

vis en rapport avec le pignon hélicoïdal de la pompe.

A ce moment, on a accès à un flasque intérieur circulaire portant tous les éléments du changement de vitesses.

Dévisser les six vis de fixation du flasque et sortir d'un bloc le flasque et l'ensemble du changement de vitesses (fig. 6).

NOTA. — Dans certains cas, il faudra aider le démontage en frappant avec un maillet sur l'extrémité de l'arbre portant le pignon de sortie de boîte. On pourra aussi chasser de l'extérieur vers l'intérieur, l'axe portant les fourchettes.

Le flasque étant sorti, tous les pignons peuvent être facilement dégagés à la main, il en est de même pour les fourchettes et leur axe.

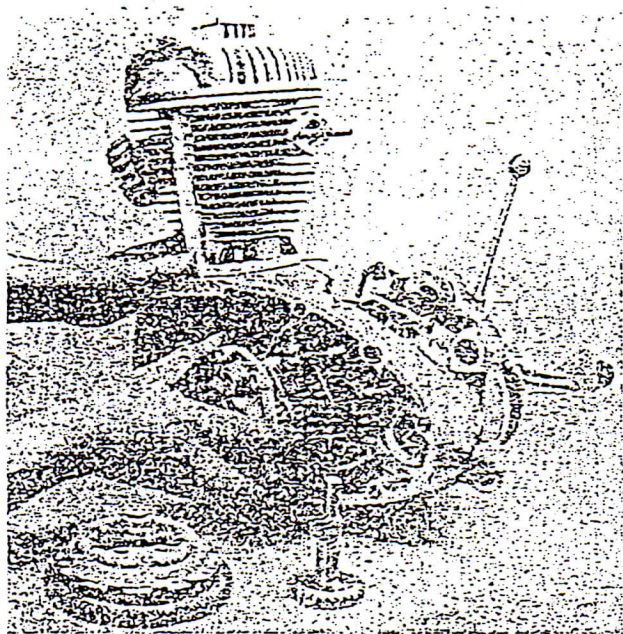


Fig. 6. — Démontage - Remontage du changement de vitesses complet.

## V — OUVERTURE DU CARTER PRINCIPAL ET DÉPOSE DU VILEBREQUIN

Déposer le cylindre, le couvercle du carter, la distribution, l'ensemble du changement de vitesses, le volant magnétique. (Ces démontages sont détaillés dans les chapitres précédents.)

Dévisser les vis à tête cylindrique, réparties tout autour du carter de volant magnétique.

Retirer le support du joint « Chromex » retenu par trois vis.

Sortir le pignon d'attaque du vilebrequin.

Chauffer légèrement le carter principal afin de libérer le roulement à aiguilles.

NOTA. — Tous les roulements qui équipent les moteurs A M C devront être sortis en chauffant.

les carters ou les couvercles dans lesquels ils sont logés.

Séparer les deux parties du carter en tirant « en ligne » dès que le passage sera suffisant pour introduire les doigts entre les deux pièces.

Le vilebrequin reste engagé dans le flasque droit, pour le sortir il faudra :

Serrer le flasque dans un étau dont les mâchoires seront garnies de plomb.

Dévisser avec une clé à ergols l'écrou de vilebrequin (attention, pas inversé).

Séparer le flasque du vilebrequin en utilisant une presse, ou mieux, en vissant un extracteur spécial, dans les trous des vis de fixation du porte joint « Chromex ».

## Démontage de l'embellage (1)

Le maneton est emmanché conique dans le vilebrequin, pour le retirer il faut dévisser l'écrou de droite et chasser le cône par la droite à l'aide d'une presse.

La bague Nadella engagée sur l'arbre moteur du côté distribution sera retirée à l'aide d'un extracteur, dans ce cas, si le vilebrequin ne peut être tenu à la main, il faut serrer le volant gauche dans un étau, en veillant à ce que le volant voisin ne touche nulle part, ceci afin d'éviter toute déformation du vilebrequin.

## Remontage du maneton

Engager d'abord le maneton dans le volant gauche du vilebrequin en plaçant correctement le doigt de blocage.

Placer ensuite la rondelle d'espacement puis la bielle et ses galets avec la bague centrale.

Remettre la deuxième rondelle.

Emmancher le deuxième volant de vilebrequin, le petit cône fendu et replacer le frein et son écrou qui sera serré très modérément.

Procéder à l'alignement approché des deux arbres de vilebrequin, puis, suivant la méthode classique les placer dans deux V reposant sur un marbre.

Placer deux comparateurs aux extrémités et corriger l'alignement en donnant de petits coups de maillet sur les volants.

Lorsque la ligne d'arbre correcte sera obtenue, serrer l'écrou à bloc, contrôler encore une fois, et rabattre le frein.

Pour séparer un arbre de vilebrequin de son volant, il suffit de débloquer l'écrou intérieur qui est freiné et de chasser l'arbre par l'intérieur à la presse.

Le remontage se fera sans difficultés, il faudra bien rebloquer l'écrou et rabattre le frein.

## Démontage de l'axe de piston

Retirer les jones d'arrêt.

Chauffer le piston en l'enveloppant quelques

(1) Ces opérations particulièrement délicates, devront être confiées à un spécialiste, ou mieux, aux Ateliers Mécaniques du Centre, qui sont parfaitement outillés pour ce genre de travail.