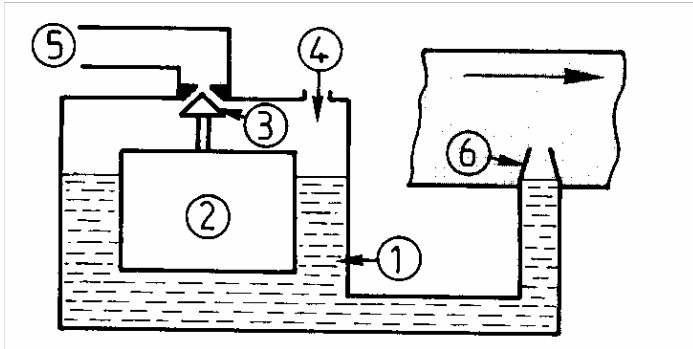


I REALISATION PRATIQUE

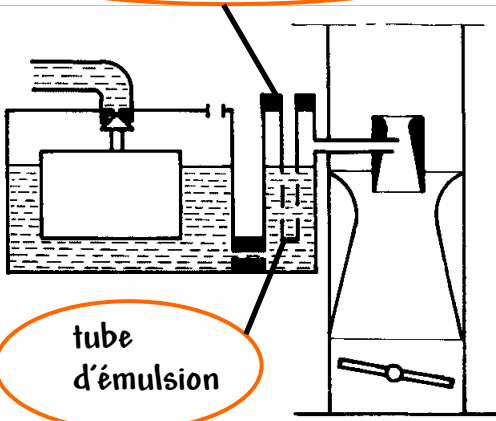
- Le niveau de cuve constant est obtenu par le flotteur et son pointeau .



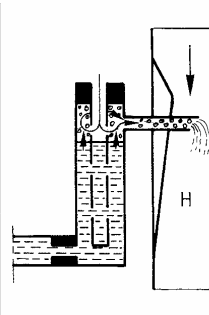
- 1 la cuve à essence
- 2 le flotteur
- 3 le pointeau
- 4 la mise à l'air libre
- 5 l'arrivée d'essence
- 6 le gicleur principal

II AUTOMATISATION DU CIRCUIT PRINCIPAL

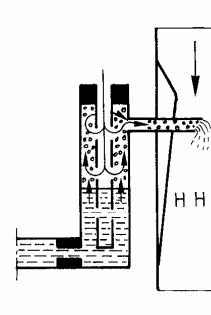
ajutage d'automatisme



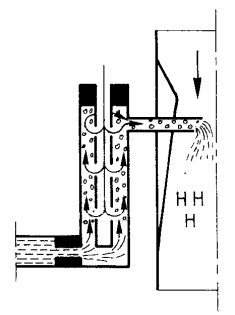
tube d'émulsion



(a) Dépression faible.



(b) Dépression moyenne.



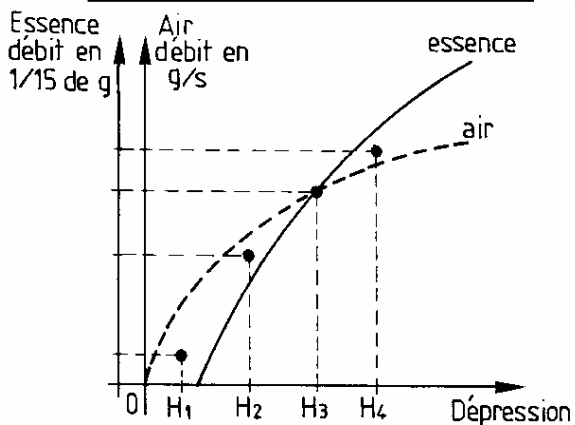
(c) Forte dépression.

- Il est possible de se rapprocher de la courbe de dosage idéal grâce :

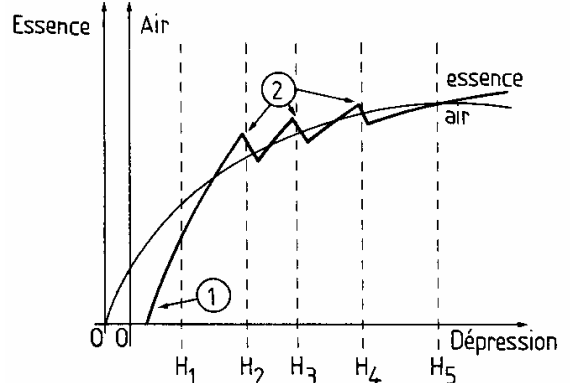
- . au gicleur noyé → amorçage de l'essence avancé ①

