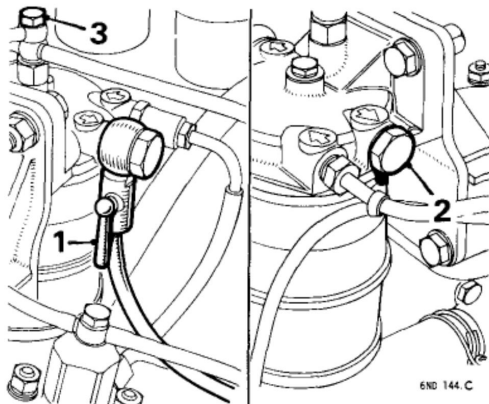


Sezione Ca.6

DESCRIZIONE DELLA POMPA DI INIEZIONE CARBURANTE

La pompa di iniezione è di tipo distributore , monocilindrica, a stantuffo contrapposto , con dosaggio in ingresso con un regolatore meccanico del tipo a zavorra e un meccanismo di avanzamento automatico ad azionamento idraulico. IL pompa è flangiata sul retro **della** parte anteriore del motore piastra di montaggio ed è azionato dalla catena di distribuzione. **UN** albero del canotto scanalato, con una scanalatura principale a ciascuna estremità



Fico. Ca. I

Principali punti di sfiato dell'aria del filtro del carburante

1. Rubinetto blocco carburante . 2. Tappo cieco. 3. Vite di unione .

Taxi. Numero 2. 55430

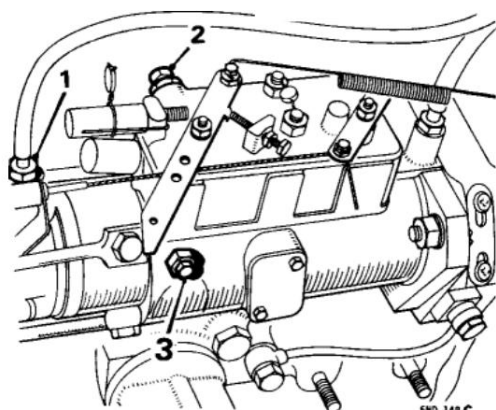


Fig. Circa.2

Punti di spurgo dell'aria della pompa di iniezione del

carburante 1. Dado di raccordo vite di sfianto aria. 3. Vite di sfianto aria.

per garantire la corretta posizione, trasmette il moto dalla ruota della catena al mozzo di trasmissione della pompa di iniezione.

Un organo rotante centrale forma il pompante e rotore di distribuzione, e questo è azionato dal mozzo di trasmissione attraverso un albero di trasmissione scanalato su cui è montato il gruppo zavorra del regolatore.

Montato sull'estremità esterna del pompante e il rotore di distribuzione è una pompa di trasferimento del tipo a palette scorrevoli. Questa pompa aumenta la pressione del carburante a un livello intermedio livello, e poiché la sua capacità è molte volte il massimo requisiti della pompa di iniezione una valvola di regolazione, alloggiata nella piastra terminale della pompa, consente di eliminare il carburante in eccesso by-passato indietro al lato di aspirazione della pompa di trasferimento.

La valvola di regolazione della pressione, oltre alla regolazione la pressione del carburante dalla pompa di trasferimento, fornisce anche un mezzo per bypassare la pompa di trasferimento quando adescamento della pompa di iniezione. Con riferimento alla Fig. Ca.3, it si vedrà che la valvola è cilindrica e contiene un piccolo pistone "libero", la cui corsa è limitata da due molle leggere. Durante l'adescamento della pompa di iniezione, carburante alla pressione della pompa di sollevamento entra nella porta centrale nel manicotto della valvola di regolazione e sposta il pistone "libero" contro la pressione della molla di ritegno del pistone per scoprire il porta di adescamento nell'estremità inferiore del manicotto della valvola. IL la porta di adescamento è collegata da un passaggio nella piastra terminale alla mandata della pompa di travaso, abilitando così il carburante per bypassare la pompa di trasferimento fissa e adescare la pompa di iniezione.

Quando la pompa di iniezione è in funzione carburante al travaso la pressione entra nell'estremità inferiore del manicotto della valvola, forzando il pistone "libero" verso l'alto contro la molla di regolazione. All'aumentare della velocità del motore, la pressione di trasferimento aumenta, muovendo il pistone contro la pressione del regolatore molla per scoprire progressivamente la luce di regolazione nel manicotto della valvola e consentire il ritorno di un flusso dosato di carburante all'ingresso della pompa di trasferimento.

La pressione di trasferimento, quindi, è controllata da a equilibrio tra la pressione della molla di regolazione e la requisiti della pompa di iniezione in qualsiasi momento.

Il rotore di pompaggio e distribuzione gira ed è a

accoppiamento stretto, nella testa idraulica stazionaria. Il pompaggio La sezione del rotore ha un foro trasversale contenente due pistoni di pompaggio opposti. Questi stantuffi sono azionato tramite un anello a camme, portato nella pompa alloggiamento, tramite rulli e pattini che scorrono nel rotore. L'anello della camma ha quattro lobi interni funzionanti a coppie diagonalmente opposte. Gli stantuffi opposti hanno non hanno molle di ritorno ma sono spostate verso l'esterno dal carburante sotto pressione dalla pompa di trasferimento, il flusso di carburante e determinazione dello spostamento verso l'esterno dei pistoni dalla regolazione della valvola dosatrice e dalla velocità a cui gira la pompa. Di conseguenza i rulli, che azionare gli stantuffi, non seguire il contorno del anello interno della camma completamente, ma contatterà i lobi della camma in punti che varieranno a seconda della quantità di spostamento del pistone.

Il meccanismo automatico di avanzamento del carico leggero entra in funzione ruotando l'anello della camma all'interno del corpo della pompa. Una leva con estremità sferica, avvitata nell'anello della camma, è azionata da un pistone, un lato del quale è caricato a molla, scorrevole in a cilindro. L'altro lato del pistone è sottoposto a carburante alla pressione di travaso o scarico, in funzione del carico del motore, che viene immesso nel cilindro attraverso la cavità bullone di posizionamento e una porta nella parete del cilindro. La pressione di combustibile è controllato dal movimento rotatorio e endwise della valvola dosatrice.

Sulla superficie della valvola dosatrice è ricavata una scanalatura elicoidale. Un piano verticale si estende verso l'alto dalla scanalatura elicoidale e sporge oltre il battente idraulico.

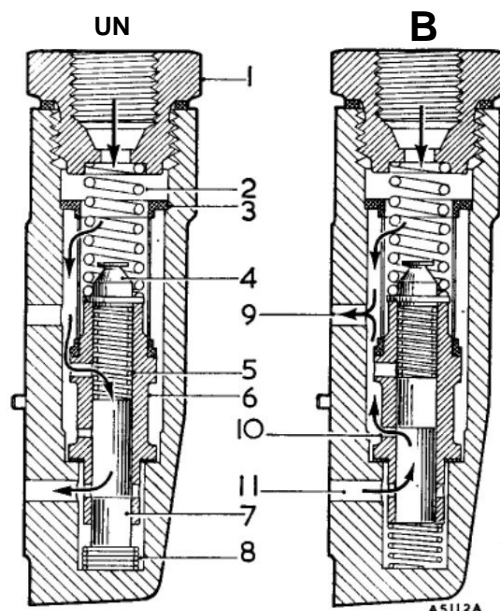


Fig. Ca.3

Sezione attraverso la piastra terminale e la valvola di regolazione

- | | |
|------------------------------------|--|
| A. Adescamento. | 7. Pistone regolatore. |
| B. Regolamentazione. | 8. Molla di ritegno del pistone. |
| 1. Connessione di ingresso. | 9. Passaggio carburante da travasare ingresso della pompa. |
| 2. Molla di ritegno del manicotto. | 10. Porta di regolazione. |
| 3. Filtro in nylon. | 11. Passaggio carburante da travasare uscita della pompa. |
| 4. Tappo guida manicotto. | |
| 5. Molla di regolazione. | |
| 6. Manicotto di regolazione. | |

Ca L' IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

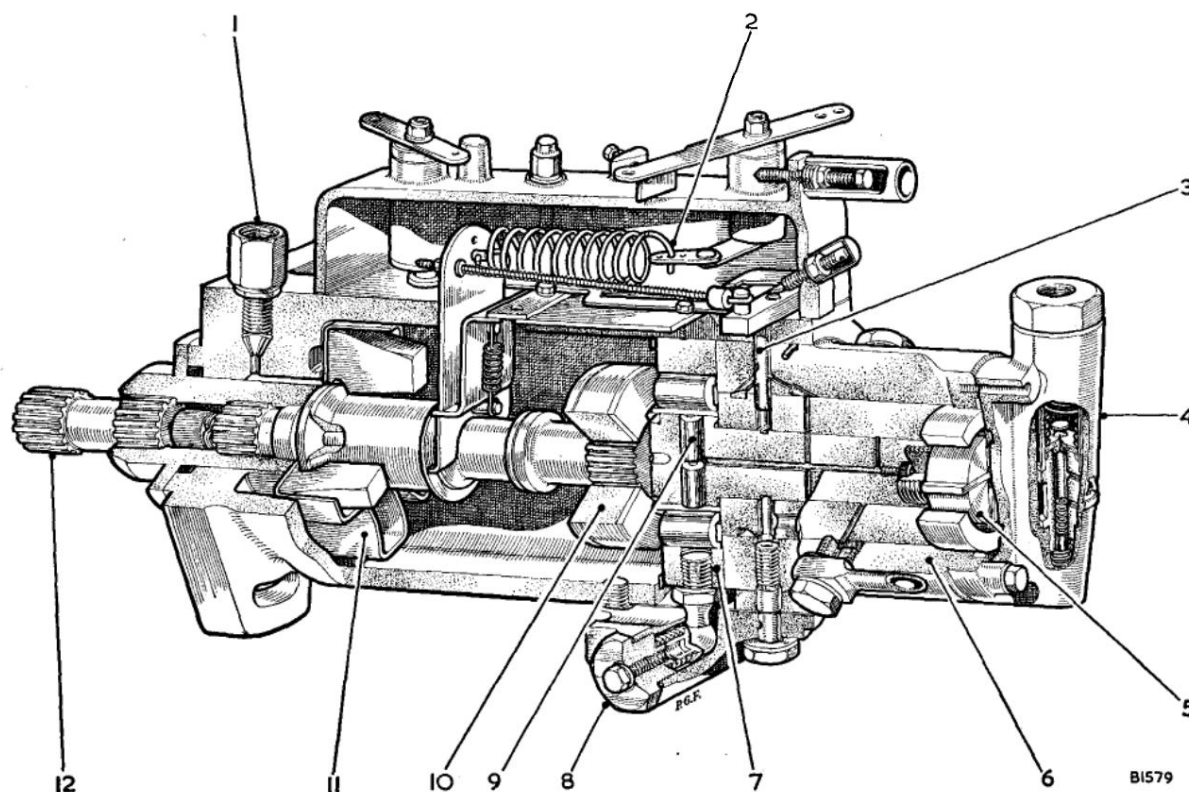


Fig. Circa.4

Sezione attraverso la pompa di iniezione del carburante

1. Collegamento di ritorno.

2. Molla del regolatore .
3. Valvola dosatrice.
4. Piastra terminale e valvola di regolazione.

5. Pompa di trasferimento.
6. Testa idraulica.
7. Anello a camme.
8. Dispositivo di avanzamento automatico.

9. Stantuffo di pompaggio.
10. Piastra guida.
11. Gruppo peso regolatore.
12. Albero della spoletta.

Questo piatto è aperto al carburante alla pressione di scarico nell'alloggiamento del regolatore.

Nella superficie all'estremità inferiore della valvola dosatrice è lavorato un piatto, il cui bordo superiore è dello stesso passo della scanalatura elicoidale. Questo appartamento è aperto al rifornimento pressione di trasferimento.

La larghezza del terreno tra il solco elicoidale e il piatto all'estremità inferiore della valvola dosatrice è leggermente inferiore al diametro della porta di temporizzazione nella misurazione camera della valvola nella testata idraulica. La porta di temporizzazione, che si trova di fronte alla porta di dosaggio, è collegato da un passaggio nel battente idraulico e nella cavità bullone di posizionamento alla porta nel cilindro di avanzamento.

Quando la valvola dosatrice è in posizione di pieno carico la scanalatura elicoidale nella valvola è allineata con la fasatura porta nella testata idraulica e il carburante alla pressione di scarico è applicata al pistone di anticipo. **Poiché** la pressione di scarico è insufficiente per superare la pressione della molla del pistone, il l'anello della camma è mantenuto nella posizione completamente ritardata.

In condizioni di carico leggero la valvola dosatrice è spostato nella posizione di rifornimento basso, allineando il piatto a l'estremità inferiore della valvola dosatrice con la porta di fasatura. Il pistone di anticipo è ora soggetto al carburante durante il trasferimento pressione e il pistone e l'anello a camme si spostano completamente posizione avanzata.

La parte inferiore della valvola dosatrice è soggetta al carburante alla pressione di travaso che tende a forzare la valvola verso l'alto. Questo movimento verso l'alto della valvola è controllato da una vite di arresto regolabile, che imposta il posizioni relative della scanalatura elicoidale, il piatto sul l'estremità inferiore della valvola e la porta di fasatura in modo da ottenere un leggero anticipo del carico alla velocità del motore richiesta.

Su ciascun lobo dell'anello della camma, subito dopo il picco della camma, è ricavata una curva di retrazione. Sotto condizioni di funzionamento, quando il ciclo di iniezione è completato la porta di distribuzione nel rotore e la porta di uscita il battente idraulico sono ancora in parziale allineamento con l'un l'altro. **Mentre** i rulli dello stantuffo si spostano dalle cime di le camme le curve di retrazione consentono ai pistoni di farlo spostati leggermente verso l'esterno. Questo movimento degli stantuffi provoca un'improvvisa riduzione della pressione nell'iniezione linea, impedendo così l'iniezione secondaria e consentendo il valvola a spillo dell'ugello dell'iniettore da inserire a scatto nella sua sede terminare lo spruzzo di carburante nella camera di combustione senza 'gocciolare'. All'avvio del motore il dosaggio valvola è in posizione di pieno carico e il pistone di anticipo è soggetto al carburante alla pressione di scarico. **Poiché** la pressione di scarico non è sufficiente a superare la pressione di anticipo molla di richiamo del pistone, il pistone e l'anello a camme rimangono nella posizione completamente ritardata.

La parte del distributore del rotore ha un passaggio assiale centrale che collega lo spazio di pompaggio tra i pistoni con le quattro porte di ingresso e la singola distribuzione porta forata radialmente nel rotore. Il foro radiale all'estremità esterna del rotore è la porta di distribuzione e, quando il rotore gira, questa porta è successivamente allineata con le luci di uscita nel battente idraulico, da cui gli iniettori sono alimentati tramite tubi ad alta pressione esterni. Le porte di ingresso o di ricarica sono equidistanti attorno al rotore in una posizione intermedia e, mentre il rotore gira, questi vengono allineati successivamente con l'ingresso o dosaggio porta nella testata idraulica. Questo porto ammette carburante al rotore sotto il controllo della valvola dosatrice, che è governato meccanicamente.

