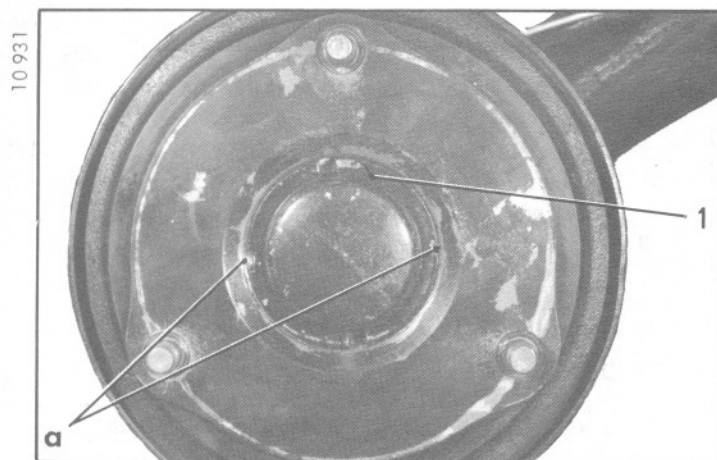


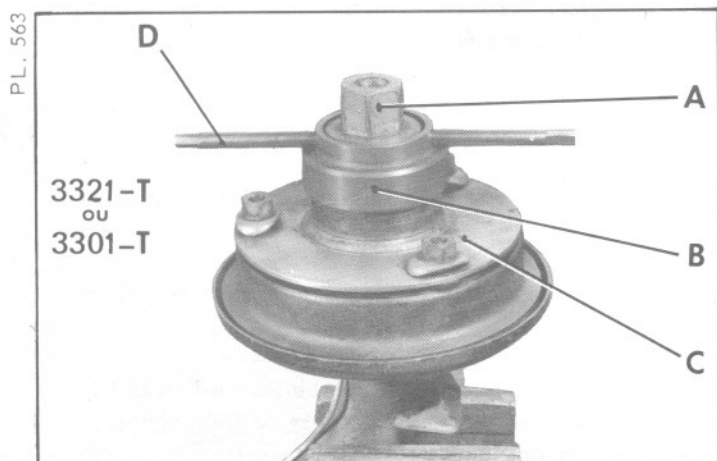
## I. DEMONTAGE ET MONTAGE D'UN BRAS D'ESSIEU ARRIERE.



DEPOSE.

1. Déposer le batteur (s'il y a lieu).

2. Déposer le moyeu-tambour :

a) Percer à l'aide d'un foret de  $\phi = 4$  mm, les coups de pointe « a » qui arrêtent l'écrou-bouchon (1).

b) Déposer l'écrou-bouchon : utiliser l'ensemble 3301-T ou 3321-T avec l'embout 3303-T ou 3304-T.

Fixer le guide C par les trois écrous de roue.

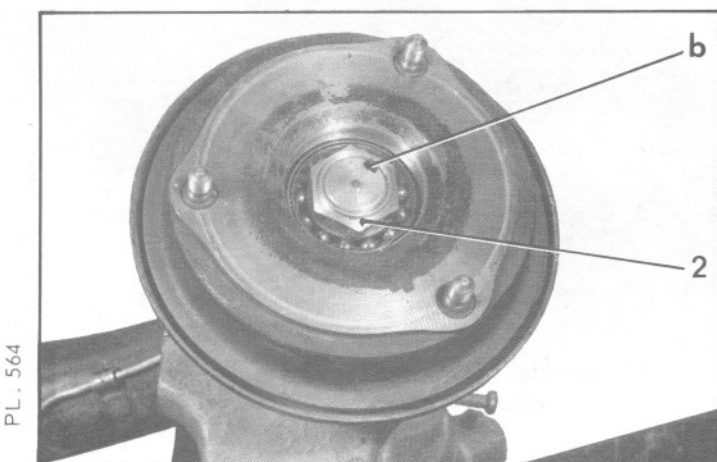
Placer l'embout 3303-T ou 3304-T sur l'écrou-bouchon, puis l'embout A.

Visser l'écrou B sans le bloquer.

Verrouiller l'embout A et l'écrou B à l'aide d'une broche D.

Dévisser l'écrou-bouchon du moyeu en agissant sur l'embout A.

Pendant cette opération, immobiliser le tambour en écartant les segments de frein par les cames de réglage, ou à l'aide de l'outil MR. 630-64/40.

