

MINISTÈRE
DE LA DÉFENSE NATIONALE
ET DES FORCES ARMÉES
« GUERRE »

MAT 3151

ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE

Bureau ARMET

GUIDE D'ENTRETIEN

des

MOTOCYCLETTES TERROT

H C T L (350 cm³)

R G S T (500 cm³)

Approuvé le 21 février 1951
sous le n° 493 EMFA/G/ARMET

N° du véhicule :

Chef de voiture :

CE LIVRET DOIT FAIRE PARTIE
DES DOCUMENTS DE BORD DE LA MOTOCYCLETTE

Édition n° 4

Date d'édition : avril 1955

TABLE DES MATIÈRES

Pages

CHAPITRE I. — Entretien journalier.

ARTICLE I. — Visite avant le départ.....	4
ARTICLE II. — Mise en route.....	5
ARTICLE III. — Conduite de la motocyclette.....	7
ARTICLE IV. — Visite pendant la halte.....	8
ARTICLE V. — Visite en fin d'étape.....	8

CHAPITRE II. — Entretien périodiques.

ARTICLE I. — Entretien hebdomadaire ou tous les 250 kilomètres.	10
ARTICLE II. — Entretien bimensuel ou tous les 500 kilomètres....	11
ARTICLE III. — Entretien mensuel ou tous les 1000 kilomètres....	11
ARTICLE IV. — Entretien tous les 2000 kilomètres.....	12
ARTICLE V. — Entretien tous les 6000 kilomètres.....	12

CHAPITRE III. — Opérations complémentaires à effectuer par le conducteur.

ARTICLE I. — Rodage	13
ARTICLE II. — Carburant	14
ARTICLE III. — Embrayage	14
ARTICLE IV. — Transmission	15
ARTICLE V. — Suspension	16
ARTICLE VI. — Roues et freins.....	16
ARTICLE VII. — Suspension de la selle.....	19

CHAPITRE IV. — Opérations à effectuer par le dépannage.

ARTICLE I. — Cylindre, culasse	20
ARTICLE II. — Embrayage	20
ARTICLE III. — Batterie d'accumulateurs.....	21
ARTICLE IV. — Fourche télescopique.....	21
ARTICLE V. — Nettoyage des filtres à huile.....	22

**L'ENTRETIEN EST UN ACTE DU COMBAT
VOUS DEVEZ LE CONNAÎTRE ET L'EXÉCUTER PAR CŒUR**

**CHAPITRE PREMIER
ENTRETIEN JOURNALIER**

*L'entretien doit faire partie des réflexes de tous les conducteurs. Il doit être exécuté automatiquement et ne jamais être omis.
Signaler sans tarder les anomalies décelées. Vous éviterez ainsi de nombreux incidents dont vous seriez responsables.*

ARTICLE I. — Visite avant le départ

Cette visite, qui a pour but de contrôler que la motocyclette n'a pas subi de dommages depuis la visite en fin d'étape, ne doit pas être oubliée, même dans les situations les plus critiques.

1. MÉTHODE.

Avant le départ, effectuer les opérations suivantes :

- 1) inspection visuelle de la motocyclette;
- 2) s'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile, ni d'essence;
- 3) vérifier le niveau d'huile dans le réservoir placé sous la selle. Recompléter, si le niveau est au-dessus du repère peint sur le réservoir;
- 4) s'assurer que le plein d'essence est fait;
- 5) vérifier la pression des pneus qui doit être de 1,125 kg/cm² pour la 350 cm³ et de 1,250 kg/cm² pour la 500 cm³;
- 6) vérifier le serrage des écrous des broches de roues et les écrous de blocage de la roue arrière (500 cm³) sur le moyeu de frein;
- 7) s'assurer du fonctionnement correct de toutes les commandes;
- 8) vérifier la charge de la batterie en appuyant sur le bouton de l'avertisseur;
- 9) essayer les lumières.

ARTICLE II. — Mise en route (fig. 1)

2. Pour mettre en route le moteur de la motocyclette, opérer comme il est indiqué ci-dessous.

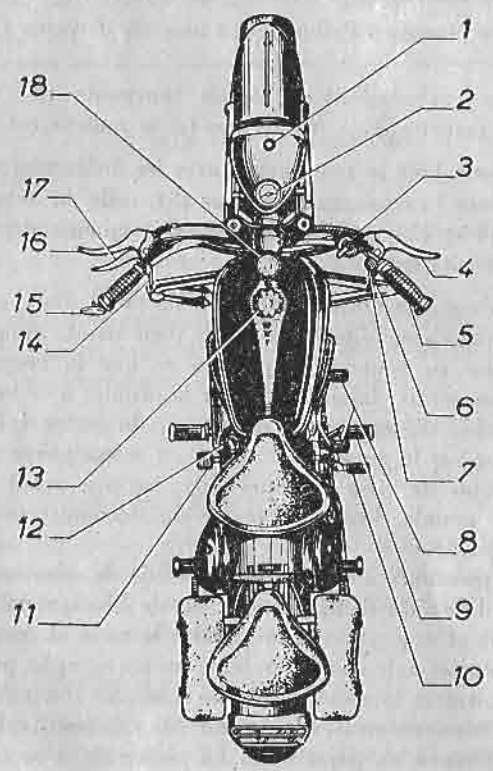


Fig. 1. — Commandes de la motocyclette (500 cm³)

