

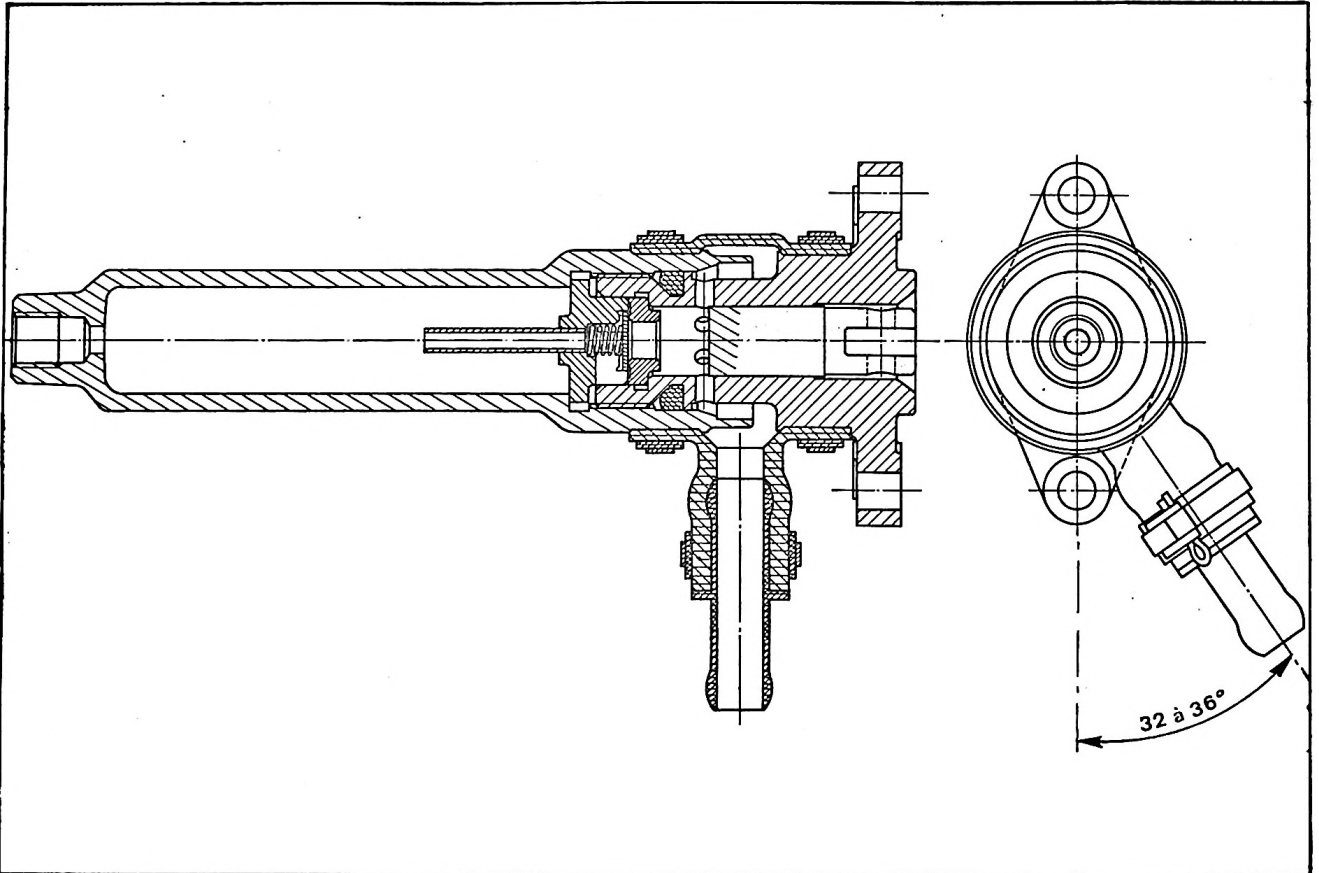
SOURCE ET RÉSERVE DE PRESSION

OPERATION N° G. 390-00 : *Caractéristiques et points particuliers de la source
et réserve de pression - circuit hydraulique.*

Op. G. 390-00 1

POMPE HAUTE PRESSION

G. 39-3



Correctif N° 4 au Manuel 582-1

CARACTERISTIQUES

Pompe mono-cylindrique entraînée par une bielle et un excentrique usiné sur l'axe de pompe à huile

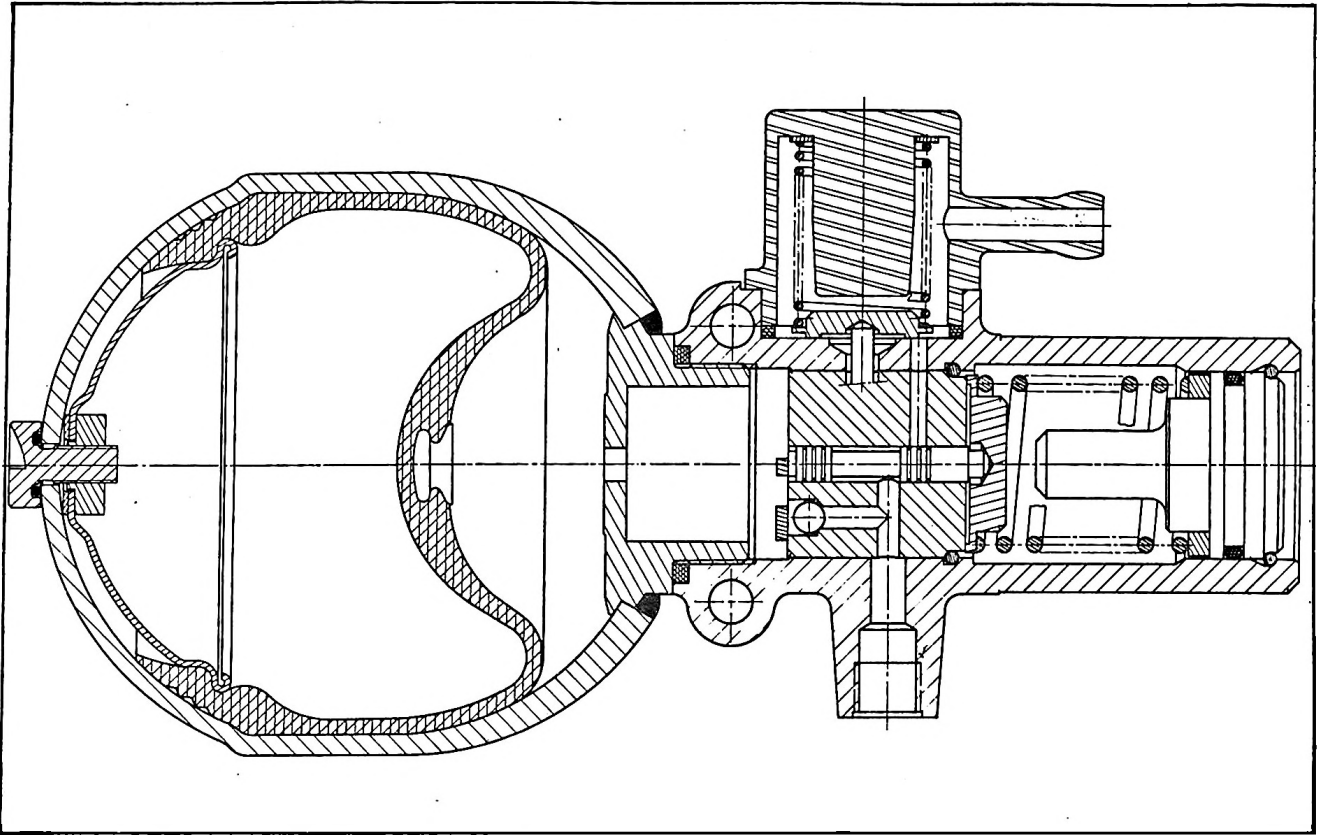
- Rapport vitesse pompe/ vitesse moteur : 1/2
- Diamètre du piston : 15 mm
- Course du piston : $10 \pm 0,05$ mm
- Débit (sous une charge de 175 bars. Huile à 60°C) : $0,9 \text{ cm}^3$ par tour à 250 tr/mn
- Réservoir : capacité maximum : 3,3 litres

