

A Photo copier

J. P. X.

72320 VIBRAYE

FRANCE

C A R B U R A T E U R

=====

Marque : DELL ORTO
Type : OVC 34-30 à papillon ←
Diamètre d'entrée 34 mm
Diam. au venturi 30 mm ←
Volet de starter Incorporé

Réglage standard :

Gicleur principal : 190 ou 195 ← *est*

Gicleur de ralenti : 55

Vis air : vissée à fond, puis dévissée de 2 tours (cette vis est située latéralement, usinée en laiton et comportant un contre-écrou (clé de 8)

Autres gicleurs principaux possibles : 170, 180, 200, 210, 220

Autres gicleurs de ralenti possibles : 65 70 75 80 85

Réglage mixture / étouffoir : en option

Pour accéder au gicleur principal : dévisser la cuve, fixée par 4 vis sous le corps du carburateur. Dévisser le gicleur central en laiton à l'aide de la clé de 8.

Pour accéder au gicleur de ralenti : dévisser avec un tournevis la vis en laiton située au dessus du carburateur. Cette vis se prolonge d'une mince tige creuse, le numéro du gicleur est frappé sous la tête de vis. Attention au petit joint fibre.

Réglage du ralenti : Le régime correct du ralenti se situe entre 700 et 850 tr/mn. Visser ou dévisser la vis située latéralement, et qui agit sur le levier de papillon (cette vis est entourée d'un ressort).

On peut jouer aussi pour le ralenti sur la vis d'air décrite plus haut : on recherchera le meilleur fonctionnement et reprise, en serrant plus ou moins cette vis. Bien immobiliser en finale, à l'aide de son contre-écrou.

Ce carburateur ne comporte pas de filtre d'entrée. Il est recommandé, si l'on n'utilise pas la pompe à essence latérale (qui elle est équipée d'un filtre) de monter un filtre décanteur entre le réservoir et le carburateur.

ATTENTION : Ce carburateur, équipé d'un pointeau avec passage de 150, est uniquement destiné aux moteurs équipés d'une pompe à essence mécanique ou électrique, avec pression de 200 à 300 g/cm². Lors du montage sur avion, s'assurer que le débit du réservoir est égal à 1,2 fois la consommation maximale à plein gaz, soit environ 30 litres/heure.

Pour un moteur 1600,	gicleur principal 170/180	gicleur ralenti 55 *
1875	190/195 ← x	55/65
2050	200/220	55/65

IMPORTANT : Lors du montage du filtre à air, ou de la boîte de réchauffe, ne pas obturer le petit trou de $\varnothing 5$ situé à gauche sur la face d'appui, au dessus du trou M5. En effet, ce canal permet la mise à l'air libre de la cuve, et s'il est obturé, on observera un fonctionnement irrégulier, avec débordement de la cuve.

Option Etouffoir / réglage de richesse : Ce système permet :

- 1- d'arrêter le moteur au parking par manque d'essence, et ainsi d'accroître la sécurité au sol, le moteur ne pouvant redémarrer seul si l'on brasse l'hélice par inadvertance.
- 2- de régler la carburation en vol de croisière à la meilleure économie, et d'obtenir des réductions de consommation de 20 à 30 %, la consommation spécifique obtenue étant de 195 g/cv/heure.

Il faut noter qu'avec ce réglage, on observe une augmentation des températures de culasse de 12°C , des échappements de 50°C . Ce réglage ne s'effectuera donc qu'en croisière, le plein riche étant remis pour le plein gaz et la montée.

Utilisation en vol du réglage de richesse (en dessous de 1 500 mètres) : tirer doucement sur la manette jusqu'à percevoir une baisse sensible de régime, et des ratés de fonctionnement. Repousser alors la manette jusqu'à ce que le moteur tourne rond, une chute de régime de 25 tr/mn étant permise.

Au dessus de 1500 mètres (correction altimétrique) : tirer doucement sur la manette jusqu'à obtenir le régime le plus élevé possible, la manette des gaz étant immobilisée, puis tirer jusqu'à obtenir une très légère baisse de régime.

Nota concernant les carburants :

Les carburants AVGAS 100 LL et le super auto n'ont pas la même densité (respectivement 0,717 et 0,750). Il en résulte une viscosité légèrement différente, et un appauvrissement du mélange carburé lorsque l'on consomme du super, alors que le moteur est réglé pour la 100 LL. Lors de l'emploi indifférent des deux carburants, régler la carburation pour le carburant Super auto. Lors de l'emploi de la 100 LL, le moteur sera légèrement plus riche, ce qui favorisera le refroidissement.