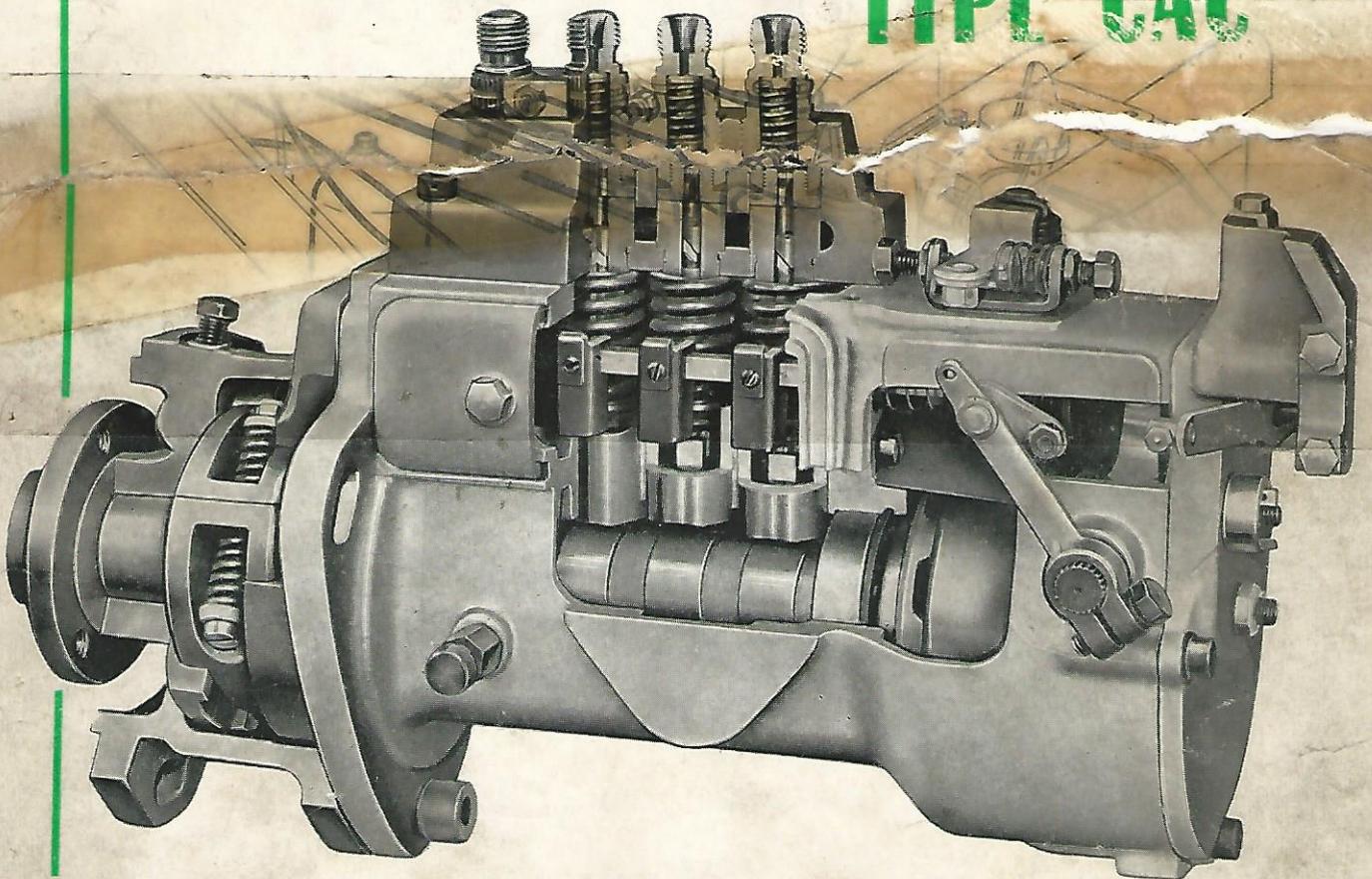


- DÉMONTAGE
- REMONTAGE
- RÉGLAGES
- CONSEILS D'ENTRETIEN

DES

POMPES D'INJECTION TYPE CAC



DIVISION



PRÉCISION MÉCANIQUE LABINAL

FILTRE G.A.Y.O.A.

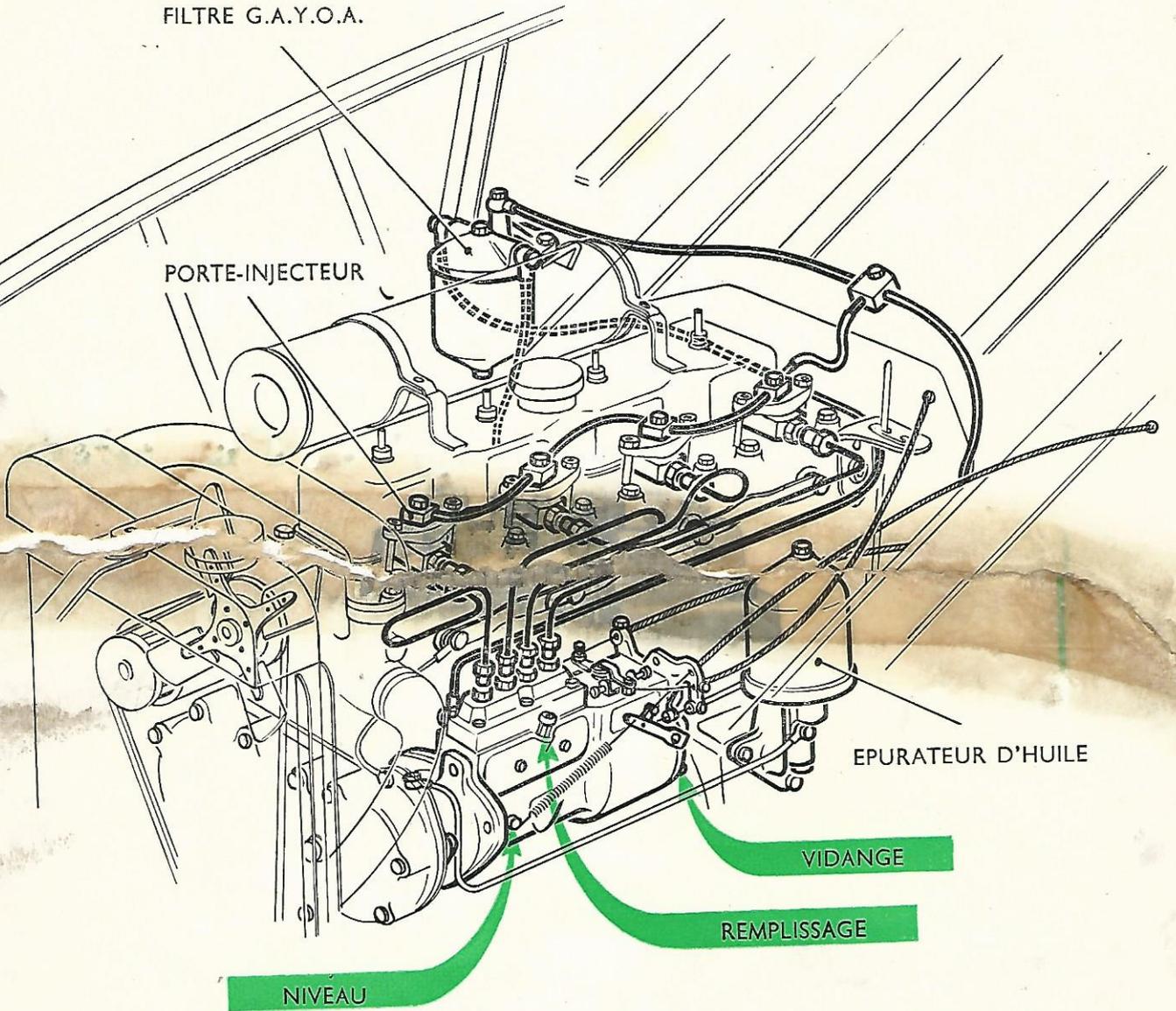
PORTE-INJECTEUR

EPURATEUR D'HUILE

VIDANGE

REPLISSAGE

NIVEAU



PRÉCISION MÉCANIQUE LABINAL

Division **P.M**



AVANT - PROPOS

La présente notice a pour objet de donner aux réparateurs des pompes d'injection type C.A.C. 4 les instructions nécessaires au :

DÉMONTAGE	(Chapitre I page 1)
REMONTAGE et RÉGLAGE	(Chapitre II page 7)
RÉGLAGE AU BANC ÉLECTRIQUE	(Chapitre III page 13)
VÉRIFICATION SUR VÉHICULE	(Chapitre IV page 16)
ENTRETIEN	(Chapitre V page 17)

de ce matériel, ainsi que la description de l'outillage nécessaire pour assurer ces diverses opérations.

Des soins apportés à l'entretien du matériel d'injection dépend sa bonne tenue ainsi que celle du moteur. Ils contribuent à abaisser le prix de revient d'exploitation de ce matériel.



CHAPITRE

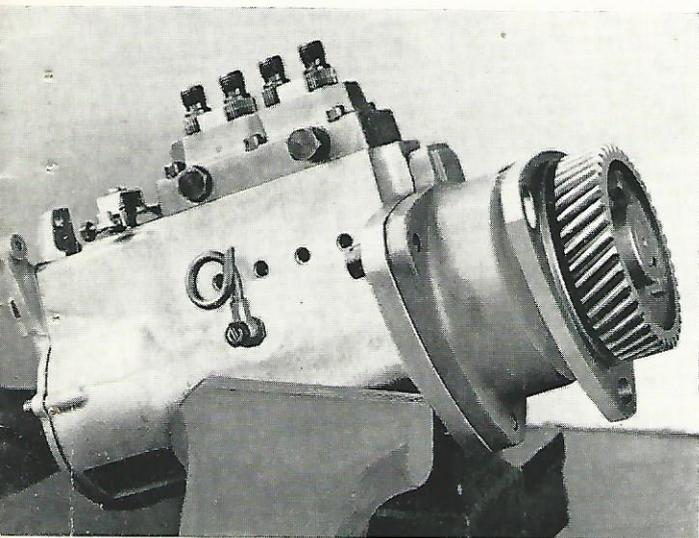
I

DEMONTAGE

Les numéros indiqués dans le texte se rapportent aux outillages spéciaux représentés en fin de la présente notice.

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Vidanger la pompe en dévissant la vis inférieure du couvercle régulateur.
- Retirer le levier de commande et son ressort.
- Dévisser le bouchon de niveau d'huile (point d'attache du ressort).
- Retirer l'ensemble tube de trop-plein si ce dernier est vissé dans le carter.