POINTS PARTICULIERS

- Remplacer le joint torique d'étanchéité à chaque intervention.
- Orientation du tube d'aspiration à respecter (voir figure).
- Couples de serrage :
 - Bouchon de capacité : 35 mAN (3,5 mkg)
 - Ecrou de fixation de pompe : 12,5 à 14 mAN (1,2 à 1,4 mkg)

**CONJONCTEUR - DISJONCTEUR
ACCUMULATEUR PRINCIPAL**

G. 39-13



CARACTERISTIQUES

Conjoncteur - disjoncteur à tiroir pilote .

- Pression de disjonction : 170 ± 5 bars
- Pression de conjonction : 145 ± 5 bars

Accumulateur principal.

- Contenance : 0,400 litre
- ◆ - Pression de tarage : $40 \pm \begin{matrix} 5 \\ -10 \end{matrix}$ bars

Mano-contact de pression.

- Pression de tarage : 60 à 80 bars

POINTS PARTICULIERS

Conjoncteur - disjoncteur.

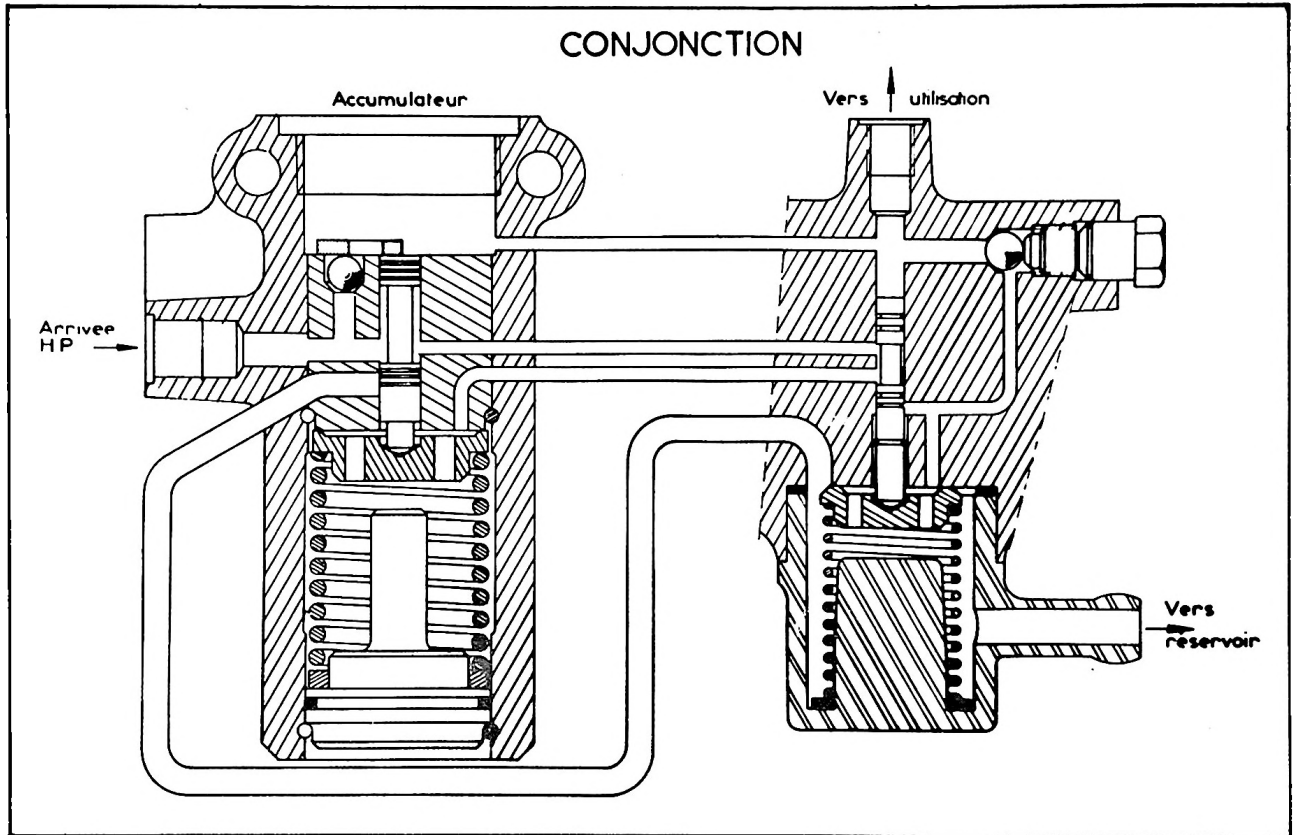
- ◆ - Epaisseur des cales de réglage de disjonction : 0,30 mm
- de conjonction : 0,30 et 0,70 mm
- Une cale de 0,30 mm fait varier la pression de : 3 bars environ
- Une cale de 0,70 mm fait varier la pression de : 7 bars environ

Couples de serrage.

