

**POMPES
P.C.**

REGLAGES MECANQUES (Fig. 1)

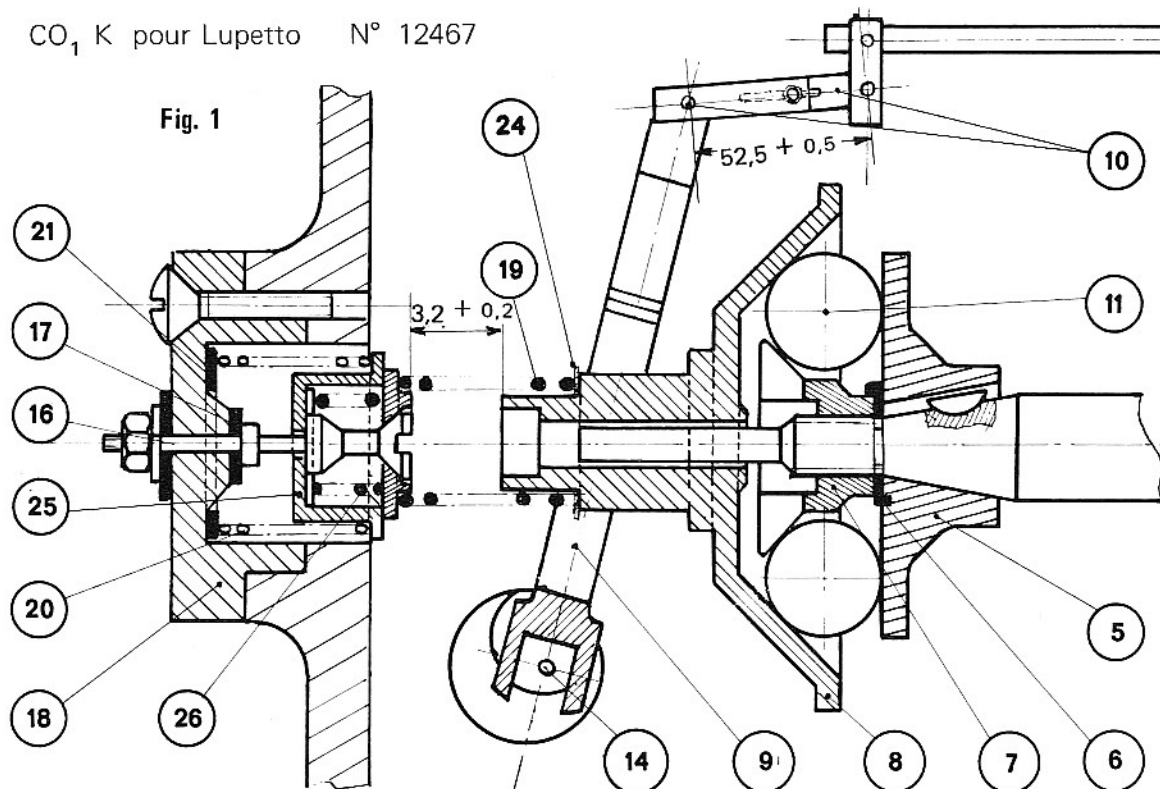
- Contrôle de l'excentricité en rotation de la queue de guidage du bol arrière. Maxi : 0,08.
- Eventuellement, remplacer la rondelle frein (6) pour diminuer l'excentricité.
- Contrôle du libre glissement du bol (8) sur la queue de guidage.
- Réglage de la longueur de chape d'accouplement (10) du levier (9) à la crémaillère (15) : 52,5 à 53 mm d'entr'axes.
- Réglage de la course de ralenti par les rondelles (17) entre le tirant (16) et le couvercle (18). Régler la course de ralenti à $3,2 \pm 0,2$ le bol (8) étant en position repos.
- Pour ce réglage faire montage à blanc du régulateur (Fig. 2)
- Réglage de la distance de correction de débit sur toutes les pompes équipant les moteurs CO₁ K et CO₁ D.
- Pas de correcteur de débit pour moteur CO₂ D

Valeur de la course de correction

- 1°/ Pour moteur CO₁ K, classification du régulateur T 158 C = 0,55 mm
- 2°/ Pour moteur Lupetto E. LEONCINO, classification régulateur R 940/1 et T 993/1 C = $0,50 \pm 0,02$.
- 3°/ Pour moteur Lupetto E. LEONCINO, classification régulateur T 990 E et T 993 C = $0,45 \pm 0,02$.