1 FIXATION DE LA POMPE A L'ÉTAU

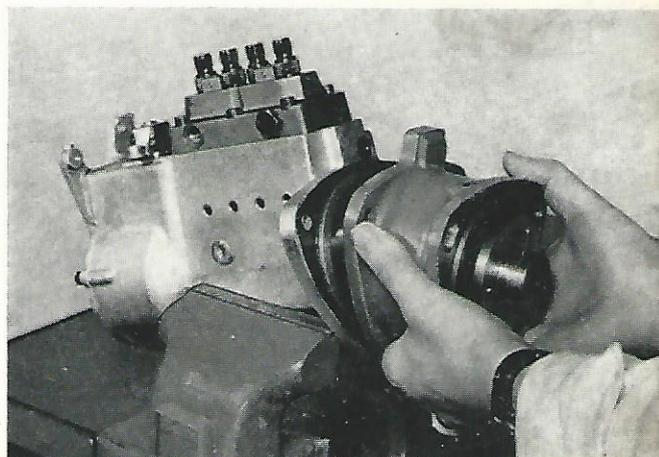
- Si l'étau n'est pas muni de mors en céleron, mettre des mordaches en aluminium ou en plomb.
- Serrer la pompe dans l'étau en l'inclinant de façon qu'un mors s'appuie sur le bossage du carter, l'autre sur le carter lui-même, en prenant soin de remonter le tube de trop plein vers le haut lorsqu'il n'est pas vissé sur un bossage, car en le démontant la vis risquerait de tomber dans le carter.
- Retirer les plombages.

DÉMONTAGE DE L'AVANCE

- Retirer le pignon en dévissant les 3 vis de fixation.
- Dévisser les 3 vis BTR.
- Enlever le carter et le joint.
- Déboîter l'ensemble tournant.
- Enlever les coulisseaux et rondelles.

NOTA : Le moyeu porte-pignon et le carter constituent un sous-ensemble qu'il ne faut pas démonter. Pour la rechange, il est prévu un sous-ensemble de ces pièces (voir notice pièces détachées 8h).

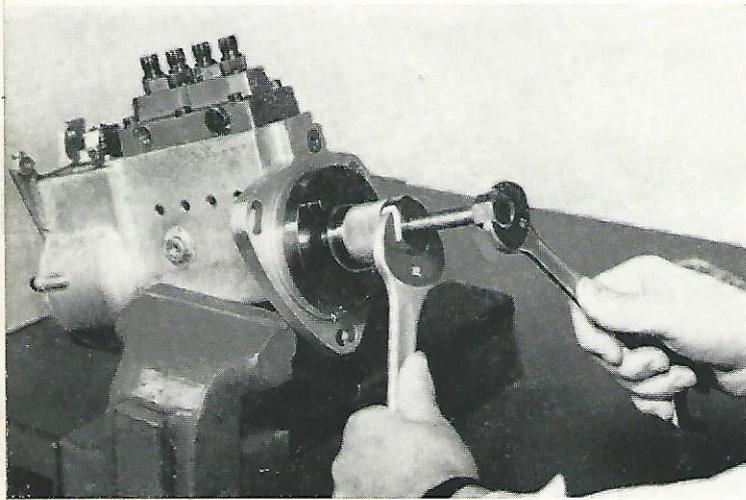
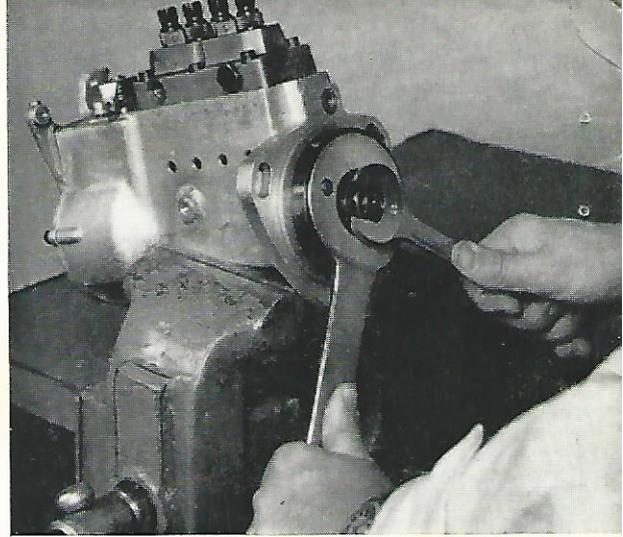
2



DÉMONTAGE DE L'AVANCE (suite)

3

- Maintenir le plateau d'entraînement avec la clé (14).
- Dévisser l'écrou de serrage avec la clé (28).



4

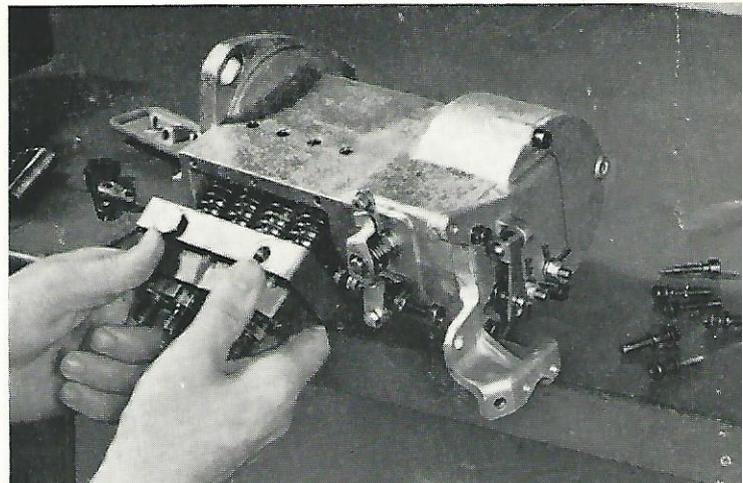
DÉMONTAGE DE L'AVANCE (fin)

- Débloquer le plateau d'entraînement avec l'extracteur (4) et les clés (27) et (28).
- Retirer le plateau et la clavette.

DÉMONTAGE DU BLOC HYDRAULIQUE

5

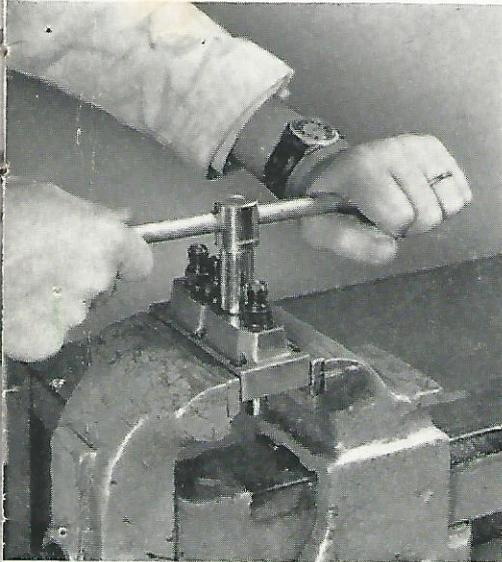
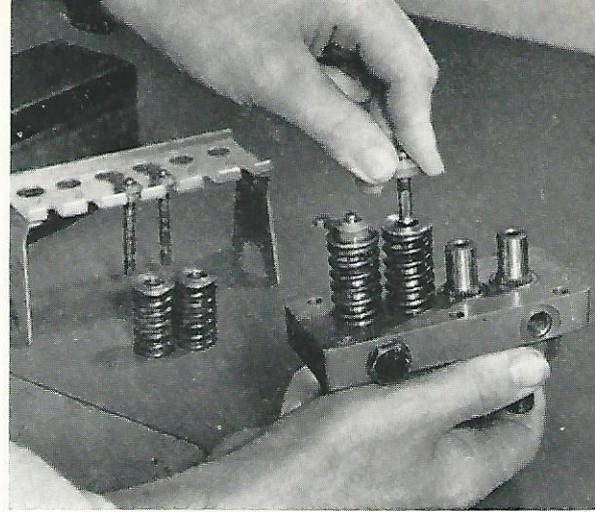
- Démontez l'ensemble plaque de regard et reniflard avec le joint caoutchouc.
- Dévissez les 6 vis BTR de fixation du bloc hydraulique.
- Enlever la pompe de l'étau et la poser à plat sur le bord de l'établi.
- Retirez doucement le bloc hydraulique en l'inclinant vers le bas, pour dégager les doigts des pistons des fourchettes de crémaillère.



DÉMONTAGE DES PISTONS ET RESSORTS

6

- Retirer les pistons et les poser avec ménagement sur le support (26), en face des repères correspondant à l'ordre de démontage.
- Enlever les coupelles et les ressorts.



7

DÉMONTAGE DES RACCORDS DE REFOULEMENT

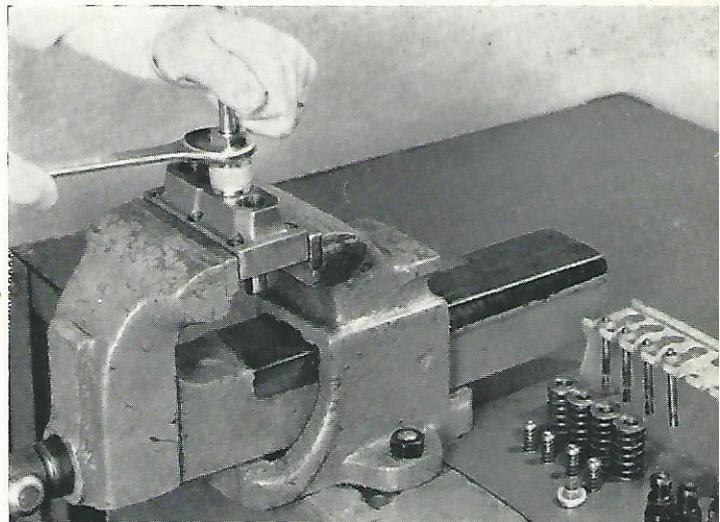
- Serrer le bloc hydraulique dans l'étau.
- Démontez les freins des raccords de refoulement.
- Dévisser les raccords de refoulement avec la douille cannelée (3) et la poignée (8).
- Enlever les butoirs et ressorts de clapet.

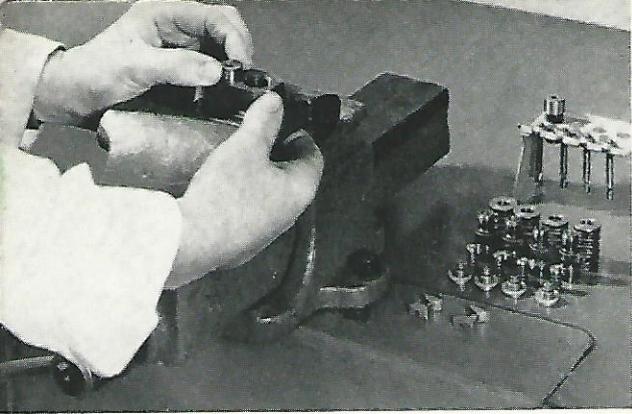
DÉMONTAGE DES CLAPETS

8

- Enlever le clapet de son siège.
- Emmancher la pince de l'extracteur (5) sur le siège du clapet après avoir dévissé la douille 6 pans.
- Maintenir l'extracteur par la poignée et visser la douille six pans avec la clé (28) pour bloquer la pince de l'extracteur sur le siège du clapet.
- Avec la clé (28) visser la douille moletée jusqu'à extraction du siège de clapet.
- Sortir le siège de l'extracteur en dévissant la douille six pans.

