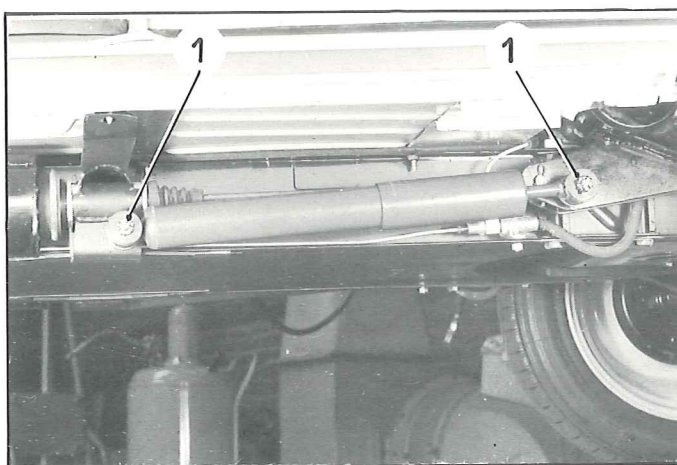
**DEPOSE.**

1. Lever le véhicule (support MR. 3300-70, placé sur un cric rouleur). Caler sous le châssis à la hauteur de l'essieu AV et de l'essieu AR.

Déposer la roue du côté où le travail est à effectuer.

2. Déposer l'amortisseur.

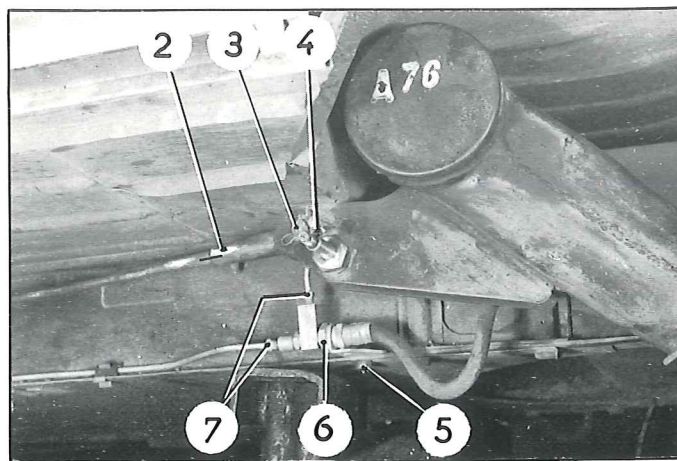
Déposer les deux écrous crénelés (1) de fixation de l'amortisseur et le dégager.  
(sur véhicules sortis depuis Septembre 1965).



3. Désaccoupler le tirant de suspension du bras.

NOTA : Pour ne pas dérégler les hauteurs et la répartition des poids, opérer comme indiqué ci-dessous :

- Faire un repère de peinture sur l'embout porte-couteau (2) et sur l'extrémité filetée du tirant.
- Desserrer le tirant pour libérer le couteau (3) de suspension.
- Déposer une des pincettes (4) d'arrêt du couteau. Maintenir le bras. Dégager le couteau et laisser reposer le bras.



4. Dévisser les deux écrous-raccord (7) des tubes de frein sur le raccord trois voies AR (6), sur le côté gauche du véhicule. (un seul écrou-raccord sur le côté droit). Déposer la vis (5) de fixation du raccord AR (6) sur le châssis.

5. Déposer le bras d'essieu.

- a) Véhicules sortis jusque Septembre 1965.
  - Déposer le caoutchouc d'étanchéité et le carter de protection du frotteur.

Dégager le frotteur.

b) *Véhicules sortis depuis Septembre 1965.*

- Déposer le pare-poussière de moyeu de bras.

Dégoupiller et déposer l'écrou de réglage (clé 1833-T).

Dégager le bras, de la traverse d'essieu, en frappant sur le bras à l'aide d'un maillet, si nécessaire.

#### 6. Dëshabiller la traverse.

Si nécessaire, déposer le roulement intérieur et le joint feutre ou caoutchouc.

NOTA : Depuis Janvier 1964, seuls les véhicules AZL.PO et AZU.PO ont la traverse arrière équipée d'un joint d'étanchéité **en caoutchouc, du côté de la caisse**. Sur ces deux types de véhicules, le joint d'étanchéité en feutre est conservé sur l'écrou à encoches.

##### a) Joint d'étanchéité en feutre :

- Extraire la garniture feutre, de la cage tôle du joint, à l'aide d'un tournevis (ceci pour permettre la prise de l'extracteur dans la cage du joint).
- Extraire le roulement (extracteur 1829-T bis).