- Adjonction d'un ressort de rappel de crémaillère sur moteurs

CO₁ K pour Lupetto N° 12467



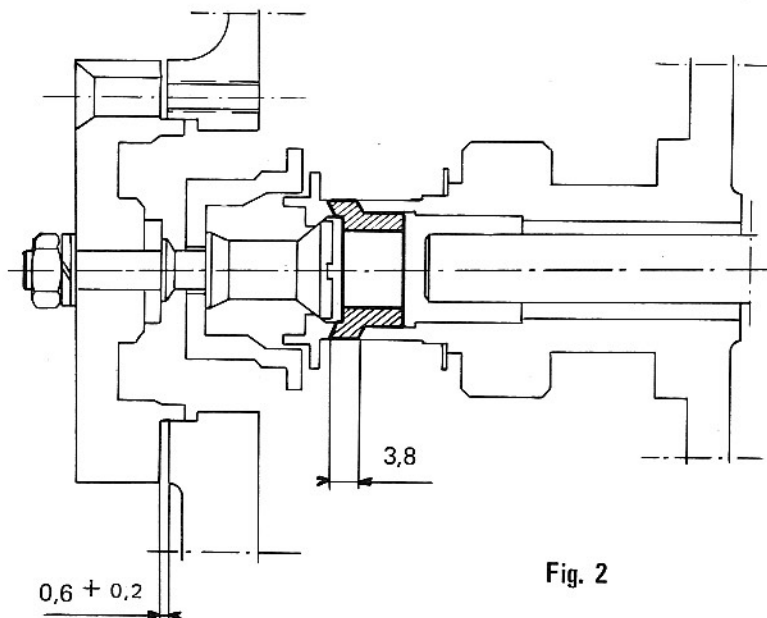


Fig. 2

REGLAGES AU BANC

- 1 – Elimination de la butée de surcharge.
 - 2 – Réglage de la précourse (voir pompe OM BOSCH)
 - 3 – Réglage du débit
- Mettre le levier d'accélération en position maxi c'est-à-dire :
 - a) $22^\circ \pm 2$ pour moteur CO₁ K
 - b) $26^\circ \pm 2$ pour moteur CO₁ D.
 - Ceci à l'aide d'un secteur gradué.
 - Bloquer la vis de fin de course du levier qui se trouve sur la bride de réglage du régulateur, et en cette position, régler le débit maxi en jouant sur les pistons (voir fiches de réglage).

Réglage des vitesses :

- 1 – Vitesse maxi.
 - Le levier étant en position maxi, régler la coupure suivant la fiche technique en augmentant ou en diminuant l'épaisseur des rondelles (21) placées entre le ressort maxi (20) et le fond du petit couvercle (18).
- 2 – Ralenti.
 - Mettre le levier en position mini : $14^\circ \pm 2$.
 - Contrôler les débits à 250 tours, pour 1000 coups de piston. S'il est impossible d'obtenir le débit augmenter ou diminuer l'épaisseur des rondelles (24) sous le ressort de ralenti (19).
- 3 – Correction de débit : suivant fiche technique.
 - Si l'enrichissement est insuffisant, augmenter l'épaisseur de rondelles entre le boîtier (25) et le ressort (26).
- 4 – Surcharge
 - Monter butée en bout de la crémaillère.
 - Le contrôle s'effectue à 200 tr/mn.

5 – Contrôle du stop.

- La pompe tournant à 250 tr/mn, mettre le levier vers l'arrêt entre 25 - 28°. Dans cette position le débit doit être nul.
- Fixer ensuite la bride de stop.
- Faire tourner la pompe à 300 tr/mn, le levier en position mini ($14^\circ \pm 2$), on doit obtenir la fin coupure. Mettre le levier d'accélération en position maxi et recontrôler la fin coupure maxi.