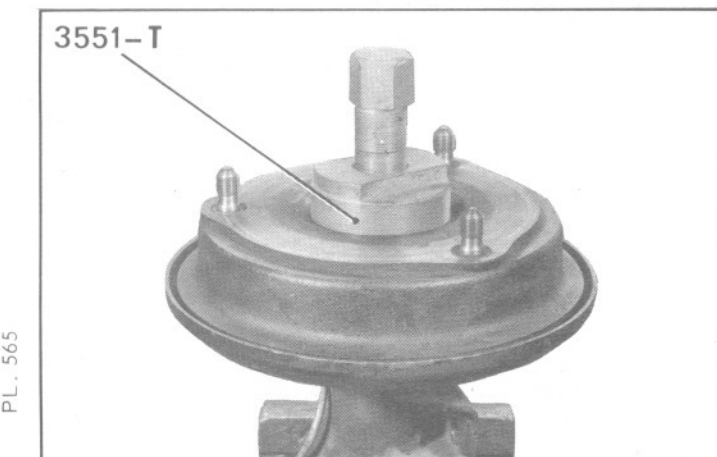


c) À l'aide d'un bédane, relever en « b » le métal rabattu dans le fraisage de la fusée.

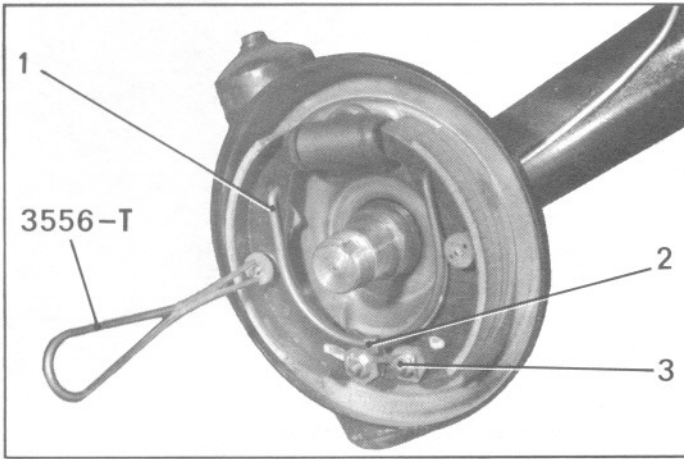
Déposer l'écrou (2) de blocage du roulement.

d) Déposer le tambour (extracteur 3551-T ou ensemble 3301-T, ou ensemble 3321-T).

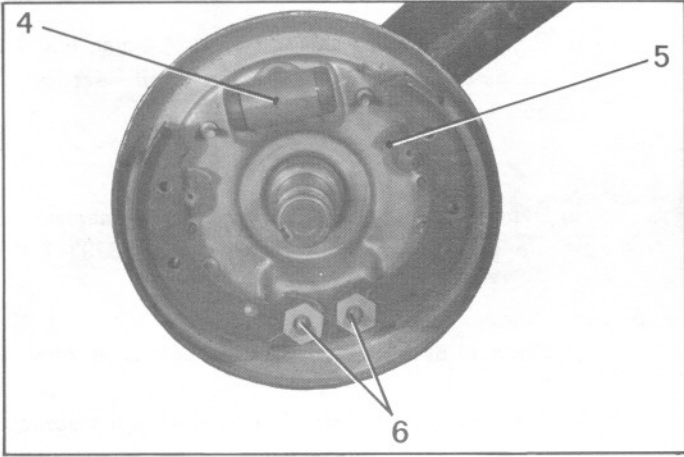
Si les segments de frein ont été écartés pour immobiliser le tambour au moment de la dépose de l'écrou-bouchon, les rapprocher pour ne pas gêner la dépose du tambour.