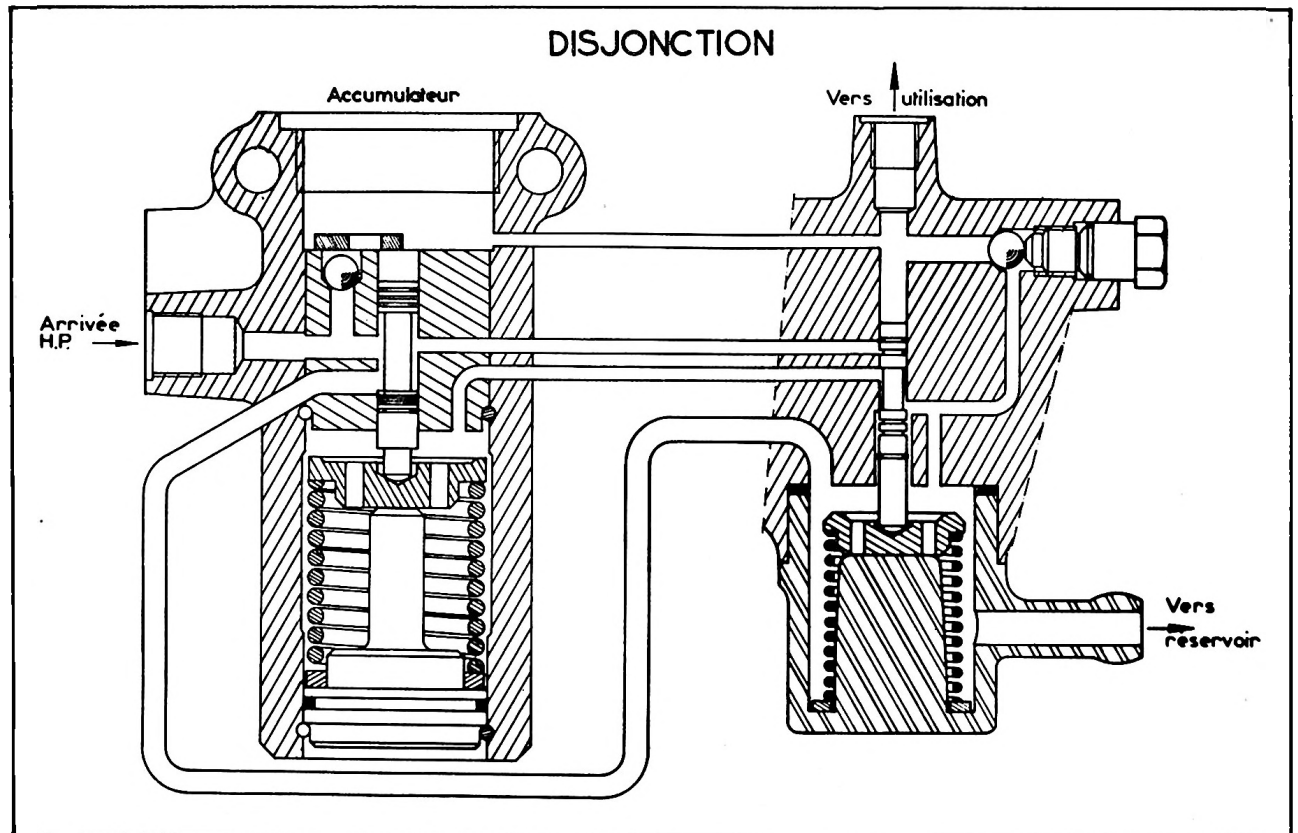
- Vis de fixation du conjoncteur-disjoncteur : 18 mAN (1,8 mkg)
- Accumulateur principal : 25 à 45 mAN (2,5 à 4,5 mkg)
- Mano-contact : 11 à 12 mAN (1,1 à 1,2 mkg)

