

## 4. Soupapes

### 4.1 Soupape de gavage et de démarrage à froid (figure 9)

Il s'agit d'ensembles complets du type à piston conique chargé par ressort.

Cette cartouche est vissée dans la culasse au couple de blocage prescrit.

L'étanchéité est obtenue au fond, par arrête coupante, et en haut, par joint torique.

La pression désirée est obtenue par montage des ressorts adéquats corrigés par cales de réglage.

Le tarage de chaque soupape est poinçonné sur un des méplats du six-pans.

### 4.2 Valve combinée soupape HP et clapets de gavage

La cartouche entière de cette valve est vissée dans la culasse au couple de blocage prescrit. L'étanchéité est aussi obtenue, ici, par arrête coupante et joint torique.

#### 4.2.1 travail en clapet de gavage

Passage de B vers A:

Le plus grand des deux clapets à portée sphérique, chargé par ressort, se soulève avec toutes ses pièces internes et laisse passer le débit.

#### 4.2.2 travail en soupape de sécurité

Passage de A vers B:

La haute pression agit sur la différence de sections D-d et pousse, vers le haut, le piston équipé d'un joint torique, ce qui soulève le clapet de son siège (diamètre d) et laisse le passage de A vers B.

Pour modifier le tarage de cette soupape, c'est la cartouche complète qui doit être remplacée.

Les tarages possibles sont les suivants:

200; 250; 300; 350 et 420 bar.

#### 4.2.3 travail en by-pass

Lorsque la transmission doit être mise en roue libre, les deux valves combinées complètes doivent être dévissées d'environ deux tours (3mm) par le six-pans de 27.

Au resserrage, respecter les couples indiqués:

85 Nm pour les tailles 35, 50 et 70

130 Nm pour la taille 100.