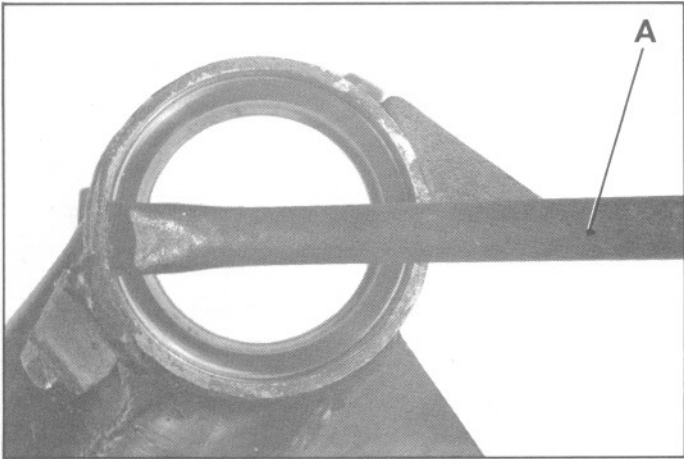
4904



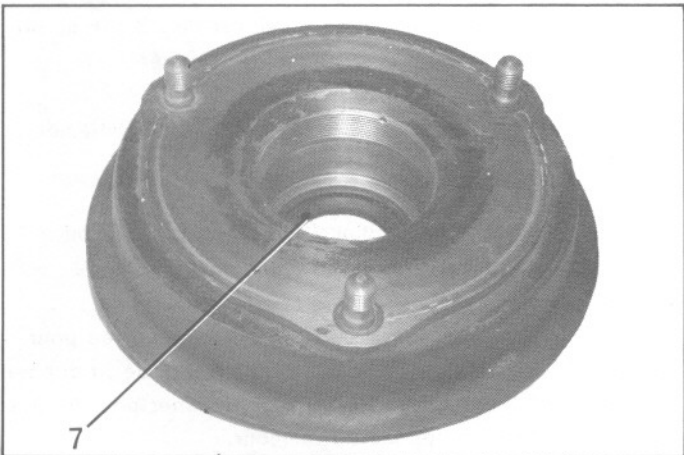
11 016



PL. 262



PL. 463

**REMARQUE :**

Il arrive que la bague intérieure du roulement reste sur la fusée. Extraire cette bague à l'aide de l'extracteur 1813-T ou de l'extracteur-décolleur 2405-T.

3. Déposer l'axe d'amortisseur.

**4. Déposer les segments de frein :**

- a) Déposer les calottes de retenue de ressort d'appui. Utiliser l'outil 3556-T pour comprimer le ressort. Tourner les calottes d'un quart de tour pour les dégager. Dégager les deux tiges-guides.
- b) Déposer le ressort de rappel à l'aide d'une pince étau.  
NOTA : Depuis Septembre 1968, dégager le ressort (1) de rappel à l'aide d'un tournevis.
- c) Déposer les écrous (3) des axes de points fixes.
- d) Dégager les rondelles plates ou l'arrêt double (2), les segments de frein et les excentriques (6) des segments.

5. Déposer le cylindre de roue (4).

6. Dériver et chasser les cames (5) de réglage (si nécessaire).

7. **Contrôler (si nécessaire) le bras d'essieu :**  
(Voir Chapitre II).

**8. Déshabiller le bras d'essieu :**

Chasser les bagues extérieures des roulements du moyeu de bras à l'aide d'une broche A à arête vive.

**9. Déshabiller le moyeu-tambour :**

Chasser :  
- le roulement,  
- la garniture d'étanchéité (7).

10. **Déshabiller le cylindre de roue.**  
(Voir opération correspondante).

POSE.

**11. Préparer le cylindre de roue.**

(Voir opération correspondante).

**12. Remplacer les tocs de roue.**

(Voir opération correspondante).

**13. Préparer le moyeu-tambour :**

a) Rectifier au tour la portée des segments de frein. Utiliser le mandrin MR. 630-35/12 ou MR. 630-35/17.

La tolérance de faux-rond est de 0,1 mm (à vérifier au comparateur).

Ne pas augmenter de plus de 2 mm le diamètre d'origine qui est de 180 mm.

b) Mettre en place la garniture d'étanchéité (1), la lèvre du joint vers le roulement. Le plan « b » de la garniture doit être en retrait de  $1^{+0,5}_0$  mm.

part rapport à la collerette « a » d'appui du roulement afin que celui-ci ne vienne pas frotter sur la garniture.

c) Contrôler le roulement. Serrer l'une contre l'autre les deux bagues intérieures, à l'aide d'un boulon et de deux rondelles.

d) Monter le roulement : l'enduire de graisse (TOTAL MULTIS) et le mettre en place dans l'alésage du moyeu, à la presse et à l'aide d'un tube portant sur la bague extérieure :

- tube  $\phi$  extérieur = 75,5 mm  
 $\phi$  intérieur = 72 mm  
 longueur = 100 mm

