

Synchronisation Carburateur par Peyo

Nettoyage Carbu



Ho ! Ne paniquez pas!

Matériel:

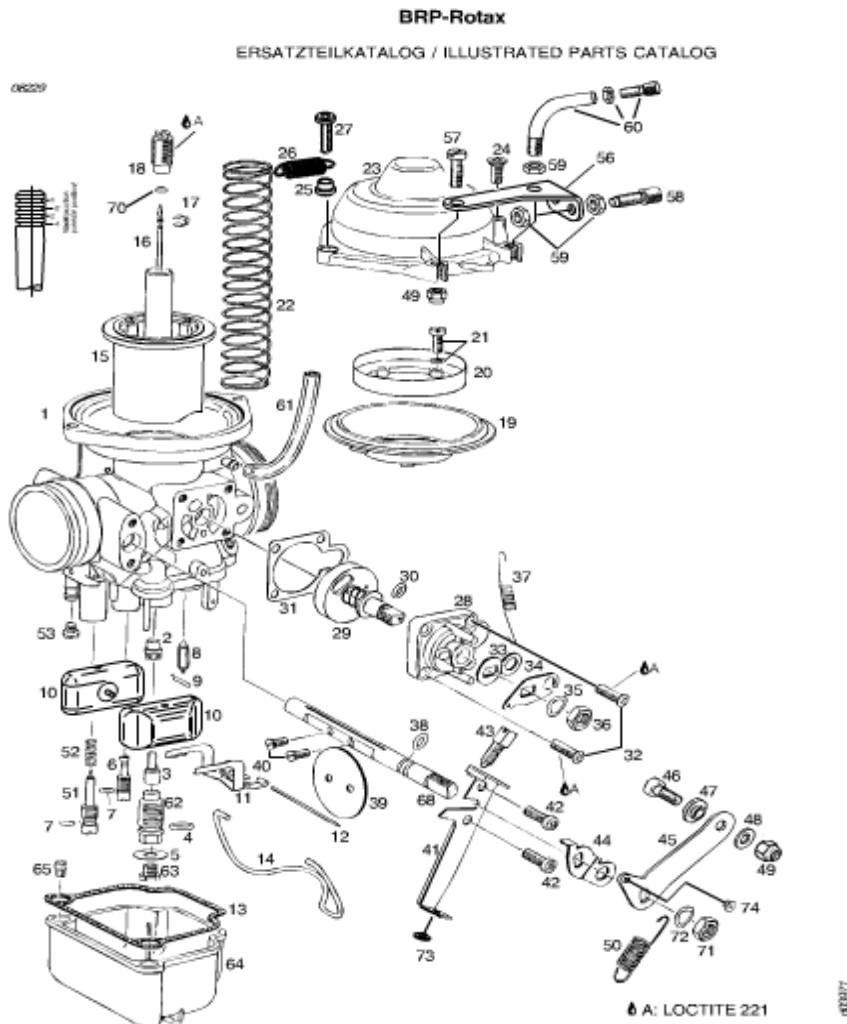
- Une clef à oeil de 8 mm et une de 10 mm.

Que faire:

- Dévissez le porte gicleur et le gicleur.
- Prenez le puits d'aiguille, (le diffuseur pour les 4 T), le porte gicleur et le gicleur.
- Trempez les dans du solvant de nettoyage.
- Séchez et remontez
- **Voir Carbu Bing 64**

C'est fini !

- Vous volez peu : Faites ça tous les mois.
- Vous volez tous les jours : Faites le tous les deux mois.

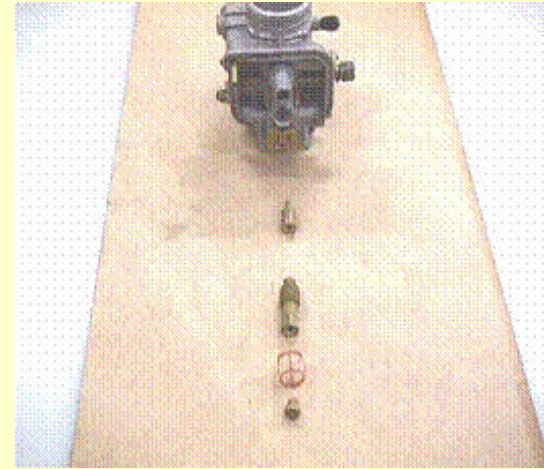


Betreff / Effectivity: 912 UL, F, A, S, ULS
914 UL, F

Seite / Page 22 - 2
Ausgabe / Edition 1
Revision / rev. 0
December 01/2007



- Pour les 4 temps 1 fois par an



Bricolez toujours avec du bon matos !

