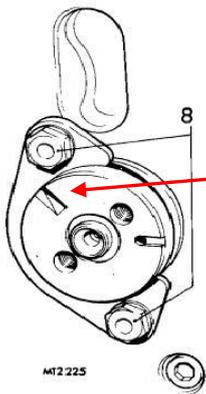


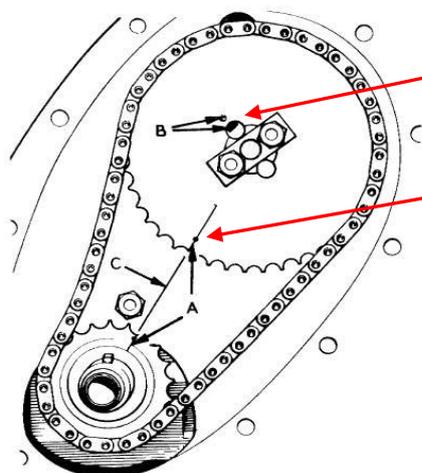
Le moteur vient d'être refait et vous devez régler la distribution avec la même plaque moteur et ses repères déjà existant ainsi que sur les pignons.

**1** mettre le pignon du vilebrequin avec la clavette à midi.

**2** normalement le repère A du pignon doit être dirigé vers la ligne C sur la plaque moteur.



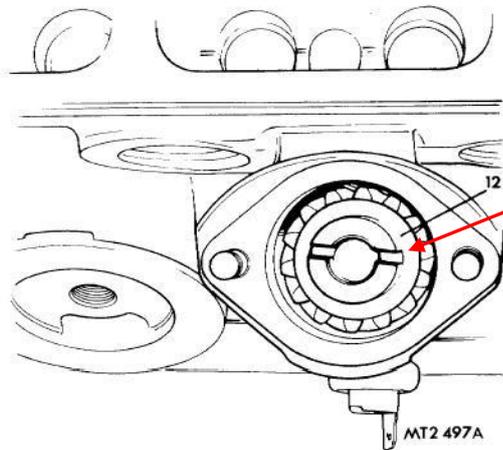
L'arbre à came doit être positionné pour que l'encoche plate soit en haut comme sur le croquis.



En positionnant la chaîne sur le pignon et en présentant le pignon sur l'arbre à came le repère B du pignon doit être en face de l'encoche ainsi que le repère A du pignon en face la ligne C.

Pour que l'arbre à came ne tourne pas, je vous conseil de desserrer la rampe de culbuteur pour qu'aucune pression ne soit faite sur l'arbre à came.

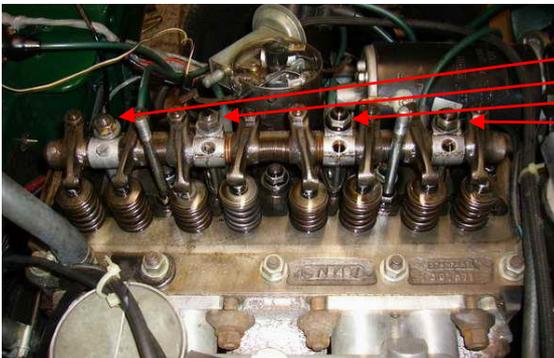
Vous pouvez serrer les boulons à la clef dynamométrique.



Nous allons vérifier le pignon qui entraîne l'allumeur et aussi la pompe à huile.

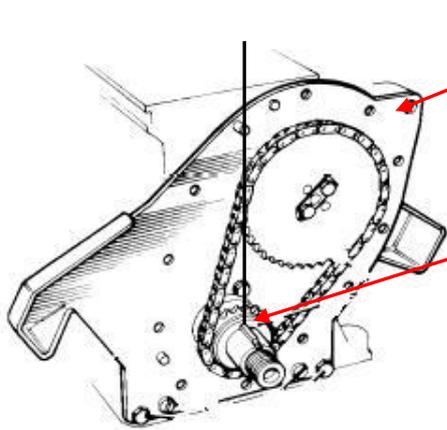
Vous remarquerez que l'encoche sur le pignon n'est pas centrée. Le plus petit côté doit se retrouver côté moteur et parallèle au moteur.

Vous pouvez remettre l'allumeur et suivre la procédure du calage de l'allumage.



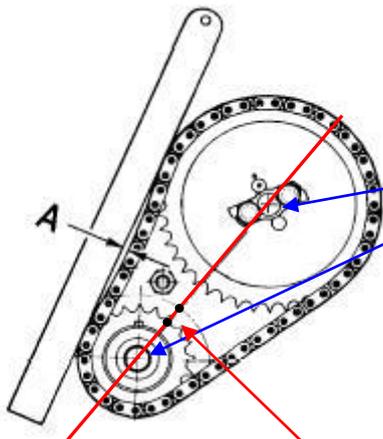
Vous pouvez également resserrer la rampe des culbuteurs à la clef dynamométrique en faisant bien attention que les tiges des culbuteurs se positionnent bien au niveau du culbuteur.

Sur la page trois nous verrons comment régler la distribution en changeant les pignons et plaque moteur, donc aucun repère.