IMPORTANT - Après chaque extraction, remettre le clapet dans son siège pour éviter le désappilage.





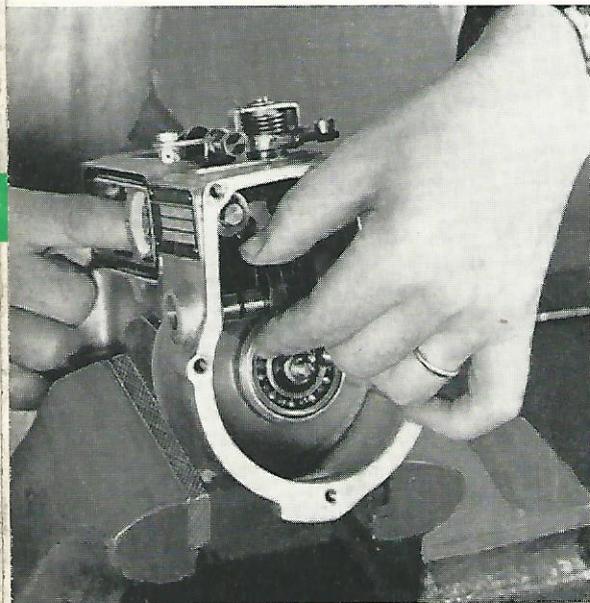
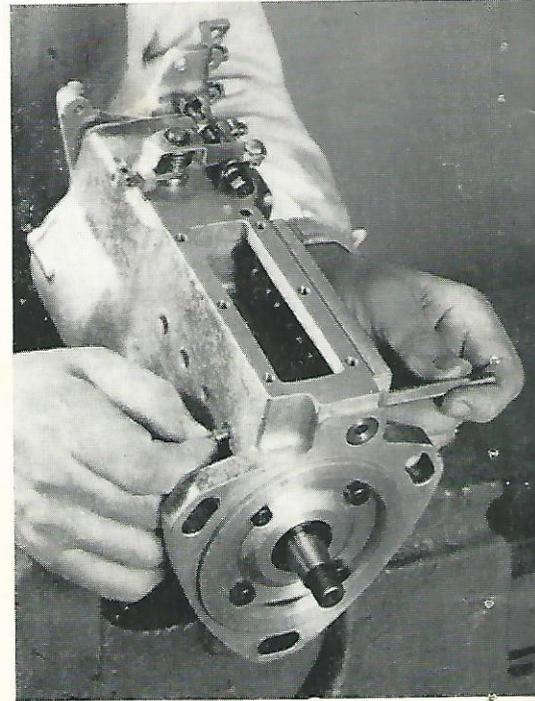
9 DÉMONTAGE DES CHEMISES DE PISTON

- Dégager les chemises en les poussant avec le doigt vers le haut.
- Enfiler les chemises dans les trous du support (26) en face de leurs pistons respectifs pour éviter le désappairage.

EXTRACTION DES POUSSOIRS

10

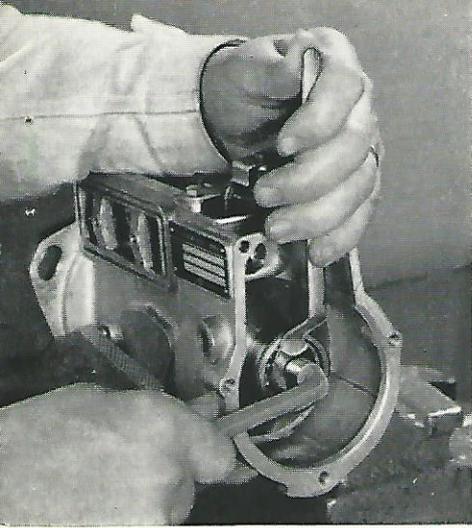
- Remettre la pompe dans l'étau, crémaillère côté établi.
- Dévisser les 4 vis de blocage des doigts de guidage des poussoirs.
- Retirer les 4 doigts de guidage en les repoussant avec un chasse-goupille par la porte de visite de crémaillère.
- Retirer les poussoirs.



11

DÉMONTAGE DE L'AXE DE COMMANDE

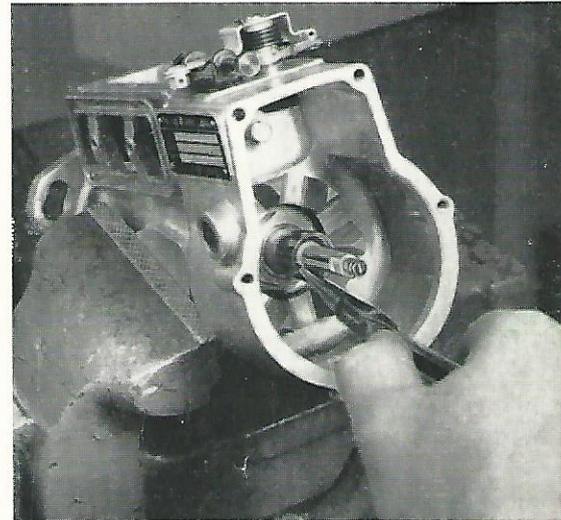
- Retirer le couvercle du régulateur en dévissant les 4 vis BTR.
- Retirer le circlips et la rondelle de l'axe de commande.
- Déplacer la crémaillère vers l'avant.
- Dégager l'axe en tirant vers l'intérieur du régulateur.



12

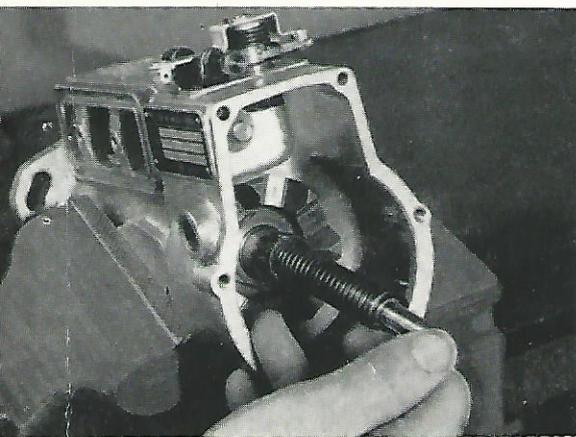
DÉMONTAGE DU PLATEAU ARRIÈRE RÉGULATEUR

- Retirer le déflecteur d'huile fixé par 2 vis dans le fond du carter régulateur.
- Maintenir l'écrou de réglage avec la clé (9).
- Dévisser le contre-écrou avec une clé à tube de 10.
- Dévisser l'écrou de réglage pour retirer l'ensemble : plateau, roulement et écrou.
- Récupérer les 6 billes dans le carter.



DÉMONTAGE DE L'ENSEMBLE RESSORTS

13

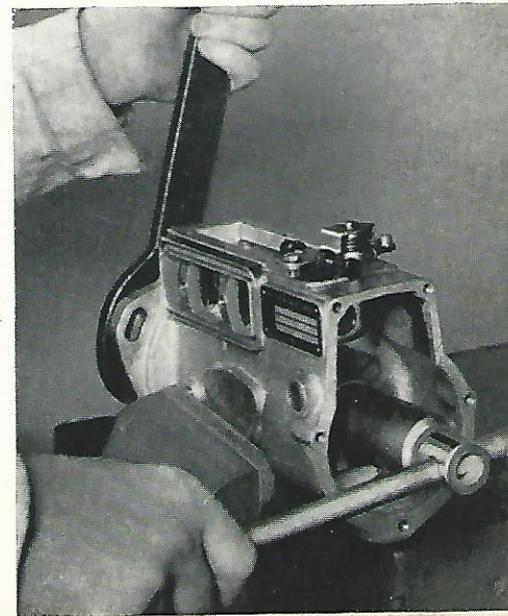


- Visser la douille (12) sur la tige centrale pour comprimer les ressorts de 2 mm environ.
- Retirer le circlips avec une pince à circlips intérieur.
- Extraire l'ensemble tige et ressort de l'arbre à cames

DÉMONTAGE DU PLATEAU AVANT RÉGULATEUR

14

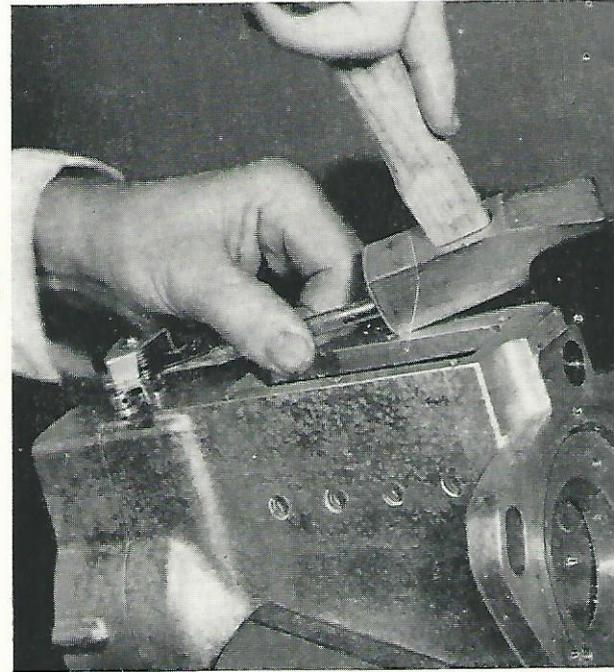
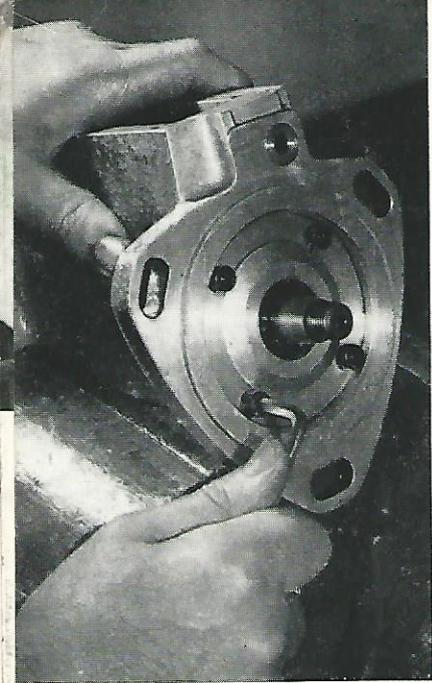
- Emmancher un accouplement classique sur le cône de l'arbre à cames muni de sa clavette.
- Monter la clé (25) dans les tenons de l'accouplement.
- Dévisser l'écrou de blocage du plateau avec la clé (10).
- Retirer la rondelle platé et le plateau avant.
- Retirer l'accouplement et sa clavette.