Il regolatore meccanico è del tipo a contrappeso, i pesi sono tenuti in un fermo, che è serrato tra il mozzo di trasmissione della pompa di iniezione e la trasmissione albero e ruota con questi componenti come una singola unità. I pesi sono una vestibilità scorrevole nelle tasche di fermo e hanno una forma tale che, quando sono sotto l'influenza della forza centrifuga, ruotano attorno a un bordo. Una manica di spinta, che è un accoppiamento scorrevole sull'albero motore della pompa di iniezione, viene spostato assialmente dai contrappesi. Movimento del manicotto di spinta viene trasmesso tramite il regolatore braccio e il collegamento del gancio caricato a molla per ruotare la valvola dosatrice. Il braccio del regolatore ruota attorno a un fulcro sulla staffa di controllo ed è tenuto in contatto con il manicotto di spinta dalla tensione della molla. Collegamento tra il braccio del regolatore e il gruppo del braccio dell'acceleratore e dell'albero è attraverso la molla del regolatore e la molla del minimo e la sua guida.

Una barra di intercettazione, azionata da una leva esterna, ruota la valvola di dosaggio per chiudere la porta di dosaggio.

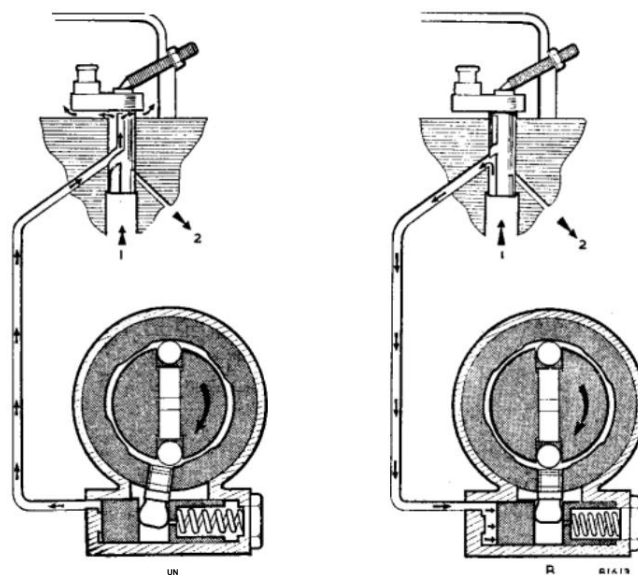


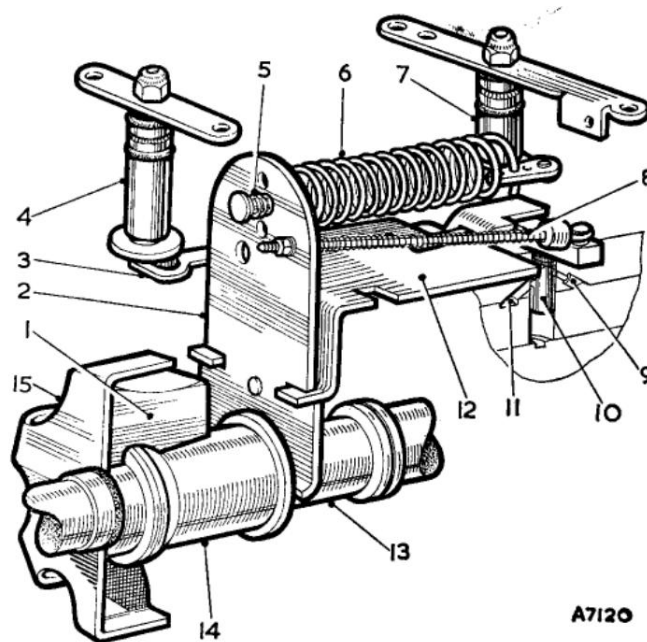
Fig. Circa.5

Dispositivo di avanzamento a carico leggero

R. A pieno carico.
B. Basso carico.

1. Pressione di trasferimento.
2. Al pompante.

Taxi. Problema2. 81968



A7120

Fig. Ca.6

Regolatore meccanico

- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| 1. Peso del governatore. | 9. Porta di misurazione. |
| 2. Braccio del governatore. | 10. Valvola dosatrice, |
| 3. Barra di chiusura. | 11. Porta di cronometraggio. |
| 4. Albero di intercettazione. | 12. Staffa di controllo. |
| 5. Molla al minimo. | 13. Albero motore. |
| 6. Molla del governatore. | 14. Bussola reggispinta. |
| 7. Albero dell'acceleratore. | 15. Fermo del peso. |
| 8. Gancio di collegamento. | |

La valvola dosatrice è provvista di una fessura verticale lungo la quale passa il carburante a pressione di travaso nella porta di misurazione. La valvola è situata in una camera nel battente idraulico, in cui si apre la porta di dosaggio forata in diagonale, e la rotazione della valvola varia l'effettiva area della porta di dosaggio per regolare il flusso di carburante al rotore pompante e distributore.

Quando il braccio dell'acceleratore viene spostato per aumentare velocità, la molla del minimo leggero viene compressa come guida viene tirato attraverso il braccio del regolatore e la molla del regolatore viene tesa. La tensione della molla del regolatore che agisce sul braccio del regolatore e sul manicotto reggispinta si oppone al movimento dei contrappesi del regolatore. All'aumentare della velocità del motore, la crescente forza centrifuga sposta i pesi mosca verso l'esterno, superando la tensione della molla del regolatore per spostare il braccio del regolatore e il dosaggio valvola verso la posizione chiusa. Quando la velocità è stata raggiunta sarà mantenuta dal governatore azione. Se la velocità del motore dovesse diminuire, i pesi mosca lo faranno muoversi verso l'interno, provocando un aumento del rifornimento che ripristina il regime motore selezionato.

Quando il braccio dell'acceleratore è in posizione di minimo, la molla del regolatore non è tesa e l'azione di governo è attiva comandato dalla molla del minimo leggero.

Durante il funzionamento, il carburante alla pressione della pompa di sollevamento entra nella pompa attraverso il collegamento sulla piastra terminale della pompa e passa

Ca L' IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

attraverso un filtro a garza di nylon fine al lato di ingresso del pompa di trasferimento.

Dalla pompa di travaso il combustibile passa attraverso un passaggio nel battente idraulico ad una scanalatura anulare attorno al rotore e quindi alla valvola dosatrice. La posizione della valvola dosatrice dipende dall'impostazione del braccio dell'acceleratore che varia il regolatore pressione della molla sul braccio del regolatore. Qualsiasi variazione in la velocità della pompa è accompagnata da un aumento o diminuzione nella pressione di trasferimento, che aiuta a regolarizzare il flusso di carburante nella sezione di pompaggio del rotore. Il volume di carburante che passa nel pompante è quindi controllato dalla pressione di travaso, dalla posizione del valvola dosatrice e il tempo durante il quale una porta di ingresso nel rotore è allineato con la porta di dosaggio nella testata idraulica.

Quando una delle porte di ingresso del rotore è allineata con il porta di dosaggio nella testata idraulica, carburante al dosaggio la pressione fluisce nel rotore e allontana gli stantuffi di pompaggio, la quantità di spostamento dello stantuffo è regolata dalla quantità di carburante che può fluire nel rotore mentre le porte sono allineate. Come il rotore gira, la porta di ingresso viene interrotta e gli stantuffi della pompa iniziano ad essere spinti verso l'interno dai loro rulli che poggiano su a coppia di lobi delle camme. Ciò provoca un aumento immediato pressione, e come singola porta di distribuzione nel rotore entra in registro con una porta di uscita nella testata idraulica i pistoni spingono il carburante verso l'alto nel foro centrale di il rotore e verso il rispettivo iniettore.

La quantità massima di carburante erogata con una carica è controllata limitando il movimento massimo verso l'esterno degli stantuffi. In Fig. Ca.7 è mostrato un end-on vista del rotore, e si vedrà che i rulli della camma sono portati in scarpe che portano contro le estremità del stantuffi. I pattini a rotelle, che scorrono nelle fessure del rotore, hanno "orecchie" sporgenti di forma speciale che

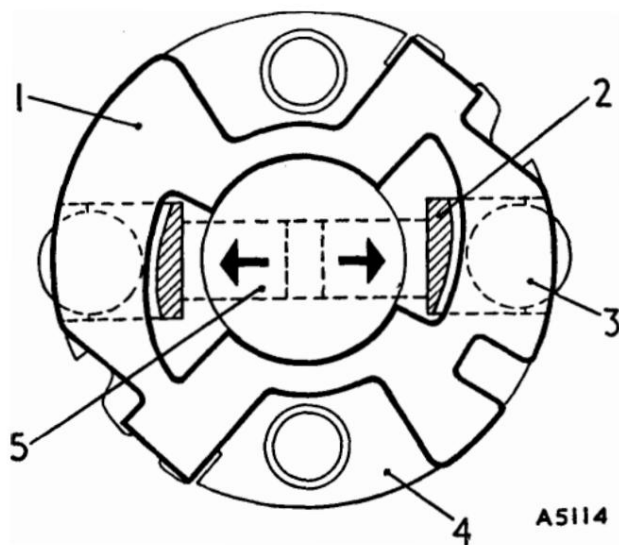


Fig. Circa.7

Massima regolazione del carburante

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Piastra di regolazione superiore. | 4. Estremità di pompaggio del rotore. |
| 2. Orecchio del pattino del rullo. | 5. Stantuffo di pompaggio. |
| 3. Rullo. | |

Come. 8

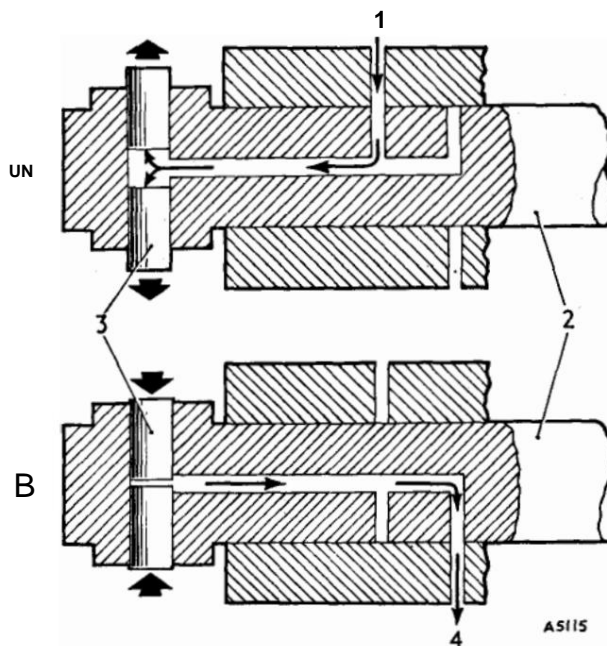


Fig. Circa.8

Il ciclo di iniezione

- | | |
|-------------------------|---|
| A. Colpo di ingresso. | 2. Rotore di pompaggio e distribuzione. |
| B. Colpo di iniezione. | 3. Pistoni di pompaggio. |
| 1. Ingresso carburante. | 4. Carburante all'iniettore. |

inserire le fessure eccentriche nelle piastre di regolazione superiore e inferiore. Due alette sulla piastra di regolazione superiore si innestano nelle fessure nella piastra di regolazione inferiore per individuare le piastre una a l'altro.

La piastra di regolazione superiore è fissata al rotore tramite la piastra di guida, la piastra di regolazione essendo tagliata le aree delle viti di fissaggio della piastra di trasmissione per consentire regolazione delle piastre mediante rotazione. La corsa massima verso l'esterno dei pistoni della pompa è limitata dalle "orecchie" dei pattini a rulli che entrano in contatto con la curva slotsidesnelle piastre di regolazione. Poiché le fessure sono eccentriche, rotazione delle piastre di regolazione rispetto al rotore fornisce un mezzo per regolare lo stantuffo massimo colpo.

Sezione Ca.7

RIMOZIONE E SOSTITUZIONE DEL CARBURANTE POMPA D'INIEZIONE

Pulire accuratamente l'esterno della pompa dell'iniettore carrozzeria, quindi scollegare i comandi di acceleratore, arresto e kick down (se presenti). Scollegare l'alimentazione del carburante e tubi di ritorno dalla pompa.

Scollegare i tubi alta pressione dalla pompa e gli iniettori, rimuovere la fascetta e le boccole ammortizzatore e staccare i tubi singolarmente dal motore. Sigillare il raccordi di mandata pompa con tappi di tenuta 18G216 per evitare l'ingresso di corpi estranei.

Svitare i tre dadi con rondelle piane che fissano il flangia della pompa di iniezione sul retro della piastra anteriore del motore e tirare indietro la pompa per disinnestarla dal motore. Estrarre l'asta della spoletta dall'interno dell'iniezione

mozzo della ruota della catena della pompa.

Taxi. Numero 3. 94241

Prima di sostituire la pompa di iniezione del carburante è necessario impostare la fasatura di iniezione statica.

Per garantire il corretto rapporto di fasatura tra la pompa di iniezione e il motore, il mozzo di trasmissione della pompa di iniezione, l'albero del canotto e la flangia di trasmissione della ruota della catena della pompa di iniezione sono dotati di scanalature master; inoltre, un segno di fasatura è inciso sulla flangia di montaggio della pompa di iniezione del carburante e un indicatore di fasatura regolabile è fissato alla flangia del mozzo della ruota dentata.

Prima di montare la pompa di iniezione sul motore è opportuno controllare la posizione dell'indice di fasatura sulla flangia del mozzo ruota catena, utilizzando il calibro di fasatura 18G 698, ed eventualmente resettarlo .

Per agevolare la fasatura è prevista una targhetta dei gradi, montata sulla puleggia dell'albero motore, con un corrispondente indice sulla scatola della distribuzione.

La prima regolazione della fasatura di iniezione è prevista nella flangia di trascinamento della pompa di iniezione, essendo allungati i fori per i bulloni che la fissano al pignone.

Avviare il motore finché il segno di fasatura appropriato non coincide con la scanalatura di fasatura sulla puleggia dell'albero motore. Assicurarsi che il pistone n. 1 sia sulla sua corsa di compressione.

Rimuovere la piastra di copertura della ruota della catena della pompa di iniezione dalla parte anteriore della scatola della catena di distribuzione e notare la posizione della scanalatura principale nella flangia di trasmissione della pompa, che ora dovrebbe trovarsi nella posizione delle sette, vista dalla parte anteriore del motore.

Inserire il calibro fase iniezione 18G 698 attraverso il mozzo della ruota catena, innestando l'estremità scanalata del calibro con le scanalature interne della flangia di trascinamento della pompa. La scanalatura principale consentirà al misuratore di innestare la flangia di guida in una sola posizione. Ruotare manualmente l'indicatore (non è necessaria una forza eccessiva) in senso orario, visto dalla parte posteriore del motore, per eliminare eventuali giochi nel meccanismo di azionamento della pompa di iniezione. Tenere il calibro in questa posizione, allentare le due viti di fissaggio e spostare l'indice di fasatura per allinearli con la fessura sul bordo del calibro. Se il movimento necessario per allineare l'indice di fasatura è apprezzabile, è opportuno effettuare una prima regolazione variando la posizione della flangia di trascinamento della pompa di iniezione rispetto al pignone catena. Questa regolazione si effettua allentando i quattro bulloni che fissano la flangia motrice alla ruota della catena e ruotando con cautela la flangia motrice della quantità necessaria per mezzo del calibro di fasatura. Serrare le viti di fissaggio della flangia motrice ed effettuare la regolazione finale dell'indice di fasatura come descritto in precedenza e quindi rimuovere il calibro di fasatura.