Vous avez un 4 Temps ? 912 ou HKS

Bof ! Finalement faites pareil !

Quoi que ! Sortez les carbus et **vérifiez la bride** en caoutchouc, dedans, des fois, c'est cassé !

Quoi ? Y faut la recoller ?

Hé hé !!! Non ! Déconnez pas, **changez les** !

Petit conseil, gardez en toujours une bonne dans le vide poche !

Vous en avez deux ! Des carbus ! Alors là, on est bien !

Faut les faire marcher tous les deux pareil, c'est la **synchro**.

Quoi ?

Vous ne savez pas faire !

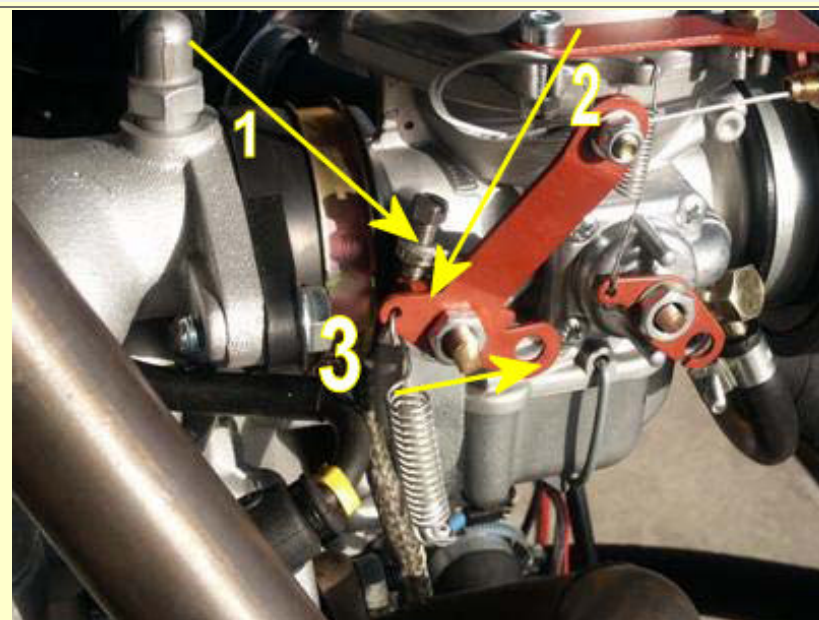
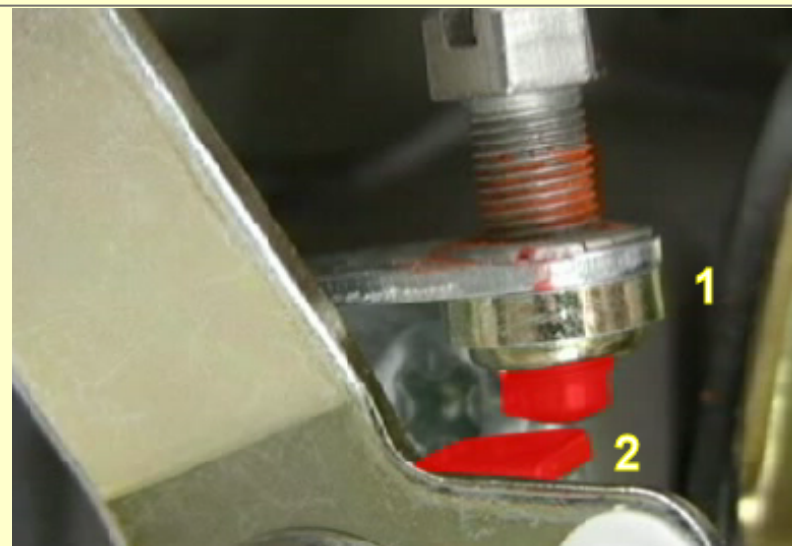
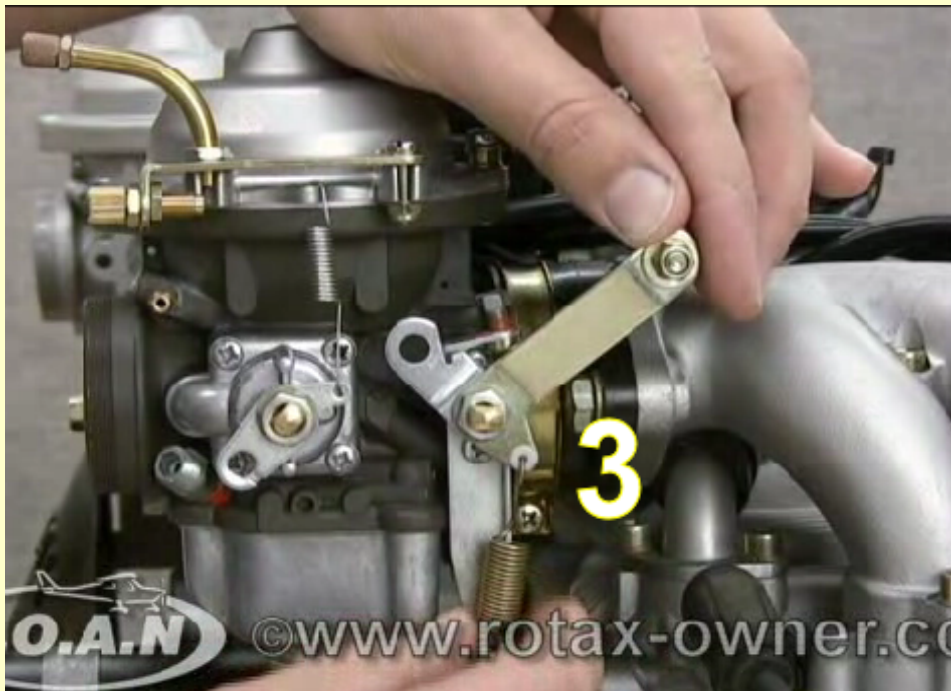
C'est très simple !

