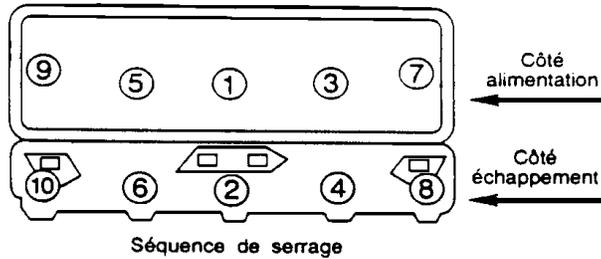


et des écrous soit avec de l'huile de course, du pré-lubrifiant de came moly ou anti-grippage. NE PAS utiliser de la graisse EP. Les boulons qui entrent dans les chemises d'eau nécessitent un produit d'étanchéité flexible non-durcissant sur les filetages.

POUR ASSURER UNE BONNE CIRCULATION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT, le mot FRONT marqué sur le joint de culassa doit toujours être placé vers l'avant du moteur.



REINSTALLEZ LES CULASSES SUR LE BLOC.

SPECIFICATIONS DE SERRAGE: En suivant la séquence illustrée, serrez les fixations en 4 étapes régulières jusqu'au couple spécifié. Un mouvement de serrage irrégulier avec une clé dynamométrique peut entraîner des charges de brides inférieures de 20% à la normale.

Sur les moteurs avec des boulons ou ds goujons de 1/2", serrez tous les boulons et goujons de culasse à 14,3 kg.m (105 lb. ft.). Puis revenez en arrière et serrez les 5 boulons et goujons supérieurs du côté alimentation à 15,7 kg.m (115 lb. ft.).

Sur les moteurs avec des boulons ou des goujons de 7/16", serrez tous les boulons et goujons de culasse a 9,5 kg.m (70 lb. ft.). Puis revenez en arrière et serrez les 5 boulons et goujons superieurs du côté alimentation à 10,9 kg.m (80 lb. ft.).

LE RESSERRAGE DES BOULONS ET DES GOUJONS est recommandé dans les conditions extrêmes, telles que la course, pour rétablir la charge de serrage maximum. Après un échauffement et un refroidissement complets du moteur, resserrez les boulons et les goujons aux spécifications précédemment recommandées.

TEST DU MOTEUR. Vérifiez soigneusement toutes les surfaces de contact pour vous assurer que tous les joints tiendront lors du fonctionnement.



FEL-PRO INSTALLATION TIPS

Fel-Pro products are the result of exhaustive research and strict quality control. However, no sealing product is better than the quality of its installation.

HEAD GASKET

IMPORTANT: Fel-Pro Part Nos. 1021, 1022 and 1023 are designed for use on Windsor style blocks using Cleveland, Boss or SVO style heads. These head gaskets **do not** contain the large coolant transfer hole located in the front ear. **DO NOT** use these gaskets on a Cleveland block, this will result in overheating and/or gasket failure.

For identification purposes, these gaskets have notches on the front edge which corresponds with the last digit of the Part No.

- 1021 has 1 notch
- 1022 has 2 notches
- 1023 has 3 notches

To insure proper installation, make certain notches are at the front of the engine. They can be seen and/or felt after installation.

PART NO. 1021: When installed on a Boss 302 engine with 7/16" bolts/studs, torque all cylinder head bolts/studs to 70 ft lbs. following sequence shown in illustration. Then go back and torque the 5 upper **Intake Side** bolts/studs to 80 ft. lbs. This will reduce head lift and the cooling leaks which result from the wedging effect of the intake manifold.

PART NOS. 1022 AND 1023: Are left and right hand gaskets. Part No. 1022 is for the left bank, cylinders 5 through 8. Part No. 1023 is for the right bank, cylinder 1 through 4.

PART NO. 1013 is designed for use on Cleveland style blocks using Cleveland or SVO style heads. This gasket **contains** a 7/8" diameter coolant hole and the word **FRONT** on 1 ear. The ear which is marked, must be facing the front of the block to allow coolant flow between the block and head. If installed incorrectly, overheating and/or gasket failure will occur.

CLEAN MATING SURFACES.

REPLACE DOWELS every time the cylinder heads are reinstalled. This provides proper alignment of the cylinder head(s) and gasket(s).

CHECK HEAD AND BLOCK: Using dowels for alignment, make certain the combustion seals do not hang into the combustion chamber and cylinder chamfers.

CHECK HEAD AND BLOCK for flatness. Refer to OEM Manual to determine flatness tolerances and resurfacing limitations.

CLEAR ALL THREADED HOLES in the block by using a undersize tap. Clean well below the maximum depth of the bolt penetration to remove any sealer and/or corrosion. Using a wire brush, clean out any residue.

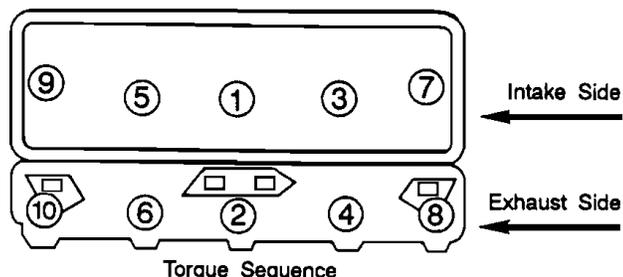
WHEN USING STUDS, seal the block threads with a sealer.