**14. Préparer le bras d'essieu et le plateau de frein :****IMPORTANT :**

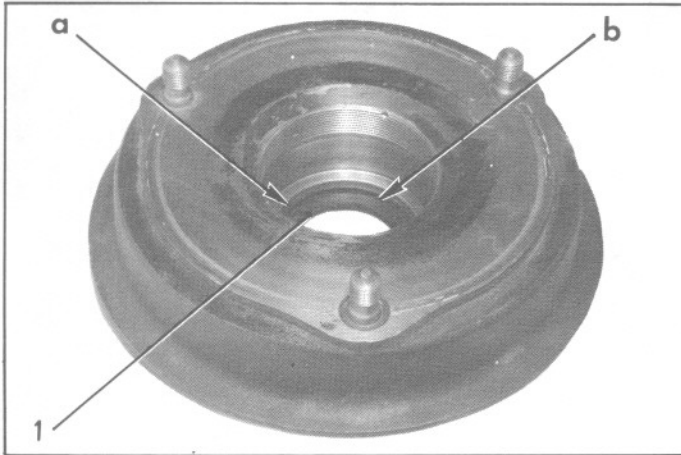
1°) Il ne faut jamais monter une cage à rouleaux S.K.F. dans une bague de roulement TIMKEN et inversement, les cônes des rouleaux n'étant pas les mêmes.

2°) Sur un même bras, on peut monter deux roulements de marques différentes.

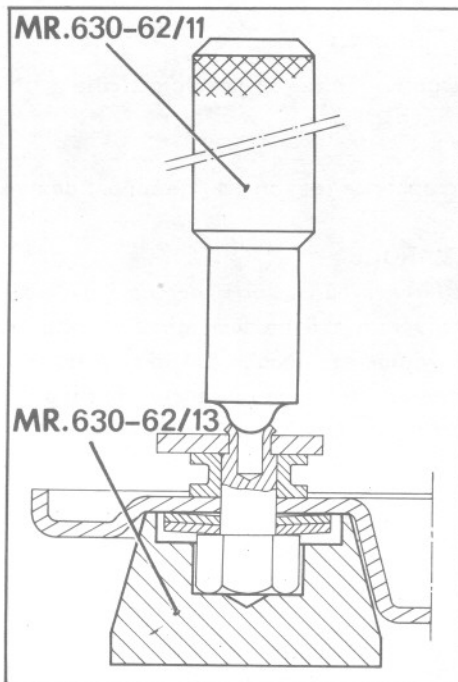
a) Mettre en place les bagues extérieures des roulements dans l'alésage du bras, à l'aide d'une broche à arête vive. S'assurer que les bagues portent correctement sur leur appui. Ne pas désapparier les roulements, de leur bague extérieure.

b) Monter les cames de réglage et sertir les axes. Utiliser le montage MR. 630-62/13 avec la bouterolle MR. 630-62/11.

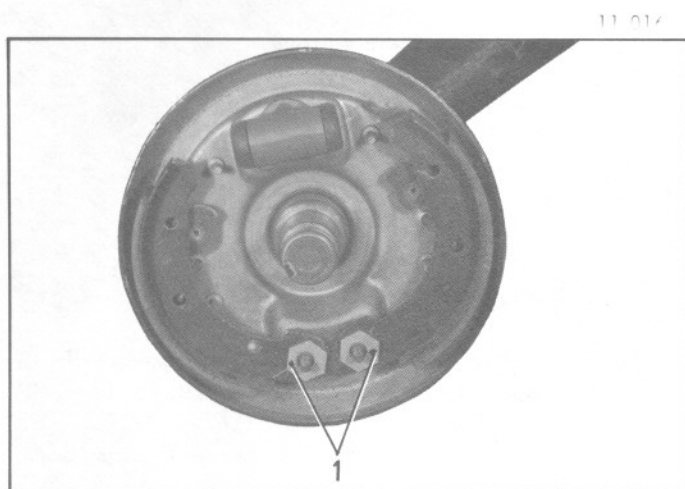
PL. 463



A. 45-2

**15. Poser le cylindre de roue (rondelle éventail).**

## 16. Monter les segments de frein :



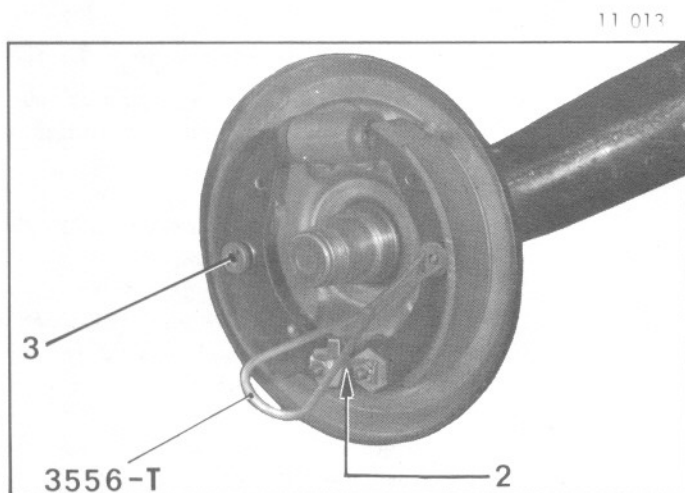
Huiler légèrement les excentriques de réglage (1) et les mettre en place dans les segments de frein.