- | | |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 1. Lampe-témoin; | 10. Pédale de mise en route; |
| 2. Compteurs; | 11. Pédale de frein arrière; |
| 3. Commutateur et clé de contact; | 12. Orifice de remplissage d'huile; |
| 4. Levier de frein à main; | 13. Orifice de remplissage d'essence; |
| 5. Poignée des gaz; | 14. Manette d'avance à l'allumage; |
| 6. Manette d'air; | 15. Rétroviseur; |
| 7. Bouton avertisseur; | 16. Levier de débrayage réglable; |
| 8. Patins du levier de commande sélecteur des vitesses; | 17. Levier lève-soupape ou décompresseur; |
| 9. Repose-pieds; | 18. Frein de direction. |

- 1) Décoller l'embrayage en débrayant plusieurs fois.
- 2) Ouvrir le robinet d'essence (pousser sur le côté « O »); s'assurer que le carburant arrive en appuyant sur le titillateur du carburateur.
- 3) Disposer les manettes comme suit :
 - à gauche (avance à l'allumage) : manette d'avance (14) ouverte à moitié;
 - à droite (carburation) : poignée tournante (5) ouverte au quart; petite manette d'air (6) fermée (si le moteur est froid).
- 4) Avant tout, bien se familiariser avec les différentes commandes, notamment, avec la commande des gaz (5), celle du débrayage (16) et les freins (4 et 11) que l'on doit pouvoir commander instantanément et sans hésitation.
- 5) Le sélecteur des vitesses (8) étant au point mort, entre la première et la deuxième vitesse, avec le pied droit, appuyer sur la pédale de mise en route (10) jusqu'à ce que la compression du moteur se fasse sentir; laisser remonter la pédale; à ce moment, avec la main gauche, décompresser au moyen du levier inférieur (17) placé à gauche sur le guidon; *actionner en même temps et vigoureusement la pédale de mise en route (10)*; un peu avant la fin de la course de la pédale, lâcher le levier du décompresseur (17). Le moteur doit partir.

En cas de résistance à l'action de la pédale de mise en route (10), par suite de difficultés d'engrènement ou de blocage, *ne pas forcer*, débrayer (16) et appuyer sur la pédale de mise en route (10); la laisser remonter et agir comme indiqué au paragraphe précédent, ou déplacer simplement la motocyclette de quelques centimètres en mettant, dans le même moment, le sélecteur des vitesses (8) dans un cran quelconque. Revenir au point mort. La pédale de mise en route doit engrener après quelques manœuvres.
- 6) Le moteur étant lancé, régler son allure en ouvrant judicieusement les manettes, et notamment celle réglant l'entrée d'air (6), afin d'obtenir un régime régulier du moteur. ***Ne laisser tourner le moteur, machine arrêtée, que juste le temps nécessaire.***

Il est interdit d'emballer le moteur à vide.
- 7) Avant de partir, s'assurer du parfait fonctionnement du graissage. Vérifier la circulation d'huile par le viseur combiné avec le bouchon de remplissage du réservoir.

L'huile de refoulement doit sortir par pulsations pour la 350 cm³, ou par jets interrompus pour la 500 cm³, par l'orifice du tuyau de retour, visible à l'intérieur de la collerette de ce réservoir.

**N'EMBALLER JAMAIS LE MOTEUR QUAND IL EST FROID.
ATTENDRE TOUJOURS QU'IL SOIT CHAUD POUR UTILISER
SA PUISSANCE.**

ARTICLE III. — Conduite

3. DÉMARRAGE.

Le moteur étant au ralenti, débrayer au moyen du levier (16) placé sur la partie gauche du guidon. Appuyer avec le talon du pied droit sur le patin de la branche AR du levier de sélecteur (8), de façon à enclencher la première vitesse. S'il se produit une résistance, se garder de forcer, mais déplacer légèrement la motocyclette jusqu'à ce que l'enclenchement se produise sans bruit.

Ouvrir progressivement les gaz et lâcher doucement et sans à-coups le levier de débrayage.

A. — Pour monter les vitesses.

Couper les gaz (5) et répéter la même manœuvre, mais appuyer avec la plante du pied droit sur le patin de la branche AV du levier de sélecteur (8), pour obtenir successivement les deuxième, troisième et quatrième vitesses (prise directe).

B. — Pour descendre les vitesses.

Réduire les gaz (5), débrayer et avec le talon, appuyer sur la branche arrière du sélecteur (8), ou remonter la branche AV avec la pointe du pied. (Ne pas oublier que le point mort est entre la première et la deuxième vitesse.) Embrayer progressivement en ouvrant les gaz.

C. — En marche.

Les motos Terrot se conduisent de la même façon que les motos ordinaires.

Le frein de direction sera progressivement serré au fur et à mesure que la vitesse augmente, et desserré dans le cas contraire; apporter la plus grande attention à ce réglage.

Le conducteur doit vivre avec sa moto par l'ouïe et l'odorat. En cas de bruit ou d'odeur suspecte, arrêter, en rechercher la cause et y remédier.