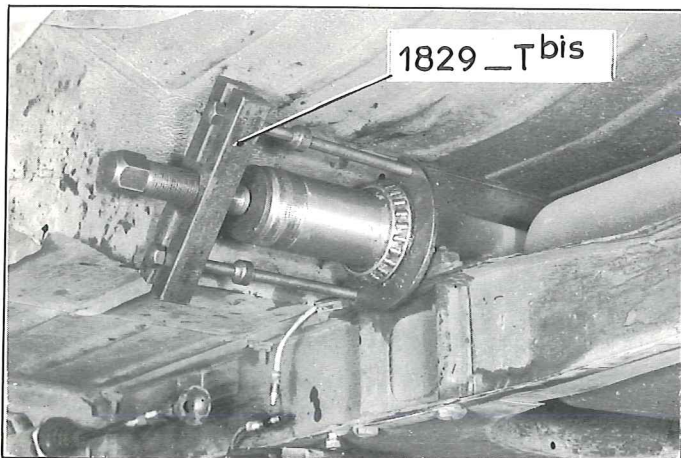
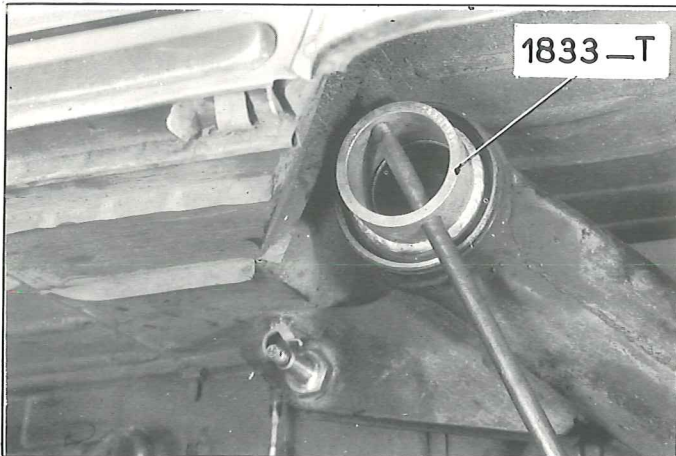
REMARQUE : Il est possible de transformer un extracteur 1829-T en 1829-T bis en apportant les modifications indiquées par le MR-3698-10a.

Chasser la demi-cage tôle du joint, pouvant rester sur la traverse.

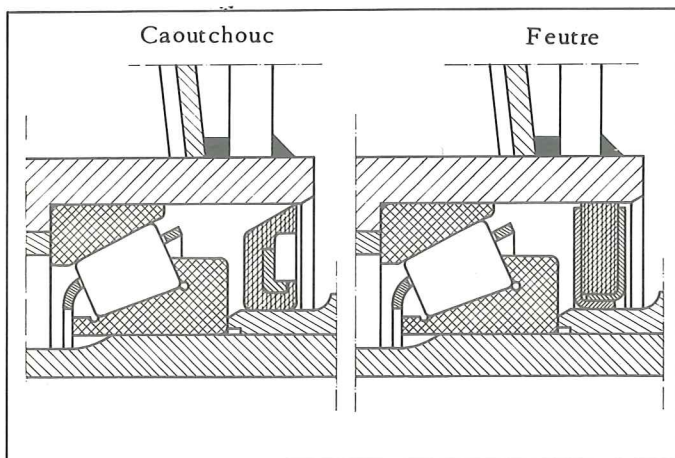
##### b) Joint d'étanchéité en caoutchouc.

- Introduire l'étrier de l'extracteur 1829-T bis derrière le joint et extraire joint et roulement ensemble.

REMARQUE : Sur les traverses comportant des créneaux (montage avec frotteurs) utiliser le grain de  $\phi = 49$  mm.  
Sur les traverses sans créneaux, employer le grain de  $\phi = 56,7$  mm.





**POSE.****7. Habiller la traverse.**

NOTA : Les joints d'étanchéité en feutre ou en caoutchouc sont à remplacer à chaque dépose.

- a) Placer le joint d'étanchéité sur la portée du palier, en respectant l'orientation ci-contre. Pour le joint caoutchouc, la partie plane du joint doit toujours se trouver contre le roulement. Utiliser le tube MR. 3616-20.A.

