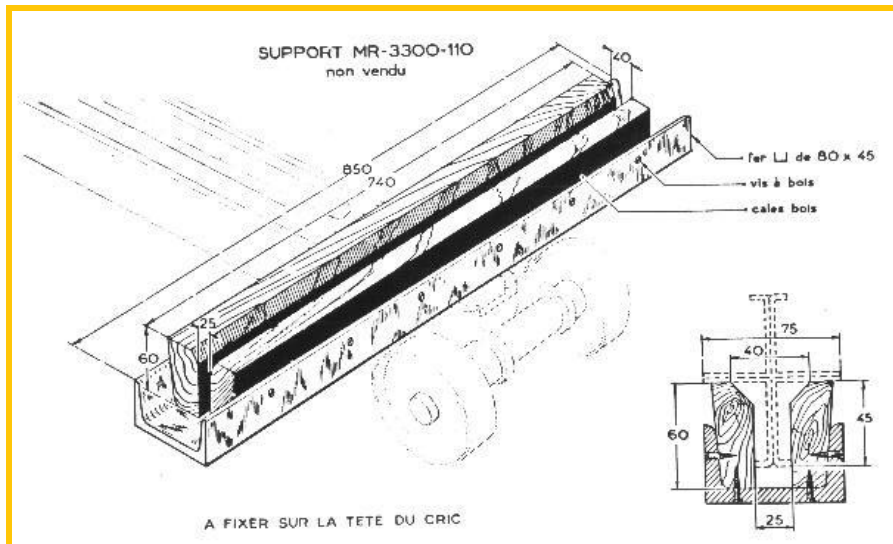


- Lever le véhicule à l'avant et à l'arrière, mettre sur cales (utiliser le support MR 3300-110, voir Pl.110)



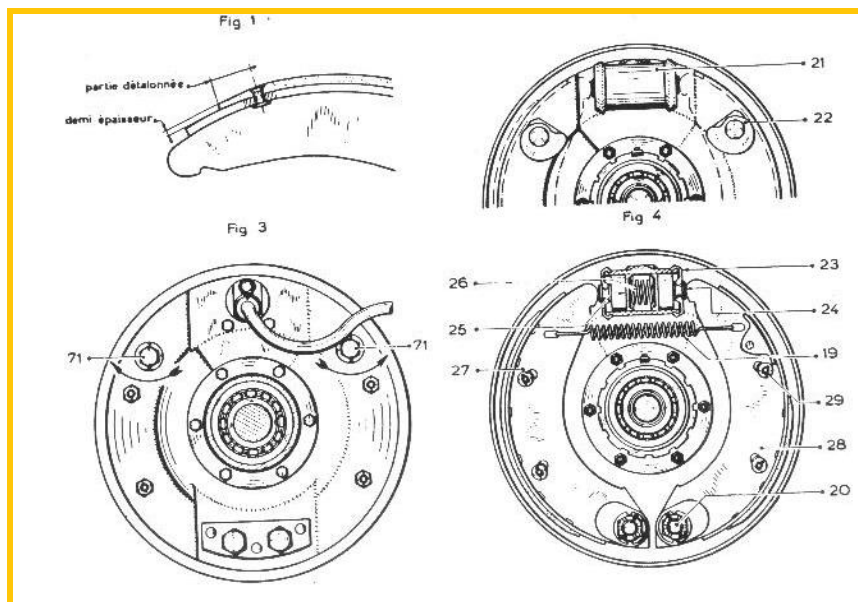
## Outillage

Support MR 3300-110

### - Réglage des excentriques

Tourner l'axe à tête 6 pans (71) de la came de réglage dans le sens indiqué (voir fig. 3, Pl. 73) tout en tournant la roue à la main, jusqu'à amener le segment au contact du tambour. Revenir légèrement en arrière pour le libérer, rapprocher à nouveau jusqu'à ce que la garniture frotte légèrement (ne jamais terminer le réglage en ramenant le segment en arrière). Le segment doit être réglé le plus près possible du tambour, afin que la course de la pédale soit faible. Effectuer la même opération pour l'autre segment et les autres roues.

