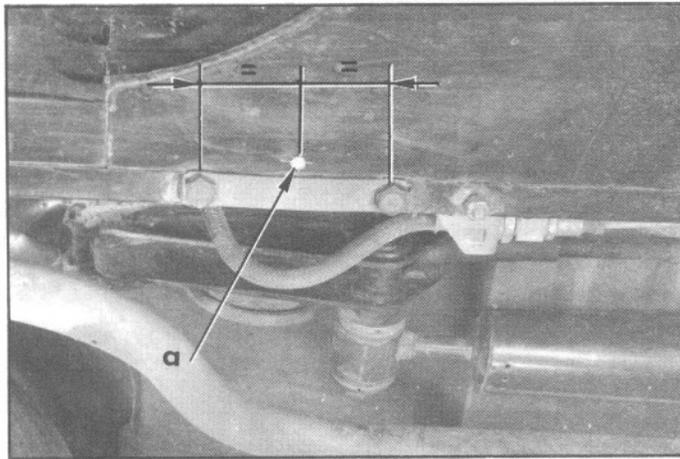
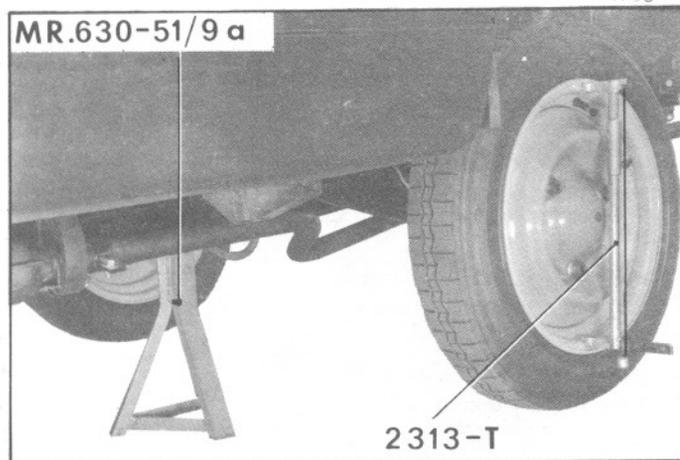


I. CONTROLE DES BRAS ARRIERE SUR VEHICULE



4949



4938

NOTA : Ces contrôles doivent être effectués lorsqu'un véhicule révèle, à la suite d'un choc, un comportement anormal sur route ou une usure anormale des pneus.

1. Contrôler la position des roues arrière :

Véhicules sortis jusqu'en Mars 1969 :

Les roues doivent avoir un pincement, vers l'avant, compris entre 0 et 8 mm.

Véhicules sortis depuis Mars 1969 :

Les roues peuvent avoir soit une ouverture, soit un pincement vers l'avant compris entre 0 et 4 mm.

Pour le contrôle il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière du véhicule soient réglées (voir opération correspondante).

Mesurer à la hauteur de l'axe des roues, la distance entre les bords extérieurs des jantes à l'avant. Marquer à la craie les points mesurés. Faire avancer le véhicule pour que les roues tournent d'un demi-tour et mesurer à l'arrière la distance entre les repères (remis à la même hauteur). Utiliser une pige dont il existe plusieurs modèles dans le commerce.

Si le pincement ou l'ouverture ne sont pas dans les tolérances :

Un des bras ou les deux bras sont faussés. Dans ce cas, il faut :