NOTA.-Dopo ogni occasione in cui si rimuove la pompa di iniezione o si presta attenzione all'albero motore, all'albero a camme e all'ingranaggio di distribuzione, controllare la posizione dell'indicatore di fasatura e reimpostare, se necessario, come descritto sopra.

Inserire l' albero del canotto della pompa di iniezione nella flangia di trascinamento.

Ruotare il mozzo di trasmissione della pompa di iniezione e posizionare la scanalatura principale nel mozzo di trasmissione a ore sette, osservando l'estremità di trasmissione della pompa. Ciò faciliterà l'innesto delle scanalature dell'albero del canotto con il mozzo di trasmissione.

Posizionare una nuova rondella di giunzione sulla piastra anteriore del motore e offrire la pompa di iniezione al motore.

Innestare il mozzo di azionamento della pompa con l' albero del canotto e mantenere la pompa in posizione serrando a mano i dadi di fissaggio e le rondelle. Ruotare la pompa di iniezione per allineare il segno di fasatura sulla flangia di montaggio della pompa con l'indicatore di fasatura. Serrare i tre dadi per fissare la pompa di iniezione in questa posizione.

Rimontare le tubazioni alta pressione, le tubazioni di alimentazione e scarico carburante. Collegare i comandi dell'acceleratore e dello spegnimento e assicurarsi che entrambi i comandi abbiano la loro gamma completa di movimento.

Spurgare l'impianto di alimentazione come descritto nella Sezione Ca.5.

Regolazione regime massimo e minimo Dopo il

montaggio di una pompa iniezione nuova o revisionata è necessario verificare il regime massimo a regime minimo e il regime minimo del motore ed eventualmente regolarlo. Prima di effettuare una di queste regolazioni, è imperativo che il filtro dell'aria del motore sia sottoposto a corretta manutenzione e montaggio.

Far funzionare il motore finché non ha raggiunto la sua normale temperatura di funzionamento, questo è molto **importante**. Assicurarsi che il comando di arresto sia in posizione completamente aperta e rimuovere il manicotto di bloccaggio dalla vite di regolazione della velocità massima.

Usando un tachimetro per controllare il regime del motore, regolare la vite di arresto della velocità massima per ottenere una velocità di marcia leggera massima di **3.700 giri/min**, ottenendo così una velocità massima su strada di **3.500 giri/min**. Serrare il controdado.

Montare la bussola di chiusura e sigillarla con filo e piombatura, utilizzando la pinza sigillante 18G 541.

Regolare la vite di arresto del minimo per ottenere un regime minimo di **600 giri/min** e serrare il controdado.

Sezione Ca.8

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO DEL POMPA DI INIEZIONE DEL CARBURANTE

Lo smontaggio e la manutenzione della pompa di iniezione del carburante devono essere eseguiti solo da personale specializzato,

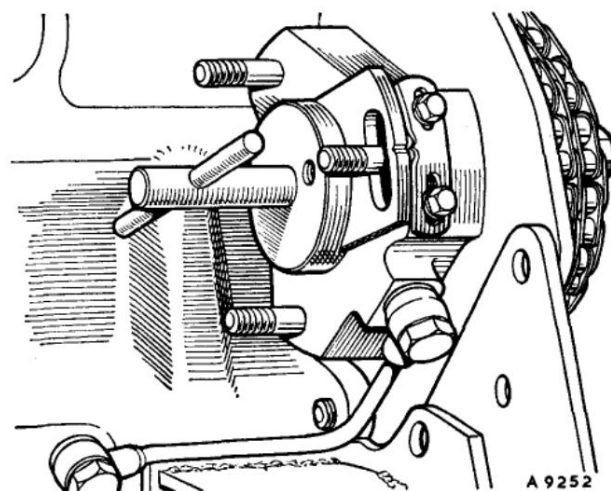


Fig. Ca.9

**Controllo della posizione dell'indice di fasatura
pompa iniezione , tramite calibro fasatura 18G 698**

Ca L' IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

e gli strumenti di servizio e le apparecchiature di prova speciali di cui a nelle seguenti istruzioni dovrebbero essere disponibili. IL officina in cui si svolgono queste operazioni

dovrebbe essere assolutamente pulito e l'atmosfera libera da polvere o sporco. Si raccomanda inoltre che i componenti sono immersi in Shell Calibration Fluid 'C' pulito

subito dopo che sono stati smantellati dal principale montaggio per proteggerli da possibili danni e corrosione e per impedire l'ingresso di corpi estranei.

Gli abrasivi non dovrebbero mai essere usati per la pulizia come il i danni che ne derivano pregiudicherebbero gravemente sia il efficienza e la vita utile della pompa. I componenti devono essere lavati con Shell Calibration pulito

Fluido 'C', ma non devono essere puliti con cascami di cotone, stracci o salviette di stoffa di qualsiasi genere.

Tagliare il filo di tenuta, rimuovere il coperchio e il giunto rondella dal lato dell'alloggiamento della pompa e scaricare l'olio combustibile dalla pompa.

Sfilare l'albero del canotto dal mozzo di trasmissione e montare la pompa sulla base di montaggio 18G 633 A fissata in una morsa.

Rimuovere le canne banjo dalla testata idraulica.

Svitare i dadi autobloccanti con rondelle piane e Rimuovere la leva di arresto e il braccio dell'acceleratore dai loro alberi. Rimuovere il coperchio antipolvere da ciascun albero. Taglia il

filo di bloccaggio, svitare i due coperchi di fissaggio dei comandi dadi e rimuovere le due rondelle piane . Spingere verso il basso l'albero farfalla e sfilare il coperchio comandi completo di albero di intercettazione

e viti di registro. Rimuovere e gettare il coperchio di controllo per le guarnizioni dell'alloggiamento della pompa.

Spingere indietro le linguette di bloccaggio e svitare i due perni del coperchio dei comandi e la piccola vite di fermo che fissa il staffa di controllo al corpo pompa. Rimuovi il mastio piastra e rondelle di sicurezza, quindi sollevare il controllo completo gruppo staffa insieme alla valvola dosatrice e barra di intercettazione dal corpo pompa. Rimuovere l' arresto barra dalla staffa di controllo. Disconnettere la misurazione valvola dal gancio di collegamento e proteggerne la superficie rettificata di precisione immergendola in un bagno di Shell Calibration Fluid 'C'. Svitare il dado autobloccante e rimuovere la rondella girevole in nylon per liberare il gancio di collegamento dal braccio del regolatore. Scollegare il collegamento dell'albero dell'acceleratore da la molla del regolatore e rimuovere ed eliminare le due 'O' guarnizioni dall'albero dell'acceleratore. Scollegare il governatore molla dal guidamolla del minimo e sfilare la guida e molla dal braccio del regolatore. Rimuovi il molla del braccio del regolatore da cui rilasciare il braccio del regolatore la staffa di controllo.

Capovolgere la pompa e allentare entrambi i tappo a molla e tappo terminale nel dispositivo di avanzamento alloggiamento fino alla pressione di arresto del massimo anticipo la molla all'interno dell'alloggiamento del dispositivo di anticipo è scaricata. Inavvitare il dado cieco e il bullone di posizionamento della testa, entrambi di cui hanno rondelle di tenuta in alluminio e gomma. e rimuovere l'alloggiamento del dispositivo di anticipo. Svitare e rimuovere la vite di anticipo dall'anello della camma. Rimuovere ed eliminare la guarnizione dell'alloggiamento del dispositivo di avanzamento.

Svitare il tappo terminale e il tappo a molla, facendo attenzione al spessore di regolazione all'interno del tappo. Ritira la molla, fermati,

come. 10

far scorrere la rondella e il pistone dall'interno del dispositivo di avanzamento abitazione. Rimuovere ed eliminare le guarnizioni "O" dal cappuccio della molla e dal tappo terminale.

Allentare il raccordo di ingresso del carburante e quindi rimuovere il viti e prigionieri che fissano la piastra terminale all'idraulica Testa. Rimuovere con attenzione le lamelle in carbonio dalle loro fessure nel rotore della pompa di travaso e prelevare il travaso

camicia della pompa.

Svitare il raccordo di ingresso carburante e con cautela estrarre dalla piastra terminale i componenti della valvola di regolazione nel seguente ordine: molla ritegno manicotto, filtro in nylon, tappo di regolazione, molla di regolazione, valvola manicotto con pistone e rondella di giunzione, ed infine il pistone molla di ritegno.

Tenere il mozzo di trasmissione con l'attrezzo di montaggio della vite dell'albero di trasmissione 18G 659 e, utilizzando la chiave a tubo 18G 634 in combinazione con una chiave a cricchetto standard, allentare il trasferimento rotore della pompa. La parola "OFF" e una freccia incisa la faccia esposta del rotore indica la direzione in cui il rotore è svitato.

Svitare e togliere le due viti di bloccaggio della testata idraulica, una delle quali porta una valvola di sfogo aria, e con cura sfilare completamente testata idraulica e rotore distributore montaggio dal corpo pompa. Rimuovere il sigillo "0" dalla scanalatura alla periferia del battente idraulico.

Svitare il rotore della pompa di travaso facendo attenzione a non farlo permettere la caduta del gruppo rotore pompante e distributore fuori dal battente idraulico.

Posizionare il gruppo della testa idraulica sul banco con la piastra di trasmissione rivolta verso l'alto. Tenere la piastra di trasmissione con chiave di montaggio 18G641 e svitare i due drive viti di fissaggio della piastra. Rimuovere la piastra di trasmissione, sollevare la piastra di regolazione superiore, e ritirare i rulli e pattini a rulli dal rotore di pompaggio e distribuzione.

Sfilare il rotore dalla testata idraulica e rimuovere la piastra inferiore di regolazione. Rimontare il rotore sul battente idraulico e per proteggere le superfici di lavoro immergere il gruppo in un bagno di Shell Calibration pulito Fluido 'C'.

Estrarre l'anello a camme dal corpo pompa, notando la freccia incisa sulla faccia visibile della camma squillo. La freccia serve per assistere durante il rimontaggio, e se la direzione corrisponde alla direzione di rotazione della pompa, come indicato sulla targhetta della pompa.

Comprimere l'anello elastico di posizionamento della camma, utilizzando la pinza per anelli elastici 18G 1004, ed estrarre l'anello elastico dall'interno del corpo pompa.

Tenere fermo il mozzo di trasmissione con l'attrezzo di montaggio della vite dell'albero di trasmissione 18G 659 e, utilizzando l'adattatore di coppia 18G 664 e un chiave a bussola standard, svitare la vite dell'albero motore dall'interno del mozzo di trasmissione, invertendo la procedura indicata in Fig.Ca.12. L'albero motore scanalato completo di gruppo masse del regolatore può ora essere estratto dall'interno del corpo pompa.

Rimuovere ed eliminare la guarnizione "0" dall'albero di trasmissione e rimuovere il fermo del peso, i pesi, la rondella reggispinta, e manicotto dall'albero motore.

Estrarre il mozzo di trasmissione dall'interno dell'alloggiamento della pompa

Taxi. Numero 6. 83137

e rimuovere la rondella elastica e la rondella di supporto dalla loro posizione all'interno del mozzo di trasmissione. Le rondelle vengono rimosse girandole all'estremità all'interno del mozzo di trasmissione e ritirandole lungo la scanalatura principale. Due piani sono ricavati sul diametro esterno della rondella di supporto per facilitare questa operazione.

Rimuovere il paraolio del mozzo di trasmissione dal corpo pompa, utilizzando l'attrezzo estrattore paraolio **18G 658**.

Lavare accuratamente tutti i componenti con Shell Calibration Fluid 'C' pulito. Per pulire i componenti non utilizzare rifiuti di cotone, stracci o salviette di stoffa. Se necessario, svitare il tappo con rondella di tenuta, utilizzando la chiave per tappi rotore **18G 652**, e soffiare con aria compressa i passaggi interni del rotore pompante e distributore.

Rivestire le filettature del tappo con Araldite e rimontare e serrare il tappo a 28 lb. in. (**0,32 kg. m.**).

Estrarre i pistoni pompanti, uno alla volta, per l'ispezione, notando che l'estremità del pistone che è stata a contatto con il pattino a rulli è lucidata e deve essere riposizionata in questa posizione. Esaminare la superficie di lavoro degli stantuffi e il foro dello stantuffo nel rotore di pompaggio e distribuzione per usura e abrasioni. Anche il foro della testata idraulica e la sua superficie di accoppiamento nel rotore devono essere esaminati per usura e rigature.

In caso di usura di una qualsiasi di queste parti, il rotore pompante e distributore e la testa idraulica, che sono gruppi accoppiati, devono essere sostituiti in blocco.

Alcune pompe di iniezione sono dotate di testate idrauliche con un foro della valvola dosatrice maggiorato e una valvola dosatrice maggiorata per adattarsi. Sono disponibili valvole dosatrici maggiorate, identificate da una scanalatura lavorata, ma in sostituzione vengono fornite solo teste idrauliche con foro valvola dosatrice di dimensioni standard. Le pompe di iniezione dotate di valvole dosatrici maggiorate sono identificate dal numero 6.375 inciso sul battente idraulico tra gli attacchi di uscita adiacenti al foro della valvola dosatrice.

Ispezionare i rulli dello stantuffo per le parti piatte e i lobi dell'anello della camma per segni di usura. Prova le scarpe a rotelle nel loro

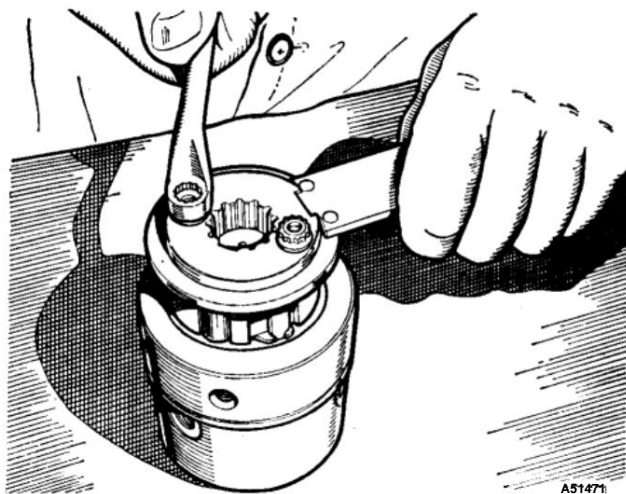


Fig. Ca.10

Tenendo la piastra di trasmissione con la chiave 18G 641 quando si svitano le viti di fissaggio della piastra di trasmissione Taxi. Problema3. 6394

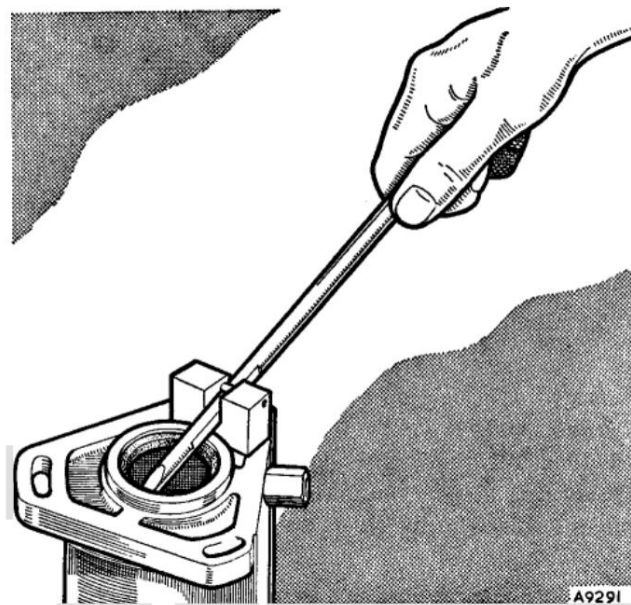


Fig. Ca.11

Smontaggio paraolio mozzo trasmissione, mediante estrattore per paraolio 18G 658

guide nel rotore pompante e distributore per una corretta azione e libertà di movimento.