Les garnitures doivent être bien sèches, sans taches d'huile et en bon état. Sinon, remplacer les segments.

Placer les cames à leur position la plus basse.

Présenter les segments sur le plateau.

*Monter à l'avant, le segment dont la partie dégagée est dirigée vers le haut.*



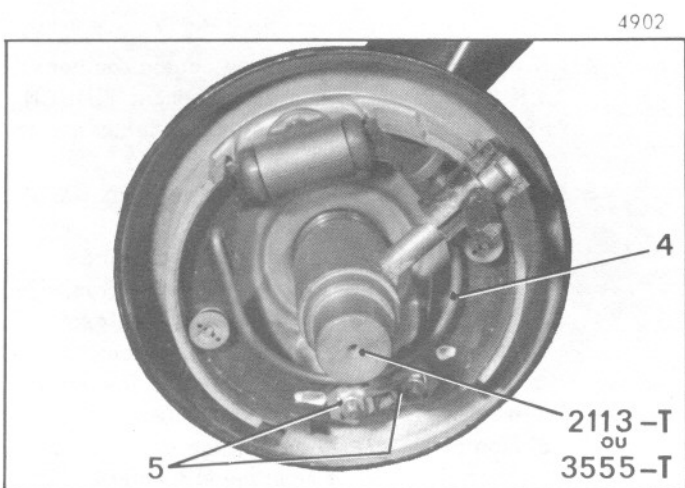
Mettre en place les rondelles plates ou l'arrêt-oir (2) sur les axes des excentriques et serrer provisoirement les écrous (5). Monter les tiges-guides, les ressorts d'appui, les calottes (3) et les verrouiller sur les tiges, à l'aide de l'outil 3556-T.

S'assurer que les segments articulent librement.

Accrocher le ressort (4) de rappel des segments :

## REMARQUE :

*Sur les véhicules sortis depuis Septembre 1968, remplacer à chaque démontage l'arrêt-oir double (2) des écrous de blocage des excentriques qui sert également de guide au ressort de rappel. Ce ressort se monte à la main.*

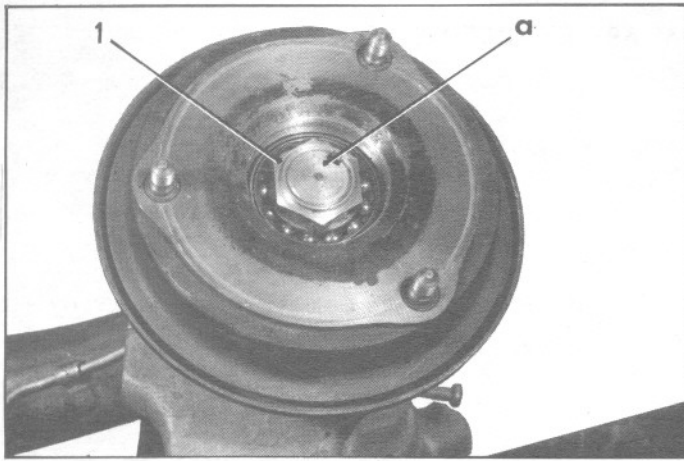


## 17. Centrer les segments de frein :

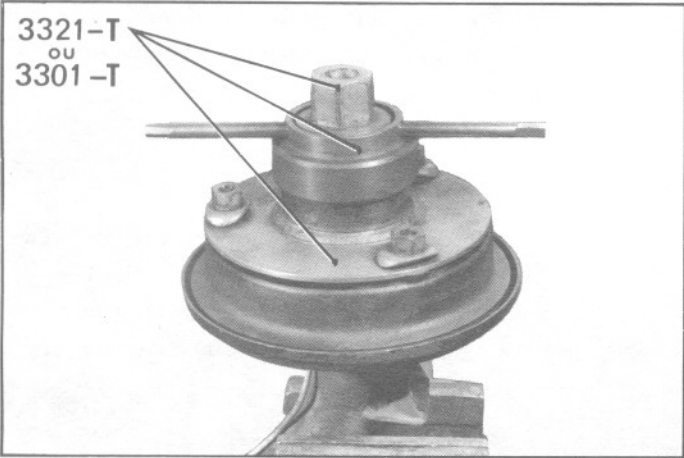
Utiliser un appareil 2113-T ou 3555-T.