D. — *Pour arrêter.*

Opérer comme sur une motocyclette ordinaire. Pour un arrêt de longue durée, fermer le robinet d'essence (pousser du côté « F »).

E. — Si au cours de la marche la fourche « bute », penser à en aviser le dépanneur à l'arrivée.

**L'ENTRETIEN EST UN ACTE DU COMBAT
VOUS DEVEZ LE CONNAÎTRE ET L'EXÉCUTER PAR CŒUR**

ARTICLE IV. — Visite pendant la halte

4. A chaque arrêt, le conducteur doit faire une inspection soignée de la motocyclette, quelle que soit la situation tactique, pour déterminer son état mécanique général. Les moindres défauts découverts pendant la marche, ainsi qu'à l'arrêt, doivent être corrigés avant de repartir. Si les réparations ne peuvent être faites pendant l'arrêt, en rendre compte dès que possible.

Cette visite comporte les opérations ci-dessous :

— laisser tourner le moteur quelques secondes à la vitesse du ralenti et accélérer plusieurs fois pour s'assurer qu'il n'y a pas de bruits anormaux;

- s'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile, ni d'essence;
- vérifier les niveaux d'huile et d'essence dans les réservoirs;
- vérifier le serrage des écrous des broches de roues et des écrous de blocage sur le moyeu (500 cm³), les câbles, gaines, articulations, boulons, écrous, raccords, joints;
- vérifier le bon fonctionnement de l'éclairage.

ARTICLE V. — Visite en fin d'étape

5. Lorsqu'il exécute la visite en fin d'étape, le conducteur doit se souvenir de tous les défauts constatés pendant la journée. Toutes les parties de la motocyclette qui nécessitent une inspection ou un entre-

tien, quand elles sont encore chaudes, doivent être examinées sans retard.

L'entretien en fin d'étape ne doit jamais être omis quelle que soit la situation tactique; il passe avant le repas ou le repos.

6. INSPECTION DE LA MOTO.

Vérifier :

- qu'il n'y a pas de fuite d'huile, ni d'essence;
- qu'aucun organe n'est desserré, ni perdu;
- le serrage des écrous, vis, connexions diverses et en particulier les écrous de blocage de la roue arrière sur le moyeu de frein (500 cm³);
- les différents câbles qui doivent agir normalement et n'être ni usés, ni coupés;
- que la pression des pneus est normale (350 cm³ : 1,125 kg/cm²); (500 cm³ : 1,250 kg/cm²);
- la tension de la chaîne secondaire qui doit avoir une flèche supérieure et une flèche inférieure de 5 millimètres;
- que la fourche télescopique n'a pas de fuite (serrage des écrous, serre-joints);
- le bon état de la batterie, le fonctionnement de l'avertisseur et des lumières;
- la présence de l'outillage au complet.

7. PLEINS.

Faire le plein du réservoir d'essence et compléter le niveau d'huile s'il y a lieu.

Par temps très chaud, vérifier l'électrolyte de la batterie; le niveau de l'électrolyte doit être à 1 centimètre au-dessus des plaques. Ajouter de l'eau distillée s'il y a lieu.

Cette liste n'est pas limitative. Tout bon conducteur doit pouvoir déceler au premier coup d'œil les moindres défauts de sa motocyclette. Y remédier sur-le-champ évitera des incidents plus graves qui surgiront tôt ou tard.

Après avoir passé cette visite, la mentionner sur le contrôle d'entretien.

L'ENTRETIEN EST UN ACTE DU COMBAT
VOUS DEVEZ LE CONNAÎTRE ET L'EXÉCUTER PAR CŒUR

CHAPITRE II

ENTRETIENS PÉRIODIQUES

Pour que les opérations d'entretien périodique soient faites en temps voulu, il est indispensable que le carnet de bord soit rigoureusement tenu à jour. De même, ces opérations doivent être inscrites sur le contrôle d'entretien dès qu'elles ont été effectuées.

LES PÉRIODICITÉS INDIQUÉES SONT BASÉES SUR UN TRAVAIL NORMAL; ELLES DEVRONT ÊTRE DIMINUÉES SI LA MOTOCYCLETTE EST SOUMISE À DES CONDITIONS PÉNIBLES (EAU, BOUE, POUSSIÈRE, SABLE, CHALEUR, ETC.).

ARTICLE I. — Entretien hebdomadaire ou tous les 250 kilomètres (1)

8. Cet entretien comprend toutes les vérifications effectuées lors de l'entretien journalier en fin d'étape, ainsi que les opérations suivantes :

- laver la motocyclette;
- vérifier le serrage de l'écrou de clavette de pédale de mise en route;
- vérifier la garde du levier à main de débrayage, qui doit se traduire par un jeu de 3 à 5 millimètres entre la tranche antérieure du levier et la tranche postérieure de son support sur le guidon;
- vérifier les freins : une légère pression sur le levier fixé au guidon doit bloquer la roue avant; de même, une légère pression du pied sur la pédale doit bloquer la roue arrière;

(1) Dans les conditions normales d'utilisation.

— vérifier les quatre écrous du cavalier de fixation (deux de chaque côté) de la roue avant.

Après avoir exécuté cet entretien, le mentionner sur le contrôle d'entretien.