Controllare l'usura delle scanalature dell'albero di trasmissione, montare l'albero di trasmissione sulla piastra di trasmissione e assicurarsi che non vi sia un movimento radiale eccessivo tra l'albero di trasmissione e la piastra.

Testare l'adattamento delle palette nelle loro fessure nel rotore della pompa di trasferimento. Le palette devono essere a accoppiamento scorrevole se lubrificate con olio combustibile.

Ispezionare l'alesaggio del manicotto della valvola di regolazione per verificare che non sia usurato e assicurarsi che il pistone della valvola possa muoversi liberamente lungo l'intera lunghezza dell'alesaggio del manicotto.

Ispezionare tutte le molle per le fratture e confrontarle con le nuove controparti per la lunghezza. Le molle deboli o rotte devono essere rinnovate. Controllare il fermo del peso del regolatore, la rondella reggispinta e il manicotto reggispinta rispetto alle nuove controparti per segni di usura.

Durante il rimontaggio, risciacquare accuratamente tutti i componenti in Shell Calibration Fluid 'C' pulito e appena filtrato e assemblare tutte le parti bagnate.

Montare un nuovo paraolio mozzo motore sul corpo pompa, piantandolo nella sua sede con la guida paraolio **18G 663**. Inserire il tappo di ispezione paraolio **18G 660** nel paraolio. Un paraolio montato correttamente mostrerà una linea nera continua se visto attraverso l'estremità della flangia del tappo di ispezione del paraolio.

Montare la rondella di supporto e la rondella elastica nel mozzo di trasmissione. Rimuovere il tappo di ispezione del paraolio e far passare il mozzo di trasmissione attraverso la guarnizione, posizionando la flangia del mozzo di trasmissione contro l'alloggiamento della pompa.

Posizionare il fermo peso del regolatore sulla piastra **18G662** e passare il perno di posizionamento **18G 661** attraverso il fermo peso per posizionarlo nella piastra in modo che il fermo peso **Ca.11**

Ca L'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

è intrappolato tra il piatto e la spalla del perno di posizionamento. Posiziona i pesi, equidistanti, dentro posizione sul fermo del peso.

La fessura in ogni peso dovrebbe essere superiore e più vicino al perno di posizionamento (Fig. Ca. 13). Ogni peso dovrebbe essere allineato con una tasca nel fermo del peso e con la sua estremità interna contro il perno di posizionamento. Posizionare la rondella reggispinga e il manicotto reggispinga sul perno di posizionamento e appoggiarli sui pesi del governatore. Il manicotto reggispinga deve essere montato con la flangia con la sporgenza più in alto. Esercitare una pressione verso il basso sul manicotto di spinta e sul gruppo entrerà nel fermo del peso. Ritirare il perno di posizionamento e rimuovere il gruppo dalla piastra. Far scorrere il gruppo sull'albero di trasmissione. Montare il cappuccio di protezione 18G 657 sopra l'albero di trasmissione scanalato e montare una nuova guarnizione 'O' nella scanalatura ricavata sull'albero. Inserire l'albero di trasmissione e gruppo peso nell'alloggiamento della pompa e innestare il scanalature dell'albero di trasmissione con le scanalature nel mozzo di trasmissione. Adatto la vite dell'albero di trasmissione e, tenendo il mozzo di trasmissione con l'attrezzo di montaggio della vite dell'albero di trasmissione 18G659, serrare il vite albero motore alla cifra riportata in 'GENERALI DATA', utilizzando l'adattatore di coppia 18G664 e la coppia chiave 18G 537 (Fig. Ca.12).

Comprimere l'anello elastico di posizionamento dell'anello a camma, utilizzando le pinze per anelli elastici, 18G 1004, e posizionarlo contro lo spallamento nel foro dell'alloggiamento della pompa. Posizionare l'anello della camma contro l'anello di sicurezza. La direzione della freccia sul faccia visibile dell'anello della camma deve essere conforme al senso di rotazione della pompa come indicato sulla targhetta della pompa. Fissare a mano la vite di avanzamento della camma individuare l'anello della camma e controllare la libertà di movimento dell'anello nell'alloggiamento della pompa.

Se la prevalenza idraulica e il pompaggio e la distribuzione rotore vengono rinnovati, assicurarsi che la direzione della freccia

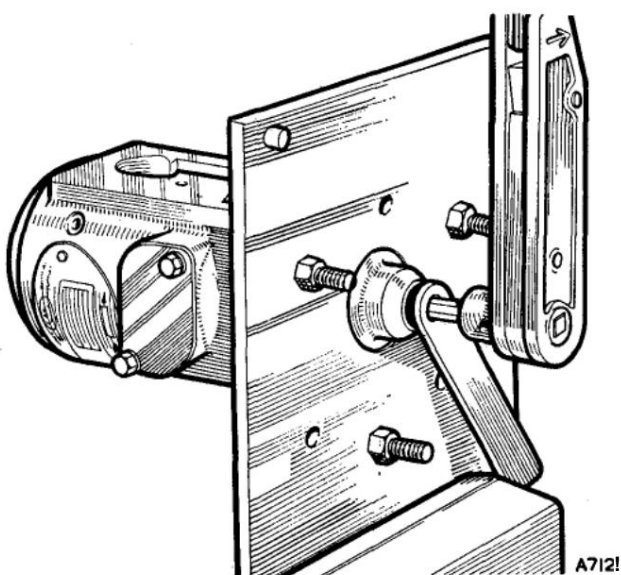


Fig. Circa 12

Tenendo il mozzo di trasmissione con il gruppo della vite dell'albero di trasmissione attrezzo 18G 659 durante il serraggio della vite dell'albero motore con adattatore dinamometrico 18G664 e chiave dinamometrica 18G537

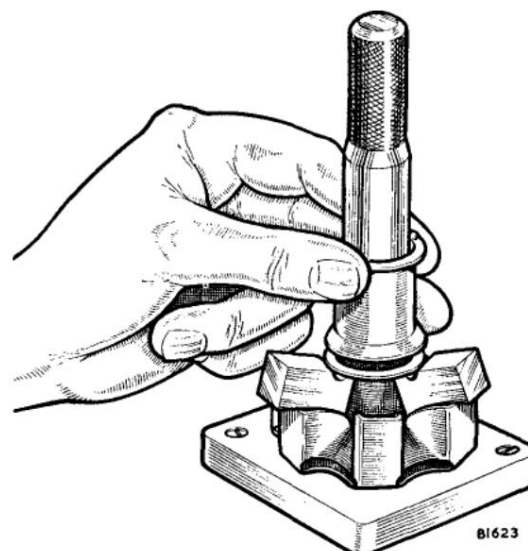


Fig. Circa 13

Assemblare i pesi del regolatore, la rondella reggispinga e manicotto di spinta nel fermo del peso, utilizzando Service utensili 18G 661 e 18G 662

stampato sulla periferia dell'estremità pompante del rotore corrisponda alla rotazione della pompa, come indicato sulla targhetta della pompa.

Estrarre il rotore pompante e distributore completo con pistoni dalla testata idraulica. Posizionare la piastra di regolazione superiore nella posizione corretta sul rotore è, con la fessura nella periferia della piastra di regolazione allineata con il segno inciso sulla periferia della estremità pompante del rotore (Fig. Ca.14).

Montare la piastra di trasmissione sul rotore con la sua faccia sollevata accanto alla piastra di regolazione superiore. Lo slot in periferia della piastra di guida deve essere in linea con il segno di tracciatura sulla periferia del rotore (Fig. Ca.14). Stringere il viti di fissaggio della piastra di guida leggermente per tenere la parte superiore piastra di regolazione in posizione sul rotore. Capovolgere questo gruppo in modo che l'estremità di distribuzione del rotore sia più in alto. Far scorrere i rulli nei loro pattini e inserire i gruppi di rulli e pattini nelle loro guide nel rotore, assicurandosi che il contorno delle orecchie del pattino del rullo sia conforme al contorno delle fessure eccentriche nella parte superiore di regolazione piatto. Assemblare la piastra di regolazione inferiore al rotore con il contorno delle fessure eccentriche nella piastra di regolazione conforme al contorno delle orecchie del pattino a rulli e le scanalature nella periferia della piastra di regolazione inferiore che impegnano le alette sulla piastra di regolazione superiore. Adatto il montaggio del rotore pompante e distributore al testa idraulica e montare e serrare leggermente il transfer rotore della pompa. Stand il montaggio della testata idraulica e il rotore di pompaggio e distribuzione sul banco con l'estremità pompante del rotore più in alto.

Montare l'adattatore di fasatura valvola di massima 18G 653 A, preimpostato a 15 atmosfere, all'uscita alta pressione 'V' sull'idraulica testa e collegare tutto il gruppo all'iniettore macchina prova ugelli 18G 109A (Fig. Ca.15).

Azionare la maniglia della macchina di prova e girare il pompaggio e distribuzione del rotore nella normale direzione di

rotazione fino a spingere i pistoni pompanti verso l'esterno nella posizione di massimo carburante. Imposta il rullo su rullo dimensione, utilizzando un micrometro, alla dimensione data in **'DATI GENERALI'**. Spostare le piastrine di regolazione (in senso orario per aumentare e in senso antiorario per diminuire il dimensione) con sonda di regolazione massima carburante 18G 656. Serrare le viti di fissaggio della piastra di trasmissione in base alla figura indicata in **'DATI GENERALI'**, utilizzando la chiave dinamometrica 18G 537. Questa impostazione è approssimativa, è in corso la regolazione finale con la pompa montata su una macchina di prova motorizzata (vedi Sezione Ca.9). La piastra di trasmissione viene tenuta, durante il serraggio delle viti di fissaggio, con la chiave di montaggio della piastra di trasmissione 18G 641. Scollegare la macchina di prova e l'impianto idraulico adattatore dalla testata idraulica.

Montare un nuovo paraolio nella sua scanalatura nel lavorato periferia del battente idraulico.

Ruotare l'albero di trasmissione della pompa nell'alloggiamento della pompa e posizionare la scanalatura principale a ore 12. Allineare la scanalatura principale nella piastra di trasmissione con il foro della valvola di dosaggio nella testata idraulica. Lubrificare la periferia del battente idraulico e il foro del corpo pompa abbondantemente con Shell Calibration Fluid 'C' pulito. Tenere il testata idraulica perpendicolare all'asse del corpo pompa e, con il foro della valvola dosatrice a ore 12, spingere la testa idraulica nel corpo pompa. Ruotare l'albero motore leggermente per favorire l'innesto del albero con la piastra di trasmissione.

Inserire le due viti di bloccaggio della testata idraulica, lasciandole serrate a mano e assicurandosi che la vite con il la valvola di sfiato è montata immediatamente sopra la targhetta della pompa.

Montare l'attrezzo di montaggio vite albero motore 18G 659 nel mozzo di trasmissione scanalato e, utilizzando la chiave dinamometrica 18G 536 e chiave per scatola di montaggio 18G 634, serrare la pompa di trasferimento rotore al valore riportato in **'DATI GENERALI'**.

Montare la camicia della pompa di travaso e inserire le palette in carbonio nelle fessure del rotore della pompa di trasferimento.

Accertarsi che il perno di posizionamento del rivestimento della pompa di trasferimento sia inserito posizione 'C' nella piastra terminale della pompa.

Inserire la molla di ritegno del pistone nel regolatore foro della valvola nella piastra terminale, assicurandosi che sia correttamente insediato nella parte inferiore del foro. Montare una nuova rondella di tenuta

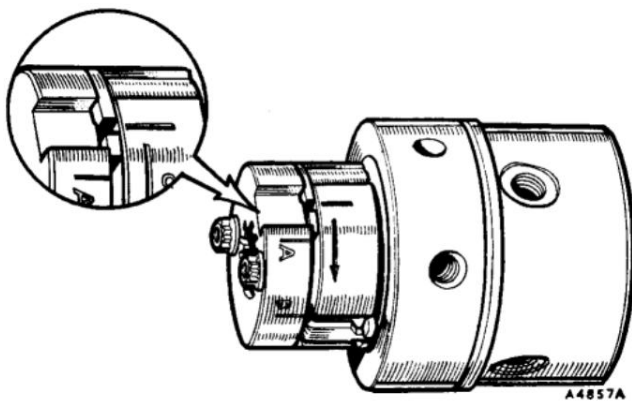


Fig. Circa 14

Assemblare la piastra di regolazione superiore e la piastra di trasmissione con le fessure nelle loro periferie allineate con il segno inciso sull'estremità di pompaggio del rotore

Taxi. Numero 4. 88664

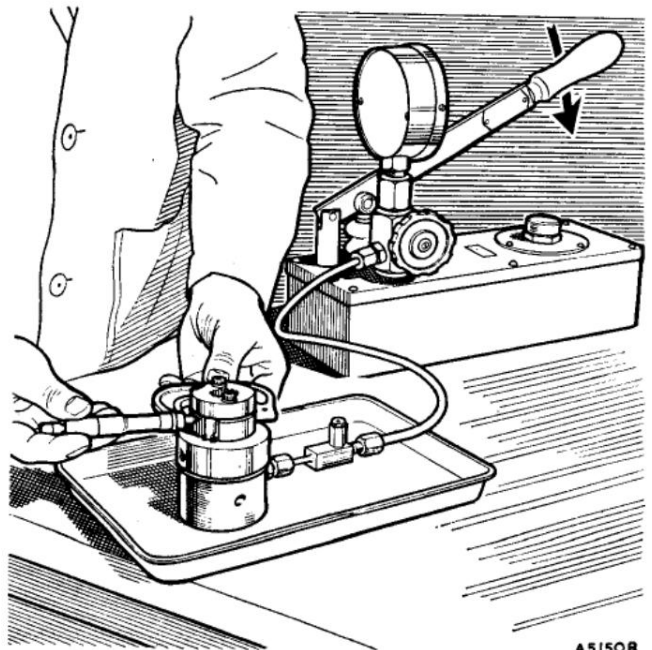


Fig. Circa 15

Impostazione della dimensione da rullo a rullo, utilizzando un micrometro e gli strumenti di servizio 18G 109A e 18G653 A

all'estremità di piccolo diametro del manicotto della valvola di regolazione e inserire il pistone della valvola nel manicotto. Inserisci il molla di regolazione nell'estremità di grande diametro della valvola manica. Posizionare il tappo di regolazione sulla parte superiore del manicotto con la sua estremità a codolo che impegna il foro del manicotto. Montare la molla di ritegno del fodero sulla guida. Passa il nylon filtro, estremità di piccolo diametro che conduce, sopra la molla e l'otturatore di regolazione sullo spallamento del manicotto della valvola. Inserire questo gruppo, il manicotto della valvola per primo, nel foro di la piastra terminale e fissarla in posizione con l'ingresso del carburante connessione e rondella.

