

MOTEUR ANZANI 6 ET 10 CYLINDRES

Démontage.

Plateau d'hélice. — Procéder à cette opération le moteur étant en place. Débloquer le moyeu d'hélice, et, après avoir démonté l'hélice de son moyeu, enlever le moteur de son support. Enlever les magnétos, le carburateur et ses rallonges, après avoir serré le moteur par le moyeu d'hélice en le maintenant vertical dans un étau dont les mâchoires sont munies de mordaches en plomb. Desserrer les écrous de fixation des cylindres et démonter chaque piston aussitôt le cylindre correspondant enlevé.

Pignon de commande de magnéto. — Dévisser l'écrou, visser l'arrache-cône sur le moyeu du pignon, serrer la vis pour faire pression sur le bout du vilebrequin et débloquer l'engrenage, enlever ce dernier ainsi que sa clavette.

Pompe à huile. — Enlever les deux *paliers bouchons latéraux* avec la clef spéciale, puis dévisser les deux cylindres. Sortir les corps de pompe, les pistons et leurs ressorts; la came s'enlève en démontant le couvercle.

Distribution. — Enlever le couvercle, après avoir dévissé les écrous, en le frappant légèrement, à l'aide d'un maillet en bois, sur le support de magnéto pour l'ébranler. On peut alors sortir les *pignons intermédiaires de distribution*, ainsi que les *comes de pompe à huile*.

Pour démonter les comes de distribution, dévisser l'écrou et le contre-écrou, avec la clef spéciale à tube et à ergot, en notant que leur pas est à gauche.

Carter côté distribution. — Desserrer les écrous des *entre-toises*, puis chasser ces dernières avec une broche bien droite et

bien dressée. Avant de desserrer un écrou d'entretoise, avoir soin de desserrer auparavant les écrous correspondants des cylindres, et inversement au serrage. Placer les brides de démontage à cheval sur deux bossages des guides de pousoirs diamétralement opposés, en plaçant la bride la plus longue sur le bossage le plus éloigné vers l'intérieur. Coiffer le bout du vilebrequin avec une *cloche de démontage* et engager les tenons des brides dans les encoches de la cloche. Faire effort sur le bout du vilebrequin en serrant la vis, ce qui fait rester en place dans le carter le roulement à billes. Démontez alors le pousoir en dévissant les vis à têtes 6 pans qui maintiennent les guides.

Carter côté commande. — Enlever le moyeu d'hélice et sa clavette, visser sur le bout du vilebrequin côté hélice l'*écrou borgne* à bouts arrondis, en ayant soin qu'il soit vissé bien à fond et que sa face terminale porte bien sur la face du petit bout du cône du vilebrequin. Chasser ce dernier en frappant de petits coups secs de maillet sur le bout de l'écrou borgne.

Bielles. — Les têtes des bielles étant formées d'une portion de cylindre hélicoïdale qui porte sur le coussinet en bronze, et les cinq bielles étant maintenues par deux *colliers latéraux*, il faut démonter ces derniers en enlevant les goupilles, les écrous (employer une clef spéciale à canon) et dévisser les boulons qui sont vissés dans les demi-colliers.

Soupapes. — Introduire le démonte-soupape fermé, entre deux spires du ressort, faire pression à l'aide de la vis à oreille, de manière à écarter les spires du ressort pour laisser passer la clavette. Chasser cette dernière en tenant coup pour éviter de fausser les soupapes ou de casser les guides.

Montage.

Procéder en sens inverse du démontage, en ayant soin de serrer progressivement et à fond les écrous en remontant le carter et le vilebrequin. Avoir soin que les ergots du vilebrequin entrent bien dans les encoches d'entraînement des noyaux des roulements à billes. Serrer à fond les écrous des entretoises *avant* de serrer les écrous des cylindres. Serrer très modérément ces derniers pour

ne pas occasionner de tension dangereuse dans les colonnettes quand le cylindre s'échauffera.

Distribution. — Amener le piston n° 1 à sa position O. E. (piger). Placer le pignon-came sur sa portée en bronze, la came tournée vers le moteur, la faire tourner jusqu'à ce que son repère tracé sur les dentures soit dirigé vers le bossage du *petit pignon intermédiaire*. Placer ce dernier de façon à faire coïncider les repères. Monter le *moyen pignon intermédiaire* et son axe sur le petit pignon sans le déranger. Monter le *grand pignon intermédiaire* en faisant coïncider ses deux repères, l'un avec le moyen pignon, l'autre avec le *pignon de réduction*. Déplacer ce dernier à l'aide du vilebrequin pour amener les repères en coïncidence. La distribution est alors réglée.

Magnétos. — Monter d'abord la magnéto allumant les cylindres impairs. Placer le piston n° 1 à la position de l'allumage (piger); faire tourner l'induit de la magnéto en amenant son balai rotatif sur le plot 1. Le levier de rupture étant au milieu de la came, prendre alors la magnéto sans déplacer l'induit. La mettre en place ainsi réglée et bloquer ses vis de fixation. Procéder de même pour la magnéto allumant les cylindres de numéros pairs en opérant par rapport au cylindre 2 et au plot 2.

Vérification.

	6 cylindres	10 cylindres
Avance à O. E.	9 à 11 mm	15 mm
Retard F. E.	4 à 5	4 à 5
Avance à l'allumage.	6 à 8	8

L'allumage des cylindres se produit à raison de dix en deux tours et à intervalles réguliers de 72°.

