

- la position et la grosseur des orifices proches du gicleur d'air (pour l'appauvrissement),
- la position et la grosseur des orifices proches du gicleur d'essence (pour l'enrichissement). (Voir tableau fig. 92).

Sur un moteur préparé, on évite d'avoir à modifier le tube d'émulsion qui ne constitue pas un élément essentiel dans la recherche de la performance. Le bon calibrage des gicleurs d'air et d'essence suffit généralement, et cela limite les possibilités de réglage qui relèveraient vite du casse-tête.

d. Ralenti et progression

Au ralenti, papillon presque fermé, le faible débit d'air ne permet pas d'obtenir une dépression suffisante dans la buse pour amorcer le circuit principal. On utilise alors la forte dépression régnant dans le conduit d'admission pour amorcer un circuit auxiliaire, dit de ralenti, qui débouche en aval du papillon, par un orifice dont le calibrage est réglable par une vis-pointeau (vis de richesse de ralenti). (Fig. 93 B). Ce circuit associe en parallèle un gicleur de ralenti et un jet (ou calibrage) d'air de ralenti de façon à former une

émulsion riche en essence. La richesse de cette émulsion sera corrigée à l'aide de la vis-pointeau en fonction du débit d'air traversant le corps du carburateur, c'est-à-dire en fonction du régime de ralenti ajusté par la vis de butée de papillon. Il est important de ne pas confondre les rôles respectifs de la vis de ralenti (ou de butée de papillon), qui règle l'ouverture du papillon et donc le niveau du régime moteur, et de la vis de richesse de ralenti qui réalise un mélange de richesse précis en fonction du régime de ralenti.

Sur un carburateur double corps, l'ouverture des papillons étant synchro-