15

DÉMONTAGE DE L'ARBRE A CAMES

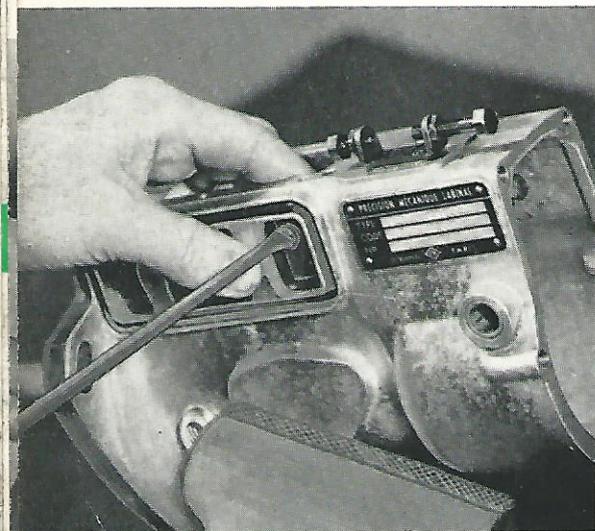
- Dévisser les 4 vis BTR du support palier.
- Retirer le support palier (le cas échéant, retirer les rondelles d'épaisseur).
- Retirer l'arbre à cames avec ses roulements.
- Pour démonter la cage de roulement restée dans le carter, retirer le circlips et chasser la cage vers le carter régulateur.
- Démontez l'ensemble tube de trop-plein lorsqu'il n'est pas vissé sur le carter.



DÉMONTAGE DES COMMANDES

16

- Retirer le ressort de rappel du levier de ralenti.
- Retirer l'anneau TRUARC sur l'axe des leviers et les rondelles de réglage.
- Chasser la goupille du levier de stop.
- Retirer l'ensemble levier de ralenti, ressort et levier de stop.
- Sortir l'ensemble axe et doigt de stop par l'intérieur du carter régulateur.



17

DÉMONTAGE DE LA CRÉMAILLÈRE

- Débloquer les vis pointe des fourchettes de crémaillère.
- Sortir l'ensemble crémaillère, en faisant glisser les fourchettes sur l'axe de crémaillère.

- Récupérer les fourchettes dans le carter pompe.
- Retirer le ressort de crémaillère.
- Dévisser l'écrou borgne et l'écrou de crémaillère.
- Retirer la coupelle et les entretoises de réglage.

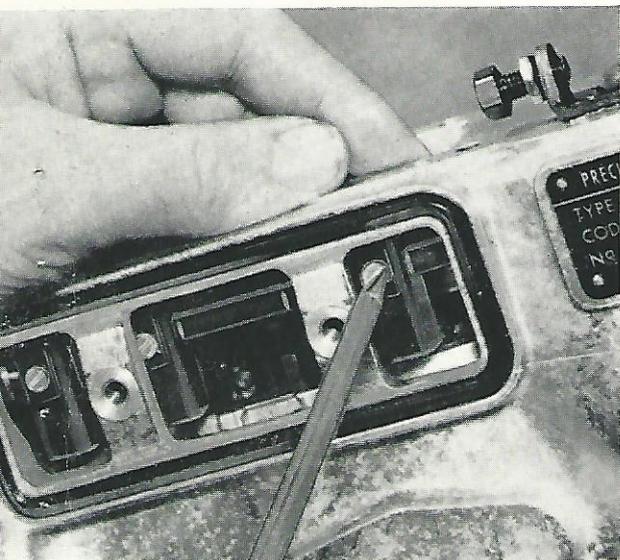


CHAPITRE

II

REMONTAGE

ATTENTION, Avant remontage **nettoyer chaque pièce** soigneusement avec du **gas-oil filtré**. Éviter l'emploi de chiffons.



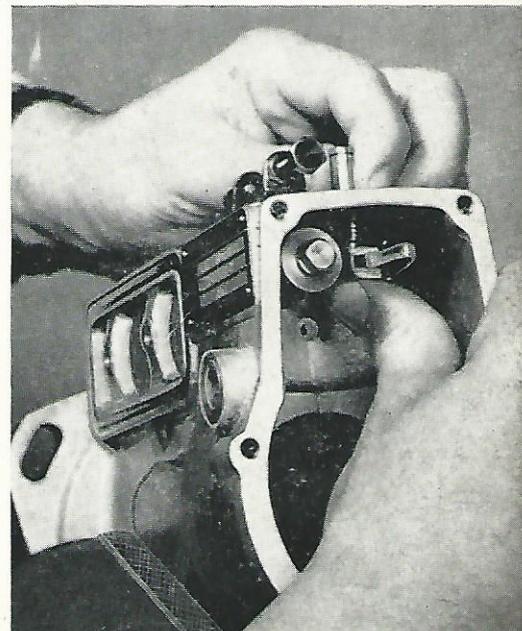
18

MONTAGE DE LA CRÉMAILLÈRE

- Mettre en place la crémaillère sans oublier d'enfiler les fourchettes.
- Positionner et bloquer les fourchettes à gauche du trait de repère gravé sur la crémaillère.
- Enfiler : les ressorts - entretoise - coupelle - entretoise. Visser l'écrou de crémaillère à fond et bloquer l'écrou borgne en maintenant l'écrou de crémaillère.
- Vérifier que la crémaillère coulisse sans point dur.

MONTAGE DE LA COMMANDE DE STOP ET RALENTI 19

- Monter le déflecteur dans le cas où le doigt de stop est placé en dessous de la crémaillère.
- Enfiler l'ensemble axe et doigt de stop dans la douille vissée dans le carter, après avoir vérifié l'état du joint (le doigt positionné entre les coupelles).
- Monter l'ensemble levier de stop et ralenti sur l'axe.
- Assembler avec la goupille.
- Régler le jeu axial au moyen de rondelles prévues à cet effet en les plaçant sous l'anneau TRUARC.
- Mettre l'anneau TRUARC en place.
- Vérifier que le levier de stop fonctionne librement et repousse la crémaillère.
- Monter le ressort de rappel entre le levier de ralenti et l'étrier, en le positionnant dans les encoches du levier.
- Vérifier que l'ensemble tourne sans point dur et repousse la crémaillère.

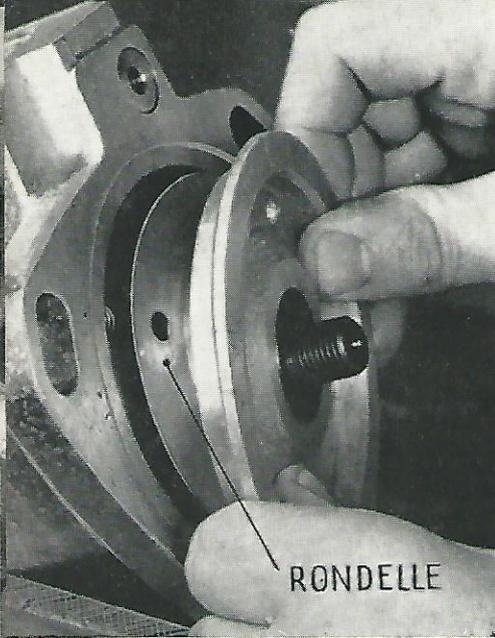


20

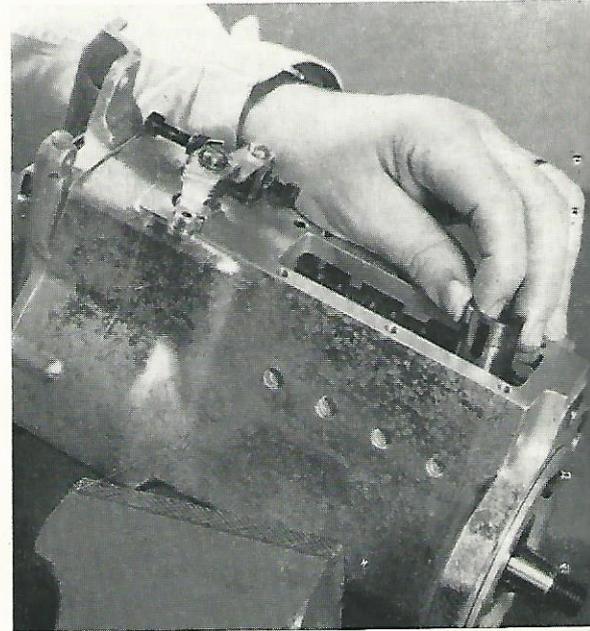
MONTAGE DE L'ARBRE A CAMES

- Dans le cas où l'ensemble trop plein n'est pas vissé sur le carter, enfile la vis dans son trou par l'intérieur du carter.
- Monter les joints et le tube sur la vis et visser l'écrou NYLSTOP en remontant le tube vers le haut.
- Mettre l'arbre à cames en place.
- Monter le support palier.

NOTA : Contrôler le jeu de l'arbre à cames suivant I.T. n° CA 10..



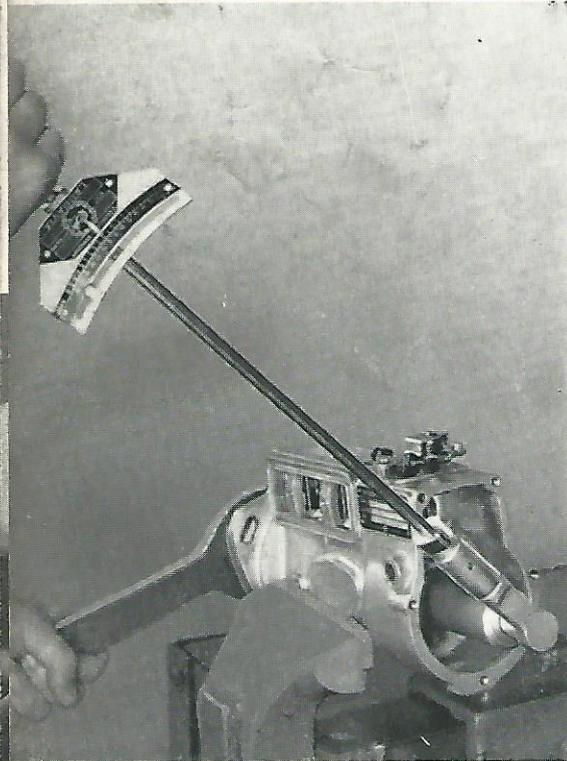
RONDELLE



MONTAGE DES POUSSOIRS

21

- Huiler les alésages des poussoirs.
- Opérations inverses du démontage, en bloquant les vis avec du BLUESTOP.
- Vérifier si les poussoirs coulisent librement en faisant tourner l'arbre à cames après chaque montage d'un doigt de guidage.