ARTICLE II. — Entretien bimensuel ou tous les 500 kilomètres (1)

9. Cet entretien comprend toutes les opérations de l'entretien hebdomadaire et celles indiquées ci-dessous.

Vérifier :

- la fixation et l'étanchéité des diverses canalisations, le serrage des écrous, vis, connexions diverses;
- le niveau d'huile, le reconstituer s'il y a lieu;
- les contacts : le fil reliant la borne négative de la batterie à la masse et toutes les vis de contact qui doivent être parfaitement bloquées;
- le serrage des quatre tirants de fixation de la culasse (500 cm³); en cas de desserrage, resserrer à chaud (dépannage);
- le serrage des quatre goujons du cylindre (350 cm³); en cas de desserrage, resserrer à chaud (dépannage);
- le fonctionnement du frein de direction;
- le serrage des bouchons de remplissage de la batterie; nettoyer le dessus de la batterie et enduire les cosses d'une pellicule de graisse.

Après avoir exécuté cet entretien, le mentionner sur le contrôle d'entretien.

ARTICLE III. — Entretien mensuel ou tous les 1 000 kilomètres (1)

10. Cet entretien comprend toutes les opérations à effectuer tous les 500 kilomètres et celles indiquées ci-dessous.

Vérifier :

- le flottement de la chaîne primaire et de la chaîne de commande de dynamo (500 cm³) ou la tension de la courroie de dynamo (pour la 350 cm³) qui doivent présenter une flèche supérieure et inférieure de 5 millimètres;

(1) Dans les conditions normales d'utilisation.

— les bougies : l'écartement des électrodes doit être de 0,4 à 0,5 millimètre;

— le rupteur : l'écartement des vis platinées doit être de 0,4 millimètre;

— que le niveau du liquide de la batterie dépasse les plaques; ajouter de l'eau distillée si cela est nécessaire. Nettoyer la batterie.

Après avoir exécuté cet entretien, le mentionner sur le contrôle d'entretien.

ARTICLE IV. — Entretien tous les 2 000 kilomètres (1)

11. Cet entretien comprend les opérations à effectuer tous les 1 000 kilomètres et celles indiquées ci-dessous.

Vérifier la graisse de la boîte de vitesses : voir tableau de graissage.

Après avoir exécuté cet entretien, le mentionner sur le contrôle d'entretien.

ARTICLE V. — Entretien tous les 6 000 kilomètres (1)

12. Cet entretien comprend toutes les opérations prévues aux 2 000 kilomètres, le nettoyage du filtre à essence et du carburateur, et le graissage indiqué au tableau de graissage.

Les autres opérations telles que démontage de la culasse et de l'embrayage sont du ressort du dépannage.

(1) Dans les conditions normales d'utilisation.

CHAPITRE III

**OPÉRATIONS COMPLÉMENTAIRES À EFFECTUER
PAR LE CONDUCTEUR**

ARTICLE I. — Rodage

13. Il est important de ménager le moteur, pendant un laps de temps décomposé en trois périodes.

Première période : 300 kilomètres, vitesse maxima autorisée dans les différentes combinaisons de vitesse :

	(350 cm ³)	(500 cm ³)
4 ^e vitesse	50 km/h	60 km/h
3 ^e vitesse	40 km/h	48 km/h
2 ^e vitesse	28 km/h	34 km/h
1 ^{re} vitesse	18 km/h	22 km/h

Deuxième période : 300 kilomètres.

Vitesse maxima autorisée : (350 cm³) 60 km/h, (500 cm³) 80 km/h.

Troisième période : utilisation progressive jusqu'à 1 000 kilomètres; pendant cette période, ne pas chercher à atteindre la vitesse maxima.

Aux premiers 1 000 kilomètres, vidanger l'huile du moteur.

**REMARQUE IMPORTANTE. — EN CE QUI CONCERNE
L'EMPLOI DES HUILES MOTEURS DÉTERGENTES, SE
CONFORMER AUX PRESCRIPTIONS DE LA C.M. 3030/DCE/I
DU 21 AVRIL 1952, B.O.P.P. N° 21 DU 26 MAI 1952, P. 1488.**

ARTICLE II. — Carburateur

14. RÉGLAGE DU RALENTI DU CARBURATEUR (fig. 2).

Visser ou dévisser la vis moletée du réglage d'air se trouvant sur le corps du carburateur.

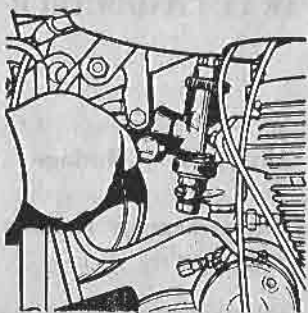


FIG. 2. — Réglage du ralenti du carburateur

ARTICLE III. — Embrayage

15. RÉGLAGE DE LA GARDE DU LEVIER À MAIN DE DÉBRAYAGE (fig. 3).

Pour régler la garde du levier à main de débrayage, débloquer le contre-écrou et tourner la vis de réglage en maintenant l'écrou

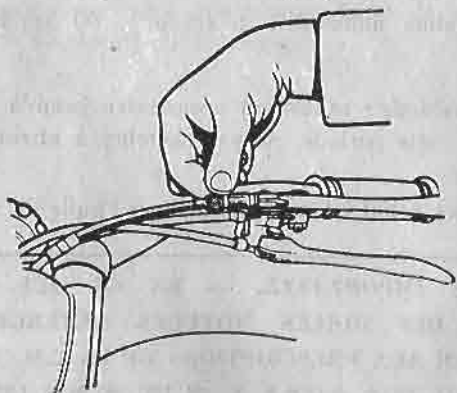


FIG. 3. — Réglage de la garde du levier à main de débrayage

entre les doigts jusqu'à l'obtention d'un jeu de 3 à 5 millimètres entre la tranche antérieure du levier et la tranche postérieure de son support.