Serrer modérément les écrous (5) des excentriques et les freiner.

PL. 564



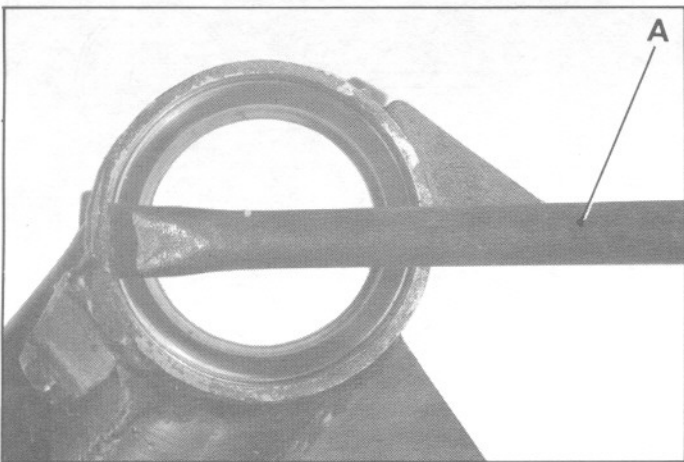
PL. 563



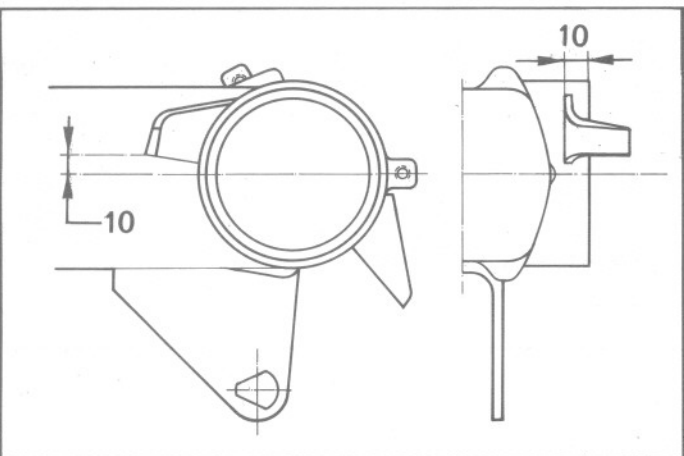
Manuel 621-3

## II. REMPLACEMENT D'UNE BUTEE DE DEBATTEMENT.

PL. 262



A. 41-4



### 18. Monter le tambour :

a) Mettre en place le tambour sur la fusée. Utiliser un tube portant sur la bague intérieure du roulement :

- tube  $\phi$  intérieur = 36,5 mm
- $\phi$  extérieur = 44 mm
- longueur = 200 mm

b) Poser l'écrou (1). *Cet écrou doit être remplacé à chaque démontage.* Serrer l'écrou de 350 à 400 mAN (35 à 40 m.kg) (*face et filets graissés*). A l'aide d'un matoir, rabattre en « a » la collerette de l'écrou dans le fraisage de la fusée.

c) Remplir de graisse (TOTAL MULTIS) le bouchon tôle de l'écrou-bouchon.

Serrer l'écrou-bouchon. Utiliser l'ensemble 3301-T ou 3321-T et l'embout 3303-T ou 3304-T. Placer le guide sur les trois tocs de roue. Immobiliser le tambour en écartant les segments de frein par les cames de réglage, ou utiliser l'outil MR. 630-64/40. Serrer l'écrou-bouchon de 350 à 400 mAN (35 à 40 m.kg) (*face et filets graissés*) et l'arrêt par deux coups de poinçon. Régler les segments de freins.

19. Poser l'axe d'amortisseur sur le bras d'essieu (*s'il y a lieu*).

Le serrer de 190 à 210 mAN (19 à 21 m.kg).

20. Poser le batteur (*s'il y a lieu*).

Serrer les écrous à 60 mAN (6 m.kg).

### 1. Déposer le bras.

( Voir opération correspondante ).

### 2. Remplacer la butée :

Dégager la bague extérieure du roulement, à l'aide d'une broche à arête vive A.