Posizionare un nuovo paraolio nella sua cavità nella faccia superiore di la testata idraulica e montare la piastra terminale assemblata al testa, impegnando il piolo di posizionamento sulla faccia interna del

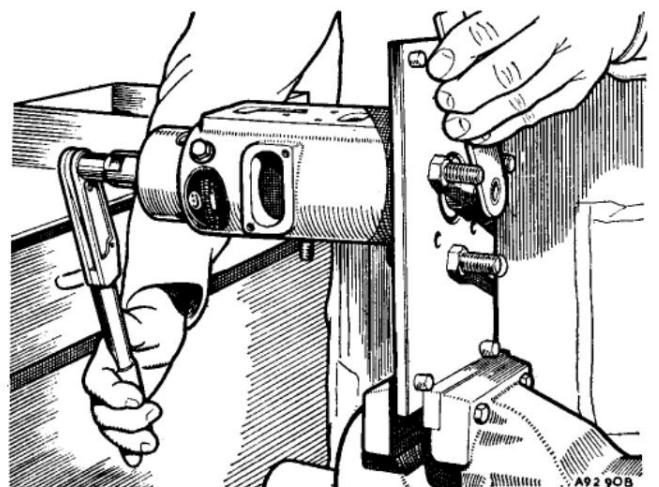


Fig. Circa 16

Serraggio del rotore della pompa di trasferimento, utilizzando la coppia chiave 18G536 e attrezzi di servizio 18G 659 e 18G634

Come. 13

Ca L' IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

piastra terminale con la fessura nella periferia del rivestimento della pompa di trasferimento. I fori per le viti di fissaggio della piastra terminale sono distanziati in modo disuguale per garantire il corretto montaggio dell'estremità piastra alla testata idraulica. Serrare le viti di fissaggio e prigionieri alla coppia indicata in **'DATI GENERALI'**, utilizzando la chiave dinamometrica 18G536. Serrare il raccordo di ingresso carburante alla coppia indicata in **'DATI GENERALI'**, utilizzando la chiave dinamometrica 18G 537.

Serrare le vite di anticipo anello camma al valore riportato in **'DATI GENERALI'**, utilizzando la chiave dinamometrica **18G 372**.

Controllare l'anello della camma per la libertà di movimento.

Posizionare una nuova guarnizione dell'alloggiamento del dispositivo di anticipo sull'alloggiamento della pompa con la parte piatta della forma a "D".

foro all'estremità del mozzo di trasmissione della pompa. Per garantire una tenuta soddisfacente in fabbrica, questa guarnizione deve essere montata a secco.

Assemblare la sede del dispositivo di anticipo alla pompa

alloggiamento, utilizzando nuove guarnizioni in gomma e alluminio

rondelle per il bullone di posizionamento della testa e il dado cieco. Usando

chiave dinamometrica 18G 537, serrare il bullone di posizionamento della testa, il dado cieco e le due viti di bloccaggio della testa alla

dati riportati in **'DATI GENERALI'**. Controllare l'anello della camma per la libertà di movimento.

Montare le nuove guarnizioni '0' sull'otturatore del pistone di anticipo a carico leggero e sul cappuccio della molla, utilizzando il cappuccio di protezione 18G640 per passare i sigilli sulle filettature.

Inserire la rondella scorrevole e il pistone, in quest'ordine, in l'alloggiamento del dispositivo di anticipo sul lato dove si trova il carburante la trivellazione petrolifera entra nel foro del pistone. Avvitare il pistone tappo. Inserire il fermo di anticipo massimo e la molla, in quest'ordine, nell'estremità aperta rimanente dell'alloggiamento dell'unità di anticipo e avvitare il tappo.

Stringere il pistone

tappo e tappo a molla ai valori di coppia indicati in

'DATI GENERALI', utilizzando la chiave dinamometrica 18G 537.

Inserire la valvola di dosaggio nel foro della valvola di dosaggio nel battente idraulico.

Innestare il braccio del regolatore con la staffa di controllo e collegare la molla del braccio del regolatore a entrambi i componenti.

Montare il braccio del regolatore di gruppo e la staffa di controllo su l'alloggiamento della pompa. L'estremità inferiore del braccio del regolatore deve impegnare la faccia esterna della flangia del manicotto di spinta.

Posizionare la piastra di sostegno con l'estremità aperta rivolta verso la barra di chiusura . Montare le nuove rondelle di sicurezza con le linguette appuntite rivolte verso il braccio del regolatore. Fissare la piastra di sostegno in posizione con i due

prigionieri del coperchio del controllo del regolatore. Adatto

la piccola vite e la rondella di sicurezza all'estremità della valvola dosatrice della staffa di controllo. Serrare i prigionieri del coperchio dei comandi a

il valore di coppia indicato in **'DATI GENERALI '**, utilizzando chiave dinamometrica **18G 536**. Bloccare i prigionieri in posizione mediante

piegando le linguette appuntite. Stringere la piccola vite a il valore di coppia indicato in **' DATI GENERALI '** e bloccare con la rondella di sicurezza.

Assemblare il fermo della molla, la molla e la rondella in fibra sul gancio di collegamento del regolatore, in quest'ordine. Passa il estremità filettata del gancio di collegamento attraverso il braccio del regolatore. Montare la rondella sferica girevole sul gancio di collegamento e avvitare il dado di collegamento di circa tre giri. Spingere indietro il fermo della molla e fissare il gancio di collegamento a la valvola dosatrice. L'estremità del gancio dovrebbe girare verso la valvola dosatrice.

Impostare la dimensione interna tra la valvola dosatrice

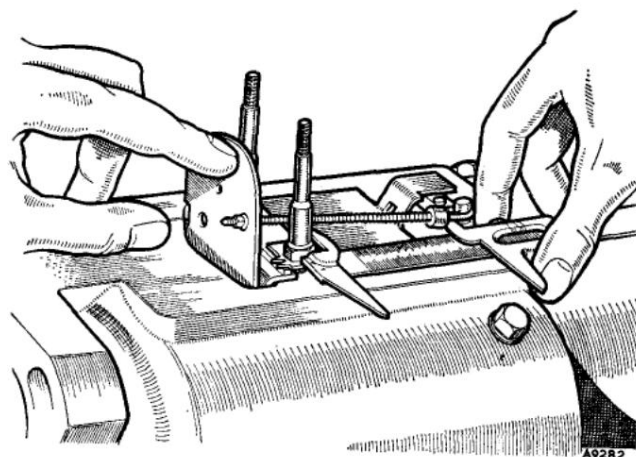


Fig. Circa 17

Impostazione della dimensione interna tra i dosaggi il perno della leva della valvola e il perno del coperchio di controllo con il nonio tenuto parallelo all'asse della pompa

perno della leva e il perno del coperchio del comando più vicino alla lunghezza data in **'DATI GENERALI'**, utilizzando un calibro a corsoio come mostrato in Fig.

Ca.17. La regolazione avviene mediante allentamento o serrando il dado di collegamento del gancio. Durante questa operazione è necessario applicare una leggera pressione al braccio del regolatore in direzione della valvola dosatrice e del nonio il manometro deve essere tenuto parallelo all'asse della pompa.

Individuare la molla del minimo sulla guida della molla del minimo.

Inserire la guida nel foro n. 2 nel braccio del regolatore

(Fig. Ca.6) e collegare la molla del regolatore al minimo guida a molla.

Inserire l'estremità liscia della barra di chiusura nella **fessura** nella staffa di comando e posizionare la barra di intercettazione sotto la linguetta della rondella di bloccaggio del prigioniero del coperchio dei comandi.

Utilizzando il cappuccio di protezione 18G564, montare l' O'seal inferiore su l' albero di chiusura . Montare la guarnizione '0' superiore, utilizzando la protezione tappo 18G 665. Riempire la scanalatura tra le guarnizioni '0' con grasso Shell Alvania n. 2 . Premere l' albero di arresto suo foro nel coperchio di controllo. Il piolo che impegna il la barra di chiusura deve trovarsi vicino al bordo interno del coperchio di controllo, e dovrebbe essere lasciato sporgere leggermente sopra la faccia del coperchio di controllo.

Posizionare una nuova guarnizione del coperchio del controllo in posizione sull'alloggiamento della pompa, assicurandosi che le linguette di posizionamento della guarnizione innestano le fessure sotto la contropiastra. Per garantire tenuta soddisfacente questa guarnizione dovrebbe essere imbevuta di Shell Fluido di calibrazione 'C' prima del montaggio.

Montare le nuove guarnizioni "0" inferiore e superiore sull'albero dell'acceleratore, utilizzando i cappucci di protezione 18G 654 e 18G 665. Riempire la scanalatura tra le guarnizioni '0' con Shell Alvania n. 2

Grasso. Collegare l'estremità libera della molla del regolatore a foro n. 2 (motore 2-2 litri) o foro n. 1 (motore 2,52 litri) motore) nel tirante albero farfalla (Fig. Ca.6).

Spingere l'albero dell'acceleratore nel suo foro nel coperchio di controllo.

Posizionare il coperchio del controllo in posizione sui perni del coperchio del controllo. Accertarsi che il perno dell'albero di arresto si innesti la barra di intercettazione e tirare completamente in sede l' albero di intercettazione mentre il coperchio dei comandi viene abbassato sulla guarnizione. Montare nuove rondelle di tenuta sui prigionieri del coperchio di controllo e montare e

serrare i dadi prigionieri alle coppie indicate nei 'DATI GENERALI', utilizzando la chiave dinamometrica **18G 536**. Posizionare i cappucci parapolvere sugli alberi dell'acceleratore e dell'intercettazione. Montare il braccio dell'acceleratore e la leva di intercettazione sui rispettivi alberi e fissarli in posizione con i relativi dadi e rondelle.

Sezione Ca.9

TEST E REGOLAZIONE DEL CARBURANTE POMPA INIEZIONE

Dopo la revisione, controllare il funzionamento della pompa di iniezione del carburante e, se necessario, regolare la potenza massima del carburante. Queste prove e regolazioni vengono eseguite su un banco prova motorizzato che comprende i vacuometri e i manometri e le attrezzature necessarie per testare la pompa di trasferimento del carburante e un vetro graduato per misurare il trafilamento della pompa di iniezione. Inoltre, sono richiesti anche gli strumenti menzionati nei paragrafi seguenti.

NOTA.-Le seguenti precauzioni devono essere osservate durante il collaudo della pompa: (1)

Assicurarsi che il banco di prova motorizzato sia impostato per funzionare nel senso di rotazione della pompa di iniezione, come indicato dalla freccia sulla targhetta della pompa.

La pompa può subire gravi danni se viene fatta funzionare in senso inverso.

(2) Assicurarsi che il flusso di carburante all'ingresso della pompa non sia inferiore a 1.000 cc/min. Se questo flusso non può essere ottenuto, una pressione di alimentazione massima di 2 lb./sq. in. (15 kg./cm.2) è consentito.

(3) Non far funzionare la pompa per lunghi periodi ad alta velocità con bassa erogazione di carburante.

(4) Non far funzionare la pompa per lunghi periodi con il comando di arresto in posizione chiusa.

Dopo aver verificato il senso di rotazione, montare la pompa sul banco prova e collegare l'azionamento. Predisporre attacchi radiali alla testata idraulica al posto dei tubi banjo. Utilizzando tubi ad alta pressione da 6 mm. x 2mm . x 865 mm. (34 in.), collegare le connessioni radiali a un set abbinato di ugelli di prova. Gli ugelli di prova devono essere di tipo BDN.12.SD.12 montati in portaugelli di tipo BKB.50.SD.533b (precedentemente

BKB.50.SD.19b) e impostati per aprirsi a 175 atmosfere.

Assicurarsi che il braccio dell'acceleratore della pompa abbia l'intera gamma di movimento svitando completamente le viti di arresto del minimo e della velocità massima.

Togliere le viti di bloccaggio della testata idraulica, non quella che incorpora la valvola di sfiato, e collegare il manometro tramite un tubo flessibile all'adattatore di pressione di trasferta **18G636**, che va avvitato nel foro della vite di bloccaggio della testata.

Collegare il tubo di alimentazione, preferibilmente del tipo trasparente, al raccordo di ingresso carburante sul fondello della pompa iniezione. Il vacuometro deve essere fissato, tramite un raccordo a 'T', al tubo di alimentazione.

Collegare il raccordo di ingresso sul misurino al raccordo di scarico sul corpo pompa e il rubinetto di scarico sul misurino al tubo di ritorno sul banco di prova mediante tubi flessibili.

Taxi. Numero 4. 6394

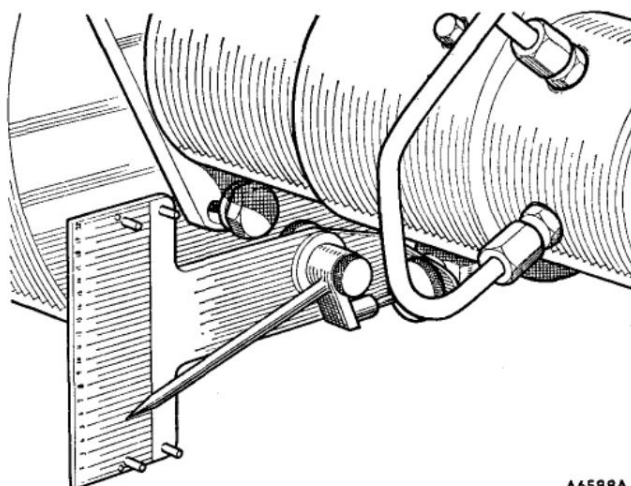


Fig. Ca.18

Controllo del dispositivo di anticipo automatico, utilizzando il calibro di anticipo 18G 638 B

Rimuovere la piccola vite di fermo dal centro del tappo della molla dell'alloggiamento dell'unità di anticipo e montare il calibro di anticipo automatico **18G 638 B** al tappo della molla con la scala dei gradi e l'indicatore in alto e la scala impostata su zero.

Durante le seguenti operazioni e prove, la valvola a farfalla e le leve di intercettazione della pompa devono essere in posizione completamente aperta, salvo dove diversamente indicato.

La pompa e il tubo di alimentazione devono ora essere riempiti e innescato come segue:

- (1) Collegare il tubo di alimentazione del carburante all'attacco di scarico sull'alloggiamento della pompa.
- (2) Aprire entrambe le viti di sfiato sull'iniezione pompa-
- (3) Attivare l'alimentazione per gravità. Quando dalla vite di sfiato sulla testata idraulica fuoriesce olio di prova privo di bolle d'aria, chiudere questa vite di sfiato. Attendere che l'olio di prova che fuoriesce dalla vite di sfiato nell'alloggiamento del controllo del regolatore sia privo di bolle d'aria, quindi chiudere anche questa vite di sfiato.
- (4) Ruotare la trasmissione della pompa di 180° e ripetere le operazioni (2) e (3).
- (5) Montare i tubi di mandata e ritorno sui rispettivi attacchi.

(6) Allentare i raccordi del tubo alta pressione all'estremità dell'iniettore.

(7) Avviare la macchina di prova e farla funzionare a 100 giri/min fino a quando l'olio privo di bolle d'aria fuoriesce dalle connessioni del tubo dell'iniettore.

(8) Serrare la connessione del tubo dell'iniettore mentre la macchina di prova è in funzione.

