

CHRONIQUE TECHNIQUE

N° 4

Entretien du train avant C4F, C6F, C4G, C6G

Les différents points à surveiller sont les suivants :

1° — Essieu AV.

- a) Jeu de pivot d'essieu.
- b) Roulements Timken.
- c) Équilibrage des roues.
- d) Pression de gonflage des pneus.
- e) Chasse.
- f) Pincement.

2° — Amortisseurs.

3° — Organes de Direction.

- a) Bielle de direction.
- b) Direction.

I. — Essieu AV.

A) Jeu de pivot d'essieu - Le jeu entre la bague de fusée et l'axe de pivot d'essieu ne doit pas dépasser 0 m/m 2.

Ce jeu correspond à un boîtement appréciable de la fusée sur son axe.

Il faut, pour le constater et ne pas le confondre avec le jeu du moyeu sur son axe, manœuvrer la fusée en la prenant par les leviers de braquage, la voiture étant sur cales.

Bien entretenir cette partie de l'essieu AV pour éviter une usure anormale.

b) Roulements Timken - Les roulements Timken ne doivent présenter qu'un jeu latéral de 2 mm maximum.

Pour l'obtenir, se conformer aux prescriptions suivantes :
Visser l'écrou de réglage à la clé (clé courte de 150 mm), serrer à fond pour assurer les contacts sans forcer. Rondelle et écrou doivent être nettement immobilisés après ce serrage, le moyeu doit tourner grassement.

Desserrer d'un demi-tour à la clé et frapper à petits coups sur l'intérieur du moyeu en faisant tourner doucement, s'assurer en même temps que les garnitures de frein ne portent pas sur le tambour.

Cette dernière opération a donné un jeu au moyeu.

Resserrer progressivement l'écrou à la clé en opérant par 1/12 de tour. Après chaque approche, frapper sur le moyeu en tournant comme précédemment.

Approcher ainsi jusqu'à ce que, sentant un très léger jeu de boîtement, on ne ressente pas de jeu longitudinal; à ce moment, s'assurer à la main que la rondelle de fusée n'est pas immobilisée, mais peut être déplacée légèrement de droite à gauche et de gauche à droite dans son plan.

Placer la goupille, visser le bouchon garni de graisse.

c) Equilibrage des roues.

Il faut corriger séparément le balourd de l'ensemble moyeu tambour et celui de la roue.

a) Equilibrage de l'ensemble moyeu tambour.

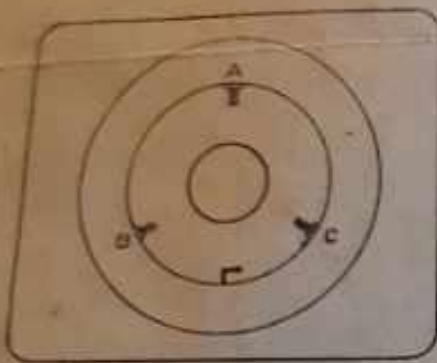


Fig. 1

La voiture étant sur cales, démonter les roues en remettant en place les écrous de fixation.

Démonter les moyeux et nettoyer à l'essence les roulements Timken.

Remonter le tambour qui doit osciller librement si les mâchoires de frein sont bien desserrées.

S'il existe un balourd, on le corrige en appliquant sur le point du voile du tambour situé à la partie supérieure une masse de mastic.

Lorsqu'on a obtenu l'équilibre dans toutes les positions, on pèse le mastic et on le remplace par une plaque de métal fixée par des rivets à la même place dans le voile du tambour.

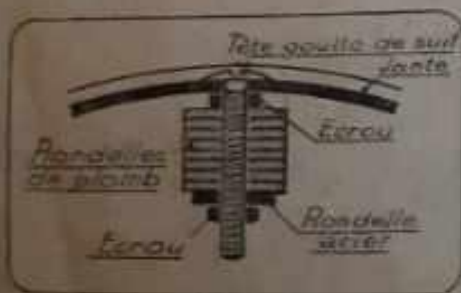


Fig. 2

b) Equilibrage de la roue elle-même.

Se fait au moyen de 3 boulons à 120° les uns des autres, sur lesquels seront placées des rondelles de plomb fixées par une rondelle d'acier et un écrou. (Fig. 1 et 2).

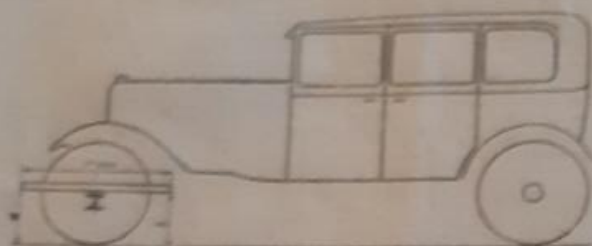
Bien affleurer les têtes de boulons, pour éviter d'abîmer les chambres à air.