Vérifier, d'autre part, qu'il n'y a aucun coincement quand on agit sur le levier à main de débrayage.

ARTICLE IV. — Transmission

16. RÉGLAGE DES CHAÎNES.

La flèche des chaînes doit être modérée (flottement de l'ordre de 1 cm : 5 mm au-dessus et 5 mm au-dessous environ).

A. — Chaîne primaire (500 cm³).

La chaîne se tend en faisant pivoter le centre de la boîte (regardée côté pédale de mise en route) dans le sens inverse d'horloge, après avoir préalablement desserré les trois écrous des tirants apparents sur le couvercle. Resserrer les écrous après avoir obtenu la tension désirée.

B. — Chaîne primaire (350 cm³).

Desserrer les deux écrous de support de boîte et faire glisser celle-ci vers l'arrière.

Resserrer les écrous après avoir obtenu la tension désirée.

C. — Chaîne de dynamo (500 cm³).

Elle se tend en déplaçant la dynamo vers l'arrière, après avoir desserré les deux écrous de son siège.

Resserrer ensuite les écrous.

D. — Courroie de dynamo (350 cm³).

Desserrer les deux écrous de fixation de la dynamo, de chaque côté et faire avancer la dynamo.

Resserrer les écrous.

E. — Chaîne secondaire AR (fig. 4).

Elle se tend au moyen des vis tendeurs prévues à cet effet dans les chapes arrière du cadre et agissant sur les douilles d'axe de moyeu. Bien vérifier ensuite si la roue est dans l'axe du cadre.

En cas de démontage des chaînes, avoir soin, en remontant le faux maillon de mettre le dos de l'agrafe dans le sens de la rotation.

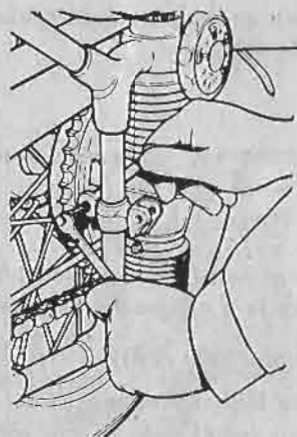


Fig. 4. — Réglage de la tension de la chaîne secondaire

ARTICLE V. — Suspension

17. RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE (500 cm³).

Le réglage s'obtient par le simple blocage ou déblocage des boutons de manœuvre placés sur les côtés.

En cas de surcharge, serrer les boutons; en solo, les desserrer.

Nota. — Le réglage de la suspension arrière doit toujours être effectué la motocyclette reposant sur ses roues et non sur les béquilles, sans pilote, ni passager.

ARTICLE VI. — Roues et freins

18. DÉMONTAGE DES ROUES.

A. — Démontage de la roue arrière de la 500 cm³.

Pour démonter la roue arrière, desserrer les deux écrous à boule du garde-boue et relever la partie arrière de celui-ci.

Dévisser et retirer les trois écrous moletés qui fixent le moyeu sur le tambour.

Dévisser l'écrou extérieur de la broche et retirer celui-ci. Enlever l'entretoise.

Faire tomber la roue.

Si l'on éprouvait certaine difficulté, la roue étant coincée, faire lever avec un tournevis inséré entre le tambour et le flasque du moyeu. Profiter du démontage de la roue pour retirer les flasques de frein et s'assurer qu'aucun excès d'huile ne risque de venir imprégner les garnitures.

B. — Démontage de la roue arrière de la 350 cm³.

Désaccoupler la tringle de frein, sortir le maillon rapide en l'amenant vers la roue dentée, ce qui facilitera l'opération. Se servir d'une pince plate pour chasser la clavette, en prenant appui avec l'un des becs de la pince sur le bout échancré de la clavette, et, avec l'autre bec, sur la partie en saillie d'un des deux axes du faux maillon. Dégager la chaîne. Dévisser les écrous de roue. Cette dernière sortira facilement.

Opération inverse pour le remontage, en ayant soin d'amener les deux extrémités de la chaîne sur la roue, avant d'engager le faux maillon. Bien placer la clavette avec le talon en avant, suivant le sens du mouvement de la chaîne.

C. — Démontage de la roue avant (350 et 500 cm³).

Dégager l'embout du câble de frein. Retirer la vis du collier d'ancrage du flasque de frein et la vis de maintien du flexible de commande du compteur. Retirer les écrous des goujons de fixation du chapeau de chape et dévisser l'écrou à boule de la béquille avant (support réversible). Rabattre la béquille, la roue tombe d'elle-même.

Pour remonter la roue, la présenter dans la fourche et faire les opérations dans l'ordre inverse.

