GF7619B

Gear Installation Instructions

1. Use a 1/8" drift pin punch and remove the roll pin, if possible, from the gear.

2. Install a "Bearing Splitter" (an O.T.C. # 1122 or equal) under the drive gear teeth as shown in Fig. #1. Use the oil pump shaft or a solid bar that is slightly smaller than the mainshaft outside diameter as a "Pusher" and **PRESS** the mainshaft out of the gear (use an arbor press or a hydraulic press). **NEVER, NEVER** hammer on the shaft or the "Pusher bar" because it will damage the mainshaft!! **IMPORTANT NOTE!!** If the gear has spun on the mainshaft, reposition the bearing splitter under the "TOP" of the gear and as close in to the mainshaft as possible. Align the roll pin ends (or holes) over the plates of the bearing splitter. Use **"PRESS POWER"** to "shear off" the roll pin and remove the gear. **NOTE!! NOT** repositioning the "bearing splitter" as described may result in having the gear "shatter" or split as the roll pin tries to shear!

3. BEFORE installing the new gear, make **SURE** that you have "Broken" the sharp edge off of the step on the mainshaft as shown in Fig. #2, if applicable, and deburr the mainshaft in the area where the gear was installed. Use a fine tooth flat or triangle file. Roll the mainshaft on a table or workbench (as shown) as you file.

4. Place the new gear on the end of mainshaft and line up the hole in the gear with either side of the hole in the mainshaft. Place a fairly long pin (just under 1/8" Diameter), or a long 1/8" drift pin punch, through the hole in the mainshaft and sight down the mainshaft, over the pin or punch and turn the gear so that the hole lines up with the pin or punch. See Fig. # 3.

5. While making sure that the gear does **NOT** rotate on the mainshaft, adjust the gear position on the shaft to make it as straight as possible (Parallel with the mainshaft.) See fig. #4. Slide a 5/8" deep socket or other hollow object over the mainshaft up against the gear and tap lightly with a hammer to "seat" the gear on the shaft.

6. Use a 5/8" deep socket, piece of pipe, etc. that will slip over the mainshaft and **PRESS (DO NOT HAMMER!)** the gear **CAREFULLY** onto the mainshaft. Stop when the hole in the gear lines up with the hole in the main- shaft. **IMPORTANT!** If the distributor you are working on has mechanical advance (weights, springs, etc.) remove the cam and advance assemble **BEFORE** pressing the gear onto the mainshaft. Failure to do so may snap the "plate" (that the springs attach to, and that the cam rides on) **OFF** of the mainshaft!!– **YOU HAVE BEEN WARNED!!**

7. Use a 1/8" "high speed" jobber length drill to drill out the "other side" of the drive gear. Use caution – Any slight mis alignment may cause the drill bit to "hang up" and snap off. **Do NOT** use a high speed drill motor (over 1,000 RPM) when drilling through the gear. Install the new roll pin (Supplied in this kit.) into the gear and mainshaft. **TRICK TIP** – Use a large (1/4" diameter or larger) drift punch to finish driving the roll pin into the gear. (Avoids damaging the gear and/or mainshaft with a misplaced hammer blow.)

Fig. 1

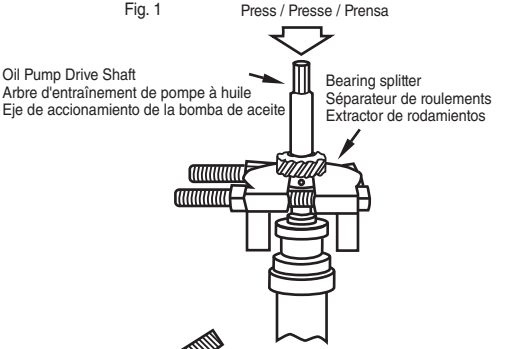


Fig. 2

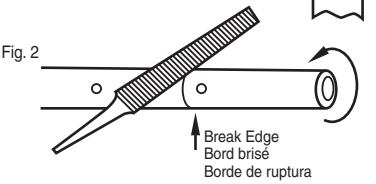


Fig. 3

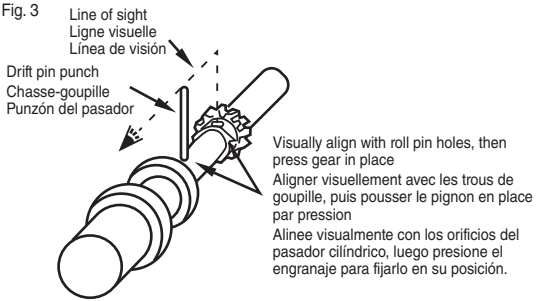
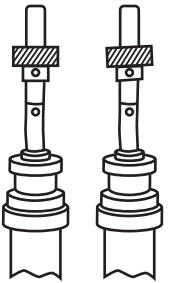