Buriner et meuler les bavures de soudure de l'ancienne butée.

Souder la nouvelle butée, en la positionnant suivant les indications ci-contre. Utiliser la soudure électrique et protéger le bras avec de l'amiante mouillée, pour éviter toute déformation de l'alésage du roulement.

3. Monter la bague extérieure du roulement, à l'aide d'une broche à arête vive. S'assurer que la bague porte correctement sur son appui.



## III. CONTROLE D'UN BRAS ARRIERE DEPOSE.

## 1. Déshabiller le bras. (Voir Chapitre 1).

NOTA : Pour contrôler le bras, il n'est pas nécessaire de déposer les cames de réglage des segments de frein.

## 2. Préparer le contrôle :

Présenter le bras sur un montage de contrôle (montage MR. 630-51/46).

Placer la fusée dans l'alésage du plateau E et faire reposer le plateau sur un marbre.

Placer le mandrin A dans l'alésage du moyeu.

Caler à hauteur le moyeu de bras jusqu'à portée parfaite du plateau E sur le marbre.

## 3. Contrôler le pincement (voir fig. 1) :

a) Placer la broche inclinée B du mandrin A dans le plan des lignes de soudure du bras.

b) A l'aide d'un trusquin, relever la hauteur « h1 » d'une pointe ; faire pivoter le mandrin d'un demi tour et relever la hauteur « h2 » de cette même pointe.

La différence des deux hauteurs doit être comprise entre 0 et 1,2 mm et la plus petite des deux hauteurs peut se trouver côté axe de fusée ou côté axe d'articulation du bras.

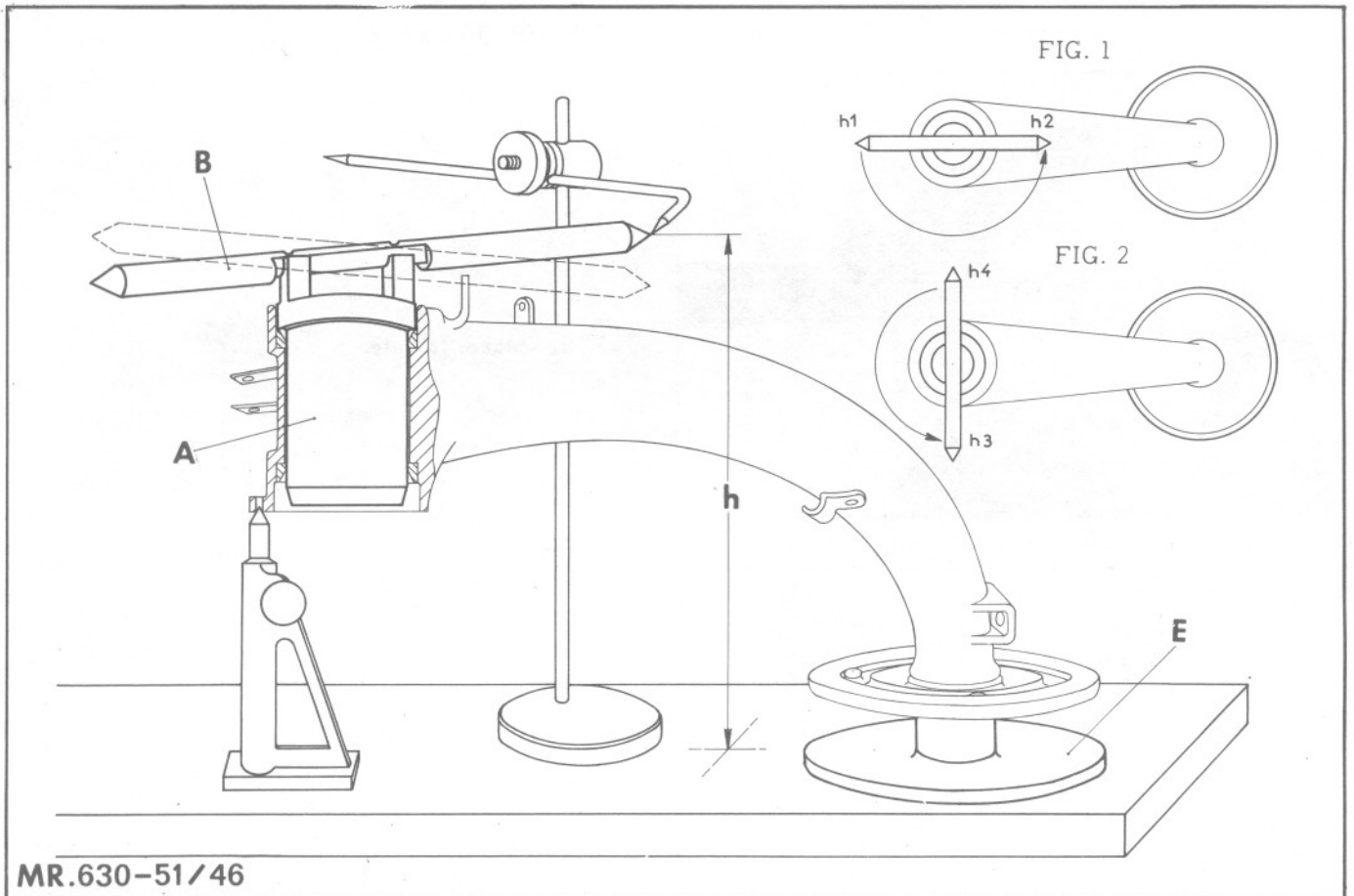
## 4. Contrôler le carrossage (voir fig. 2) :