TO PREVENT GALLING OF THE CYLINDER HEAD AND REDUCE FRICTION use hardened washers under the bolt heads or nuts.

LUBRICATE THE UNDERSIDE of the bolt heads, washers and nuts with either racing oil, moly cam pre-lube or anti-seize. **DO NOT** use EP grease. The bolts which enter the water jackets require a pliable non-hardening sealer on the threads.

ATTACH AND ALIGN GASKET.

TO INSURE PROPER COOLANT CIRCULATION, the word FRONT stamped on the head gasket must always be installed toward the front of the engine.



REINSTALL HEADS TO BLOCK.

TORQUE SPECIFICATIONS: Following sequence shown in illustration, tighten the fasteners in 4 even steps up to the specified torque. Failure to use a smooth even motion with a torque wrench can result in clamp loads as much as 20% below normal.

On engines with 1/2" bolts/studs torque all cylinder head bolts/studs to 105 ft. lbs. Then go back and torque the 5 upper Intake Side bolts/studs to 115 ft. lbs.

On engines with 7/16" bolts/studs torque all cylinder head bolts/studs to 70 ft. lbs. Then go back and torque the 5 upper Intake Side bolts/studs to 80 ft. lbs.

RETORQUING OF BOLTS/STUDS is recommended in extreme conditions, such as racing, to restore the maximum clamp load. After a complete engine warmup and cool down, retorquing the bolts/studs to the previously recommended specifications.

TEST RUN ENGINE. Check all mating areas thoroughly to determine that all seals hold during operation.

GARNITURE DE TETE

IMPORTANT: Les pieces Fel-Pro de numero de référence 1021, 1022 et 1023 sont conçues pour être utilisées sur des blocs de style Windsor utilisant des culasse de style Cleveland, Boss ou SVO. Ces joints de culasse **ne contiennent pas** le grand trou de refroidissement situé dans l'oreillette avant. **NE** les utilisez **PAS** sur un bloc Cleveland, ceci entrainerait une surchauffe ou une défaillance du joint.

Pour des besoins d'identification, ces joints ont des encoches sur le bord avant qui correspondent au dernier chiffre de la référence de la pièce.

- 1021 a 1 encoche
- 1022 a 2 encoches
- 1023 a 3 encoches

Pour assurer une installation correcte, assurez-vous que les encoches sont sur le devant du moteur. Elles peuvent être vues ou senties après installation.

PIECE DE N° DE REFERENCE 1021: en cas d'installation sur un moteur Boss 302 avec des boulons et des goujons de 7/16", serrez tous les boulons et goujons de culasse à 9,5 kg.m (70 lb.ft) en respectant la séquence illustrée. Puis revenez en arrière et serrez les 5 boulons et goujons supérieurs du **côté alimentation** à 10,9 kg.m (80 lb.ft). Ceci réduira le relevage de la culasse et les fuites de liquide de refroidissement qui résultent de l'effet de coin du distributeur d'alimentation.

LES PIECES DE N° DE REFERENCE 1022 ET 1023: sont des joints main gauche et main droite. La pièce de n° de référence 1022 est pour le côté gauche, cylindres 5 à 8. La pièce de n° de référence 1023 est pour le côté droit, cylindres 1 à 4.

LA PIECE DE N° DE REFERENCE 1013 est conçue pour être utilisée sur des blocs de style Cleveland en utilisant des culasses de style SVO ou Cleveland. Ce joint **contient** un trou de 7/8" de diamètre pour le liquide de refroidissement et le mot **FRONT** sur 1 oreillette. L'oreillette qui est marquée, doit faire face à l'avant du bloc pour permettre au liquide de refroidissement de circuler entre le bloc et la culasse. Si l'installation est incorrecte, une surchauffe ou une défaillance du joint peuvent en résulter.

NETTOYEZ LES SURFACES DE CONTACT.

REPLACEZ LES CHEVILLES à chaque nouvelle installation des têtes de cylindre. Ceci assure un bon alignement des têtes de cylindres et des garnitures.

VERIFIEZ LA CULASSE ET LE BLOC: en utilisant des chevilles pour l'alignement, assurez-vous que les joints de combustion ne pendent pas dans la chambre de combustion et dans les chanfreins de cylindre.

VERIFIEZ QUE LA TETE ET LE BLOC sont plats. Reportez-vous au manuel du constructeur original de matériel pour déterminer les tolérances de planéité et les limites de réusinage.

DEGAGEZ TOUS LES TROUS FILETES dans le bloc en utilisant un taraud sous-dimensionné. Nettoyez bien sous la profondeur maximum de pénétration du boulon pour retirer le produit d'étanchéité ou la corrosion. Avec une brosse métallique, retirez tout résidu.

LORS DE L'UTILISATION DE GOUJONS, scellez les filetages du bloc avec un produit d'étanchéité.

POUR EVITER LES ECORCHURES DE LA TETE DE CYLINDRE ET REDUIRE LE FROTTEMENT utilisez des rondelles trempées sous les têtes de boulon et les écrous.

LUBRIFIEZ LE DESSOUS des têtes de boulon, des rondelles