

par le gicleur d'air ⑤. Le mélange air-essence traverse l'espace compris entre le gicleur à aiguille ⑦ et l'aiguille ⑧, et est évacué en regard du boisseau ②. Il se mélange avec l'arrivée d'air principale, puis est pulvérisé sous forme d'un brouillard qui est alors aspiré par le moteur.

- b. circuit de ralenti : l'air qui entre par l'orifice d'admission ① passe autour de la vis ⑨ d'air qui règle le volume admis, puis entre dans les événements ⑪ du gicleur de ralenti ⑩. D'autre part, l'essence provenant de la cuve, après réglage de son débit par l'ajutage ⑫, puis par le conduit ⑬ du gicleur de ralenti ⑩ se mélange avec l'air entré par les événements ⑪ du gicleur de ralenti, est évacuée au bas du boisseau ② par le puits de ralenti ⑭, se mélange avec l'air principal provenant de l'orifice d'admission ①, et est aspirée par le moteur.

3. CUVE A NIVEAU CONSTANT

Le carburateur doit fournir au moteur un mélange air-essence approprié, quels que soient l'ouverture du boisseau des gaz ou la vitesse de rotation du moteur. Cela n'est possible que si le niveau de l'essence dans le carburateur est constant. La cuve du carburateur est réalisée à cet effet,

L'essence provenant du réservoir entre dans le conduit ⑮, passe entre le siège ⑯ du pointeau et le pointeau ⑰, puis entre dans la cuve ⑱ contenant le flotteur. Lorsque la cuve s'emplit, le flotteur ⑲ monte en même temps que le niveau du carburant, le bras ⑳ du flotteur exerce une pression sur le pointeau, qui interrompt l'arrivée du courant. Lorsque le niveau du liquide baisse, le flotteur descend, le pointeau s'ouvre et l'essence est de nouveau admise. La répétition de ces processus maintient la constance du niveau de l'essence dans la cuve.

4. TROP-PLEIN

Si des impuretés venaient à empêcher le pointeau de se fermer, l'essence s'écoulerait par le gicleur à aiguille et le gicleur de ralenti, coulerait dans le cylindre et diluerait l'huile du carter si la cuve n'était munie d'un trop-plein ㉑ destiné à évacuer l'excès d'essence. Ce trop-plein est disposé de manière que seule soit évacuée l'essence dépassant le niveau normal.

5. VOILET D'AIR

Pour démarrer par temps froid, il peut être nécessaire d'enrichir momentanément le mélange carburé. A cette fin, le carburateur comporte un volet ㉒ d'air.

Lorsque la tirette du volet d'air est tirée, le volet est fermé. Il comporte cependant un clapet ㉓ maintenu fermé par un ressort ㉔. Lorsque le boisseau ② des gaz est ouvert à environ un quart de sa course, et que l'usager pédale pour démarrer, l'aspiration dans le cylindre entraîne l'ouverture du clapet, qui laisse l'air pénétrer dans le carburateur. Lorsque cet air passe devant le boisseau, il engendre une dépression qui aspire l'essence dans le puits de ralenti ⑭ et le gicleur à aiguille ⑦. L'essence forme avec l'air le mélange riche nécessaire pour le démarrage. Ce mélange est aspiré dans le cylindre où il s'enflamme.

Après le démarrage, l'aspiration augmente, et le clapet s'ouvre davantage pour maintenir la richesse du mélange.

L'ouverture du clapet ㉓ dépend de celle du boisseau ②.

Le volet d'air ㉒ peut être complètement fermé tant que le moteur n'est pas chaud, et complètement ouvert quand il est chaud (figure 1-17).

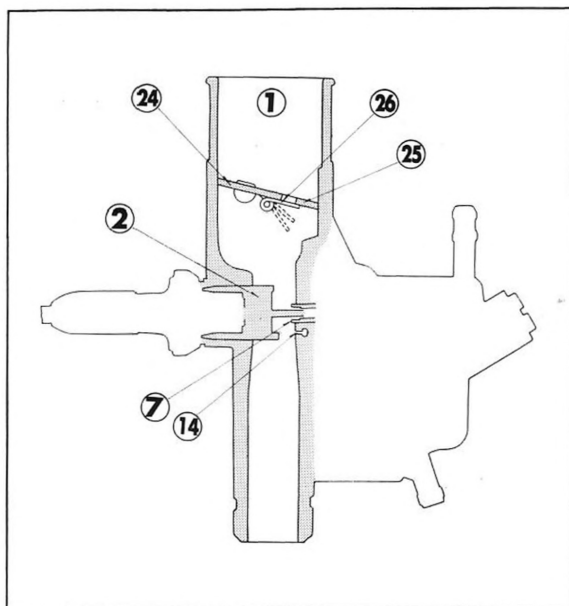


Figure 1-17