- . au tube d'émulsion et à son ajutage → appauvrissement ②

Avant automatization



Après automatization

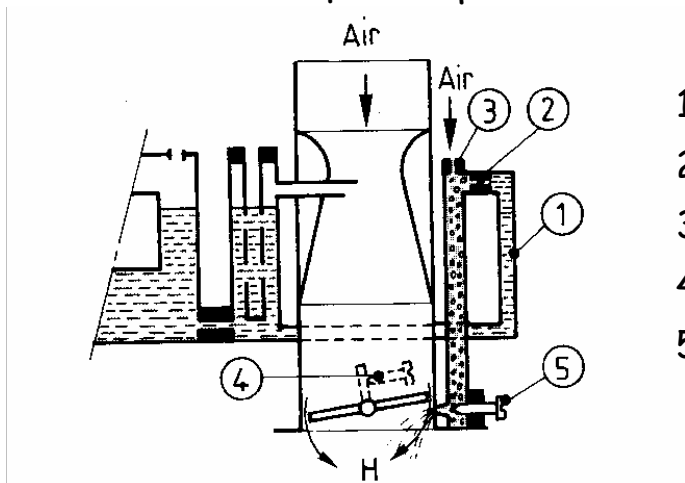


- L'essence et l'air n'ont pas la même densité .

- En fonction de la dépression "H" l'essence évolue différemment de l'air .

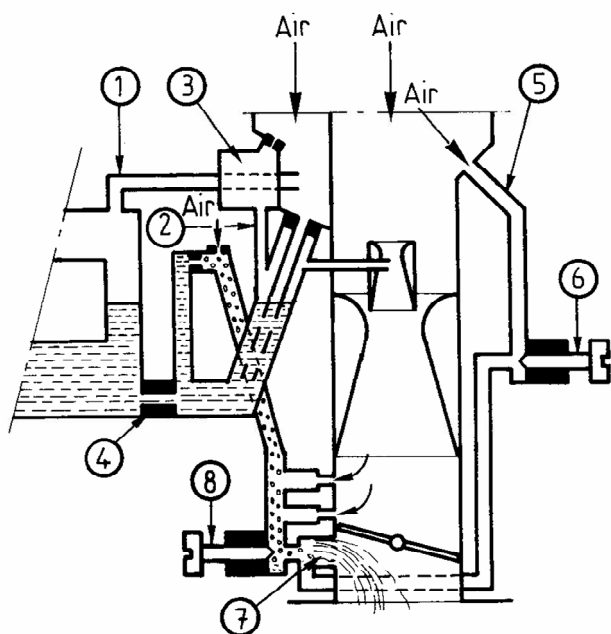
III LE CIRCUIT DE RALENTI

- C'est un circuit indépendant qui maintient en rotation économique le moteur .



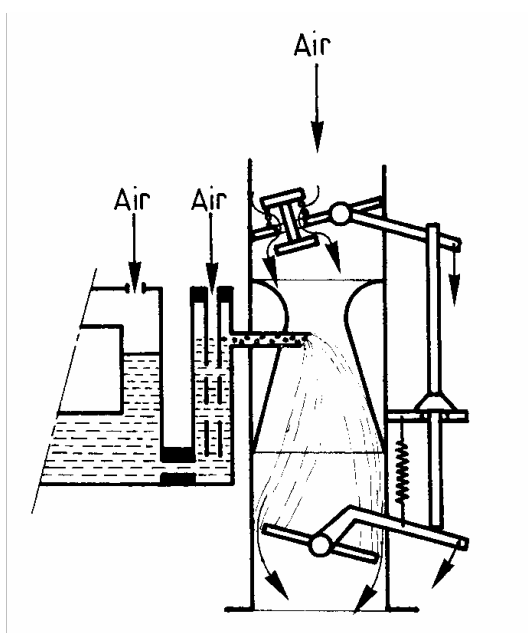
- 1 circuit de ralenti
- 2 gicleur de ralenti
- 3 calibre d'air du ralenti
- 4 vis de butée papillon (pour le régime)
- 5 vis de richesse (pour la pollution)

3.1 carburateur "dépollué"



- 1 mise à l'air et dégazage de la cuve
- 2 dégazage de l'émulseur
- 3 condenseur
- 4 gicleur principal
- 5 canalisation d'air de ralenti
- 6 vis de réglage de débit d'air
- 7 orifice de mélange air/essence
- 8 vis de richesse
- 9 trous de progression

IV LE DEPART A FROID



- Le volet de départ enrichi le mélange en diminuant l'arrivée d'air ; de plus il permet l'amorçage du circuit principal en créant une dépression au niveau de la buse .

- Lors de sa fermeture, il entraîne une légère ouverture du papillon des gaz

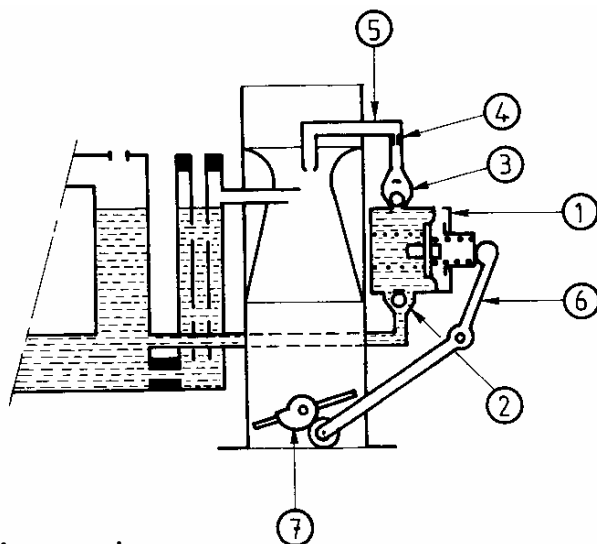
⇒ l'ouverture positive

- Il peut être accompagné d'un circuit, "le strater", qui débite sous le papillon des gaz . Il est commandé par tirette ou par sonde thermo-dilatable .