SCHEMAS DE FONCTIONNEMENT

◆ D. 39-50 a

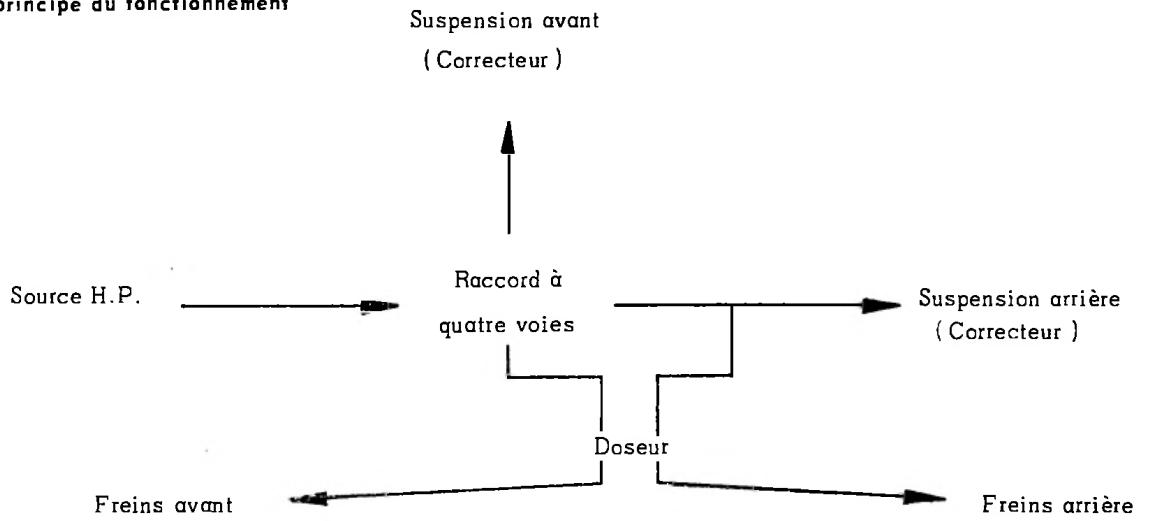


◆ D. 39-51 a



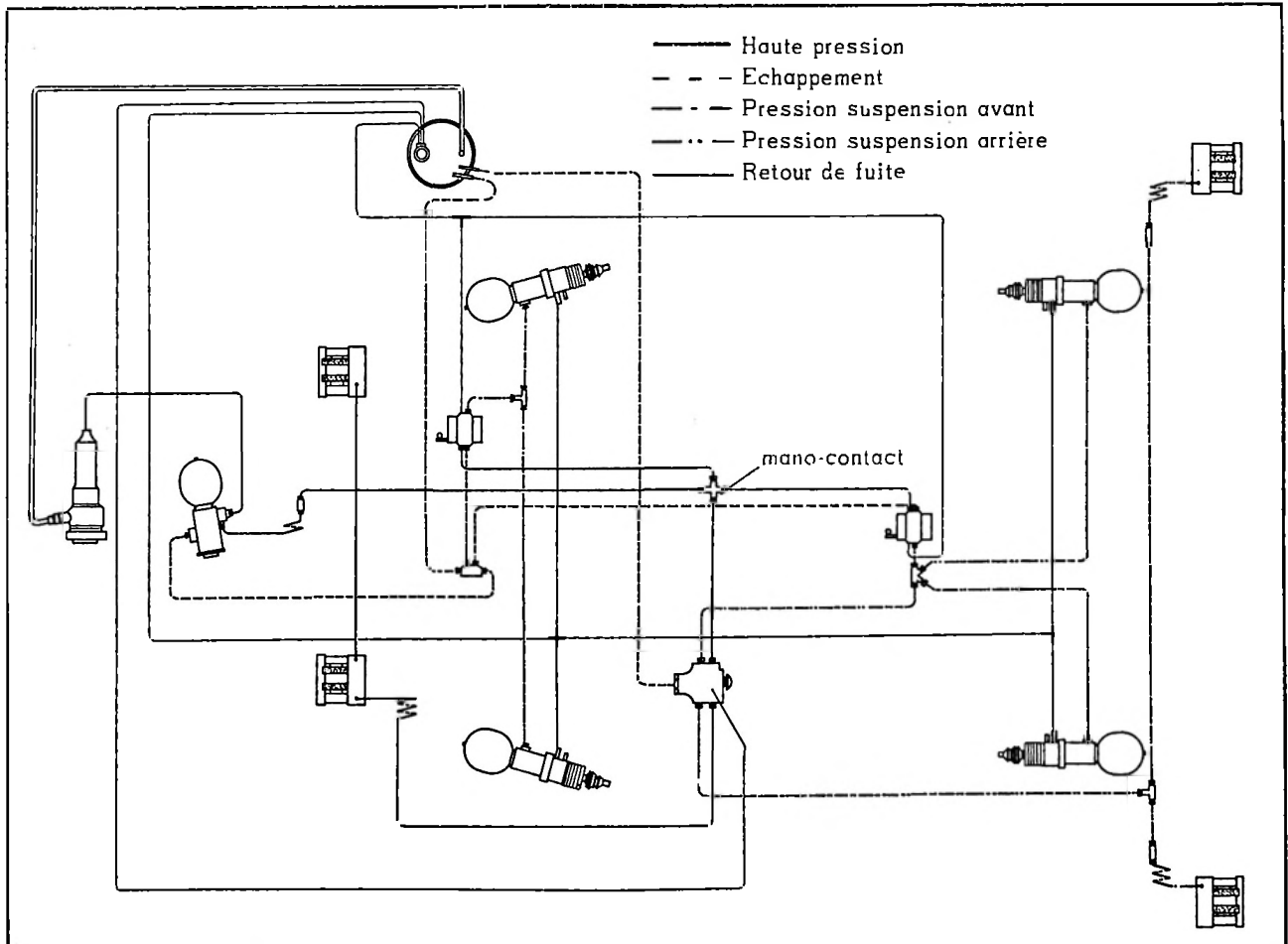
CIRCUIT HYDRAULIQUE

1. Schéma de principe du fonctionnement

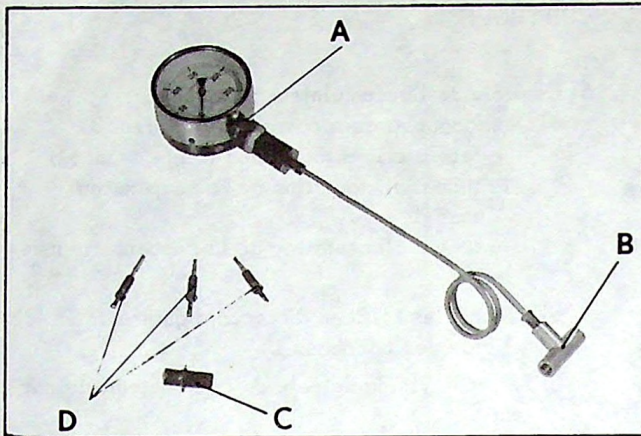


2. Schéma de montage

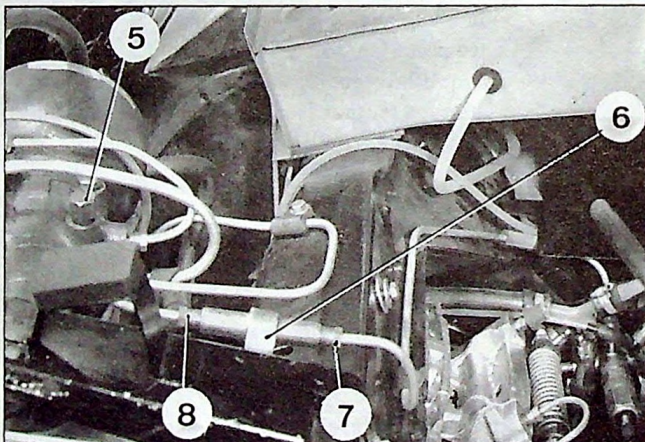
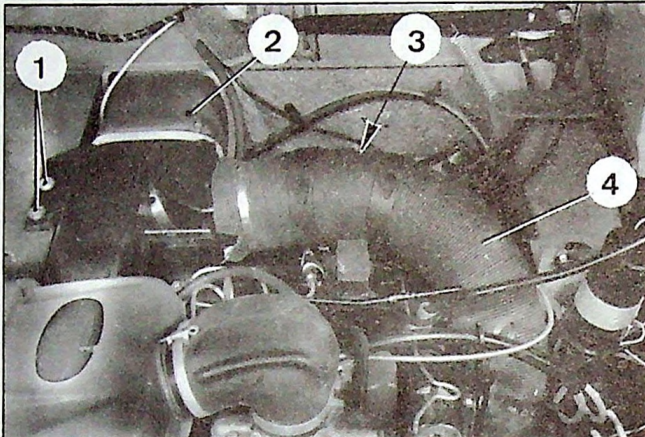
G. 39-1