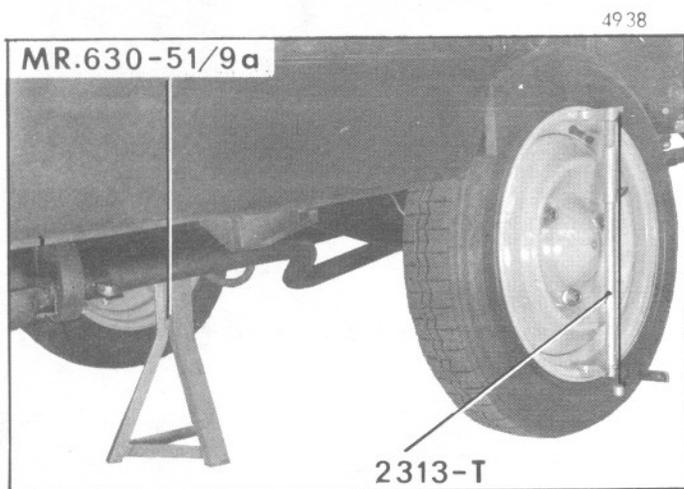
- soit contrôler la position des bras arrière sur le véhicule (voir §§ 3 à 7, même opération),
- soit déposer le bras et le contrôler sur un marbre (voir chapitre II, même opération).

Si le pincement ou l'ouverture sont dans les tolérances :

Il faut contrôler le carrossage.

2. Contrôler le carrossage des roues arrière :

- a) Vérifier et établir s'il y a lieu, la pression des pneus.
Placer le véhicule sur un sol plan horizontal.
- b) Caler le véhicule de façon à obtenir une hauteur de 295 mm. sous la plate-forme en « a », au milieu des deux vis de fixation de la traverse et à côté de l'arrêt. Utiliser pour cela les chandelles MR.630-51/9a (hauteur = 285 mm) munies de cales de 10 mm d'épaisseur.



c) Déposer l'aile arrière du côté à contrôler (si nécessaire).

d) Contrôler le carrossage : utiliser l'appareil 2313-T.
 • Le fil doit être dans la zone « 3 » de l'appareil.
 Sinon, déposer le bras et le contrôler (voir opération correspondante).

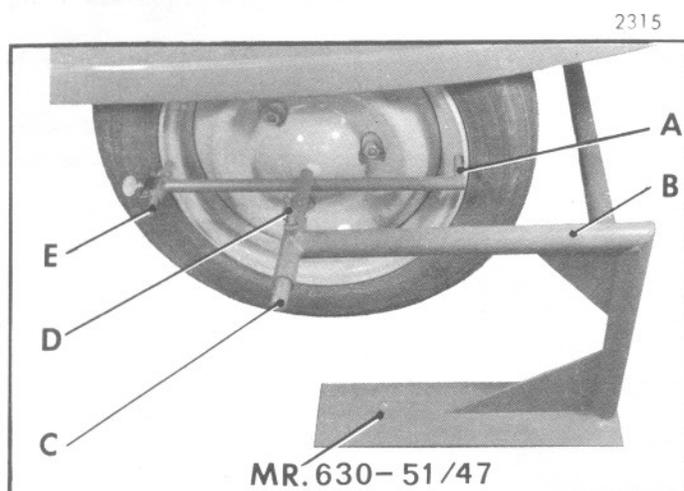
NOTA : Il est possible de transformer un appareil 2315-T en 2313-T en montant des plaquettes 2312-T. Suivre les indications du constructeur.

Contrôle de la position des bras arrière.

REMARQUE : Il peut être nécessaire, dans le cas d'une usure anormale d'un pneu, de vérifier le pincement de chaque roue arrière.

3. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal ; les hauteurs avant et arrière doivent être réglées correctement (voir opération correspondante).

4. Placer l'appareil MR. 630-51/47 comme indiqué sur la figure.



Desserrer la pignone mobile E et l'éloigner de la jante. Amener la touche A au contact de la jante à la hauteur de l'axe de la fusée en faisant coulisser la fourche C dans le support B. Immobiliser la fourche en serrant la vis D.

Opérer de la même façon sur l'autre roue avec l'autre côté de l'appareil.

De chaque côté, amener la touche mobile E au contact de la jante. Lire sur chaque vernier le chiffre placé en face du trait repère « a » (voir figure page suivante).