19. RÉGLAGE DES FREINS.

A. — Avant (fig. 5).

Mettre la roue sur la béquille avant (support réversible) et régler le frein en agissant sur la vis moletée située à l'extrémité de la gaine de commande sur le tube de fourche, en s'assurant que la roue

tourne librement; une légère pression sur le levier au guidon doit la bloquer.

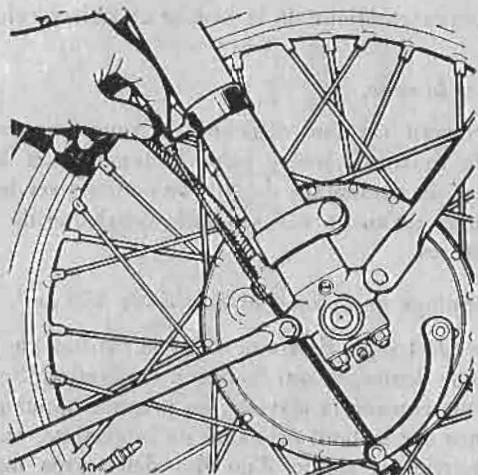


FIG. 5. — Réglage du frein avant

B. — Arrière (fig. 6).

Opérer de la même façon que ci-dessus en agissant sur l'écrou moleté situé à l'extrémité de la tringle de frein, la motocyclette étant sur la béquille centrale; une légère pression du pied sur la pédale doit bloquer la roue.

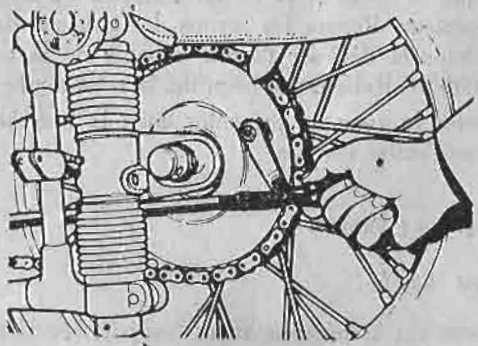


FIG. 6. — Réglage du frein arrière

ARTICLE VII. — Suspension de la selle

20. RÉGLAGE DE LA SELLE (fig. 7).

Agir sur l'écrou de réglage à l'aide d'une clé plate de 17 (1), visser pour durcir la suspension, dévisser pour l'assouplir.

Pour régler la position de la selle (selle plus ou moins inclinée vers l'arrière), il suffit d'agir sur l'écrou de butée qui est vissé sur la bielle de selle, après avoir desserré le contre-écrou.

Si l'on visse l'écrou de butée, la selle tend à s'abaisser de l'arrière et inversement.

Régler ensuite la dureté de la suspension de la selle, qui s'est trouvée modifiée, en opérant comme il est dit ci-dessus.

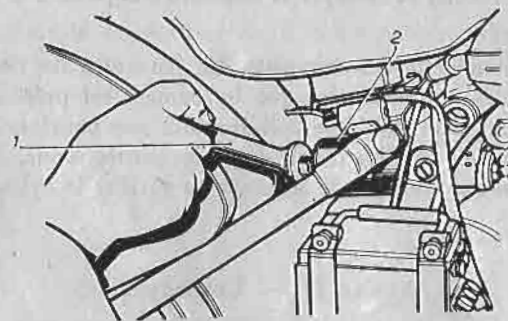


FIG. 7. — Réglage de la suspension de la selle

- 1. Clé plate de 17;
- 2. Tube télescopique.

CHAPITRE IV

OPÉRATIONS À EFFECTUER PAR LE DÉPANNAGE

ARTICLE I. — **Cylindre, culasse** (décalaminage)

21. Vérifier aussi souvent que possible le serrage des tirants de fixation de la culasse. Le resserrage doit s'effectuer à chaud.

Effectuer tous les 5 000 à 6 000 kilomètres, le démontage de la culasse, pour vérifier et nettoyer la chambre d'explosion et les portées des soupapes.

Vérifier l'étanchéité des segments. Le jeu entre les becs ne doit pas excéder 0,3 millimètre lorsque le segment est présenté dans le cylindre. Le segment doit être poli sur tout son pourtour. Une traînée noirâtre serait l'indice d'une mauvaise portée, donc, d'une étanchéité insuffisante. Changer le segment ou vérifier le cylindre.

ARTICLE II. — **Embrayage**

22. DÉMONTAGE.

Pour avoir accès à l'embrayage, démonter le carter de chaîne primaire. Retirer le carter et laisser l'huile s'écouler. Dévisser les 7 écrous pour libérer les ressorts. Retirer le plateau et les disques. Retirer la chaîne primaire. Dévisser le contre-écrou et l'écrou de retenue du moyeu d'embrayage (en utilisant la clé à canon spéciale et en immobilisant le moyeu d'embrayage à l'aide de la clé prévue à cet effet. Tous les 5 000 kilomètres, démonter le couvercle et les disques d'embrayage et les remplacer, si les garnitures présentent une usure prononcée au point d'effleurer la tôle.

Cette usure peut avoir pour cause, entre autres, l'insuffisance de garde à la poignée de débrayage. Il faut qu'au repos le câble de débrayage soit très mou.