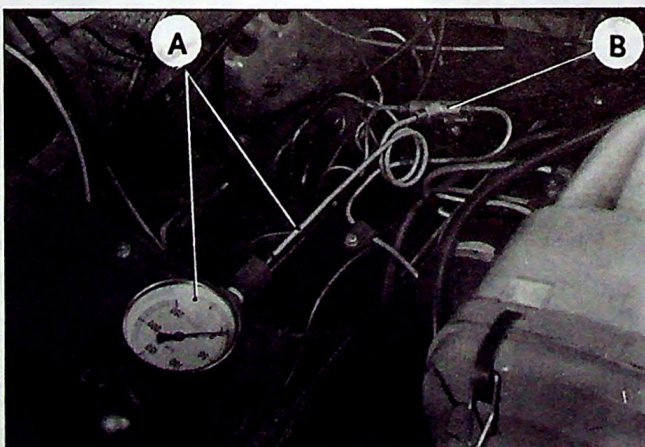
8779



♦ 8366



8775

**CONTROLE DES ORGANES HYDRAULIQUES.**

NOTA : Pour effectuer ces contrôles, utiliser :

- 1 raccord trois voies B (HY-453-134)
- 1 manomètre A gradué de 0 à 250 bars
- 3 bouchons d'obturation D (mâle) ϕ 8 \times 125
- 1 bouchon d'obturation C (femelle) ϕ 8 \times 125 (raccord deux voies AM-453-37-modifié)

PREPARATION

1 _ S'assurer tout d'abord :

- que le filtre du réservoir hydraulique est propre.
- que le liquide hydraulique est à la température d'utilisation (Faire préalablement un essai sur route si le véhicule est froid).

2 _ Vider les circuits :

- Placer le levier de commande manuelle des hauteurs en *position normale route*.
- Desserrer la vis (5) de détente du conjoncteur-disjoncteur.
- Placer le levier de commande manuelle des hauteurs en *position haute*.

♦ 3 _ Déposer le boîtier répartiteur de chauffage :

- Déposer les vis (1)
- Desserrer la vis (en 3),
- Dégager le boîtier avec ses conduits (2) et (4)

♦ 4 _ Desserrer les vis-raccords et dégager les extrémités (7) et (8) du tube d'utilisation, du raccord (6).

Les accoupler au raccord trois voies B équipé du manomètre A.

- L'ensemble raccord trois voies B et manomètre A restera en place pendant toute la durée du contrôle.

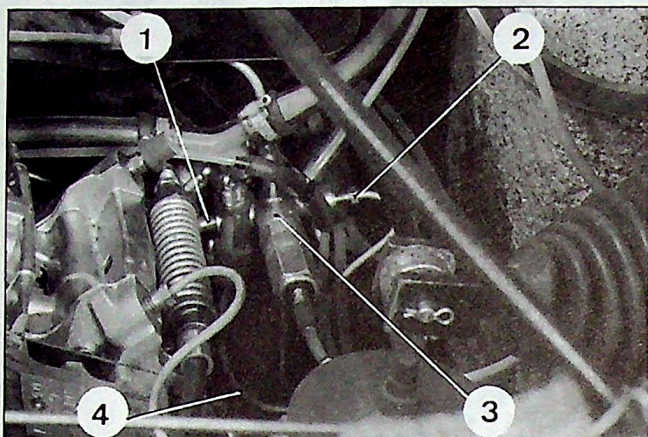
NOTA - L'ordre des contrôles donné ci-après est impératif.

Si, après contrôle, un organe s'avère défectueux, le changer ou le remettre en état avant de passer au contrôle suivant.

CONTROLES.

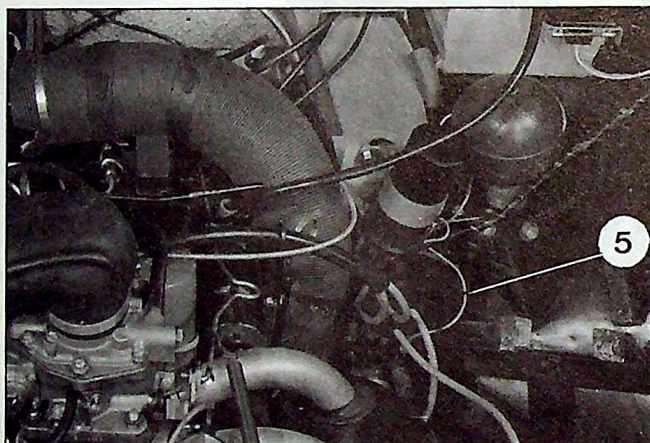
5. Contrôle de l'accumulateur principal :

8475



- a) Désaccoupler du raccord quatre voies (3) :
 - le tube d'alimentation des freins avant (4)
 - le tube d'alimentation de la suspension avant (1)
 - le tube d'alimentation de la suspension arrière (2)
- b) Obturer les orifices du raccord quatre voies (3) à l'aide des bouchons D.
- c) Serrer la vis de détente du joncteur-disjoncteur.
 - Déconnecter le fil (5) du rupteur
 - Actionner le démarreur tout en observant l'aiguille du manomètre : elle monte régulièrement puis semble se stabiliser.
 - Noter cette valeur qui est la pression de gonflage de l'accumulateur.
 - Cette pression doit être égale à 10 ± 5 bars
 - Connecter le fil (5) du rupteur.

