de le faire !

Bouchons d'émetteur :

Les bouchons TireMinder® constituent des pièces cruciales de l'émetteur. Le bouchon, ainsi que les joints toriques, permet d'éloigner l'émetteur de tout dommage causé par le climat ou l'environnement. Tout comme les joints toriques, leur durée de vie dépend principalement des conditions climatiques. Les bouchons doivent être vérifiés régulièrement. Si un bouchon se casse ou se fissure, il doit être remplacé le plus tôt possible. Souvenez-vous que les bouchons sont vraiment moins chers que de devoir remplacer l'intégralité d'un émetteur !

Emplacements du moniteur :

En toute honnêteté, il est inutile de vérifier sans cesse l'emplacement. En cas de problème, l'appareil émettra un bip et le voyant rouge se mettra à clignoter. Il suffit donc de le placer dans la limite de votre vision périphérique.

- Essayez de faire en sorte que le moniteur se trouve à distance des autres composants électroniques principaux. Nous savons pertinemment que ceci n'est pas tâche aisée dans la mesure où nos amis conducteurs de VR sont friands de haute technologie.

- Nombreux sont les utilisateurs de notre Classe A qui estiment que le pare-brise est trop éloigné pour pouvoir utiliser le support de montage sur vitre.
- La plupart d'entre eux finissent par utiliser du Velcro qu'ils collent à côté de leur genou gauche (*loin du tableau de bord et du GPS !*).
- En ce qui concerne les caravanes à sellette, nous recommandons d'installer le système à l'intérieur du support, sur la vitre arrière (*si vous possédez un camion de type cabine allongée*).
- Vous pourrez le voir dans le rétroviseur arrière et si le voyant rouge clignote, votre vision périphérique le repérera instantanément.
- Ceci permet de l'éloigner des appareils électroniques du tableau de bord tout en le rapprochant des roues arrière.

Émetteurs et friction (NE laissez PAS un émetteur frotter contre une roue !)

Une fois l'émetteur fixé sur la tige de soupape, veuillez à ce qu'il n'entre pas en contact avec une partie quelconque solide de la roue ou de l'enjoliveur. Ceci pourrait engendrer une friction causée par le frottement en continu contre la roue, ce qui endommagerait l'émetteur.

Rotation des pneus

Lorsqu'un émetteur a appris une position de roue précise, il est assigné à cette position. Marquez et retirez vos émetteurs avant la rotation d'une roue. Ainsi, il sera simple de les remettre en place. Si votre A1A semble se comporter bizarrement après une rotation de pneu, recommencez. Consultez « Redémarrage à zéro » page 34 - 36.

Spécifications techniques du TM-A1A™

Capteur/Émetteur

| | |
|-------------------------------------|--|
| Température de fonctionnement | -4° F à 185° F (-20° C à 85° C) |
| Humidité de fonctionnement | 0- 100 % |
| Dimensions | 0,8 po x 0,8 po x 9 po (23 x 21 x 21 mm) |
| Poids | 0,5 oz (14,1 g) |
| Tension de la batterie | 3 V CC (CR1632) |
| Durée de vie de la batterie | 1 an |
| Courant de veille | 500 mA |
| Courant de fonctionnement | 6 mA |
| Gamme de pression du TM-A1A | 0 à 232 PSI (0 à 10 bars) |
| Précision de la pression | ± 2,7 % PSI (±0,3 bars) |
| Précision de la température | ± 6° F (± 3° C) Ne remplace pas la Chaîne météo. |
| Fréquence de transmission du signal | 433,92 MHz |

Distance de fonctionnement Désolé, aucune donnée solide – dépend du nombre d'interférences électroniques.
L'amplificateur est obligatoire tout comme l'antenne RELEVÉE !
Si ces conditions sont remplies, il est possible d'atteindre une portée d'environ 100 à 120 pi (30,4 à 36,5 m).
Sans amplificateur ni antenne, la distance est extrêmement limitée.

Moniteur/Récepteur

| | |
|----------------------------------|--|
| Tension de fonctionnement | 3 V CC |
| Température de fonctionnement | -4° F à 140° F (-20° C à 60° C) |
| Humidité de fonctionnement | 0 - 90 % |
| Courant de veille | 0,1 mA |
| Courant de fonctionnement | 15 mA |
| Dimensions | 4,25 po x 2,2 po x 0,6 po (105 x 60 x 15 mm) |
| Fréquence de réception du signal | 433,92 MHz |
| Couleur du rétroéclairage | Bleu/Blanc |

Chargeur

| | |
|--------------------|------------|
| Tension d'entrée | 12/24 V CC |
| Ampérage de sortie | 1,0 A |
| Fusible interne | 3,0 A |

Amplificateur

| | |
|---------------------------------|-------------------------|
| Tension d'entrée | 12/24 V CC |
| Raccordement fixe rouge et noir | 3 pi (92 cm) + longueur |
| Débit de courant de la batterie | 23,7 mA |

Garantie limitée TireMinder®

Afin que Minder puisse étendre son service à la clientèle primé, il est extrêmement important de compléter et de renvoyer la fiche de garantie ci-jointe accompagnée d'une copie de votre reçu d'achat.

En plus de la garantie, ceci vous permettra de vous enregistrer pour le programme d'échange de piles gratuit (piles d'émetteurs CR1632 uniquement), valide jusqu'à fin 2018. Ce système de contrôle de la pression de gonflage TireMinder® est garanti contre tous vices de fabrication pendant une période **d'un an** à compter de la date d'achat. Dans le cas où l'appareil ne fonctionnerait pas comme il se doit, The Minder Research Inc. s'engage à le réparer ou à le remplacer sans frais à la charge de son propriétaire. Les produits ayant subi des dommages à cause d'impacts, de dégâts des eaux ou d'un incendie, d'une mauvaise utilisation ou d'un entretien non agréé sont exclus de la garantie. La présente garantie est limitée au remplacement du produit uniquement et ne comprend pas les frais différentiels pouvant être encourus. La responsabilité de Minder ne pourra en aucun cas dépasser le prix d'achat. La présente garantie vous confère des droits juridiques précis qui peuvent varier d'un état à un autre ou d'une province à une autre.

Pour toute question ou difficulté, merci de prendre contact avec le spécialiste des systèmes de contrôle de la pression de gonflage auprès de The Minder Research Inc. (772.463.6522) avant de nous retourner le produit. De nombreuses difficultés peuvent être résolues par téléphone.

Extension de la garantie ? Rendez-vous sur www.MinderResearch.com pour en connaître le prix et la disponibilité.

Si l'appareil doit faire l'objet d'une réparation, renvoyez une copie du reçu d'achat à :

The Minder Research Inc
3000 SE Waaler Street
Stuart, FL 34997
États-Unis d'Amérique
(772) 463-6522

www.MinderResearch.com

info@MinderResearch.com

©COPYRIGHT – The Minder Research Incorporated 2015