

| Gpp | Gt | Q | T |
|-----|----|---|---|
| +   | =  | ↗ | ↘ |
| =   | +  | ↘ | ↘ |
| +   | +  | ↗ | ↘ |
| +   | -  | ↗ | ↗ |
| -   | +  | ↘ | ↗ |
| -   | -  | ↘ | ↘ |
| -   | =  | ↘ | ↗ |

Gpp : Gicleur de pompe  
Gt : Gicleur de transfert  
Q : Quantité d'essence injectée  
T : Temps d'injection  
+ : Plus grand diamètre

— : Plus petit diamètre  
= : Sans changement  
↗ : En augmentation  
↘ : En diminution  
≈ : Sensiblement identique

Fig. 94 : Tableau de variations des débit Q et de la durée de giclage T de la pompe de reprise, suivant la dimension des gicleurs Gpp et Gt.

de pompe, carburateur démonté bien sûr, cuve remplie au niveau, en ouvrant à fond le papillon depuis sa position fermée (plusieurs mesures sont nécessaires pour pouvoir établir une moyenne précise...).

#### \* Dispositif d'enrichissement :

Aux régimes élevés à pleine charge (puissance maxi demandée), le mélange doit être enrichi par rapport à celui déterminé pour les charges partielles, où, sur les moteurs de série, interviennent les problèmes de consommation et de rendement. Divers systèmes d'enrichissement existent. Sur le carburateur qui nous intéresse ici, c'est le gicleur de pompe qui joue ce rôle enrichisseur : à haut régime, il est soumis à une dépression suffisante pour produire un appel continu de carburant, et fonctionne comme un « gicleur de haut régime ». Il faut en tenir compte dans les réglages, car si sur un moteur préparé on augmente sensiblement la richesse du mélange sur toute la plage de régime, on peut se retrouver « trop riche » à plein régime. Un examen de la coloration des bougies (voir ce chapitre) après des essais menés pleine puissance renseigneront à ce sujet.

#### f. Cuve à niveau constant :

Pour que le débit du gicleur principal ne varie qu'en fonction de la dépression à la buse, il faut rendre aussi constante que possible la pression d'essence en amont du gicleur. Celle-ci dépend :

- de la hauteur d'essence au-dessus du gicleur : le « niveau de cuve » doit être constant,
- de la pression régnant dans la cuve : la mise à la pression atmosphérique de la cuve (« aération de cuve ») est nécessaire.

Les variations du niveau de cuve aux bas régimes peuvent avoir des conséquences importantes sur le débit du gicleur principal et sur la pression de son amorçage. Elles ont en revanche moins d'influence à pleine charge où la dépression à la buse prédomine.

L'essence pénètre dans la cuve à travers un pointeau dont l'ouverture est contrôlée par le flotteur. Le calibre du pointeau doit être suffisant pour que, lorsqu'il est ouvert, le débit d'essence fourni par la pompe satisfasse aux besoins du moteur à sa puissance maximale.

#### \* Réglage du niveau de cuve :

Il doit être conforme aux valeurs indiquées par le constructeur. Il s'effectue comme le montre la figure 95, à l'aide

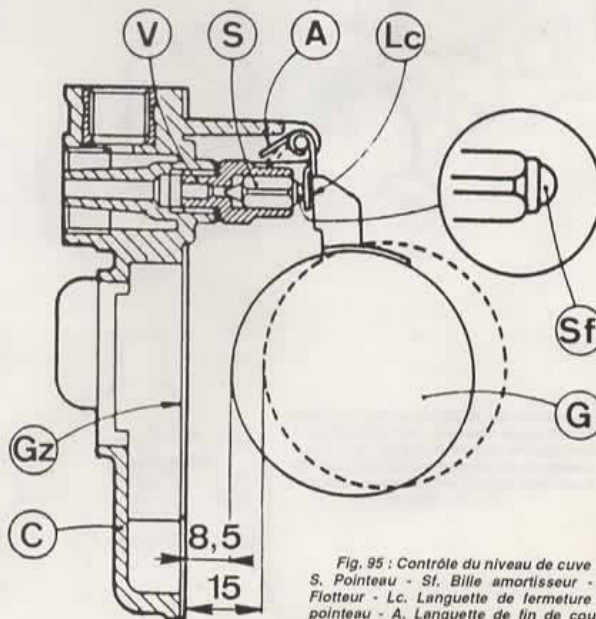


Fig. 95 : Contrôle du niveau de cuve  
S. Pointeau - Sf. Bille amortisseur - G. Flotteur - Lc. Languette de fermeture du pointeau - A. Languette de fin de course - Gz. Joint de dessus de cuve, (Doc. Weber).