8366

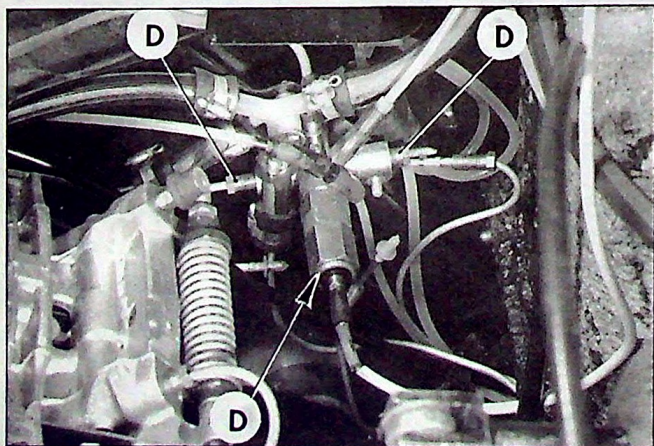


6 - Contrôle du joncteur-disjoncteur :

a) Contrôle de la pression de disjonction :

- Mettre le moteur en marche.
- Vis de détente du joncteur-disjoncteur serrée, observer l'aiguille du manomètre. Lorsqu'elle cesse de monter elle indique la pression maximum de disjonction.
- Cette pression doit être égale à 170 ± 5 bars. Lorsque la pression de disjonction est atteinte laisser tourner le moteur quelques instants pour stabiliser la pression.
- Arrêter le moteur.
- Observer l'aiguille du manomètre : noter la baisse de pression pour une durée de 3 minutes.
- Si la chute de pression est supérieure à 10 bars, vérifier l'étanchéité des bouchons D et recommencer l'opération.
- Si le résultat est confirmé, le joncteur-disjoncteur est défectueux. Le changer ou le remettre en état.

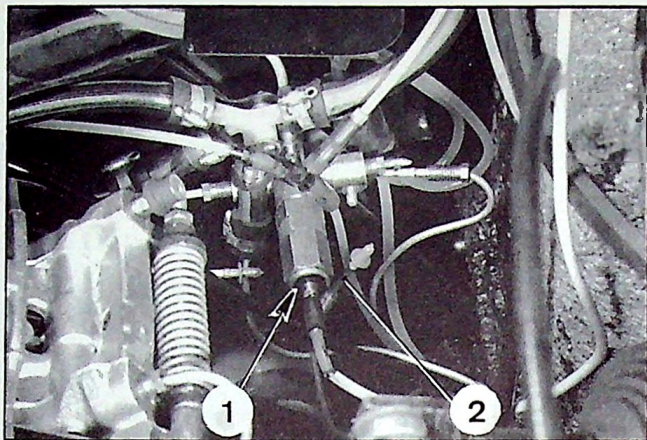
8773



b) Contrôle de la pression de conjonction :

- Mettre le moteur en marche.
- Lorsque la disjonction se produit, desserrer légèrement la vis de détente du joncteur-disjoncteur.
- L'aiguille du manomètre descend doucement puis remonte lorsque la pompe HP commence à charger.
- La valeur minimum indiquée par l'aiguille du manomètre correspond à la pression de conjonction.
- Cette pression doit être égale à 145 ± 5 bars. Si les pressions de conjonction et de disjonction ne sont pas comprises dans les tolérances données, procéder au réglage du joncteur-disjoncteur.

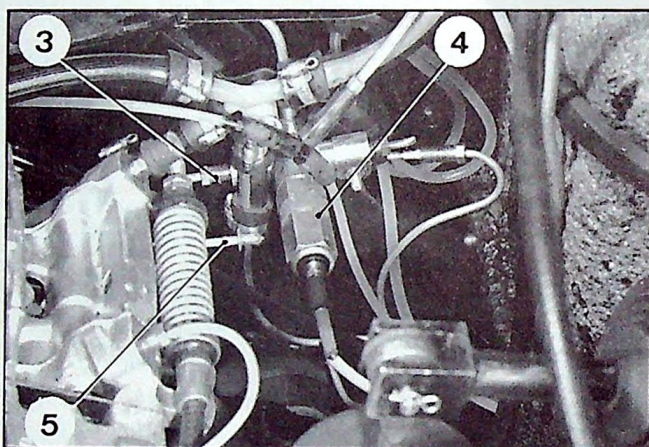
8773



7 - Contrôle de la commande hydraulique de frein (Doseur) :

- Desserrer la vis de détente du joncteur-disjoncteur.
- Déposer le bouchon d'obturation (1).
- Accoupler le tube d'alimentation (2) des freins avant.
- Serrer la vis de détente du joncteur-disjoncteur.
- Faire tourner le moteur.
- Après la disjonction attendre quelques instants pour stabiliser la pression.
- Arrêter le moteur.
- Observer l'aiguille du manomètre et noter la baisse de pression pour une durée de 3 minutes.
- Si la chute de pression est supérieure à 10 bars recommencer l'opération.
- Si le résultat est confirmé, la commande de frein est défectueuse : la changer.

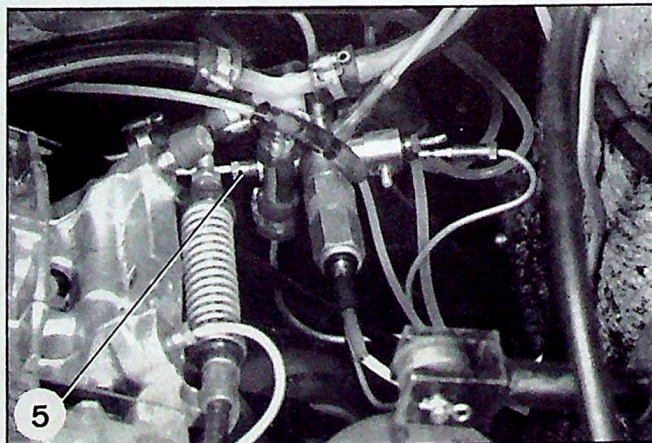
8774



8 - Contrôle du mano-contact (4) :

- Le montage est le même que pour celui du contrôle de la commande de frein.
- Faire tourner le moteur pour obtenir la pression de disjonction.
- Arrêter le moteur.
- Actionner la pédale de frein jusqu'à ce que le voyant lumineux de pression hydraulique soit allumé en permanence.
- Lire la pression indiquée à ce moment sur le manomètre. Elle doit être comprise entre 60 et 80 bars. Sinon, changer le mano-contact.