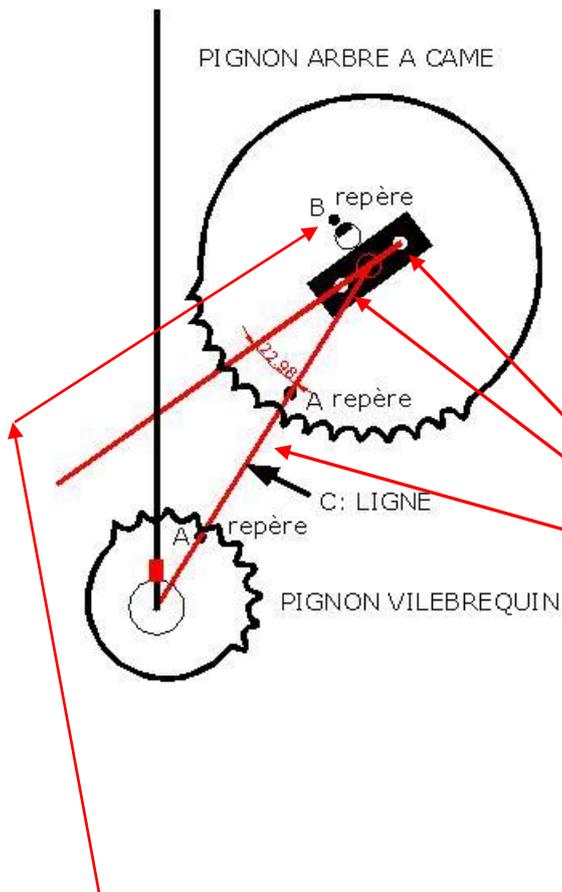
Nous allons régler la distribution avec une plaque moteur neuf.

Commencer par positionner le pignon du vilebrequin avec la clavette à midi. Qui correspond **vers le milieu de la culasse.**



Prendre une règle et tracer sur la plaque un trait que l'on va appeler repère C. Pour cela il faut mettre la règle entre l'axe du vilebrequin et l'axe de l'arbre à came comme le trait rouge. La chaîne ne sera pas encore positionner.

**Vous pouvez mettre un coup de pointeau sur la plaque et sur le pignon du vilebrequin.**



Après avoir tracé la plaque et repéré le premier pignon nous allons régler l'arbre à came suivant un degré précis.

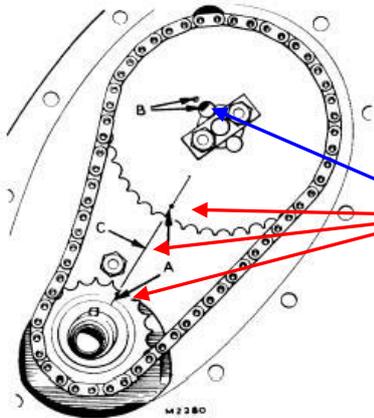
En prenant une équerre réglable en degré ou avec une règle et un compas assez précis quand même. Il faudra régler votre équerre sur un angle de **22.98°** pour ne pas dire **23°**.

Positionner un côté de votre équerre sur la ligne **C** et faire coïncider les deux trous de l'arbre à came dans le prolongement de l'autre côté de l'équerre en vérifiant que cette encoche sera bien en haut vers la culasse.

Il ne reste plus qu'à faire un repère B sur le pignon et un repère A en face la ligne C et de mettre la chaîne en position.

Faite cela avec la rampe de culbuteur non serré ce sera plus facile pour tourner l'arbre à came sans contrainte. N'oubliez pas de resserrer la rampe et de faire un réglage de culbuteurs

Bon calage de votre distribution



### Réglage de la distribution sans repères.

Quant on change la chaîne et les pignons de distribution il est nécessaire de refaire le calage de base dit(usine).  
Quant tout cela sera fait parfaitement il suffira de refaire les repères comme sur les anciens pignons.

- 1) Régler le jeu au culbuteur partout de 0.25 mm.
- 2) On peut aussi mettre provisoirement un jeu de 0.40 mm sur les soupapes N° 7 et 8 du cylindre 4 côté embrayage. C'est plus facile pour régler les soupapes en balance. Après le réglage de la distribution effectuée ne pas oublier de remettre un jeu de 0.25 mm sur les soupapes 7 et 8.

3) positionner les pistons du cylindre 1 et 4 au PMH et ne plus y toucher.

4) pour cela prendre une pigne et par le trou de la bougie rechercher le PMH (avec un comparateur c'est plus précis). Dans cette position la clavette du pignon du vilebrequin se trouve vers le haut à midi.

faire tourner l'arbre à cames jusqu'à ce que les soupapes 7 et 8 du cylindre N°4 côté embrayage soit en balance parfaite c'est à dire que la soupape d'admission commence à s'ouvrir et que la soupape d'échappement fini de se fermer point d'équilibre à ce moment rechercher ou les ouvertures fermeture sont égales. C'est pour cela qu'il faut régler les culbuteurs. Ensuite ne plus y toucher.

6) encercler les deux pignons avec la chaîne de distribution et faire en sorte que deux des trous du pignon coïncident parfaitement avec les deux trous filetés de l'arbre à cames tout en gardant bien la chaîne tendue dans le sens de fonctionnement à droite vue de face pour la spit.

Si cela n'était pas le cas, faire un quart de tour au pignon sur la chaîne et essayer à nouveau de faire correspondre les trous du pignon avec ceux de l'arbre à cames et recommencer l'opération jusqu'à satisfaction c'est à dire bouger le moins possible l'arbre à cames pour aligner les trous, de toute façon il y a toujours un petit quelque chose.

7) les quatre trous du pignon ne sont pas symétriques par rapport aux dents ce qui permet de peaufiner le calage en le tournant de 90°.

Voilà, avec la collaboration des documents fournis par Jean-Claude très présent sur le forum de l'amicale spitfire.

Bon calage