Clé articulée 17



### - Réglage du frein à main

Régler successivement la tension des câbles, de façon à ce qu'en amenant la tirette du frein à main au 3ème cran, les roues AR serrent également, et qu'au

Clé plate 12



4ème cran elles soient bloquées

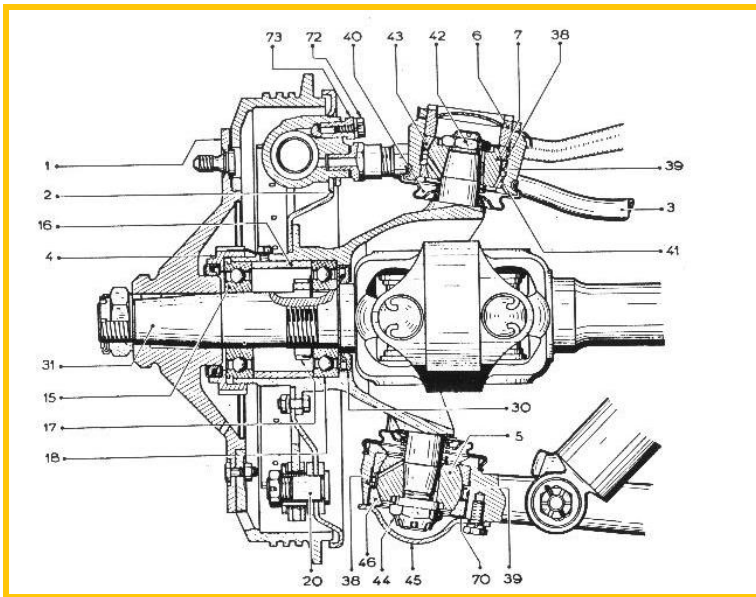
### - Réglage de la pédale de frein

Le jeu nécessaire entre le poussoir et le piston du maître cylindre, afin de permettre au piston de revenir à la position extrême AR et de dégager aussi le trou d'alimentation, s'obtient par le réglage de la vis de butée de la pédale. Ce réglage doit permettre une course de 10 mm à la pédale entre la position repos et l'attaque du piston par le poussoir.

### - Purge des canalisations

Pour que les freins soient efficaces, il est indispensable qu'il n'existe aucune bulle d'air dans les canalisations.

Faire le plein du réservoir Lockheed et surveiller le niveau pour le rétablir au fur et à mesure des besoins. Sur chaque roue (toujours levée), déposer le bouchon (72) (voir Pl. 70) de la vis pointeau (73) du cylindre de roue et le remplacer par un tube de purge, (utiliser le tube de purge 2140-T, voir Pl. 112, fig. 2), dont l'extrémité sera plongée dans un récipient, transparent de préférence (verre ou bouteille), contenant déjà un peu de liquide Lockheed.



Desserrer la vis pointeau (73) d'un demi-tour environ.

Faire actionner la pédale de frein par un aide. A chaque coup de pédale, une certaine quantité de liquide s'échappe du tube, entraînant les bulles d'air se trouvant dans la canalisation. Ces bulles barbotent dans le liquide contenu dans le récipient. Continuer à faire actionner la pédale jusqu'à ce qu'aucune bulle ne sorte plus du tube. A ce moment, la pédale étant maintenue en pression et le tube toujours plongé dans le liquide, bloquer la vis pointeau (73).

Enlever le raccord de purge. Remettre le bouchon de la vis. Effectuer les mêmes opérations pour chaque roue.

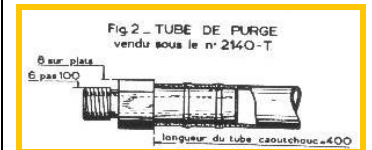
*Ne pas oublier de faire le niveau du réservoir Lockheed.*

Il est nécessaire, après remplissage, de contrôler l'étanchéité. Pour cela, à défaut d'appareils de contrôle, utilisés seulement pour les fabrications importantes, appuyer sur la pédale avec le pied aussi fort que possible pendant 30 secondes à une minute. Si la pédale résiste, l'étanchéité est bonne; si au contraire, elle s'abaisse petit à petit (plus ou moins rapidement), une fuite se produit soit à un raccord, soit à un tube.

Observer également le réservoir Lockheed : si le liquide est refoulé, c'est que la coupelle du maître cylindre n'est pas étanche. Il faut immédiatement démonter

Clé tube et plate 12

Tube de purge 2140-T



Clés plates 10 - 12



le maître cylindre.  
Mettre le véhicule à terre.