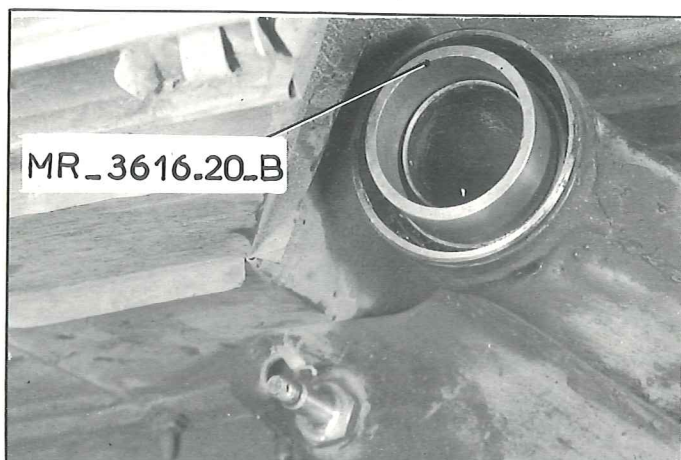


- b) Monter la cage intérieure du roulement intérieur sur la portée de la traverse d'essieu, d'abord à l'aide d'un tube MR. 3616-20. B (pour le passage du roulement sur la première portée de traverse), puis avec le tube MR. 3616-20. A pour assurer sa mise en place.

**IMPORTANT :** Si les roulements qui équipent un même bras sont de marques différentes, prendre soin de ne pas les intervertir au montage. Il ne faut jamais monter une cage à rouleaux S.K.F dans une cage de roulement TIMKEN et inversement, les cônes des rouleaux n'étant pas les mêmes.

**8. Poser le bras d'essieu.**

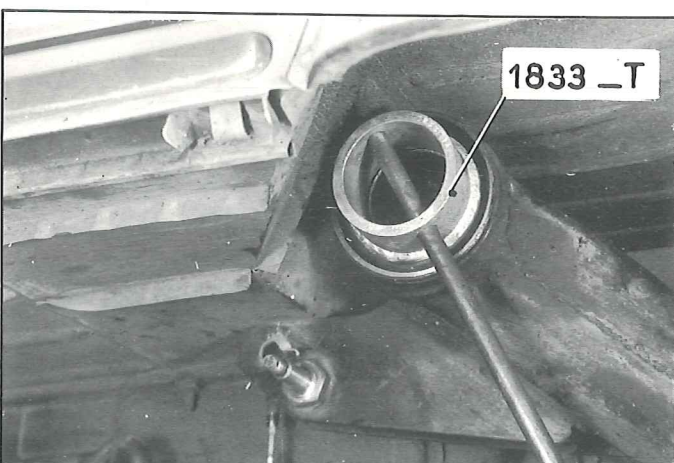
- a) Enduire de graisse (graisse spéciale roulement) les roulements extérieur et intérieur.
- b) Présenter le bras sur la traverse d'essieu en s'aidant, au besoin, d'un cric rouleur placé sous le batteur.



c) Mettre en place le roulement extérieur sur la traverse d'essieu à l'aide d'un tube.  
(tube MR. 3616-20.B).

d) Visser et serrer l'écrou crénelé à 5,5 m.kg mini (55 m<sup>2</sup>N).

Utiliser la clé 1833-T.



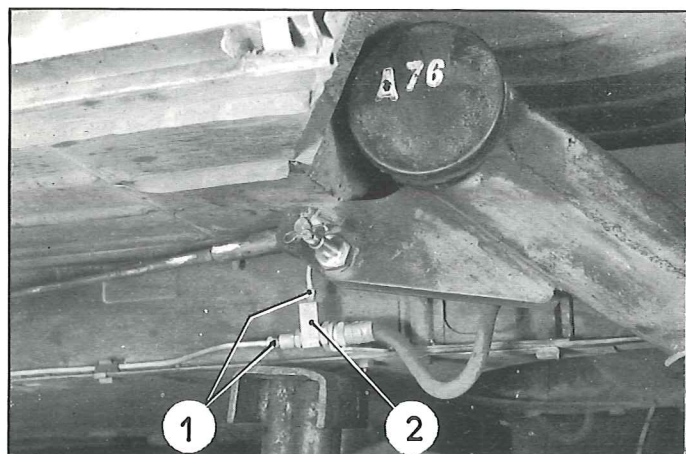
Le bras doit tourner sans point dur. Amener le créneau le plus proche d'un trou de goupille, en face de ce trou, en serrant (ne jamais desserrer). Goupiller l'écrou. Ecarter les branches de la goupille dans l'alésage de la traverse.

e) Véhicules sortis jusqu'au Septembre 1965.