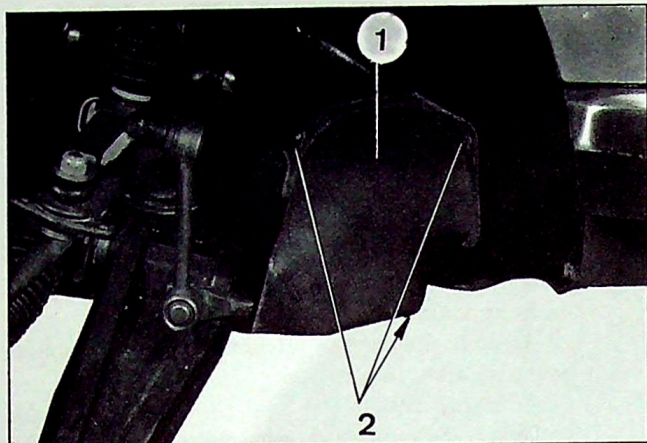
8775



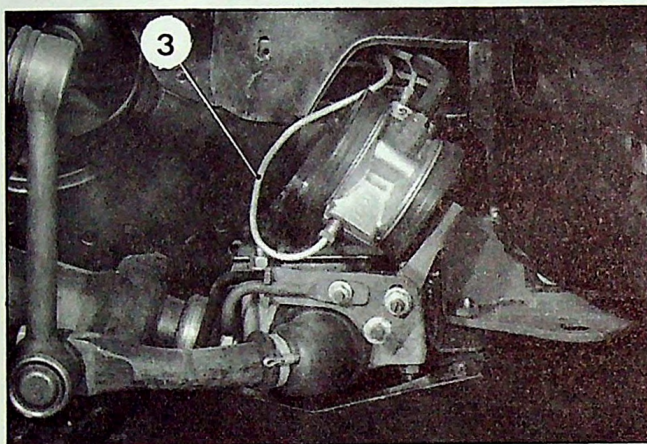
9 - Contrôle de la suspension avant :

- Desserrer la vis de détente du joncteur-disjoncteur.
- Déposer le bouchon d'obturation (3)
- Accoupler le tube d'alimentation (5) de la suspension avant.
- Serrer la vis de détente du joncteur-disjoncteur.
- Faire tourner le moteur.
- Placer la commande manuelle en position normale route.
- Attendre que l'avant du véhicule se lève et que la disjonction se produise.
- Laisser se stabiliser la pression.
- Arrêter le moteur.

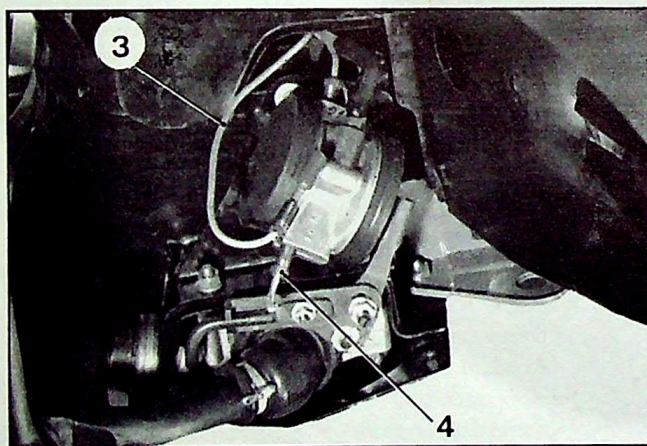
8444



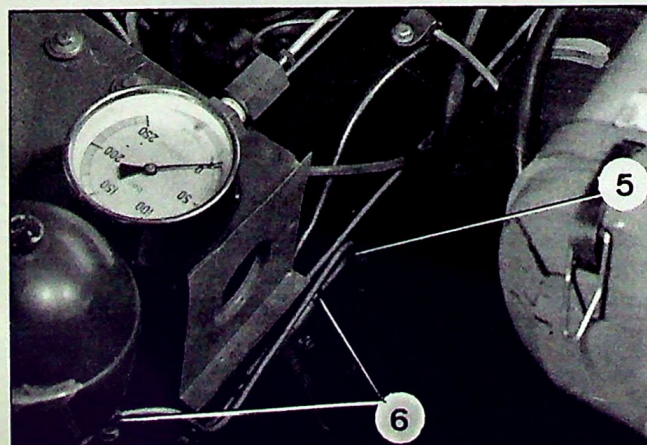
8442



8769



8765



8765

- Relever la baisse de pression sur le manomètre. Si cette baisse de pression est supérieure à 10 bars pour une durée de 3 minutes, recommencer l'opération.

- Si le résultat est confirmé, rechercher l'organe ou les organes qui fuient et qui peuvent être :

- soit le correcteur avant
- soit l'un, ou les deux cylindres de suspension.

- Le contrôle de ces trois organes se fait par élimination successive.

a) Contrôler le correcteur de hauteur avant.

- Déposer le carter de protection (1).

- Déposer les trois vis (2).

- Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

- Placer la commande manuelle en position *haute*.

- Désaccoupler le tube d'alimentation des cylindres avant (3).

- Obturer l'orifice du correcteur à l'aide d'un bouchon (4).

- Serrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur

- Placer la commande manuelle en position *normale*.

- Faire tourner le moteur

- Laisser la pression se stabiliser.

- Arrêter le moteur.

- Relever la baisse de pression sur le manomètre.

- Si cette baisse de pression est, pour une durée de 3 minutes, supérieure à 10 bars, recommencer l'opération.

- Si le résultat est confirmé le correcteur de hauteur avant est défectueux : le changer.

- Déposer le bouchon et accoupler le tube (3) au correcteur.

b) Contrôler le cylindre de suspension avant droit :

- Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

- Placer la commande manuelle en position *haute*.

- Désaccoupler les raccords (6) et déposer le tube (5) d'alimentation du cylindre.

- Obturer l'orifice du raccord trois voies à l'aide d'un bouchon (7).

