

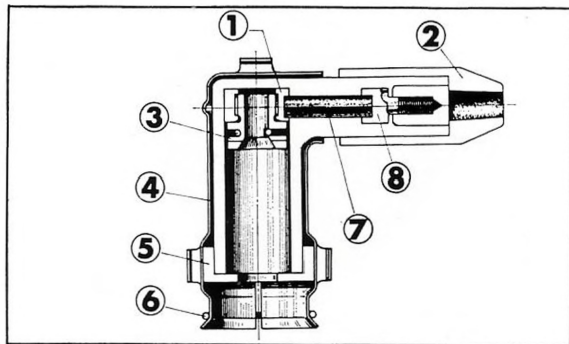


Figure 1-34 : vue en coupe du dispositif antiparasite ① collerette de la borne haute tension ② capuchon de borne étanche à l'eau ③ capuchon de la borne haute tension ④ boîtier scellé ⑤ fermeture de la borne haute tension ⑥ bande de masse ⑦ résistance au carbone

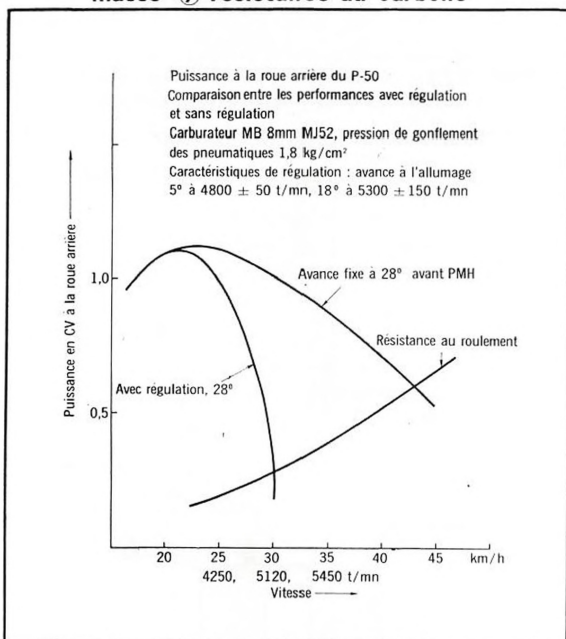


Figure 1-35 : courbes de performances

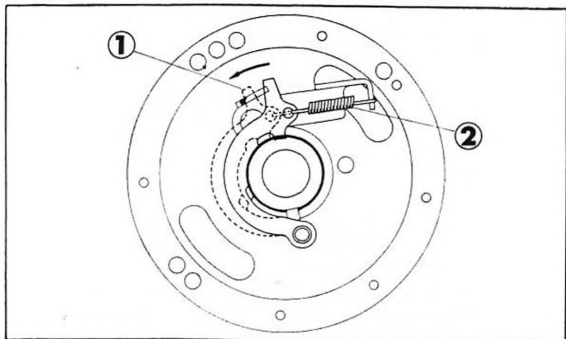


Figure 1-36 : fonctionnement du dispositif de régulation ① bras de régulation en fonctionnement ② ressort (pour modèle exportation Pays-Bas)

DISPOSITIF D'ANTIPARASITAGE

Des courants oscillants, qui comprennent les ondes de haute fréquence engendrées dans le circuit de haute tension, rayonnent de ce circuit ainsi que du cadre du cyclomoteur, et provoquent des interférences (parasites, distorsion des images, etc ...) dans les récepteurs de radio et de télévision. Pour annuler ces effets, la bougie est munie d'un dispositif antiparasite, qui se compose d'une résistance au carbone, visible sur la figure 34, dans un boîtier scellé. La résistance au carbone agit comme atténuateur, et son boîtier scellé renforce son effet contre les radiations de haute fréquence (figure 1-34).

REGLAGE AUTOMATIQUE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE.

Pour tirer de la pression de combustion le rendement maximal, l'instant de l'allumage doit être d'autant plus avancé, par rapport au point mort haut, que le moteur tourne plus vite. En effet, un temps notable s'écoule entre l'inflammation du mélange par la bougie et la puissance maximale de la combustion. Or le mouvement du piston est très rapide, et si l'allumage se produisait à l'instant précis du point mort haut, la pression de combustion ne s'établirait pas dès le début de la course descendante, et l'énergie serait mal utilisée. Les contacts du rupteur doivent donc s'ouvrir, pour produire l'étincelle, avant que le piston n'atteigne le point mort haut, et plus le moteur tourne vite, plus cette avance doit être augmentée.

On utilise habituellement à cet effet la force centrifuge, et l'importance de l'avance à l'allumage est automatiquement contrôlée par la vitesse du moteur. Le dispositif utilisé est désigné sous le nom de correcteur automatique centrifuge d'avance à l'allumage.

Dans un but de sécurité, le correcteur d'avance du P-50 est conçu de manière à constituer également un régulateur de vitesse. A la vitesse de 4.500 t/mn, l'avance atteint 28° avant le point mort haut. Lorsque le moteur dépasse cette vitesse, l'avance commence à diminuer, jusqu'à ce qu'elle ne soit plus que de 10° à la vitesse de 5.200 t/mn. La vitesse du cyclomoteur est ainsi maintenue à 30 km/h. au maximum. Le P-50 est donc réglé de manière que son régime le plus économique et le plus favorable soit à 4.500 t/mn (25 km/h.) (figures 1-35 et 36).