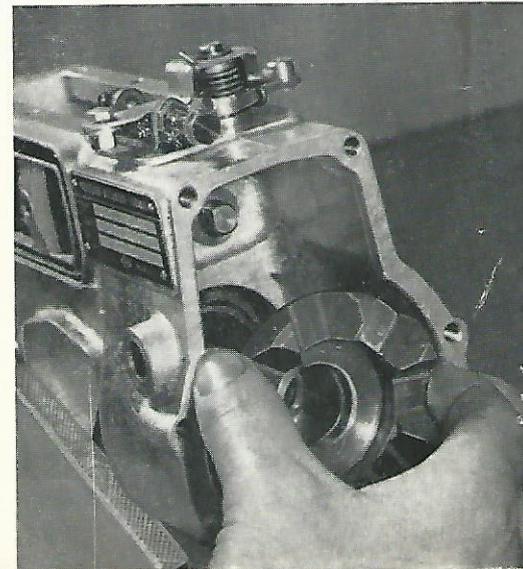


22

MONTAGE DU PLATEAU AVANT RÉGULATEUR

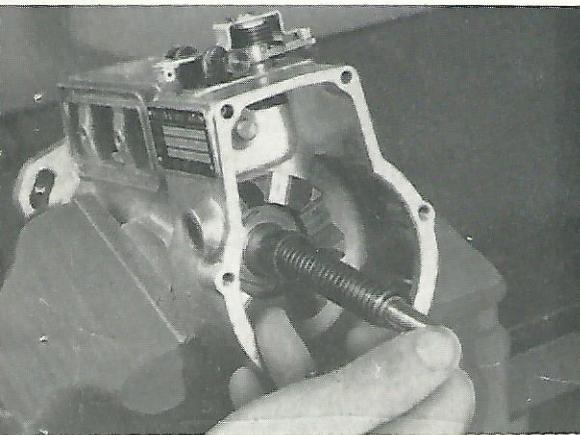
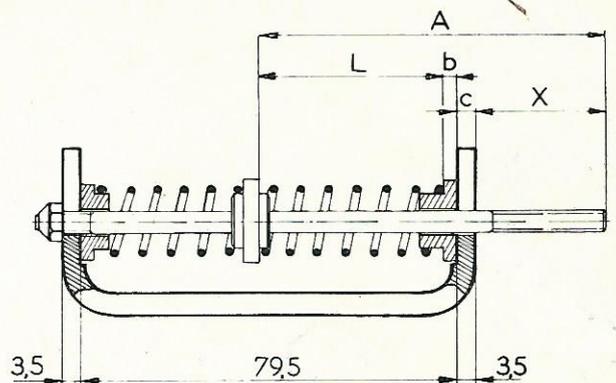
- Emmancher et claveter un accouplement classique sur l'arbre à cames.
- Maintenir l'accouplement avec la clé (25).
- Bloquer l'écrou du plateau à 8 m/kg avec la clé (10) et la clé dynamométrique (20) munie de l'adaptateur (24).

- Mettre le plateau avant en place.
- Monter la rondelle et visser l'écrou.



RÉGLAGE DES RESSORTS DE VITESSE 23

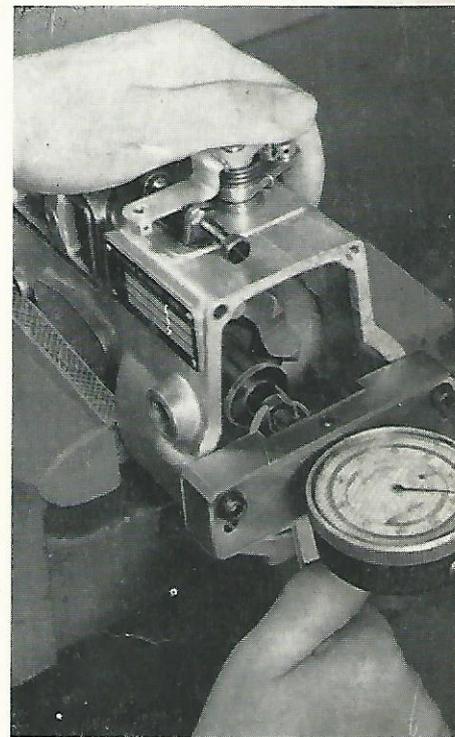
- Tarer le ressort de vitesse sous une charge de 16,5 kg et noter la longueur (L) du ressort sous cette charge.
- Calculer la cote X : $X = A - (L + b + c)$.
- Mettre les ressorts en place sur le montage (7) et mesurer la cote X. Si la cote X est trop faible, ajouter les rondelles de réglage, si elle est trop grande, choisir un ressort additionnel plus faible.
- Serrer l'écrou NYLSTOP jusqu'à affleurement avec le montage.



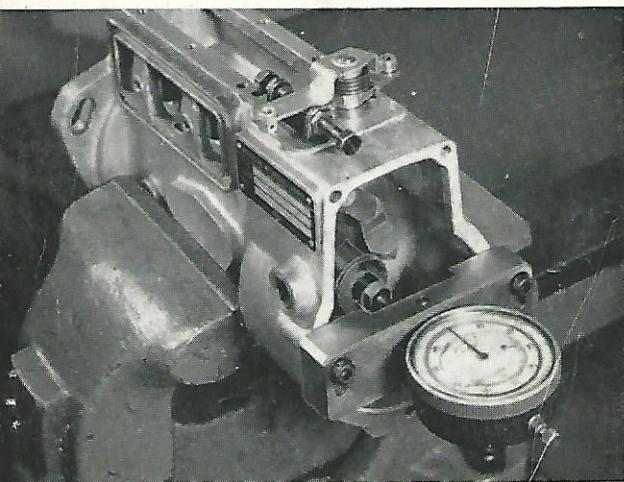
- Mettre le circlips en place.
- Dévisser et retirer la douille (12).

24 MONTAGE DES RESSORTS DANS L'ARBRE A CAMES

- Sortir l'ensemble ressort du montage (7) en vissant la douille (12) sur la tige pour comprimer les ressorts.
- Enfiler l'ensemble dans l'arbre à cames.



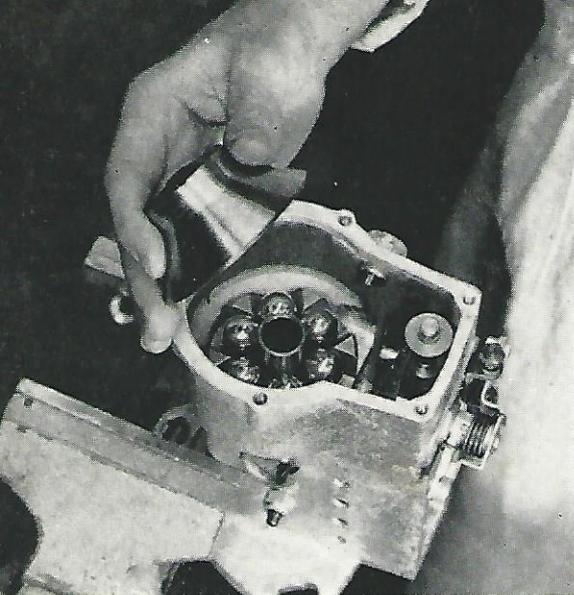
VÉRIFICATION DE LA COURSE DE CORRECTION 25



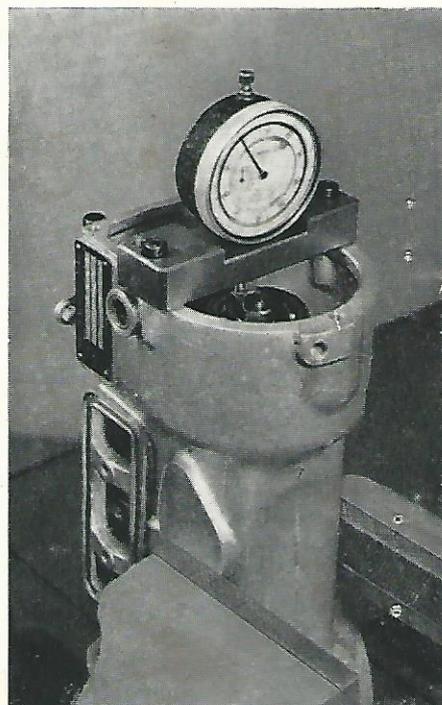
- Visser le faux écrou (13) sur la tige de réglage jusqu'à affleurement avec l'arbre à cames.
- Monter le vérificateur (16) à la place du couvercle de régulateur avec 2 vis de fixation du bloc hydraulique.
- Enfiler la montre comparateur (17) dans le vérificateur pour mettre le palpeur en contact sur l'extrémité de la tige, et bloquer la montre sur le vérificateur.
- Après avoir réglé la montre comparateur à 0, visser le faux écrou (13) avec la clé coudée (9) jusqu'au moment où l'on obtient une résistance très nette (moment où l'écrou NYLSTOP arrive en contact avec la coupelle du ressort additionnel).
- La cote lue sur la montre comparateur doit être de 3,5 mm.

26

MONTAGE DU PLATEAU ARRIÈRE RÉGULATEUR

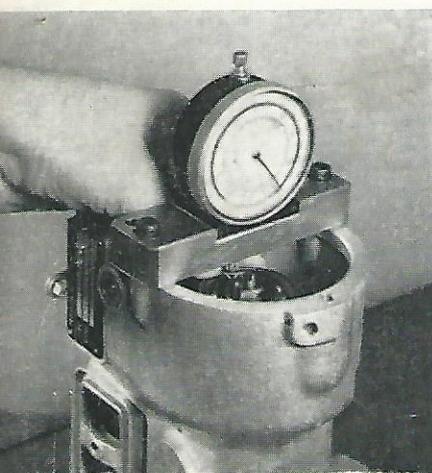


- Mettre la pompe en position verticale dans l'étau.
- Poser les billes sur le plateau avant, dans leur logement.
- Vérifier l'état du roulement de l'ensemble plateau arrière.
- Coiffer les billes avec l'ensemble plateau et visser l'écrou jusqu'au contact de l'arbre à cames.
- Vérifier que tout est bien en place en faisant tourner l'arbre à cames.