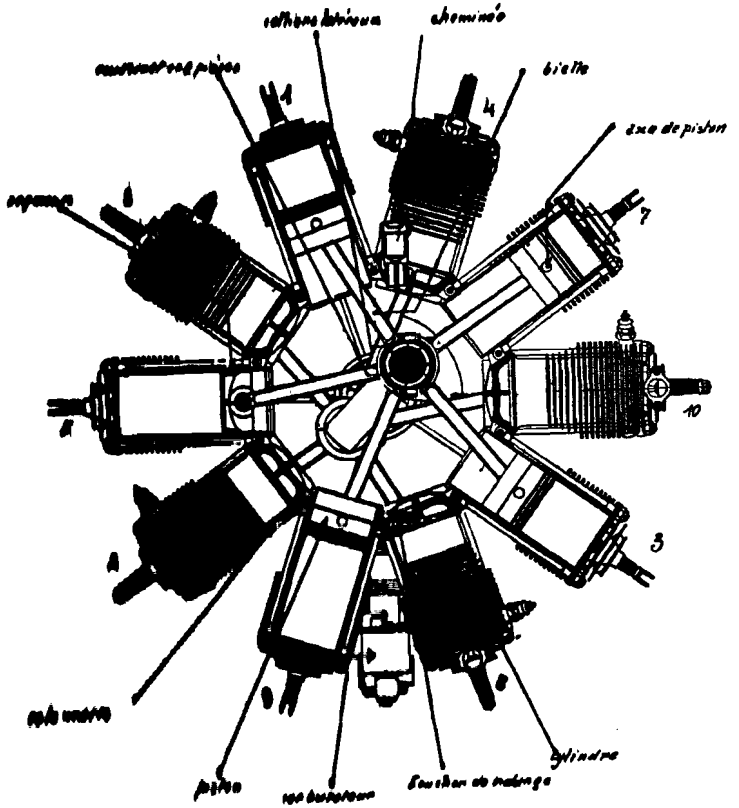
Les manivelles de vilebrequin étant calées à 180°, après une rotation de 72° vers la droite, le cylindre n° 1 étant considéré comme l'origine, le cylindre n° 2 calé 108° après 1 sera dans la même phase de fonctionnement que ce premier cylindre. Après une nouvelle rotation de 72°, ce sera le cylindre n° 3 qui fonctionnera, et ainsi de suite. Pour chaque groupe de cylindres (1, 3, 5, etc.), l'écart entre l'allumage sera de 144°. Pour l'ensemble du moteur,

les groupes se chevauchant, l'écart sera de 72° et l'ordre d'allumage sera : 1, 2, 3, 4, etc.

Montage du moyeu sur le cône du vilebrequin. — Bloquer très énergiquement le moyeu et s'assurer que le vilebrequin possède un jeu latéral d'un demi-millimètre, qu'on constate en imprimant de violents mouvements d'avant en arrière au moyeu d'hélice.

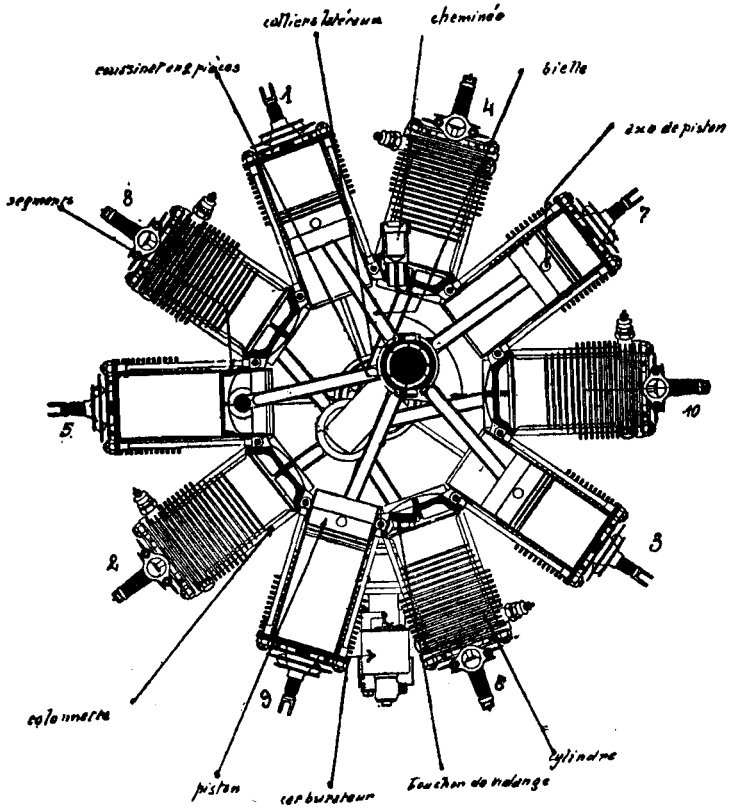
Vérifier si l'hélice est montée sur son moyeu de manière à ne pas être brûlée par la flamme d'échappement. À cet effet, une pale doit se trouver à peu près en face du cylindre qui suit, dans le sens de rotation, le cylindre qui commence son échappement.

MOTEUR ANZANI



III. Type 10 cylindres (coupe par les cylindres avant).

MOTEUR ANZANI



III

III. Type 10 cylindres (coupe par les cylindres avant).