Fig. 4



Mode d'installation d'un pignon

1. Retirer la goupille du pignon, si possible, au moyen d'un chasse-goupille de 1/8 po.

2. Installer un « séparateur de roulements » (O.T.C. nº 1122 ou l'équivalent) sous les dents du pignon de commande, comme l'indique la fig. 1. Utiliser l'arbre de la pompe à huile -- ou une barre solide d'un diamètre extérieur un peu plus petit que celui de l'arbre de principal -- comme « poussoir » et **POUSSER** l'arbre principal hors de l'engrenage (utiliser un mandrin ou une presse hydraulique). Ne **JAMAIS** frapper l'arbre ou le « poussoir » avec un marteau, car l'arbre principal subirait des **DOMMAGES! NOTE IMPORTANTE :** si le pignon s'est déplacé sur l'arbre principal, replacer le séparateur de roulements sous le **« DESSUS »** de l'engrenage, aussi près que possible de l'arbre principal. Aligner les trous de goupille sur les plaques du séparateur de roulement. Utiliser la **« FORCE DE POUSSÉE »** pour « couper » la goupille et retirer pignon. **NOTE :** Le fait de **NE PAS** repositionner le « séparateur de roulements » selon les instructions peut « faire éclater » le pignon au moment où la goupille est coupée!

3. AVANT d'installer le nouveau pignon, **S'ASSURER** que le bord coupant du cran de l'arbre principal a été éliminé, comme le montre la fig. 2, s'il y a lieu, et débavurer la zone de l'arbre principal où le pignon a été installé. Utiliser une lime à denture fine ou triangulaire. Rouler l'arbre sur une table ou un banc de travail (comme montré) tout en limant.

4. Placer le nouveau pignon sur l'extrémité de l'arbre principal et aligner le trou du pignon avec l'un ou l'autre des côtés du trou de l'arbre principal. Placer une cheville assez longue (à peine moins de 1/8 po de diamètre), ou un long chasse-goupille de 1/8 po, dans le trou de l'arbre principal, et tracer une ligne visuelle jusqu'à l'autre trou de goupille, puis tourner le pignon de manière à ce que le trou s'aligne sur la cheville ou le chasse-goupille. Voir la fig. 3.

5. Tout en s'assurant que le pignon **NE** tourne **PAS** sur l'arbre principal, ajuster la position du pignon sur l'arbre pour qu'il soit aussi droit que possible (parallèle à l'arbre principal). Voir la fig. 4. Glisser une douille profonde de 5/8 po, ou une autre pièce creuse, sur l'arbre principal jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec le pignon, puis frapper délicatement avec un marteau pour donner au pignon une bonne assise sur l'arbre.

6. Utiliser une douille profonde de 5/8 po, un morceau de tuyau, etc., pouvant glisser sur l'arbre principal, et **POUSSER (NE PAS FRAPPER AVEC UN MARTEAU) DÉLICATEMENT** le pignon sur l'arbre principal jusqu'à ce que le trou du pignon soit aligné avec le trou de l'arbre principal. **IMPORTANT :** Si le distributeur sur lequel vous travaillez a un dispositif d'avance mécanique (poids, ressorts, etc.), retirer l'assemblage de came et dispositif d'avance **AVANT** de pousser le pignon sur l'arbre principal. Négliger de procéder à cette étape pourrait entraîner l'éjection de la « plaque » (à laquelle le ressort est attaché et sur laquelle se trouve la came) de l'arbre principal. **VOUS ÊTES MAINTENANT AVERTI!!**

7. Utiliser un foret « à grande vitesse » pour percer « l'autre côté » du pignon de commande. User de prudence, car tout mauvais alignement, aussi minime soit-il, peut provoquer le grippage du foret et le casser. **NE PAS** utiliser de perceuse à grande vitesse (plus de 1 000 tours/min) pour percer le pignon. Installer la nouvelle goupille (comprise dans l'ensemble) dans l'engrenage et l'arbre principal. **UN CONSEIL :** utiliser un gros chasse-goupille (1/4 po de diamètre ou plus) pour enfoncer la goupille à fond dans le pignon (évite les dommages causés au pignon ou à l'arbre principal par un coup de marteau mal placé).