Le seguenti prove hanno lo scopo di verificare, a turno, ciascuna delle singole funzioni della pompa di iniezione. Tuttavia, prima di eseguire queste singole prove, è necessario eseguire un controllo generale per garantire la tenuta d'olio di tutte le rondelle di giunzione, i paraoli e le connessioni dei tubi mentre la pompa è in funzione e quando è ferma.

(1) Test del vuoto della pompa di

trasferimento Avviare la macchina di prova e far funzionare la pompa a 100 giri/min

Ca L' IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

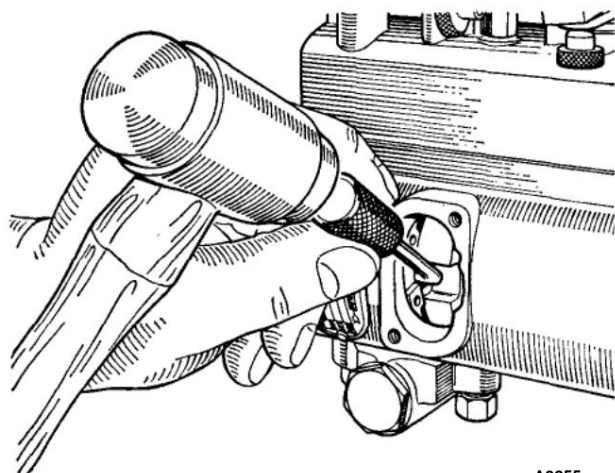


Fig. Circa 19

Regolazione dell'impostazione massima del carburante, utilizzando Service strumento 18G656

Ruotare il rubinetto di alimentazione dell'olio di prova in posizione "off". e notare la depressione registrata sul vuoto misura. Questo dovrebbe accumularsi fino a 16 pollici. (406mm.) hg entro 60 secondi al massimo. Controllare l'alimentazione del carburante bocchettoni per perdite d'aria, segnalati dalla presenza di bolle d'aria nella tubazione. Se necessario, serrare i raccordi del tubo di alimentazione ed eseguire un'ulteriore prova.

NOTA.-Non far funzionare la pompa per periodi superiori a 60 secondi con l'alimentazione dell'olio di prova disattivata .

Al termine del test del vuoto, accendere il testare l'alimentazione dell'olio e con la pompa in funzione a 100 rpm sfiatare la pompa tramite lo sfiato valvola sulla vite di bloccaggio della testata idraulica.

(2) Pressione della pompa di trasferimento

Con la pompa in funzione a 100 rpm annotare la pressione registrata sul manometro che dovrebbe leggere 12 lb./sq. pollici (-8 kg./cm.2).

(3) Pressione della pompa di trasferimento

Aumentare la velocità della pompa a 800 giri/min, quando a pressione di 32to 44lb./sq. pollici (da 2,3 a 3,1 kg/cm.2 deve essere registrato sul manometro.

(4) Taratura erogazione carburante

Far funzionare la pompa a 800 giri/min, e dopo averla allentata il controdado altera la regolazione della valvola dosatrice avvitarlo fino ad ottenere una lettura zero sull'anticipo automatico. Serrare il controdado e ricontrollare la lettura dell'anticipo. Montare la leva di arresto attrezzo di regolazione 18G697 alla pompa benzina e regolare la leva di arresto per ottenere un'erogazione media di carburante da 3,6 a 4,4 CC per 200 colpi. Assicurarsi che l'indicatore di anticipo mostra ancora una lettura zero.

(5) Anticipo Far

funzionare la pompa a 800 giri/min. Allentare il dosaggio controdado vite regolazione valvola e modificare la vite di regolazione per ottenere una lettura di anticipo da 13/4° a 21/4°. Serrare il controdado e ricontrollare la lettura anticipata.

(6)Controllo erogazione

carburante Senza alterare nessuna delle regolazioni, controllare che l'erogazione di carburante a 800 giri/min sia da 3,6 a 4,4 CC ogni 200 colpi. Rimuovere l' attrezzo di regolazione della leva di arresto .

(7) Controllo anticipato

Azionare la pompa del carburante a 800 giri/min. Spostare la leva di arresto in posizione completamente chiusa e controllare che la lettura anticipata sia da 31/2 a 41/2°. Montare e sigillare il tappo di tenuta della vite di regolazione della valvola dosatrice con filo e sigillo di piombo, utilizzando una pinza sigillante 18G541 .

NOTA-Se per qualsiasi motivo è ritenuto necessario per serrare o allentare i dadi del coperchio del controllo del regolatore , le impostazioni effettuate in (4) e (5) saranno alterate e le operazioni (4), (5), (6) e (7) dovrebbero essere ripetute.

(8) Riflusso

Impostare la leva di arresto completamente aperta e il braccio dell'acceleratore completamente chiuso. Far funzionare la pompa a 1.000 giri/min e misurare il trafilamento attraverso il misurino graduato. Il back-leakage dovrebbe essere compreso tra 5 e 50 CC per ciclo di 100 colpi.

(9) Taratura massima del carburante

NOTA:-Durante questo test l'indicatore di anticipo deve mostrare una lettura pari a zero.

Far funzionare la pompa a 1.000 giri/min con entrambi i comandi in posizione completamente aperta, quando è la media consegna per 200 colpi da tutti e quattro gli iniettori di prova dovrebbe essere 6..9+/-,1 CC Per arrivare a questa cifra confrontare la consegna da tutti gli iniettori per garantire che la differenza nell'output di due qualsiasi fa non superare,6 CC Prima di effettuare una lettura del test l'olio nel misurino dovrebbe essere consentito depositare per 15 secondi e i misurini dovrebbe essere lasciato scolare per 30 secondi prima di eseguire un nuovo test .

Per regolare la portata della pompa fermare il banco di prova e girare il rubinetto di alimentazione dell'olio di prova in posizione "off". Rimuovere la piastra di copertura dal lato della pompa

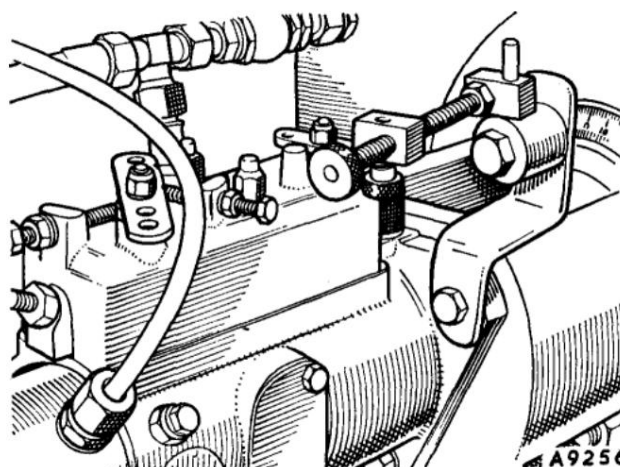


Fig. Circa 20

Il regolatore della leva di arresto 18G697 montato sul pompa iniezione carburante e banco prova

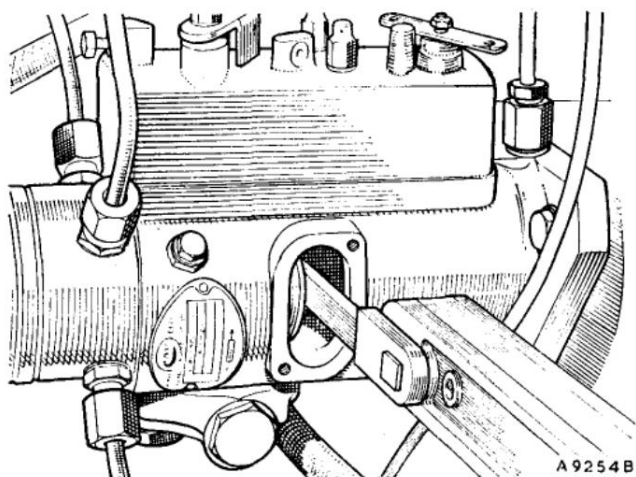


Fig. Circa 21

Serraggio delle viti della piastra di trasmissione, utilizzando la chiave dinamometrica 18G 537 e l'adattatore di coppia 18G 655A

alloggiamento per fornire l'accesso all'interno del pompa. Allentare le due viti di fissaggio della piastra di trasmissione quanto basta per consentire il movimento della regolazione piatti. Ruotare l'azionamento della pompa finché le fessure nella periferiche della piastra di guida e la regolazione superiore piastra sono visibili attraverso l'apertura nella pompa abitazione. Innestare l'estremità della sonda regolazione massimo carburante 18G 656 nell'asola in alto piastra di regolazione e colpire lo strumento con una luce martello per spostare la piastra nella direzione richiesta. La piastra di regolazione è ruotata nella stessa direzione della normale direzione di rotazione della pompa aumentare la resa massima. Movimento del piastra di regolazione nella direzione opposta diminuire la potenza massima. Questa operazione deve essere eseguita con molta attenzione poiché la quantità di movimento richiesta sarà molto piccola. Serrare le viti di fissaggio della piastra di trasmissione alla coppia indicata dato in 'GENERALDATA', utilizzando gli strumenti 18G 537, e 18G 655A. Durante il serraggio delle viti il la chiave dinamometrica deve essere in linea con la chiave (Fig. Ca.21). Dopo aver effettuato questa regolazione sostituire il copripiastra ed effettuare il riempimento completo e operazione di adescamento. Ricontrollare l'erogazione del carburante e, se necessario, regolare nuovamente la portata della pompa.

(10) Mandata carburante

Diminuire la velocità della pompa a 100 giri/min e controllare il risultato. La consegna media per 200 colpi in queste condizioni non dovrebbe essere inferiore a quella ottenuta impostando il massimo della pompa potenza di carburante meno 1,5 CC. Quando si esegue questa operazione test utilizzare 30 secondi di tempo di drenaggio del misurino e lasciare riposare l'olio di prova per 15 secondi prima di fare una lettura.

Taxi. Numero 7. 83137

(11) Prova di cut-off

Con la leva di intercettazione tenuta in posizione completamente chiusa, far funzionare la pompa a 200 giri/min. La media erogazione per 200 colpi, con il braccio dell'acceleratore inserito la posizione completamente aperta, non deve superare 1,0 CC.

(12) Funzionamento dell'acceleratore

Far funzionare la pompa del carburante a 200 giri/min con l'acceleratore braccio in posizione completamente chiusa. La media l'erogazione con la leva di intercettazione completamente aperta non deve superare 1,0 CC per 200 colpi.

(13) Controllo mandata carburante Con

entrambi i comandi completamente aperti azionare la pompa carburante a 1.650 giri e registrare l'erogazione media ogni 200 colpi.

(14) Impostazione del regolatore

Aumentare la velocità della pompa a 1.850 giri/min e impostare il braccio dell'acceleratore tramite la vite di regolazione della velocità massima per ottenere una media massima consegna di 1,0 CC per 200 colpi. Nessuna linea deve superare **1,8 CC**. Serrare la vite di regolazione

dado di bloccaggio.

(15) Controllo dell'erogazione

del carburante Ridurre la velocità della pompa a 1.650 giri/min e ricontrollare l'erogazione del carburante. La consegna media ora non deve essere inferiore a quello registrato in esercizio (13) meno 0,4 CC per 200 colpi.

(16) Impostazione temporizzazione

Questa impostazione viene effettuata, dopo che **tutte** le prove precedenti sono state completate, con la pompa smontata dal banco prova motorizzato.

Va notato che, a differenza del carburante "in linea", pompa di iniezione, che ha un inizio statico punto di iniezione, il punto in cui avviene l'inizio dell'iniezione nel tipo a distributore pompa di iniezione del carburante varia a seconda del carburante requisiti del motore. La fasatura della pompa a distributore si effettua con il pistoni pompanti impostati sull'erogazione al massimo del carburante N. 1 linea di iniezione e con i rulli a stantuffo a contatto con i lobi delle camme: insomma, insomma occasioni di revisione o regolazione della pompa uscita della pompa è imperativo che la fasatura della pompa è controllato e il segno di fasatura sulla pompa flangia rimarcata se necessario.

Rimuovere la piastra di copertura dal lato del corpo pompa e i quattro collegamenti di ricomposizione dal battente idraulico. Collegare l'ugello dell'iniettore macchina di prova 18G 109 A all'uscita "V" sul testata idraulica tramite adattatore fasatura valvola di massima 18G 653 A. La valvola di massima deve essere tarata su operare a 30 atmosfere.

Ruotare il mozzo di azionamento della pompa nella direzione normale di rotazione fino alla tacca di fasatura 'E' sulla trasmissione piastra diventa visibile attraverso l'apertura nel laterale del corpo pompa. Azionare la maniglia di la macchina di prova per applicare alla pompa una pressione di 30 atmosfere. Questo forzerà il pompaggio

Ca L'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

stantuffi verso l'esterno fino al limite della loro corsa come il mozzo dell'unità è ruotato. Continua a girare l'unità mozzo nel normale senso di rotazione fino a si incontra resistenza. Con la pompa tenuta in questa posizione, montare il calibro di marcatura della flangia 18G648A, preimpostato a 86°, sull'albero del canotto della pompa. Controllalo il segno di fasatura sulla flangia della pompa si trova lungo la guida di tracciatura sul calibro di marcatura della flangia. Se necessario, eliminare il vecchio contrassegno di temporizzazione e scrivere a nuovo contrassegno disegnando uno strumento di tracciatura lungo la guida sul calibro di marcatura della flangia.

Scollegare la pompa dalla macchina di prova e montare i tubi banjo sulla testata idraulica. Rimontare la piastra di copertura sul lato della pompa del carburante alloggiamento e sigillare le viti di fissaggio con filo e un sigillo di piombo, utilizzando la pinza sigillante 18G 541.

Regolazioni giri massimo e minimo Queste

regolazioni vengono effettuate dopo che la pompa ha installati sul motore, e sono dettagliati nella Sezione

Come. 7.

Sezione Ca.10

IMPOSTAZIONI DI ALTITUDINE

Ogni veicolo esce dalla Fabbrica con il suo massimo carburante impostazione regolata per le condizioni del livello del mare. Se il veicolo è per essere azionato continuamente sopra il livello del mare, regolazione della pompa di iniezione è necessario impostare il massimo l'erogazione del carburante sia conforme ai valori riportati nella tabella seguente.

Altitudine	Potenza massima di carburante per 200 shots at 1,000 pump r.p.m.	
	2.2-litre diesel engine	2.52-litre diesel engine
Da 0 a 2.000 piedi (da 0 a 600 m.)	da 6,8 a 7,0 CC	8.8 to 9.0 c.c.
Da 2.000 a 4.000 piedi (da 600 a 1200 m.)	Da 6,4 a 6,6 CC	Da 8,3 a 8,5 cc
4.000 a 6.000 piedi. (da 1200 a 1800 m.)	da 6,0 a 6,2 CC	7,7 a 7,9 CC
6.000 a 8.000 piedi. (da 1800 a 2400 m.)	Da 5,6 a 5,8 CC	7,2 a 7,4 cc
Da 8.000 a 10.000 piedi. (da 2400 a 3000 mt.)	Da 5,1 a 5,3 CC	Da 6,6 a 6,8 cc
da 10.000 a 12.000 piedi (da 3000 a 3600 m)	Da 4,7 a 4,9 cc	Da 6,1 a 6,3 CC

Sezione Ca.11

INIETTORI DI CARBURANTE

Seguire le istruzioni fornite nella Sezione C.6, annotando i seguenti punti.