Relever ce chiffre en précisant :
 - soit O1, s'il s'agit d'ouverture,
 - soit P1, s'il s'agit de pincement.

5. Dégager les fourches C et avancer le véhicule pour faire tourner les roues exactement d'un demi-tour.

6. Recommencer les opérations du paragraphe 4. Relever de nouveau les chiffres indiqués sur les verniers :
 - soit O2, s'il s'agit d'ouverture,
 - soit P2, s'il s'agit de pincement

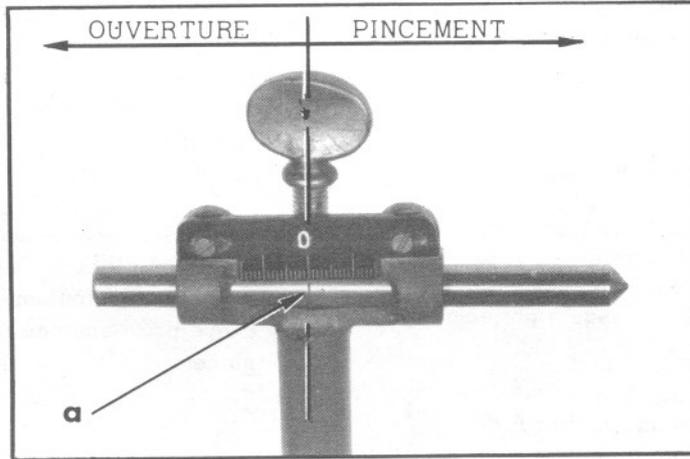
7. Déterminer la valeur du parallélisme pour chaque roue :

Plusieurs cas peuvent se présenter :

a) Les deux mesures indiquent de l'ouverture :

Faire la moyenne des deux lectures :

$$\frac{O1 + O2}{2}$$



Les deux mesures indiquent du pincement :

Faire la moyenne des deux lectures :

$$\frac{P1 + P2}{2}$$

b) L'une des deux mesures indique de l'ouverture et l'autre du pincement :

Deux cas peuvent se présenter :

O est supérieur à P

La position du bras sera :

$$\frac{O - P}{2}$$

P est supérieur à O

La position du bras sera :

$$\frac{P - O}{2}$$

Sur les véhicules sortis *jusqu'en Mars 1969*, chaque roue doit avoir un *pincement* compris entre 0 et 4 mm.
 Sur les véhicules sortis *depuis Mars 1969*, chaque roue peut avoir une *ouverture* ou un *pincement* compris entre 0 et 2 mm.

Il faut remplacer les bras dont la moyenne :

$$\frac{O1 + O2}{2} \quad \text{ou} \quad \frac{P1 + P2}{2} \quad \text{ou} \quad \frac{O - P}{2} \quad \text{ou} \quad \frac{P - O}{2}$$

n'est pas comprise entre : 0 et 4 mm (*Véhicules sortis jusqu'en Mars 1969*)
 ou entre : 0 et 2 mm (*Véhicules sortis depuis Mars 1969*).

REMARQUE :

Les différences entre les mesures, O1 et O2 ou O et P, relevées au paragraphe 7, *ne proviennent que du voile de la roue.*

La différence des valeurs lues sur l'appareil est le double du voile réel de la jante aux points considérés. Si elle est supérieure à 4 mm (ce qui correspond à un voile mesuré de $\frac{4}{2} = 2$ mm) il faut contrôler la roue, le voile réel d'une jante ne devant pas dépasser 2 mm.

II. CONTROLE D'UN BRAS ARRIERE DEPOSE

1. Déposer le bras (voir opération correspondante).

2. Déshabiller le bras (voir opération correspondante).
Il est inutile de déposer les cames de réglage.

3. Contrôler le bras :

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.

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.

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.

4. Habiller le bras :
(voir opération correspondante).

5. Monter le bras :
(voir opération correspondante).

A. 42-3