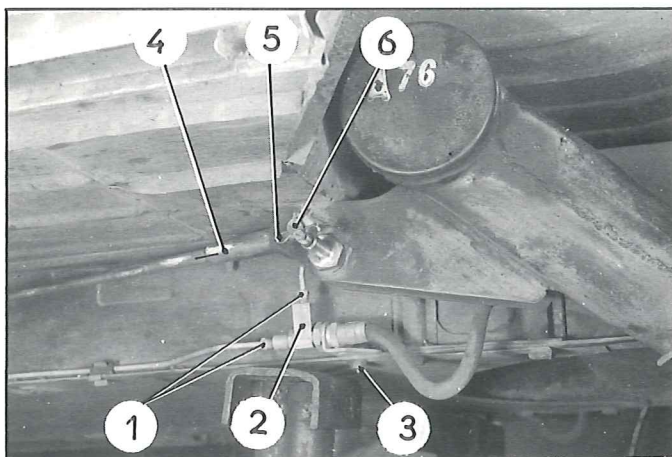
Poser le frotteur, le carter de protection et le caoutchouc d'étanchéité (voir Op. A.436-1a).

f) Véhicules sortis depuis Septembre 1965.

Poser le pare-poussière de moyeu de bras.

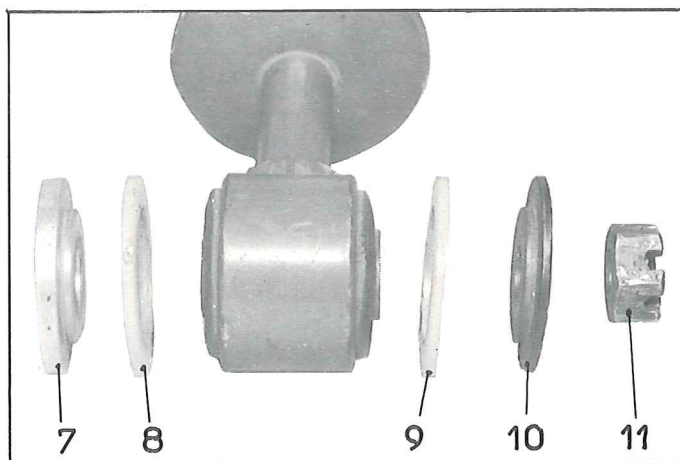


g) Accoupler les tubes (1) de frein au raccord trois voies AR (2). Poser des garnitures neuves à chaque montage (voir Op. A. 451-4. Remplacement d'un cylindre de roue).



Approcher d'abord les deux raccords (1), puis poser la vis (3) de fixation du raccord AR (2) sur le châssis. Terminer le serrage des raccords de 0,6 et 0,8 m.Kg (5,9 à 7,8 m $\wedge$ N).

**ATTENTION :** Le tube souple ne doit toucher ni le châssis, ni le bras, dans les débattements.



#### 10. Accoupler le tirant de suspension.

Présenter l'embout porte-couteau (4). Maintenir le bras. Engager le couteau (6) et laisser reposer le bras. Poser la pincette (5). Visser le tirant dans l'embout (4), jusqu'au repère de peinture.

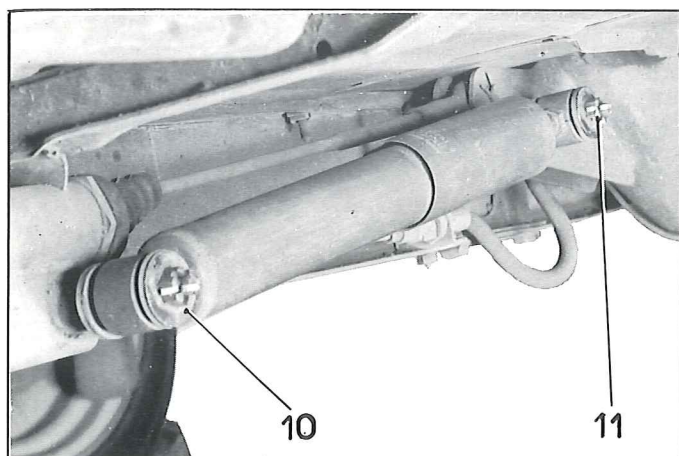
#### 11. Poser l'amortisseur.

*Véhicules sortis depuis Septembre 1965.*

Placer dans l'ordre :

- les rondelles épaulées (7) (les plus épaisses),
- les rondelles (8) anti-bruit,
- l'amortisseur (voir Op. A. 436-1b pour orientation),
- les rondelles anti-bruit (9),
- les rondelles épaulées (10), (voir Op. A. 436-1b).

Serrer les écrous (11) à 2,4 m.Kg. (23,6 m $\wedge$ N) et les goupiller.



#### 12. Purger les canalisations (voir Op. A. 453-0).

#### 13. Poser la roue et mettre le véhicule à terre. (support MR. 3300-70 placé sur un cric rouleur).

#### 14. Contrôler les hauteurs et les régler, si nécessaire, (voir Op. A. 433-0).