ARTICLE III. — **Batterie d'accumulateurs**

23. La batterie de 6 V, 14 Ah, doit toujours avoir sa borne positive (rouge) à l'avant. La borne négative est à l'arrière et reliée à la masse. Faute d'observer cette précaution, il se produirait un excès de courant non absorbé par la batterie, qui grillerait immédiatement le fusible de la dynamo. Si pour une raison majeure on voulait tourner sans la batterie (sur 350 cm³ seulement), ne pas oublier d'enlever le fusible de la dynamo.

Tous les 2 000 kilomètres, vérifier la densité de l'électrolyte et le voltage des trois éléments.

ARTICLE IV. — **Fourche télescopique**

24. Lorsque le conducteur de la motocyclette s'aperçoit que sa fourche « bute », il y a lieu de procéder à la vidange de l'huile des éléments de la fourche.

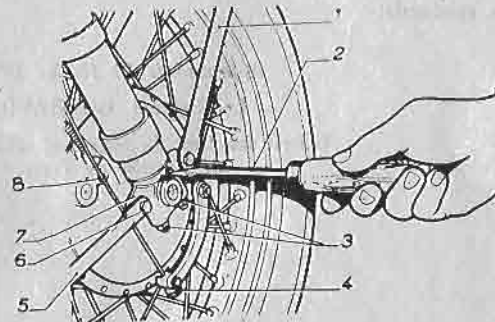


FIG. 8. — Vidange de la fourche télescopique

1. Tringle avant du garde-boue;
2. Tournevis de 8, action sur la vis de vidange;
3. Écrou de fixation de chapeau de chape;
4. Embout du câble de frein;
5. Béquille avant, support réversible;
6. Vis de chape;
7. Chape inférieure;
8. Vis de maintien de la douille de flexible de compteur.

Cette vidange s'opère en enlevant la vis à tête (tournevis de 8) située à la partie inférieure de chaque élément de fourche, ainsi que la vis de remplissage (clé de 10) à la partie supérieure, la motocyclette étant placée sur cales pour détendre la fourche. Il faut laisser s'écouler l'huile pendant une douzaine d'heures. Procéder ensuite au remplissage de chaque élément de fourche, après avoir remis en place les vis de vidange, en introduisant dans chaque élément par l'orifice supérieur 140 cm³ (pour la 350 cm³) ou 150 cm³ (pour la 500 cm³) d'huile OM 60.

ARTICLE V. — Nettoyage des filtres à huile

25. Opérer le nettoyage des filtres à huile (un à la sortie du réservoir, un dans le carter) et du réservoir d'huile tous les 6 000 kilomètres à l'occasion d'une vidange.

Le démontage du filtre du carter se fait à l'aide de la clé coudée de 17.

Au remontage, s'assurer de la présence et du bon état des joints dont l'étanchéité sera renforcée par de l'hermétique. Serrer correctement tous les raccords.

Approuvé le 21 février 1951.

Le Colonel GOURAUD,

faisant fonction de sous-chef d'Etat-Major
de l'Armée de Terre.