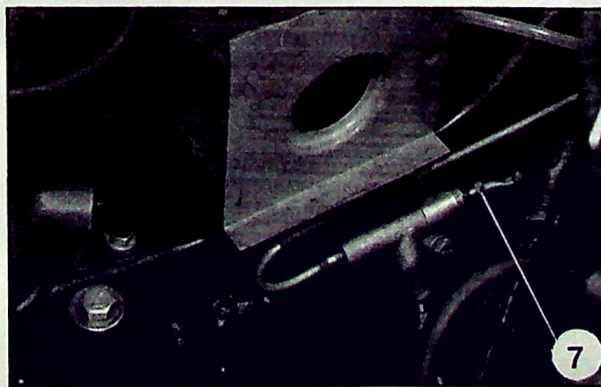
- Refaire le contrôle comme indiqué au paragraphe précédent.

- Si le cylindre de suspension avant droit est défectueux, le changer ou le remettre en état.

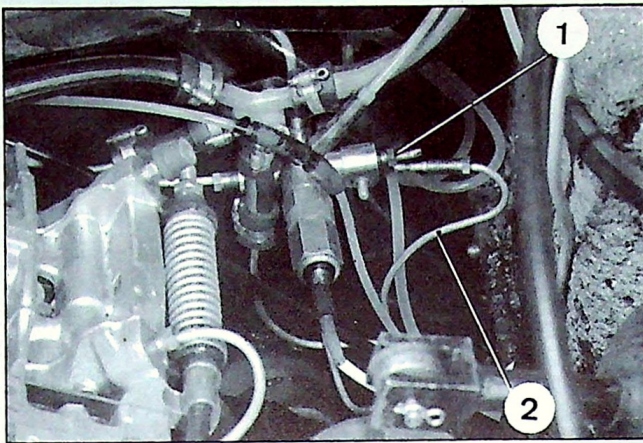
- Déposer le bouchon (7).

- Placer le tube d'alimentation (5).

8770



8775



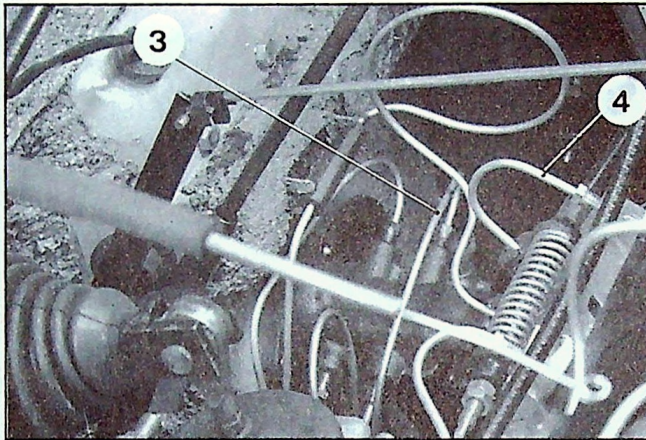
c) Contrôler le cylindre de suspension avant gauche :

- Si après avoir contrôlé le connecteur de hauteur avant et le cylindre de suspension avant droit la chute de pression persiste, le cylindre avant gauche est défectueux.
- Le changer ou le remettre en état.

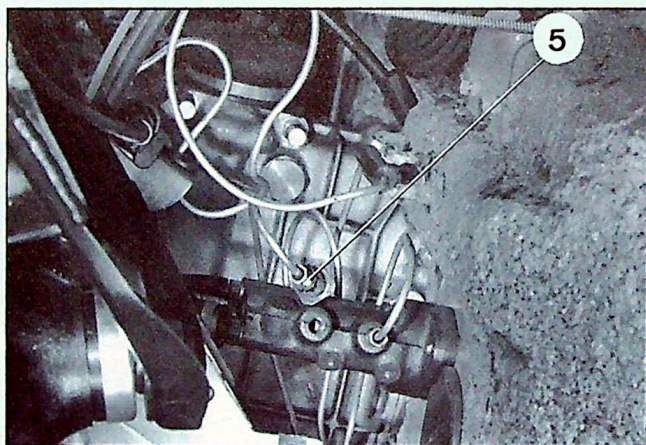
10 - Contrôle de la suspension arrière :

- Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
- Placer la commande manuelle en position *haute*.
- Déposer le bouchon (1).
- Accoupler le tube (2) d'alimentation de la suspension arrière.
- Désaccoupler le tube d'alimentation (3) des freins arrière du doseur.
- (Si nécessaire désaccoupler le tube (4) d'alimentation des étriers avant).
- Obturer l'orifice du tube à l'aide d'un bouchon (5).
- Serrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
- Placer la commande manuelle en position *normale route*.
- Procéder comme pour le contrôle de la suspension avant.

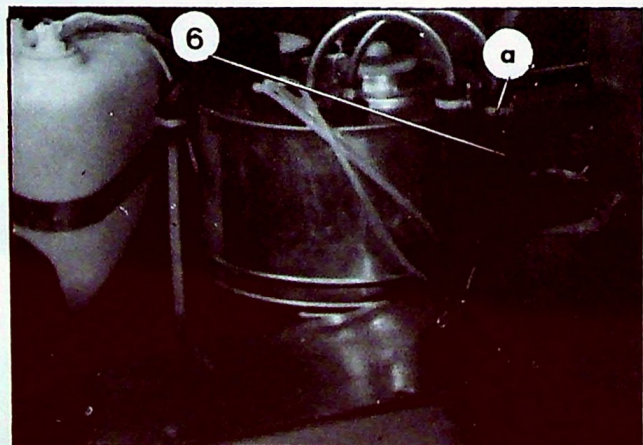
8460



Manuel 582-1



8771



8475

11 - Contrôle simplifié des fuites de la commande de freins (doseur) :

- Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
- Placer la commande manuelle en position *haute*.
- Déposer le bouchon d'obturation (5).
- Accoupler le tube (3) d'alimentation des freins arrière sur le doseur.
- (Si le tube (4) d'alimentation des étriers avant a été désaccouplé au paragraphe précédent, le réaccoupler pour faire le contrôle).
- Désaccoupler en « a » le tuyau caoutchouc (6) de retour d'utilisation des freins.
- Fixer à l'extrémité, un tube plastique transparent. Laisser l'ensemble vertical.
- Serrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
- Mettre le moteur en marche.
- Placer la commande manuelle en position *normale*.
- Lorsque le véhicule est stabilisé, actionner la pédale de frein jusqu'à ce que le liquide apparaisse dans le tuyau plastique.
- Lâcher la pédale de frein et observer le niveau du liquide dans le tube plastique. Il doit être pratiquement stable, sinon changer la commande de frein.