Come. 18

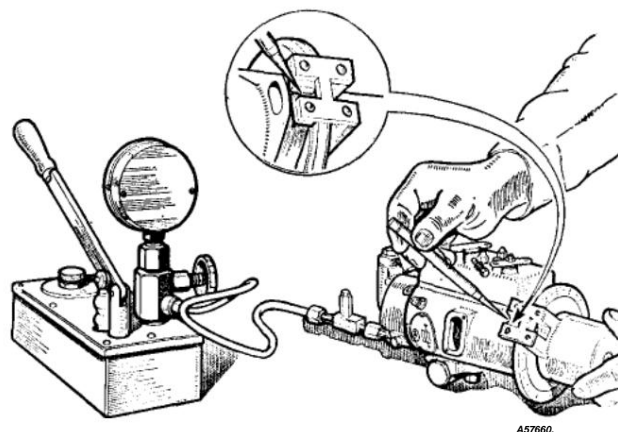


Fig. Circa 22

Incisione del segno di fasatura sulla pompa di iniezione del carburante flangia di montaggio, utilizzando lo strumento di servizio 18G648 A

- (1) Durante il test degli iniettori per lo spray e la regolazione gli iniettori per la manutenzione la pressione di apertura dell'ugello deve essere impostata a 130 atmosfere per 2,2 litri motori e 135 atmosfere per i motori da 2,52 litri.
- (2) L'alzata dell'ago deve essere compresa tra 0,029 e 0,035 pollici (0,75 e 0,75 pollici) -90mm.) per motori da 2,2 litri e da 4 a 0,75 mm. per motori da 2 a 52 litri.

Sezione Ca.12

POMPA DI SOLLEVAMENTO

Seguire le istruzioni riportate nella Sezione C1, ma dopo aver sostituito la pompa di sollevamento spurgare l'impianto di alimentazione come descritto nella Sezione Ca.5.

Sezione Ca.13

POMPA DI INIEZIONE MODIFICATA (TipoDPA.3248050A)

Questa pompa è come descritta nella Sezione Ca.6 ma con varie modifiche di dettaglio per migliorare il governo del motore e l'aggiunta di un dispositivo antistallo. Le modifiche

includono una molla del regolatore, una molla del minimo e un massimo molla di arresto anticipo di nuovi tassi di carico. Altre modifiche incorporate in questa pompa riguardano la valvola dosatrice, albero d'oca e tubi banjo.

Il dispositivo antistallo è costituito da una vite di regolazione, che sporge dall'estremità dell'azionamento del coperchio dei comandi, e un controdado. In funzione l'estremità interna della regolazione la vite entra in contatto con il braccio del regolatore per fungere da arresto. IL l'effetto di ciò è impedire al governatore di ridurre l'area di misurazione al di sotto della posizione consentita dal vite antistallo. Pertanto, regolazione dell'antistallo vite deve essere eseguita solo come descritto nella Sezione Ca.13 sotto 'Regolazioni regime massimo e minimo'.

Taxi. Numero 7. 83137

Rimozione e sostituzione

Seguire le istruzioni nella Sezione Ca.7 notando che il la corretta fasatura di iniezione per questa pompa è di 26° BTDC

Regolazioni velocità massima e minima

Dopo aver montato una pompa iniezione nuova o revisionata, regolare la velocità massima di funzionamento della luce del motore come descritto nella sezione Ca.7. Quindi procedere come segue a regolazione del minimo e dispositivo antistallo:

- (1) A motore fermo svitare l' antistallo
avvitare finché non è fuori contatto con il regolatore braccio.
- (2) Avviare il motore, assicurarsi che raggiunga la normale temperatura di funzionamento e regolare l'arresto del minimo vite per impostare il regime del motore tra **450** e **500** giri/min
- (3) Avvitare la vite antistallo con attenzione fino a poco si nota un aumento di velocità, quindi svitare di un terzo di giro e bloccare in posizione con il controdado.
- (4) Regolare nuovamente la vite di arresto del minimo per impostare il minimo velocità a 500 giri/min e serrare la vite di arresto del minimo
dado di bloccaggio.
- (5) Testare l' impostazione della vite antistallo facendo girare il motore a circa 3.000 giri/min e quindi rilasciando la manetta:
 - (a) Se il motore va in stallo, la pompa è sottosmorzata e la vite antistallo dovrebbe essere avvitata leggermente, ribloccata e l'impostazione ripetuta.
 - (b) Se la decelerazione del motore è lenta o lenta la pompa è sovrasmorzata e l' antistallo la vite deve essere svitata leggermente, ribloccata e l'impostazione ritestata.
- (6) Controllare che il motore si arresti quando la leva di arresto viene operato.

NOTA.-Dopo ogni regolazione della vite antistallo assicurarsi che il regime minimo del motore sia controllato dal vite di arresto del minimo e non dalla vite antistallo.

Smontaggio e rimontaggio Seguire le

istruzioni della Sezione Ca.8 notando che questo la pompa è dotata di quattro pesi del regolatore.

Test e regolazione

Montare la pompa su un banco di prova, riempire e adescare la pompa come descritto nella Sezione Ca.9. Controllare la tenuta dell'olio di tutte le rondelle di giunzione, degli anelli di tenuta e dei raccordi delle tubazioni con la pompa in funzione e a pompa ferma. Quindi procedere con le seguenti prove, osservando che il braccio dell'acceleratore della pompa e la leva di arresto devono essere completamente aperti posizione salvo dove diversamente specificato.

(1) Test del vuoto della pompa di trasferimento

Avviare la macchina di prova e far funzionare la pompa a 100 giri/min

Ruotare il rubinetto di alimentazione dell'olio di prova in posizione "off". e notare la depressione registrata sul vuoto misura. Questo dovrebbe accumularsi fino a 16 pollici. (406 mm.) hg entro 60 secondi al massimo. Controllare l'alimentazione del carburante bocchettoni per perdite d'aria, segnalati dalla presenza

di bolle d'aria nella tubazione. Se necessario, stringere i raccordi del tubo di alimentazione ed effettuare un ulteriore controllo.

NOTA.- Non far funzionare la pompa per periodi superiori a **60** secondi con l'alimentazione dell'olio di prova disattivata .

Al termine del test del vuoto, accendere l'alimentazione dell'olio di prova e, con la pompa in funzione a 100 giri/min, sfiatare la pompa mediante lo sfiato valvola sulla vite di bloccaggio della testata idraulica.

(2) Pressione pompa travaso Con

pompa funzionante a 100 rpm annotare la pressione registrata sul manometro, che dovrebbe leggere 11 lb./sq. pollici (0,8 kg./cm.2).

(3) Pressione della pompa di trasferimento

Aumentare la velocità della pompa a 1.300 giri/min quando a pressione da 43 a 54 lb./sq. pollici (da 2,9 a 3,8 kg./cm.2) deve essere registrato sul manometro.

(4) Taratura mandata

carburante Far funzionare la pompa a 1.300 giri/min e dopo il rallentamento il controdado altera la regolazione della valvola dosatrice avvitare fino ad ottenere una lettura zero sull'anticipo automatico. Serrare il controdado e ricontrollare la lettura dell'anticipo. Montare la leva di arresto attrezzo di regolazione 18G 697 alla pompa carburante e regolare la leva di intercettazione per ottenere un carburante medio erogazione da 6,2 a 7,0 CC per 200 colpi.
Assicurarsi che l'indicatore di anticipo mostri ancora una lettura zero.

(5) Anticipo di

regolazione Far funzionare la pompa a 1300 giri/min. Allentare il controdado della vite di regolazione della valvola dosatrice e modificare la vite di regolazione per ottenere una lettura anticipata di 13/4 a 21/4 °. Serrare il controdado e ricontrollare il lettura anticipata.

(6) Controllo erogazione carburante

Senza alterare nessuno dei controlli di regolazione che l'erogazione di carburante a 1.300 giri/min è compresa tra 6,2 e 7,0 CC per 200 colpi. Rimuovere la leva di arresto strumento di regolazione.

(7) Controllo anticipato

Far funzionare la pompa del carburante a 1.300 giri al minuto leva di arresto in posizione completamente chiusa e controllare che la lettura dell'anticipo sia da 33 a 43". Montare e sigillare il tappo di tenuta della vite di regolazione della valvola dosatrice con filo e piombatura , utilizzando la pinza sigillante 18G 541.

NOTA.--Se per qualsiasi motivo è ritenuto necessario per serrare o allentare il tappo del coperchio del controllo del regolatore nut le impostazioni effettuate in (4) e (5) saranno disturbate e le operazioni (4), (5), (6) e (7) dovrebbero essere ripetute.

(8) Riflusso

Impostare la leva di arresto completamente aperta e il braccio dell'acceleratore completamente chiuso. Far funzionare la pompa a 1.000 giri/min

e misurare il trafilamento attraverso il misurino graduato. La perdita di ritorno dovrebbe essere
Da 5 a 50 CC per ciclo di 100 colpi.

(9) Impostazione massima del carburante

NOTA.-Durante questo test l'indicatore di anticipo deve **mostrare** una lettura zero.

Far funzionare la pompa a 1.000 giri/min con entrambi i comandi nella loro posizione completamente aperta, quando la media consegna per 200 colpi da tutti e quattro gli iniettori di prova dovrebbe essere 6-9+/-1 CC Per arrivare a questa cifra confrontare la consegna da tutti gli iniettori per garantire che la differenza di uscita da due qualsiasi non superi 0,6 CC Prima di eseguire una lettura del test l'olio nei bicchieri di misurazione dovrebbe essere consentito depositare per 15 secondi e i misurini dovrebbe essere lasciato drenare per 30 secondi prima di a viene eseguito un nuovo test.

Per regolare l'uscita della pompa, arrestare il banco di prova e portare il rubinetto di alimentazione dell'olio di prova in posizione "off". Rimuovere la piastra di copertura dal lato della pompa alloggiamento per fornire l'accesso all'interno della pompa. Allentare le due viti di fissaggio della piastra di trasmissione quanto basta per consentire il movimento delle piastre di regolazione. Ruotare la trasmissione della pompa fino a quando le scanalature nelle periferie della piastra di trasmissione e nella parte superiore non si regolano piastra sono visibili attraverso l'apertura nella pompa abitazione. Innestare l'estremità della sonda regolazione massimo carburante 18G656 nell'asola in alto piastra di regolazione e picchiare l'attrezzo con un martello leggero per spostare la piastra nella direzione desiderata. La piastra di regolazione è ruotata nella stessa direzione come normale rotazione della pompa per aumentare il massimo produzione. Movimento della piastra di regolazione nel direzione opposta diminuirà il massimo produzione. Questa operazione deve essere eseguita molto attentamente in base alla quantità di movimento richiesta essere molto piccolo. Serrare il fissaggio della piastra di trasmissione viti alla coppia indicata in 'GENERALI DATA', utilizzando gli utensili 18G 537 e 18G 655A. Durante il serraggio delle viti la chiave dinamometrica deve essere in linea con la chiave (Fig. Ca.21). Dopo aver effettuato questa regolazione, rimettere la piastra di copertura ed effettuare il riempimento completo e l'adescamento operazione. Ricontrollare l'erogazione del carburante e, se necessario, regolare nuovamente la portata della pompa.

(10) Consegna del carburante

Diminuire la velocità della pompa a 100 giri/min e controllare il risultato. La consegna media per 200 colpi dovrebbe ora essere non inferiore a quello ottenuto quando impostando la potenza massima del carburante della pompa meno 1,5 CC Quando si esegue questo test utilizzare 30 secondi misurare il tempo di sgocciolamento del bicchiere e consentire la prova l'olio deve stabilizzarsi per 15 secondi prima di effettuare una lettura.

(11) Prova di cut-off

Con la leva di arresto tenuta completamente chiusa posizione far funzionare la pompa a 200 giri/min La media erogazione per 200 colpi, con il braccio dell'acceleratore nella posizione completamente aperta non deve superare 0,8 CC

(12) Funzionamento dell'acceleratore

Con il braccio dell'acceleratore in posizione completamente chiusa svitare la vite antistallo fino a quando non è fuori contatto con il braccio del regolatore e serrare il contro dado. Far funzionare la pompa a 200 giri/min con il braccio dell'acceleratore ancora completamente chiuso. La consegna media con il leva di intercettazione completamente aperta non deve superare 1,0 CC ogni 200 colpi.

(13) Controllo mandata carburante

Con entrambi i comandi completamente aperti azionare la pompa carburante a 1.630 giri al minuto e registrare l'erogazione media per 200 colpi.

(14) Impostazione del governatore

Aumentare la velocità della pompa a 1.850 giri/min e impostare il braccio dell'acceleratore mediante la velocità massima vite di regolazione per fornire un'erogazione media massima di 1,0 CC per 200 colpi. Nessuna linea deve superare 1,8 CC Serrare la vite di regolazione

dado di bloccaggio.

(15) Controllo portata

carburante Ridurre la velocità della pompa a 1.630 giri/min e ricontrollare la portata carburante. La consegna media ora non deve essere inferiore a quello registrato durante l'operazione (13) meno -4 CC per 200 colpi.

(16) Impostazione

temporizzazione Questa impostazione viene effettuata dopo tutte le prove precedenti sono stati completati con la pompa smontata il banco prova motorizzato.

Va notato che, a differenza del carburante "in linea". pompa di iniezione, che ha un inizio statico punto di iniezione, il punto in cui avviene l'inizio dell'iniezione nel tipo a distributore pompa di iniezione del carburante varia a seconda del carburante requisiti del motore. La fasatura della pompa tipo distributore viene effettuata con i pistoni pompanti regolati per erogare il massimo carburante sul n° 1 linea di iniezione e con i rulli dello stantuffo inseriti contatto con i lobi delle camme: quindi, dopo tutto occasioni di revisione o regolazione della pompa uscita della pompa è imperativo che la fasatura della pompa è controllato e il segno di fasatura sulla pompa flangia rimarcata se necessario.

Rimuovere la piastra di copertura dal lato del corpo pompa e i quattro attacchi radiali dal battente idraulico. Collegare l'ugello dell'iniettore macchina di prova 18G 109 A all'uscita 'V' sulla testata idraulica mediante fasatura valvola di massima adattatore 18G 653 A. La valvola di sicurezza deve essere impostata per funzionare a 30 atmosfere.

Ruotare il mozzo di azionamento della pompa nella normale direzione di rotazione fino al contrassegno di fasatura "E" sul **taxi di**

IL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE (Pompa di iniezione a distributore) Ca

la piastra diventa visibile attraverso l'apertura sul lato dell'alloggiamento della pompa. Azionare la maniglia della macchina di prova per applicare una pressione di 30 atmosfere alla pompa. Ciò forzerà gli stantuffi di pompaggio verso l'esterno fino al limite della loro corsa quando il mozzo di trasmissione viene ruotato. Continuare a ruotare il mozzo di trasmissione nella normale direzione di rotazione finché non si incontra resistenza. Con la pompa tenuta in questa posizione, montare il calibro di marcatura della flangia 18G 648A, preimpostato a 86°, sull'albero della pompa. Verificare che il segno di fasatura sulla flangia della pompa si trovi lungo la guida di tracciatura sull'indicatore di marcatura della flangia. Se necessario, eliminare il vecchio segno di temporizzazione e tracciare un nuovo segno disegnando uno strumento di tracciatura lungo la guida sul calibro di marcatura della flangia.

