



Carburateur (2).

- A — Corps principal.
- 114 A' — Support du balancier.
- B — Bouchon de fermeture.
- B' — Couvercle du flotteur.

- C — Couvercle des robinets d'admission.
- 100** D — Collecteur d'admission.
- E — Entrée d'air.
- 109** F — Gicleur régulateur.
- 108** G — Gicleur principal.
- 101** H — Papillon régulateur.
- 105** I — Flotteur. (Le fond rapporté doit être à la partie supérieure.)
- J — Vis de fixation de support des gicleurs.
- K — Support des gicleurs.
- 112** L — Levier de commande des robinets d'admission.
- 113** L¹ — Balancier de commande du carburateur.
- 110** M — Gicleur spécial pour marche au ralenti.
- N — Ressort de la vis de ralenti.
- O — Arrivée d'essence.
- 160** { P — Pointeau.
U — Manchon d'entraînement de la tige - pointeau.
- Q — Orifice d'air du ralenti.
- 111** R — Robinet réglant l'admission des gaz pour la marche au ralenti.
- R¹ — Robinet réglant l'admission des gaz en complément de R pour marche normale.
- S — Bouchon de vidange avec filtre.
- T — Tuyère.
- V — Vis de réglage du ralenti.
- 107** W — Levier à contrepoids.
- X — Entrée du mélange carburé pour marche au ralenti.
- 102** Y — Axe du papillon régulateur.
- Z — Bride de support du carburateur.

Carburateur (2) (Voir Planche VII).

Pour pouvoir alimenter dans de bonnes conditions un moteur de cette puissance fonctionnant dans des limites de vitesses très étendues, le carburateur est constitué par un appareil double, la première partie agissant lors de la marche ralentie et la marche à allure moyenne ; la deuxième n'entrant en action que lors de la marche à grande allure, ceci, afin d'obtenir autour des gicleurs une vitesse de gaz convenable pour une bonne carburation à toutes les allures.

Les bonnes proportions du mélange carburé dans ce carburateur sont assurées à toutes les allures du moteur, au moyen d'un réglage sur l'essence, par un gicleur régulateur (109). (Voir Planche VII.)

Le fonctionnement de ce gicleur présente 3 phases caractéristiques :

A) Pendant la mise en marche et la marche très ralentie, le gicleur débite de l'essence ;

B) Pendant la marche à vitesse de rotation réduite, et pendant les variations brusques de reprises, aucun débit n'a lieu par ce gicleur ;

C) Pendant la marche à vitesse normale, ou pour les vitesses de rotation plus élevées, le gicleur débite de l'air. Les variations de ce débit sont obtenues automatiquement par le seul jeu de la dépression produite par le moteur, et sans aucune obturation mécanique.

Marche au ralenti :

L'extrémité du gicleur de ralenti est soumise à la dépression du moteur par le trou d'équerre communiquant avec un canal circulaire et le trou **X** disposé dans le boisseau d'admission, l'essence qui jaillit s'additionne à l'air qui pénètre par l'orifice **Q** et forme un mélange fortement carburé qui assure un départ facile du moteur.

Pendant les reprises ou marche à faible vitesse de rotation, le robinet d'admission est ouvert, le gicleur principal **G** (108) fournit l'essence nécessaire à cette marche.