Instrucciones para la instalación de engranajes

1. Utilice un punzón de 1/8" y retire, si fuese posible, el pasador cilíndrico del engranaje.

2. Instale un extractor de rodamientos (Nro. 1122 o similar) debajo de los dientes del engranaje de accionamiento, tal como se muestra en la figura Nro. 1. Utilice el eje de la bomba de aceite (o una barra sólida que sea levemente más pequeña que el diámetro exterior del eje principal) para empujar y **HAGA PRESIÓN** sobre el eje principal para retirarlo del engranaje (utilice una prensa de ejes o hidráulica). **¡NUNCA JAMÁS** martille sobre el eje o la barra de accionamiento, ya que **DAÑARÍA** el eje principal! **¡NOTA IMPORTANTE!** Si el engranaje ha girado sobre el eje, vuelva a posicionar el extractor de rodamientos debajo de la parte **SUPERIOR** del engranaje tan cerca del eje principal como sea posible. Alinee los extremos del pasador cilíndrico (u orificios) sobre las placas del extractor de rodamientos. Utilice una **PRENSA** para cortar el pasador cilíndrico y retire el engranaje. **¡NOTA!** ¡Si **NO** se vuelve a posicionar el extractor de rodamientos como se describe, es posible que estalle o se quiebre cuando intente cortar el pasador cilíndrico!

3. Antes de instalar el engranaje nuevo, **ASEGÚRESE** de haber quitado el canto filoso del escalón del eje principal, tal como se muestra en la Figura Nro. 2 (si corresponde) y elimine las rebarbas del eje principal en el área donde se encontraba instalado el engranaje. Utilice una lima plana o triangular de dientes finos. A medida que lima el eje principal, hágalo rodar sobre una mesa o banco de trabajo (tal como se muestra).

4. Coloque el engranaje nuevo en el extremo del eje principal y alinee el orificio del mismo con cualquiera de los lados del orificio del eje principal. Coloque un pasador relativamente largo (de algo menos de 1/8" de diámetro) o un punzón de 1/8" de longitud, a través del orificio del eje principal. Mire hacia adentro del eje por encima del pasador o del punzón y gire el engranaje, de forma tal que el orificio quede alineado con la espiga o el punzón. Ver la figura 3.

5. Mientras se asegura de que el engranaje **NO** gira sobre el eje principal, ajuste la posición del engranaje sobre el eje para que quede lo más derecho posible (paralelo al eje principal). Ver la Figura 4. Deslice un adaptador profundo de 5/8" u otro objeto hueco sobre el eje principal hasta que haga tope con el engranaje y golpéelo ligeramente con un martillo para asentar el engranaje sobre el eje.

6. Utilice un adaptador de 5/8" un segmento de caño, etc., que pueda deslizarse sobre el eje principal y **PRESIONE CUIDADOSAMENTE (NO MARTILLE)** el engranaje sobre el mismo. Deténgase cuando el orificio del engranaje se alinee con el del eje principal. **¡IMPORTANTE!** ¡Si el distribuidor en el que usted está trabajando tiene avance mecánico (contrapesos, resortes, etc.), retire la leva y haga avanzar el conjunto **ANTES** de empujar el engranaje sobre el eje principal. Si no lo hace es posible que se deslice la placa (a la que se sujeta el resorte y sobre la que se apoya la leva) **FUERA** del eje principal! **¡USTED QUEDA ADVERTIDO!**

7. Utilice una broca larga de 1/8" y alta velocidad para perforar el otro lado del engranaje de mando. Sea cuidadoso: Cualquier desalineación pequeña puede hacer que la punta de la broca se bloquee y se rompa. **NO** utilice un motor de taladro de alta velocidad (más de 1000 rpm) para perforar a través del engranaje. Instale la nueva espiga cilíndrica (provista en este kit) dentro del engranaje y el eje principal. **CONSEJO ÚTIL:** Utilice un punzón de extracción grande (diámetro 1/4" o mayor) para terminar de insertar la espiga cilíndrica dentro del engranaje (así se evita dañar el engranaje y/o el eje principal con un golpe de martillo desviado).