Scollegare la pompa dalla macchina di prova e montare i tubi banjo sulla testata idraulica. Rimontare il coperchietto a lato del vano pompa benzina e sigillare le viti di fissaggio con filo e piombato, utilizzando la pinza sigillante 18G541.

Impostazioni

dell'altitudine Seguire le istruzioni nella Sezione Ca.10.

Sezione Ca.14

FILTRO ARIA (Tipo a bagno d'olio)

Rimozione

- (1) Sganciare le clip e staccare il tubo di ingresso dell'aria e il tubo di sfato dal corpo del filtro dell'aria.
- (2) Rimuovere le viti che fissano il gruppo del filtro dell'aria al bordo sinistro .
- (3) Estrarre il gruppo del filtro dell'aria.

Montaggio

- (4) Invertire la procedura da (1) a (3).

Sezione Ca.15

FILTRO ARIA (tipo a secco)

Rimozione

- (1) Rimuovere la vite di azionamento che fissa la fascetta del tubo di aspirazione dell'aria al telaio del radiatore.
- (2) Rilasciare il fermaglio e staccare il tubo di sfato dall'aspirazione del filtro dell'aria.
- (3) Rimuovere il dado ad alette centrale, staccare il coperchio superiore del filtro dell'aria e rimuovere l'elemento.
- (4) Liberare il corpo del filtro dell'aria dal suo supporto staffa.

- (5) Sollevare il corpo del filtro dell'aria e il tubo di aspirazione in blocco. Notare la tenuta d'aria in gomma tra il corpo del pulitore e il collettore di aspirazione sul motore.

Montaggio

- (6) Invertire la procedura da (1) a (5).

Sezione Ca.16

POMPA DI INIEZIONE (motore diesel da 2,52 litri)

La pompa è come descritta nelle sezioni Ca.6 e Ca.13, ma con un numero di tipo DPA 3249F520 e il codice di impostazione stampigliato sulla targhetta della pompa.

I motori successivi sono dotati di una pompa modificata. Questa pompa è come descritta sopra, ma con un numero di tipo DPA 3342F110 e con due molle montate sul gancio di collegamento invece di una sola molla.

Rimozione e sostituzione

Seguire le istruzioni nella Sezione Ca.7, osservando che il la corretta fasatura di iniezione per questa pompa è di 23° BTDC

Regolazione regime massimo e minimo Seguire le indicazioni riportate al Cap. Ca.13.

Smontaggio e rimontaggio Fare

riferimento alle istruzioni riportate nella Sezione Ca.13 e nella Sezione Ca.8.

Test e regolazione

Condizioni per il test

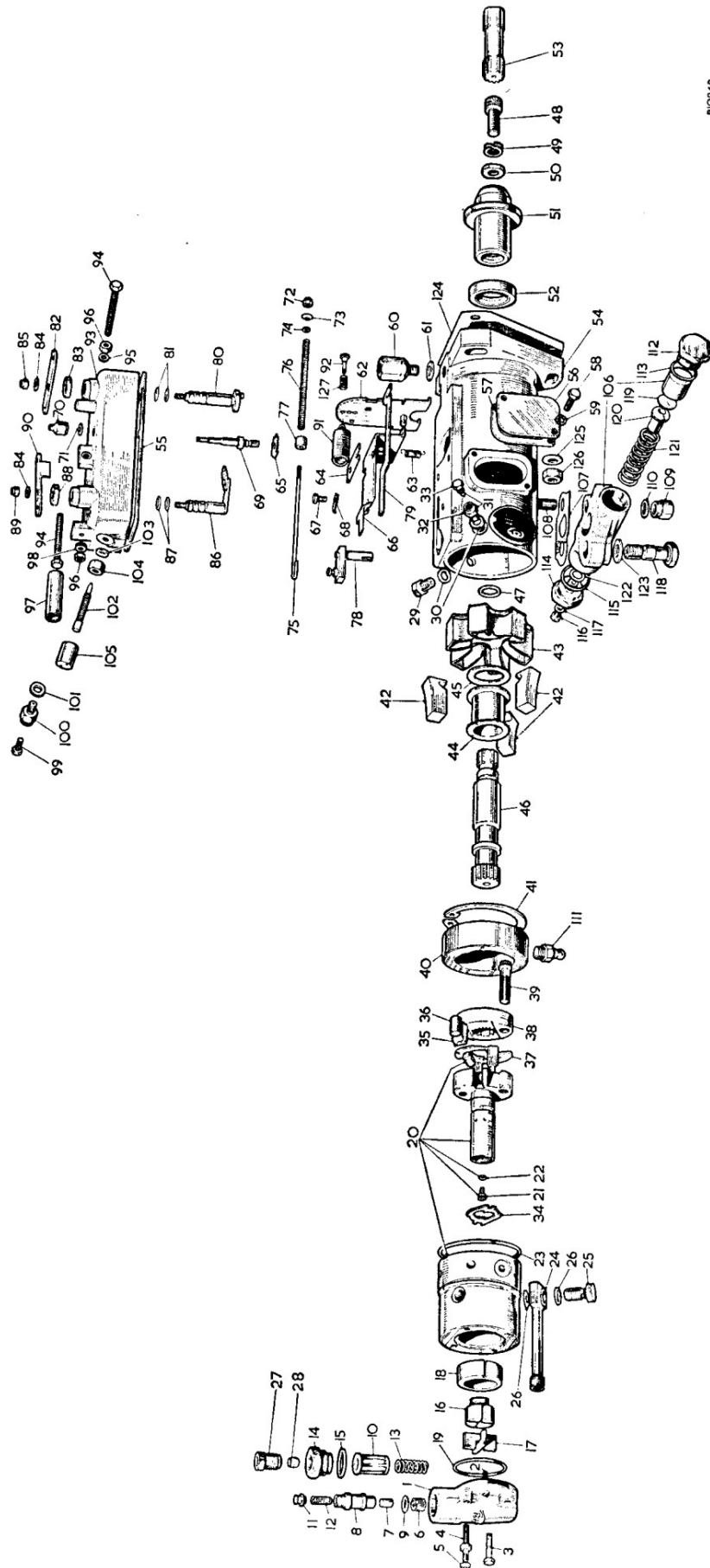
1. L'apparecchiatura di prova deve essere impostata per azionare la pompa nel senso di rotazione indicato sulla targhetta della pompa.
2. Il carburante disponibile all'ingresso della pompa di iniezione deve essere di 1000 cc/min. flusso minimo, o 2 lb./sq. in. (-15 kg./cm.2)pressione massima.
3. Gli iniettori di prova devono essere abbinati agli ugelli di tipo BDN.12.SD.12 funzionanti a 175 atmosfere.
4. I tubi degli iniettori devono essere di 6 mm. x 2 mm. x 34 pollici (865 mm.) di lunghezza.
5. La valvola a farfalla e le leve di arresto della pompa di iniezione devono essere in posizione completamente aperta, salvo dove diversamente indicato.
6. Tutte le cifre relative alla consegna del carburante si riferiscono a 200 colpi.
7. Attendere 30 secondi per il drenaggio del bicchiere e 15 secondi per l'assetamento quando si effettuano le letture dell'erogazione di carburante.
8. L'erogazione massima di carburante indicata nel piano di prova è per le condizioni a livello del mare. Per l'uso continuo sopra il livello del mare, vedere la sezione Ca.10 per le impostazioni massime del carburante.

Ca L' IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE (Pompa Iniezione a Distributore)

Piano di prova per pompe DPA 3249F520 e DPA 3342F110: codice impostazione A45/1200/4/3700

Prova n. ¹	Descrizione	RPM	Requisiti	Osservazioni
1.	Pompa di trasferimento vuoto	100	16 pollici (406 mm.) Hg entro 60 secondi	Alimentazione di carburante interrotta . Dopo il test, sfiato aria dalla vite di sfiato idraulico a 100 giri/min
2. ~	Pressione di trasferimento	100	1 1 libbra/mq. in.(.8 kg./cm.2) minimo	
3.	Transfer pressure	1.200	Da 58 a 78 libbre/mq. In. (da 4,1 a 5,5 kg./cm2)	
4.	Posizione avanzata	1.200	1½° a 2°	Utilizzare la regolazione della valvola dosatrice avvitare per ottenere questa lettura.
5.	Posizione avanzata	1.800	3¾° A 4¼°	Regolazione valvola dosatrice come in test 4. Leva di intercettazione completamente chiusa. Bloccare la vite di regolazione della valvola e sigillarlo con l'attrezzo 18G 541.
6.	Riflusso	1.200	Da 3 a 50 CC per 100 colpi ciclo temporale	Leva dell'acceleratore completamente chiusa.
7.	Massima erogazione di carburante	1.200	9,0 CC ± 0,2 media. Diffondere tra le righe no superare 1,0 CC	Regolare l'uscita spostando la regolazione piastra relativa alla piastra di trasmissione con l'attrezzo 18G 656. Serrare le viti della piastra di trasmissione alla coppia corretta con l'attrezzo 18G655A . _
8.	Controllo erogazione carburante	100	Media come test 7 meno Questa è una cifra di consegna minima. 3.2 CC	
9.	Operazione di taglio	200	Consegna media 0,8 CC massimo I	Leva di arresto completamente chiusa.
10.	Funzionamento dell'acceleratore	200	Consegna media 1,0 CC massimo I	Leva dell'acceleratore completamente chiusa e vite antistallo svitata e bloccata.
11.	Controllo erogazione carburante	1.650	Consegna record	
12.	Impostazione del governatore	1.850	Consegna media 1,8 CC massimo. Nessuna linea a superare i 2,5 CC	Impostare la leva dell'acceleratore con la vite di regolazione della velocità massima. Bloccare la vite di arresto.
13.	Controllo erogazione carburante	1.650	Consegna media come in test 1 1 meno 0,4 CC	Questa è una cifra minima. Acceleratore impostare come nel test 12.
14.	Impostazione del governatore	1.850	Consegna media di 1-8 C.C.	Impostare l'acceleratore con la vite di regolazione della velocità massima. Bloccare la vite di arresto.
15.	Timing			Adattatore 18G653 A (impostato a 30 atmosfere) collegando 18G109A all'uscita 'V'. Applicare la pressione del carburante, ruotare il mozzo di trasmissione con l'attrezzo 18G648A (impostare a 86°) e contrassegnare la flangia della pompa con scribinghino.

THE DISTRIBUTOR-TYPE FUEL INJECTION PUMP COMPONENTS



LEGENDA COMPONENTI POMPA INIEZIONE CARBURANTE TIPO DISTRIBUTORE

NO.	Descrizione	NO.	Descrizione	NO.	Descrizione
1.	Piastra terminale.	44.	Manicotto di spinta.	86.	
2.	Perno di posizionamento.	45.	Rondella di spinta.	87.	Albero dell'acceleratore.
3.	Vite per piastra terminale.	46.	Albero di trasmissione.	88.	Guarnizione per albero dell'acceleratore.
4.	Prigioniero per piastra terminale.	47.	Guarnizione dell'albero di trasmissione.	89.	Tappo parapolvere per albero.
5.	Dado per prigioniero.	48.	Vite dell'albero motore.	90.	Dado per albero.
6.	Molla di ritegno del pistone.	49.	Rondella elastica per vite.	91.	Braccio dell'acceleratore.
7.	Pistone regolatore.	50.	Rondella di supporto.	92.	Molla del governatore.
8.	Manicotto di regolazione.	51.	Mozzo di guida.	93.	Guida per molla del minimo.
9.	Rondella per manica.	52.	Guarnizione del mozzo di trasmissione.	94.	Coperchio di controllo.
10.	Filtro.	53.	Albero della penna.	95.	Vite di regolazione.
11.	Spina di regolazione.	54.	Corpo pompa.	96.	Rondella per vite di regolazione.
12.	Molla di regolazione.	55.	Guarnizione per coperchio comandi.	97.	Controdado per vite.
13.	Molla di ritegno del manicotto.	56.	Coperchio.	98.	Manicotto di bloccaggio.
14.	Connessione di ingresso.	57.	Guarnizione per copriplacca.	99.	Adattatore per manicotto.
15.	Rondella per attacco ingresso.	58.	Vite per copriplacca.		Vite di sfianto.
16.	Rotore della pompa di trasferimento.	59.	Rondella per vite (shakeproof).	100.	Corpo della vite di sfianto.
17.	Pala della pompa di trasferimento.	60.	Attacco scarico.	101.	Rondella per corpo vite di sfianto.
18.	Camicia della pompa di trasferimento.	61.	Rondella per il collegamento.	102.	Vite di regolazione per valvola dosatrice.
19.	Guarnizione pompa travaso.	62.	Braccio del governatore.	103.	Rondella per dado.
20.	Gruppo testa idraulica e rotore.	63.	Molla per braccio regolatore.	104.	Dado di bloccaggio.
21.	Spina del rotore.	64.	Tieni il piatto.	105.	Tappo di chiusura.
22.	Rondella per tappo.	65.	Rondella di linguetta.	106.	Alloggiamento e pistone del dispositivo di anticipo automatico.
23.	Guarnizione testata idraulica.	66.	Staffa di controllo.	107.	Guarnizione per alloggiamento.
24.	Rubinetti Banjo.	67.	Vite per staffa.	108.	Borchia per alloggiamento.
25.	Bullone per tubo banjo.	68.	Rondella di sicurezza per vite.	109.	Dado cieco per prigioniero.
26.	Rondella per bullone.	69.	Prigioniero per coperchio comandi.	110.	Rondella per dado cieco.
27.	Attacco tubo alimentazione carburante.	70.	Dado per prigioniero.	111.	Vite Camadvance.
28.	Oliva per tubo alimentazione carburante.	71.	Rondella per borchia.	112.	Tappo a pistone.
29.	Vite di bloccaggio della testata idraulica.	72.	Dado di collegamento.	113.	Guarnizione per tappo.
30.	Rondella per vite.	73.	Rondella a sfera girevole.	114.	Tappo molla pistone.
31.	Gruppo vite sfiato testata idraulica.	74.	Rondella di collegamento.	115.	Guarnizione per tappo.
32.	Vite di bloccaggio ventilata per testata idraulica.	75.	Gancio di collegamento.	116.	Vite per tappo.
33.	Vite di sfianto.	76.	Molla di collegamento.	117.	Rondella per vite.
34.	Piastra di regolazione (in basso).	77.	Fermo a molla.	118.	Bullone di posizionamento della testa.
35.	Pattino a rotelle.	78.	Valvola dosatrice.	119.	Rondella scorrevole.
36.	Rullo	79.	Barra di chiusura.	120.	Arresto dell'anticipo massimo.
37.	Piastra di regolazione (in alto).	80.	Albero di chiusura.	121.	Primavera per fermarsi.
38.	Piastra di trasmissione.	81.	Guarnizione per albero di intercettazione.	122.	Rondella di rasamento per molla.
39.	Vite piastra guida.	82.	Leva di arresto.	123.	Rondella per bullone di posizionamento della testa.
40.	Anello a camme.	83.	Tappo parapolvere per albero.	124.	Rondella di giunzione per flangia di montaggio della pompa.
41.	Anello di sicurezza per l'anello della camma.	84.	Rondella per albero.	125.	Rondella per dado.
42.	Peso del governatore.	85.	Dado per albero.	126.	Dado per bullone fissaggio pompa iniezione.
43.	Fermo per pesi regolatore.			127.	Molla al minimo.