VÉRIFICATION DE LA COURSE DE RALENTI

27



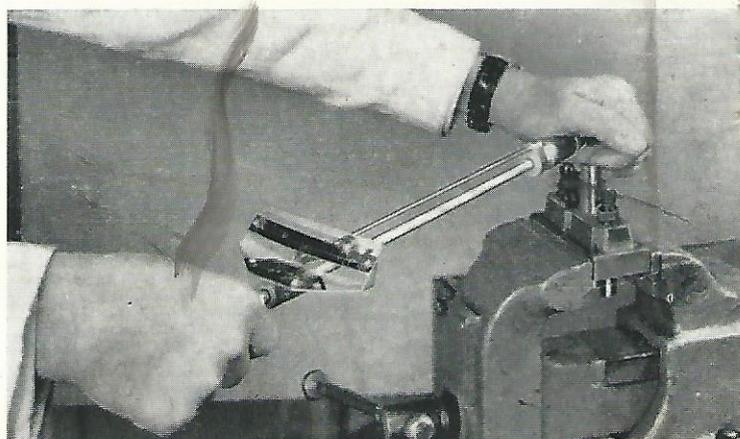
- Monter le vérificateur (16) et la montre comparateur (17) de la même façon que pour la course de correction, mais en retournant le vérificateur et en changeant de trou de fixation, de façon que le palpeur de la montre soit en contact avec la cage de roulement du plateau arrière.
- Après avoir réglé la montre à 0 faire remonter le plateau arrière de 3,2 à 3,3 mm (cote à lire sur la montre), en dévissant l'écrou du plateau avec la clé (9) pour obtenir cette cote.
- Visser et bloquer le contre-écrou.

MONTAGE DU BLOC HYDRAULIQUE

28

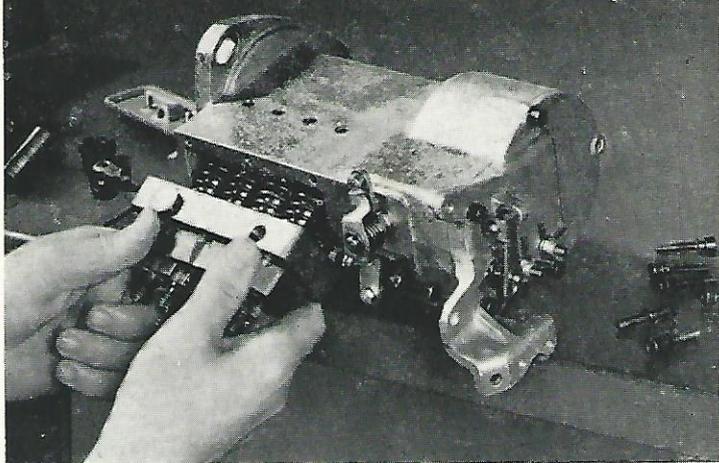
- Retirer la pompe de l'étau.
- Bloquer le carter du bloc hydraulique dans l'étau.
- Nettoyer la chemise du piston, le clapet et son siège, le butoir, dans du gas oil filtré, et vérifier l'état du joint NYLON.
- Pour le montage, opérer de la façon inverse du démontage (la chemise du piston est positionnée par une cannelure maîtresse).
- Bloquer les raccords de refoulement avec la douille cannelée (3) et la clé dynamométrique (20) munie de son adaptateur (24). (Couple de serrage : 6 m/kg pour joint neuf et 5 m/kg pour joint déjà en service.)
- Retirer le bloc de l'étau.
- Monter les ressorts et les coupelles.
- Tremper les pistons dans du gas-oil filtré et les mettre en place dans leurs chemises respectives.

NOTA - Vérifier que les pistons coulisent et tournent sans point dur dans leur chemise avant montage des ressorts.



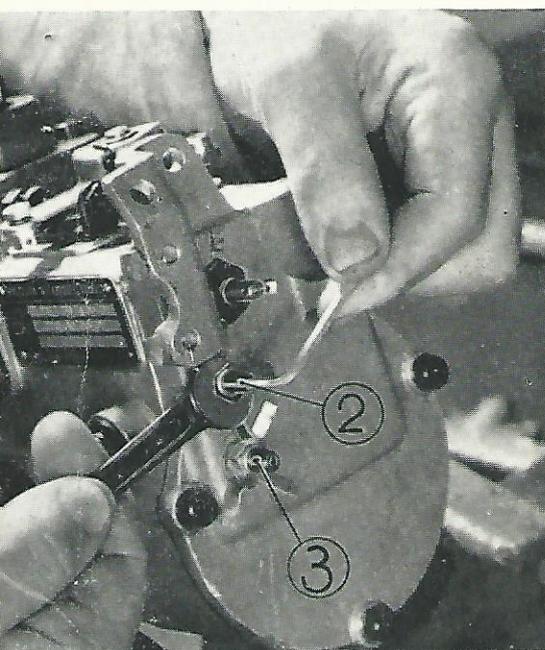
MONTAGE DU BLOC HYDRAULIQUE SUR LA POMPE 29

- Nettoyer les faces d'appui du bloc et du carter pompe.
- Opérations inverses du démontage.
- Vérifier par la porte de visite, que les doigts de pistons soient bien en place dans les fourchettes.
- Serrer la pompe dans l'étau.
- Visser et bloquer les 6 vis BTR.
- Vérifier le fonctionnement des pistons en manœuvrant la crémaillère et en faisant tourner l'arbre à cames.



MONTAGE DE L'AXE DE COMMANDE 30

- Mettre en place le déflecteur dans le cas où le doigt de stop est placé au-dessus de la crémaillère.
- Monter l'axe de commande en faisant l'opération inverse du démontage après vérification du joint torique.
- Monter le couvercle et son joint et visser les 5 vis BTR.



31

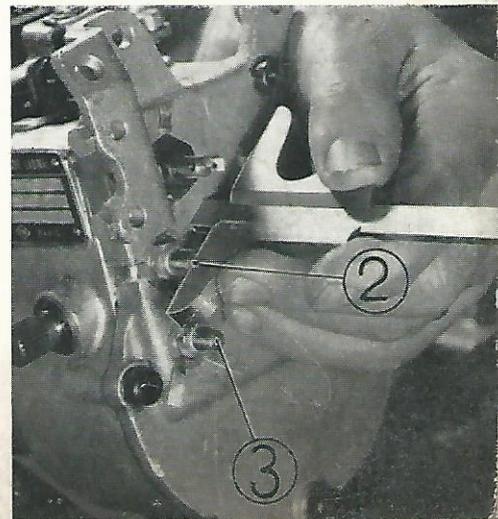
RÉGLAGE DES BUTÉES

BUTÉE N° 2

- Régler un dépassement de 13,5 mm.

BUTÉE N° 3

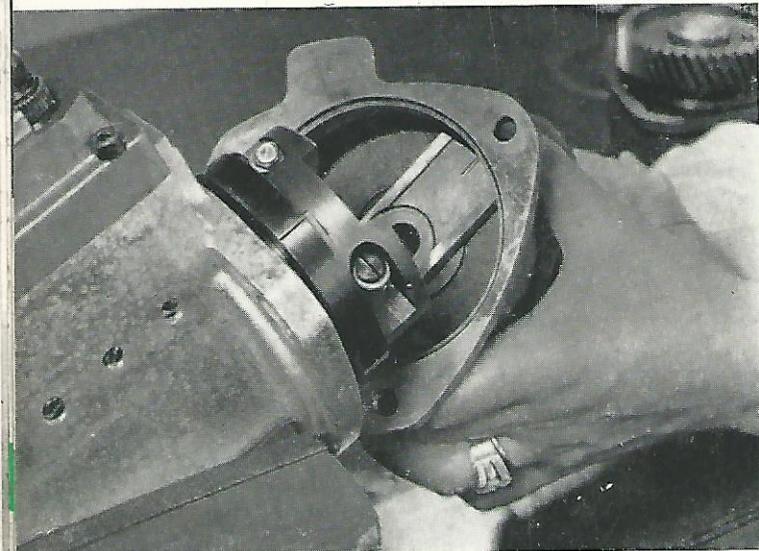
- Régler un dépassement de 13 mm.
- Régler les butées n° 2 et 3 avec une clé de 10 et une clé BTR.



32

MONTAGE DU LEVIER DE COMMANDE

- Emmancher le levier sur son axe.
- Visser la vis de niveau.
- Accrocher le ressort de rappel au levier et à la vis de niveau.



33

MONTAGE DU VARIATEUR D'AVANCE

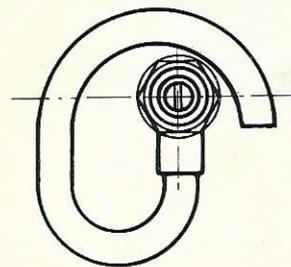
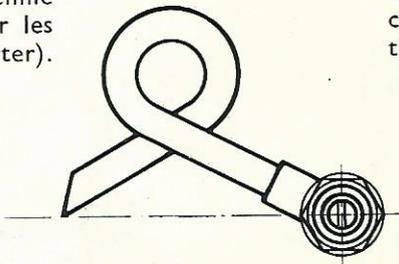
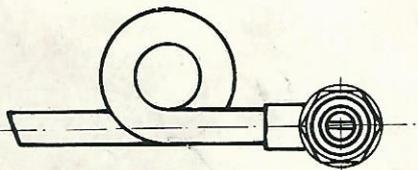
- Retirer l'accouplement et laisser la clavette sur l'arbre à cames.
- Monter le plateau d'entraînement de la pompe sur le cône de l'arbre à cames et l'écrou de serrage.
- Emmancher la clé (14) dans les tenons du plateau.
- Bloquer l'écrou de serrage avec la clé (28).
- Mettre les coulisseaux et les rondelles en place.
- Vérifier la cote de réglage des ressorts de masses suivant IT n° CA 9.
- Emboîter l'ensemble tournant.
- Placer un joint neuf sur la bride de la pompe.
- Contrôler le jeu latéral suivant IT n° CA 9.
- Mettre le carter du variateur en place, en mettant en regard le trait de repère du plateau d'entraînement de la pompe avec le trait de repère de la barre d'entraînement de l'ensemble tournant (voir photo).
- Fixer le carter du variateur avec ses 3 vis BTR et leurs rondelles.

34

MONTAGE ET ORIENTATION DU TUBE DE TROP PLEIN

- Visser la vis de trop plein après avoir enfilé les joints et le tube (valable que pour les ensembles trop plein vissés dans le carter).

- Pour l'orientation des tubes, voir les schémas ci-dessous, suivant l'une des trois formes de tube monté sur la pompe.