Noter que l'équilibrage est modifié à chaque démontage des pneus et surtout par l'emploi d'emplâtres ou de pièces de grande dimension.

D) Pression de gonflage des pneus.

Il est indispensable de s'assurer que les pneus sont bien gonflés à la pression indiquée par le constructeur soit 1 kg 800 à 1 kg 700 à l'AV et 2 kg à 2 kg 100 à l'AR.

L'état des pneus a également une grande importance; il est toujours dangereux de circuler avec des pneus dont l'usure a enlevé toute trace de sculptures.



a - b - D n 752

Fig. 3

la différence de distance au sol doit être comprise entre 9 et 18 m/m. (Fig. 3).

Si l'on possède un niveau, placer le niveau sur le patin et faire une lecture, retourner la voiture en plaçant les roues AR à la place des roues AV et vice-versa, placer le niveau sur le patin et faire une deuxième lecture. La demi-somme des deux lectures donnera la chasse, en éliminant l'inclinaison du sol qui, s'il n'est pas de niveau, doit cependant être parfaitement plan.



Fig. 4



Fig. 4

voile de la roue. Pour cela, maintenir la pointe de la tige de l'appareil en face de la valve de chacune des roues. (Fig. 4).

E) Chasse.

La chasse doit être ramenée à une valeur de 0,30 à 1" pour la voiture à vide. Pour la mesurer, la voiture étant placée sur un sol parfaitement plan, placer une règle plate d'un mètre sur le patin d'essieu et mesurer la distance au sol des deux extrémités de cette règle,

F) Pincement.

Le pincement doit être compris entre 3 et 6 m/m mesurés au niveau de la jante de la roue. Il y a lieu de bien observer les prescriptions suivantes :

Les deux points situés en avant et en arrière de l'essieu doivent être pris sur la jante, à hauteur de l'axe de fusée et parallèlement au sol pour éviter l'influence de l'inclinaison des pivots.

Il est indispensable de faire exécuter un demi-tour à chacune des deux roues pour éviter l'influence du

II. Amortisseurs

a) Amortisseur à friction.

Le tarage de ces amortisseurs doit être de 15 kg à l'extrémité du grand bras et de 7 kg. à l'extrémité du petit bras, le fonctionnement doit être correct et sans à-coups, les silentbloes en bon état et le montage sans aucun jeu.

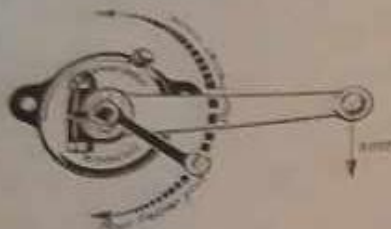


Fig. 2

b) Amortisseurs à huile.

Houdaille. Après avoir déconnecté la bielle, appliquer un poids de 30 kg. à l'extrémité du bras de l'amortisseur et modifier la position du réglage jusqu'à ce que l'appareil parcourt en 8 secondes un angle de 60° (30° de part et d'autre du point mort). Bien s'assurer auparavant que l'appareil est rempli d'huile de ricin pure.

Lovejoy. Cet appareil ne comporte aucun réglage. Il suffit donc de s'assurer qu'il est rempli d'huile spéciale pour amortisseur type AM de la Vacuum Oil Co.

III. Organes de Direction.

A) Bielle de direction.

S'assurer que les ressorts situés de part et d'autre de chacune des rotules de commande sont en bon état, et ont un jeu de 0 mm 5 environ.

Pour obtenir le jeu, bloquer la rotule à l'aide de l'écrou situé à chacune des extrémités de la barre.

Desserrer ensuite les écrous d'un demi-tour.

Entretenir cet organe avec soin en se conformant aux prescriptions de la notice.

B) Direction.

Régler la direction conformément aux prescriptions de la Chronique Technique n° 1 et ne jamais dépasser ces indications pour augmenter la dureté du fonctionnement.

En particulier, n'agir sur le latéral de la vis qu'avec une très grande prudence.

Il est expressément recommandé de n'utiliser pour le graissage de la direction que la marque de graisse indiquée à la notice d'entretien.

C6F, C4F, C6G, C4G, MOBILCOMPOUND exclusivement.*

* Contrairement aux indications données par notre Chronique Technique n° 1 dans laquelle il était dit : "Le graissage doit se faire exclusivement avec MOBILCOMPOUND ou MOBILUBRICANT S" nous vous prions de noter de n'employer exclusivement à partir de ce jour que MOBILCOMPOUND.