V LA POMPE DE REPRISE

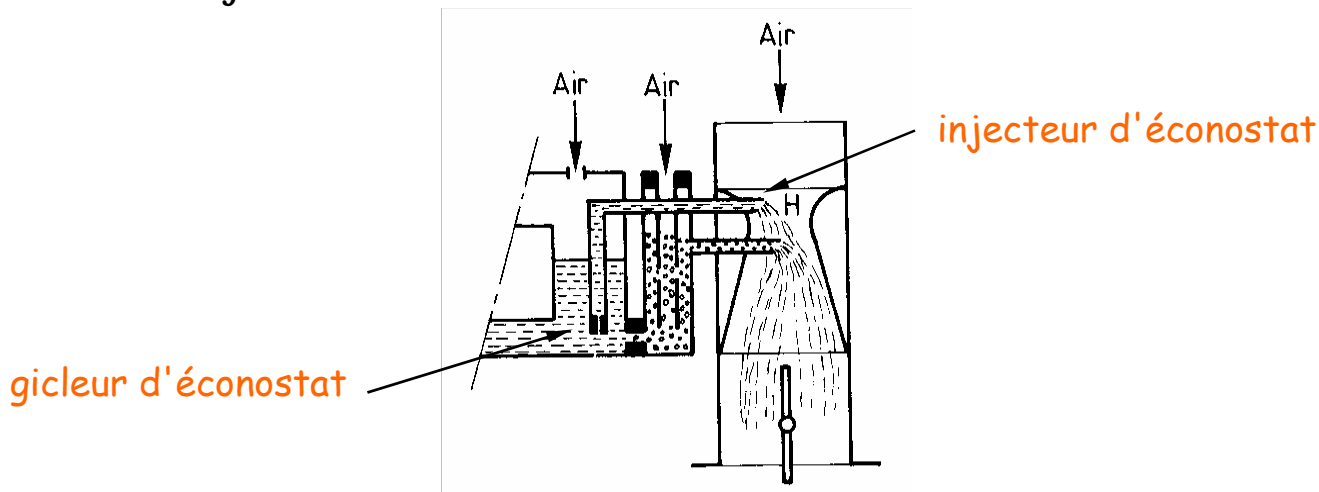
- 1 pompe à membrane
- 2 clapet d'aspiration
- 3 clapet de refoulement
- 4 gicleur de reprise
- 5 injecteur de pompe de reprise
- 6 levier de commande de pompe
- 7 came de commande du levier

- Afin d'éviter un "trou" à l'accélération, la pompe de reprise enrichit fortement le mélange .
- Elle peut être à membrane ou à piston .
- Elle peut être commandée mécaniquement ou pneumatiquement .



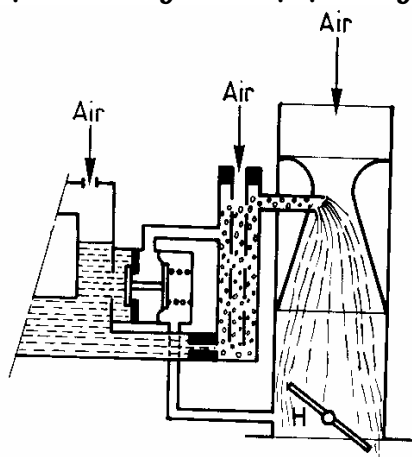
VI L'ÉCONOSTAT

- Circuit indépendant qui alimente un injecteur lorsque la dépression est très forte ➔ papillon grand ouvert et régime moteur élevé .

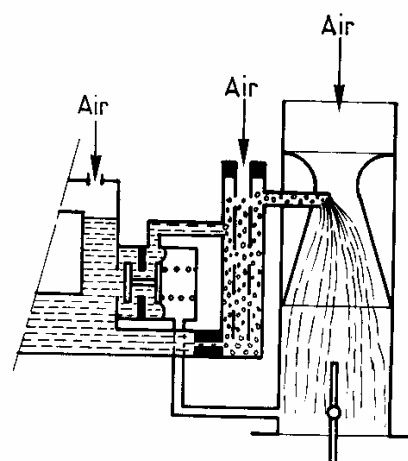


VII L'ENRICHISSEUR DE PUISSANCE

- Circuit auxiliaire qui gave en essence le circuit principal .
- Il est mis en action par une capsule à dépression qui s'ouvre lorsque la dépression est faible au niveau du papillon des gaz ➔ papillon grand ouvert et régime moteur faible .



a) Hors service.



b) Enrichissement.