CHAPITRE

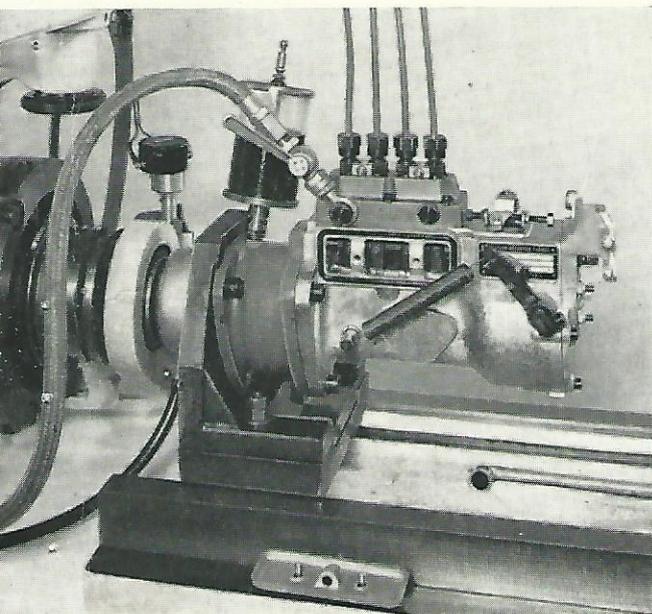
III

REGLAGE AU BANC ÉLECTRIQUE

Les réglages des vitesses et débit doivent être effectués suivant les indications ci-après pour respecter les valeurs portées sur les **fiches techniques**. Toutes modifications à celles-ci, augmentation de vitesse ou du débit des pompes hors des limites indiquées, sans accord spécial du constructeur **peut avoir des conséquences mécaniques très graves et est à proscrire formellement**.

CONDITIONS D'ESSAIS

- Injecteurs 12 GD 12 R tarés à 150 kg/cm².
- Alimentation : LUBRO ou GAS OIL dans réservoir en charge (200 g/cm²).
- Porte-injecteurs de banc.
- Tuyaux de 6 x 2, longueur 840.
- La pompe doit être obligatoirement équipée de l'avance automatique DZ.



35 MONTAGE DE LA POMPE SUR LE BANC

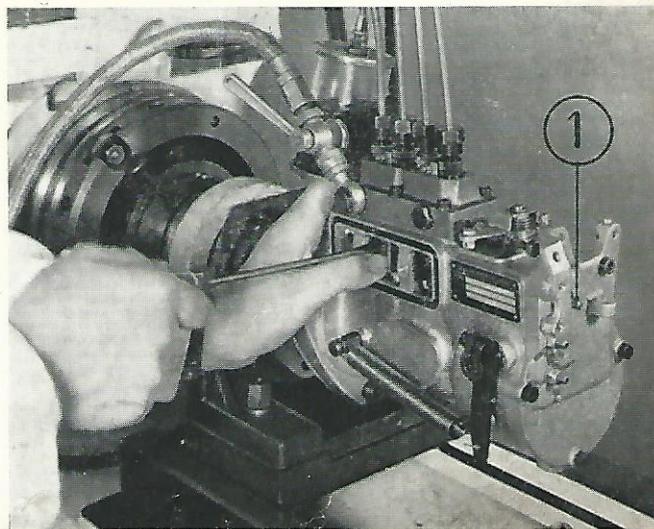
- Monter sur le plateau porte-pignon l'entraîneur (6).
- Pour un banc du type BELCAN, utiliser l'équerre de montage (1) pour fixer la pompe.
- Pour un banc du type GERBAUD, intercaler la semelle (2) entre le banc et l'équerre (1).
- Remplacer le raccord orientable de graissage du variateur d'avance, par un graisseur compte-gouttes, ou mieux par un réservoir d'huile placé le plus haut possible au-dessus de la pompe, et relié à l'avance par une canalisation transparente.

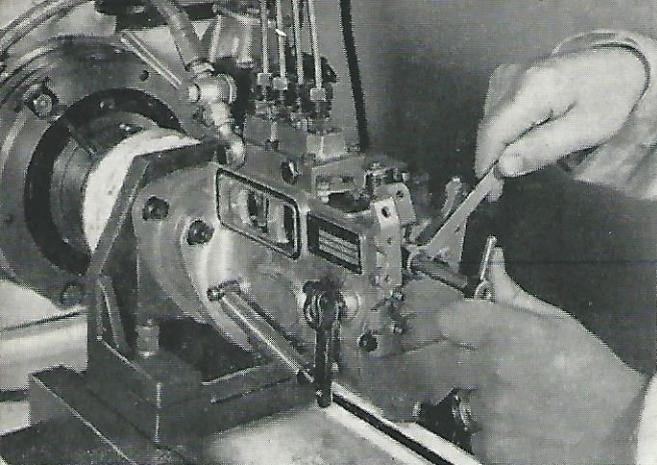
- Monter le carter de récupération d'huile (21) sur l'équerre de montage et mettre un bac sous le carter.
- Bloquer les tuyaux de refoulement avec la clé (18).
- Procéder aux opérations préliminaires habituelles (branchement des tuyauteries, plein d'huile à 250 m³, purge, etc.).

NOTA — Il est indispensable d'avoir la fiche technique de réglage de la pompe et de la consulter à chaque opération qui va suivre.

RÉGLAGE DES FOURCHETTES DE CRÉMAILLÈRE 36

- Retirer la plaque de visite.
- Mettre le levier d'accélération en position pleine charge.
- Dévisser la butée n° 1 à fond.
- Faire tourner le banc à la vitesse de 1.750 tr/mn.
- Agir sur les fourchettes en dévissant la vis pointeau et en les déplaçant vers l'avant ou vers l'arrière pour obtenir le débit demandé sur la fiche technique.
- Parfaire le débit avec la butée n° 2 si le débit relevé au banc ne s'écarte que de $\pm 0,5$ m/m³.
- Si l'écart est supérieur à $\pm 0,5$ m/m refaire le réglage en agissant sur les fourchettes.



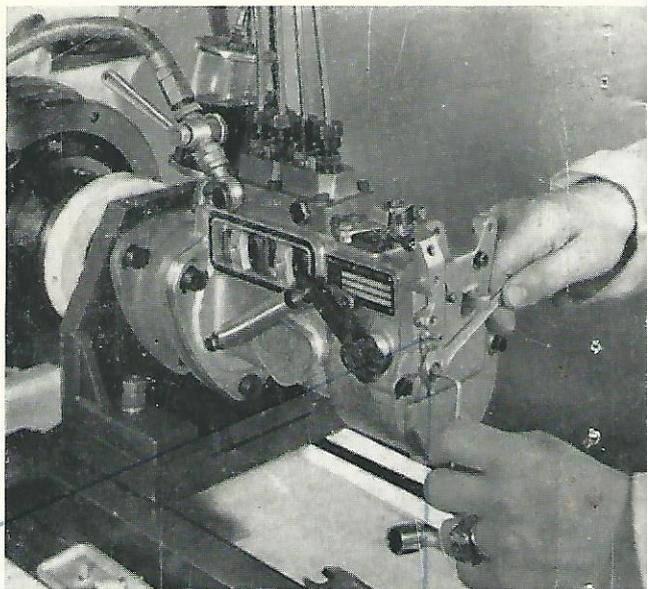


37

RÉGLAGE DE LA BUTÉE N° 1

n°1

- Faire tourner le banc à la vitesse indiquée sur la fiche technique (1.000 tr/mn).
- Avec les clés (11 et (15) régler la butée pour obtenir le débit moyen demandé sur la fiche technique (visser pour diminuer, dévisser pour augmenter)



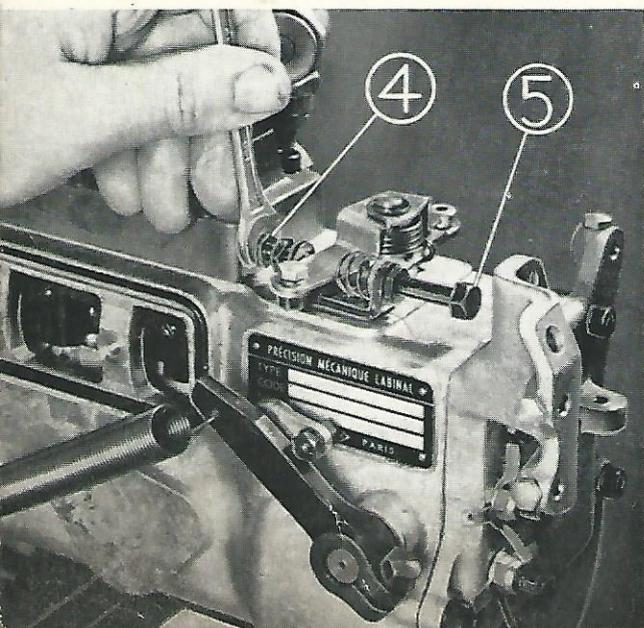
n°2

RÉGLAGE DE LA BUTÉE N° 3

38

- Remettre le levier d'accélération en position de ralenti.
- Faire tourner le banc à la vitesse de 500 tr/mn.
- Dévisser à fond la butée n° 4 avec une clé de 10 et régler la butée n° 3 avec une clé de 10 et une clé BTR pour obtenir le début d'injection réel.

n°3



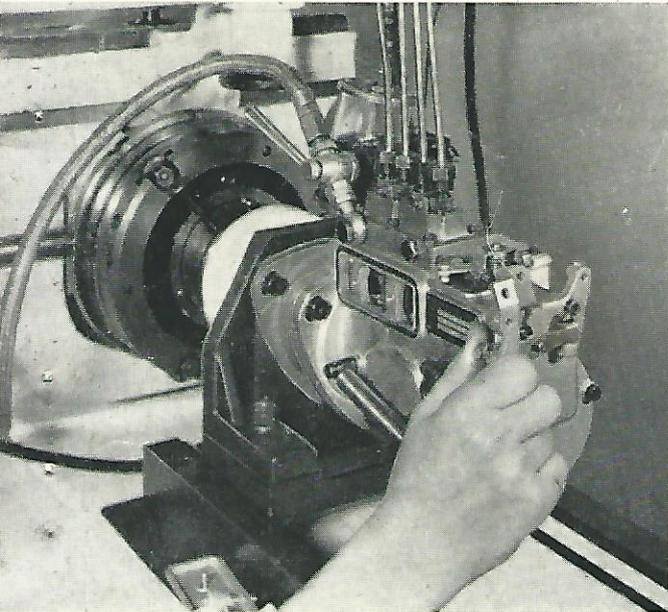
39

RÉGLAGE DE LA BUTÉE N° 4 (ralenti normal)

- Faire tourner le banc à la vitesse indiquée sur la fiche technique (300 tr/mn).
- Régler la butée n° 4 avec une clé de 10 pour obtenir le débit demandé sur la fiche technique.
- Bloquer le contre-écrou.

RÉGLAGE DE LA BUTÉE N° 5 (ralenti accéléré)

40



- Faire tourner le banc à la vitesse de 550 tr/mn environ.
- Maintenir le levier de ralenti en appui sur la butée n° 5.
- Avec une clé de 10, régler la butée pour obtenir le débit moyen de 8,5 m/m³ par coup (dévisser pour augmenter, visser pour diminuer).
- Bloquer le contre-écrou.