a) Placer la broche B du mandrin A *perpendiculairement* à la ligne de soudure du bras.

b) A l'aide d'un trusquin, relever la hauteur « h3 » d'une pointe ; faire pivoter le mandrin d'un demi tour et relever à nouveau la hauteur « h4 » de cette même pointe.

La différence des deux hauteurs doit être comprise entre 0 et 3,5 mm. La plus petite des deux hauteurs doit toujours se trouver du côté de la chape porte-couteau. Sinon, le bras est à remplacer.

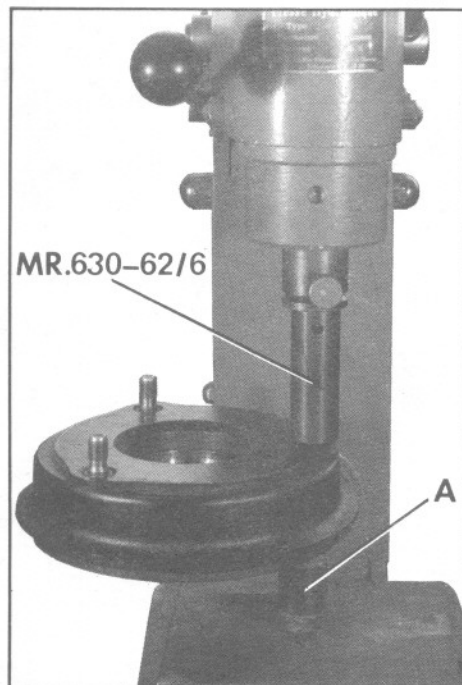
A. 42-3



MR.630-51/46

## IV. REMPLACEMENT DES TOCS DE ROUE.

12 529



REMARQUE :

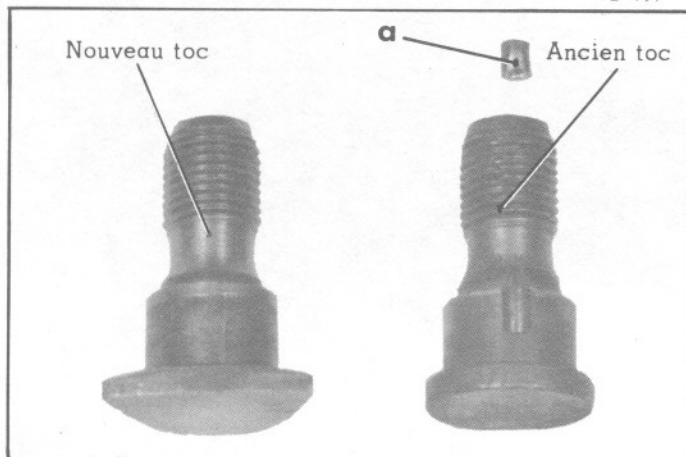
Pour remplacer les tocs de roue, ne jamais désaccoupler complètement le tambour du moyeu. Remplacer seulement un toc à la fois.

La rectification du tambour est réalisée à l'usine, les deux pièces étant assemblées.

Remplacer les tocs de roue :

Chasser un toc de roue et sertir le toc neuf, à la presse, en utilisant un tas A et la bouterolle MR. 630-62/6.

12 497



REMARQUE :

Le Département des Pièces de Rechange ne fournit plus que les nouveaux tocs. (L'ergot « a » d'arrêt en rotation du toc est supprimé).