TABLEAUX DE CORRESPONDANCE DES LUBRIFIANTS ET PRODUITS DIVERS SUIVANT LEUR APPELLATION RÉGLEMENTAIRE

JANVIER 1955

TABLEAU I. — LUBRIFIANTS ET PRODUITS DIVERS FRANÇAIS						TABLEAU II. — LUBRIFIANTS ET PRODUITS DIVERS ÉTRANGERS				
Nomenclature S.E.A.	APPELLATION RÉGLEMENTAIRE COMPLÈTE	SIGNES CONVENTIONNELLS	NORMES DE RÉFÉRENCE	APPELLATION ABRÉGÉE	Symbole O.T.A.N.	ARMÉE U.S.A.			ARMÉE BRITANNIQUE	
						DÉSIGNATION	SPÉCIFICATION	SYMBOLE	SPÉCIFICATION	
11-64	Huile moteur minérale (SAE-20)			OM-60						
11-65	Huile moteur minérale (SAE-30)			OM-110						
11-65	Huile moteur minérale (SAE-50)			OM-330						
11-23	Huile moteur détergente (SAE-10 D)	○	DCEA/54	OMD-40	O-176	Oil, Engine, Heavy Duty	MIL-O- 2 104	OE-10	DEF/2 101	
11-45	Huile moteur détergente (SAE-20 D)	○	DCEA/54	OMD-60	O-178	Oil, Engine, Heavy Duty	MIL-O- 2 104	OE-20	DEF/2 101	
11-24	Huile moteur détergente (SAE-30 D)	○	DCEA/54	OMD-110	O-180	Oil, Engine, Heavy Duty	MIL-O- 2 104	OE-30	DEF/2 101	
11-25	Huile moteur détergente (SAE-50 D)	○	DCEA/54	OMD-330	O-182	Oil, Engine, Heavy Duty	MIL-O- 2 104	OE-50	DEF/2 101	
11-74	Huile carter hypoïde (SAE-75 H)	△	DCEA/60 A	F/OEP-38		Lubricating, Gear, Universal	MIL-L- 2 105	GO-75	CS 2 091 C	
11-26	Huile carter hypoïde (SAE-80 H)	△	DCEA/60 A	F/OEP-110		Lubricating, Gear, Universal	MIL-L- 2 105	GO-90	CS 2 091 C	
11-27	Huile carter hypoïde (SAE-90 H)	△	DCEA/60 A	F/OEP-220		Lubricating, Gear, Universal	MIL-L- 2 105	GO-90	CS 2 091 C	
11-59	Huile carter minérale	△	DCEA/61	C-140		Oil, Engine, Subzero (pour températures comprises entre 0° F et -65° F) (-18° C et -54° C)	MIL-O-10 295			
11-39	Graisse automobile GP-0	□	DCEA/70	LG-380	G-406	Grease, General Purpose n° 0	USA- 2 106	CG-0	DEF 2 221	
11-35	Graisse automobile GP-1	□	DCEA/72	LG-320	G-405	Grease, Lubricating, Automotive and Industrial	VV-G-632 (type A, Gr-1)	CG-1	CS 1 656 F	
11-36	Graisse automobile GP-2	□	DCEA/71	LG-280	G-404	Grease, General Purpose n° 2	MIL-C- 2 108	W B	CS 881 F	
11-38	Graisse automobile WP-4	◇	DCEA/74	LG-190	G-400	Grease, Lubricating, Automotive and Industrial (Water Pump)	VV-G-632 (type A, Gr-4)	W P	CS 1 658 D	
12-9	Graisse spéciale pour roulement à billes	◇	AIR 4215	XG-271	G-382	Lubricating Grease (General Purpose Aircraft)	MIL-L- 7 711 Am. 1	GB	DTD-783	
11-72	Graisse automobile et artillerie d'usage général (remplacera les graisses LG-380, LG-320, LG-280, XG-271, XG-260, lorsqu'elle pourra être approvisionnée en quantité suffisante par le S.E.A.)		DCEA/76	C A A U G		Grease, Automotive and Artillery.	MIL-G-10 924 Am. 2	GAA		
11-71	Graisse consistante graphitée		DCEA/80	XG-280	G-412	Grease, O.D. n° 0	AXS 781	OG-0		
11-40	Graisse filante		DCEA/81	XG-360		Grease, O.D. n° 00.	AXS 1 169	OG-00		
11-70	Graisse consistante ordinaire		DCEA/82	LG-265		Grease, Graphite	VV-G-671 C Gr. 3	GG	CS-1 653 A	
12-46	Graisse pour roulements de chars		DCEA/87	XG-260						
12-93	Graisse antigrippage pour filetages		AIR 4247	ZX-13	S-720					
12-53	Liquide antigel "G"		DCEA/65 B	AL-12	S-750	Ethylene-Glycol, Inhibited Compound, Antifreeze	MIL-E-11 789			
12-94	Pâte à joints moteur		DCEA/86	P J M						
12-29	Liquide pour freins auto	▲	DCEA/99 A	OF-19	H-543	Fluid, Hydraulic Brake	MIL-F- 2 111	HB	CS 1402	
12-65	Huile de ricin	▲	DCEA/106 B	RICIN	H-545				CS 2669	
12-10	Huile fluide pour amortisseurs (peut remplacer OIL, RECOIL, HEAVY-RECOIL, SPECIAL (RS)-RECOIL LIGHT (RL))	○	AIR 3520	OM-15	H-515	Oil, Hydraulic, Aircraft, Petroleum Base.	MIL-O-5 606 A	OHA	DTD-585	
12-24	Huile pour freins de tir "O" (pour anciens matériels français)	○	DCEA/101 A	OM-85						
12-22	Huile pour freins de tir "F"	○	DCEA/101 A	OM-30						
12-23	Huile pour freins de tir "F-2"	○	DCEA/101 A	OM-50						
12-21	Vaseline pour armes	○	DCEA/110 A	PX-7						
12-96	Huile spéciale anticorrosive pour armes	○	DCEA/112	OX-52	O-194	Oil, Lubricating, Preservative, Medium	MIL-L- 3 150 A	PL Médium	CS 906 A	
11-68	Huile pour armes	○	AIR 3515	OM-13	O-134	Oil, Lubricating, Preservative, Special	MIL-L- 644 A	PL Spécial	DEF/2 001	
12-75						Cleaner, Rifle Bore	JAN-C- 372	CR		
12-75						Oil, Hydraulic	USA 2-79 B	OH	CS 2 063 C	
						Oil, Lubricating, Aircraft Instrument				
						Compound, Rust Preventive, Light.				
2-110	Huile à broches		DCEA/162 B	HUILE BROCHE	O-196		VV-L-820		DEF/2 001	
2-101	Produit de stockage externe temporaire		AIR 1501	PX-1	C-614		AN-C-124 Typ. I Am 3		DTD-121 D	
12-92	Produit de protection externe		AIR 1502	PX-9	C-629		MIL-C-6 708		DTD-663	
12-91	Huile de stockage interne (moteur à pistons)		AIR 1503	OX-275	C-615		MIL-C-7 853 Typ. II		DTD-698	
12-64	Glycérine		DCEA/69	GLYCERINE						
12-90	Fluide de transmission pour convertisseur de couple "ALLIS-CHALMERS"		DCEA/120	FLUIDE COUPLE						

ATTENTION. — Les signes conventionnels de ce tableau n'ont pas été appliqués pour les motos «TERROT». Se reporter aux légendes des tableaux de graissage