41

VÉRIFICATION DE LA SURCHARGE

- Remettre le levier d'accélération en position pleine charge.
- A la vitesse indiquée sur la fiche technique, tirer le levier de surcharge à fond et vérifier si le débit correspond à celui donné sur la fiche technique.

VÉRIFICATION DE LA VITESSE DE DÉBUT DE CORRECTION ET DE COUPURE

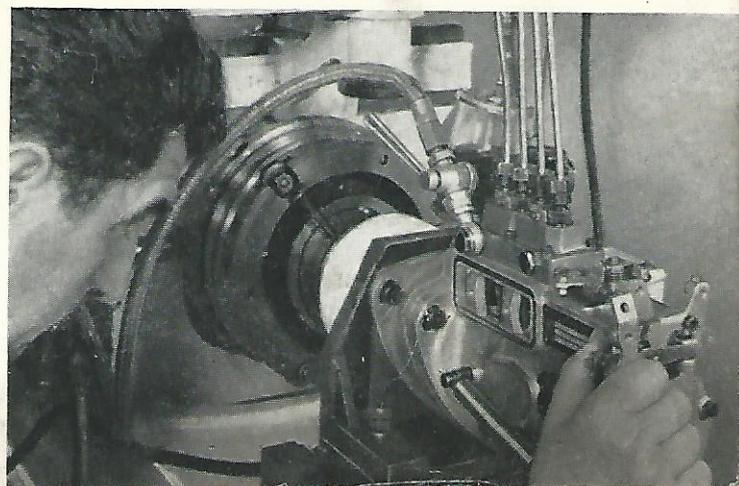
42

VITESSE DE DÉBUT DE CORRECTION

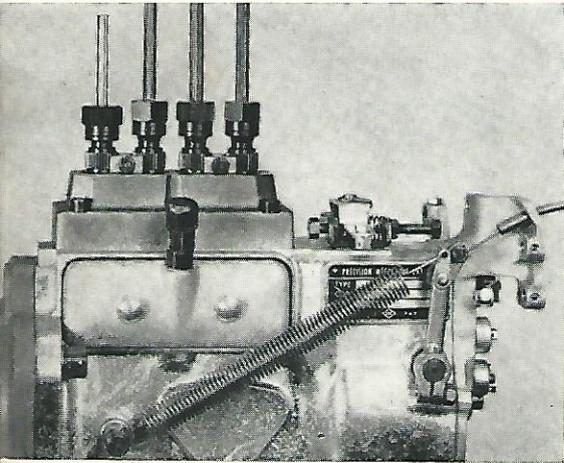
- A la vitesse de 1.250 tr/mn \pm 50, tirer doucement sur le levier de surcharge et vérifier que la crémaillère ne suit plus la butée de surcharge.

VITESSE DE COUPURE

- Levier d'accélération en position pleine charge.
- Vérifier que les débits correspondent aux vitesses indiquées sur la fiche technique.



VÉRIFICATION ET RÉGLAGE SUR VÉHICULE



43

VÉRIFICATION DU CALAGE

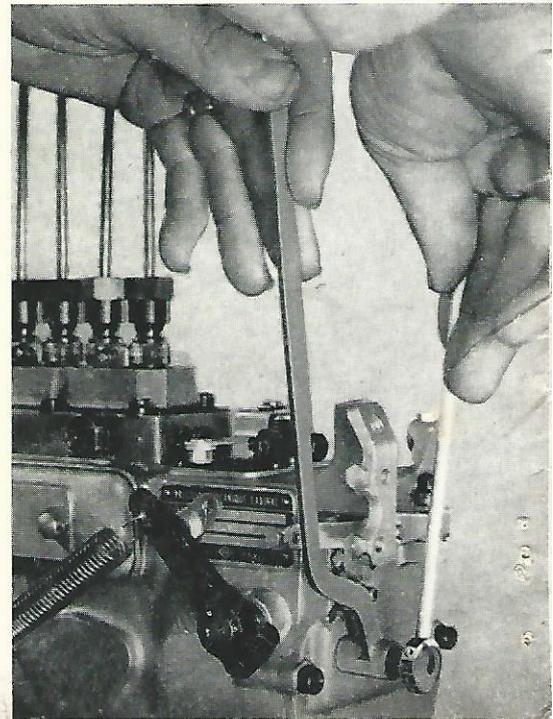
- Mettre le levier d'accélération en position pleine charge.
- Débrancher le tuyau du premier raccord de refoulement de la pompe côté avance avec la clé (18).
- Visser le tube à niveau à la place du tuyau.
- Faire tourner le moteur à la main, et vérifier qu'au moment du début d'injection apparent au tube à niveau, le repère de la poulie fixée sur le vilebrequin correspond au repère du carter moteur.

RÉGLAGE DE LA VIS DE DÉCÉLÉRATION

44

- Emmancher la clé (22) dans l'écrou de la vis de décélération.
- Avec la broche (23) engager l'axe BTR de la clé dans le trou 6 pans de la vis.
- Débloquer l'écrou avec la clé, et régler la vis avec la broche pour obtenir une décélération franche sans calage du moteur.

NOTA. — Dans le cas où le moteur a tendance à caler au ralenti il faut visser la vis de réglage. Par contre si le moteur décélère mal il y a lieu de dévisser cette vis dont le réglage correct est sensible à $\frac{1}{4}$ de tour près.



ENTRETIEN

GRAISSAGE

La pompe est du type niveau constant, un tube de trop-plein existe sur le carter; néanmoins, il faut vérifier le niveau d'huile par le bouchon servant également d'attache du ressort de rappel du levier d'accélération.

Compléter si nécessaire en versant de l'huile par le trou du reniflard jusqu'à écoulement par le trou de niveau du carter.

Employer une huile non détergente.

L'huile ne doit pas attaquer, même à la longue, le métal des pièces de la pompe ce qui provoquerait sa mise hors d'usage.

Nous recommandons l'emploi des huiles minérales provenant de bidons plombés.

Le carter de la pompe et le carter du régulateur sont construits sous forme monobloc et l'huile communique d'un carter à l'autre.

Le graissage des organes contenus dans le carter de la pompe est réalisé par des projections provoquées par le barbotage de l'arbre à cames.

Les organes mécaniques du régulateur sont graissés par projections de l'huile entraînée par l'ensemble tournant.

La quantité d'huile que doit contenir le carter est de 250 cm³.

L'avance DZ est lubrifiée directement par le moteur (l'arrivée d'huile se fait par la cosse sur le carter de l'avance), cette huile est prise sur l'épurateur d'huile et retourne au moteur par l'entraînement.

La vidange de l'huile usagée s'effectue en dévissant la vis située à la partie inférieure du couvercle régulateur. L'étanchéité de cette vis doit être vérifiée après avoir fait le plein d'huile.

CONTROLES PÉRIODIQUES DU MATÉRIEL D'INJECTION

Après les

1.000 premiers kilomètres :

INJECTEURS vérification du tarage
120 kg/cm²

Tous les

3.000 km :

POMPE D'INJECTION vérifier le niveau

6.000 km :

FILTRE A HUILE changer la cartouche L. 126

15.000 km :

POMPE D'INJECTION vidanger

FILTRE A GAS-OIL changer la cartouche
N° 29.9.134587.9

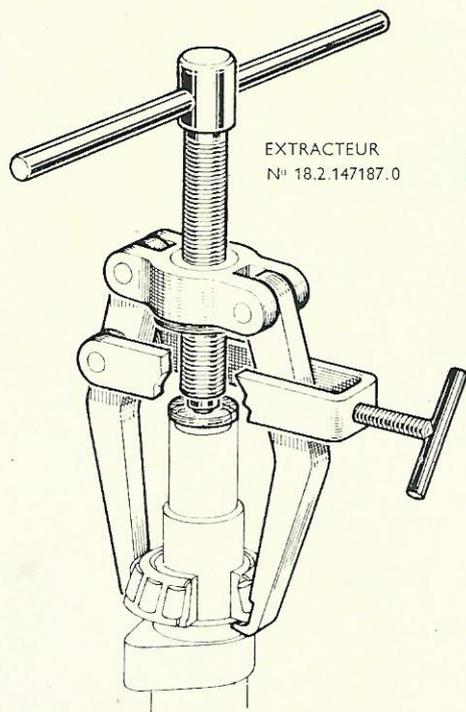
50.000 km :

RÉSERVOIR A COMBUSTIBLE vidanger et nettoyer

POMPE D'INJECTION vérifier les débits en cas d'ano-
malie de fonctionnement

POMPES D'INJECTION TYPE CAC

Complément au chapitre **DÉMONTAGE** de la notice P.M 826



EXTRACTEUR
N° 18.2.147187.0

45

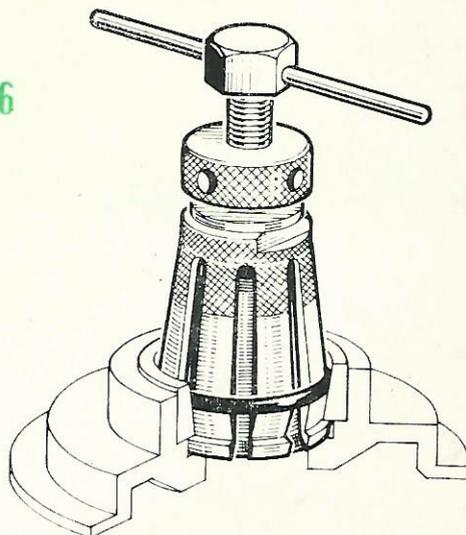
DÉMONTAGE DES ROUEMENTS DE L'ARBRE A CAMES

- Serrer l'arbre à cames dans un étau muni de mors en plomb.
- Mettre l'extracteur en place suivant le dessin ci-contre (pour le roulement côté régulateur, centrer l'entretoise dans l'extrémité de l'arbre).
- Serrer les bras de l'étrier après avoir vérifié que les griffes sont bien engagées sous le roulement.
- Extraire le roulement en vissant la tige de l'appareil à l'aide de la poignée.

DÉMONTAGE DE LA CAGE DE ROUEMENT DU PALIER

46

- Mettre le palier de la pompe à plat sur l'établi après avoir retiré le joint d'étanchéité.
- Dévisser la tige centrale de l'extracteur à fond.
- Emmancher l'extracteur et vérifier que les griffes s'engagent bien sous la cage du roulement (pour cela, regarder si l'extracteur porte bien dans le fond du palier en retournant l'ensemble).
- Bloquer les griffes en dévissant la bague moletée.
- Extraire la cage de roulement en vissant la tige de l'appareil à l'aide de la poignée.



EXTRACTEUR N° 18.2.147186.0