Chut !!!! Regardez



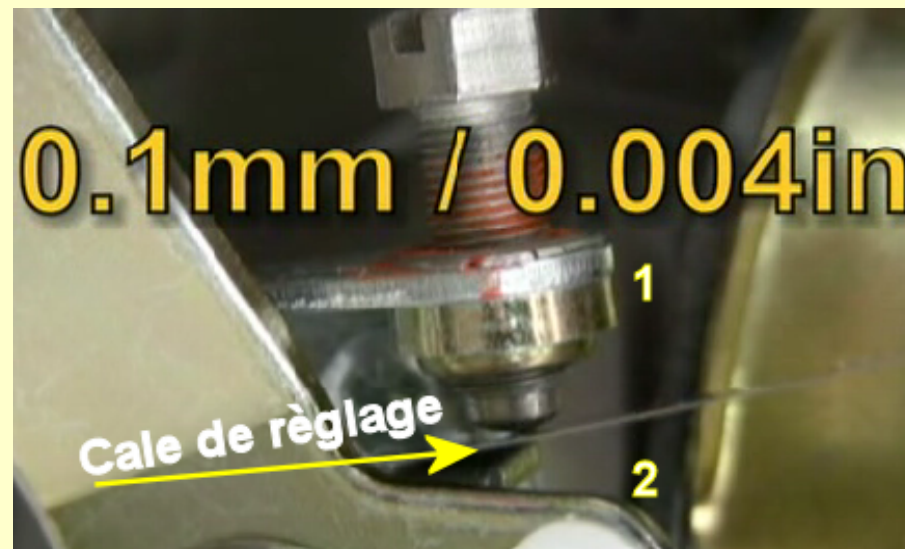
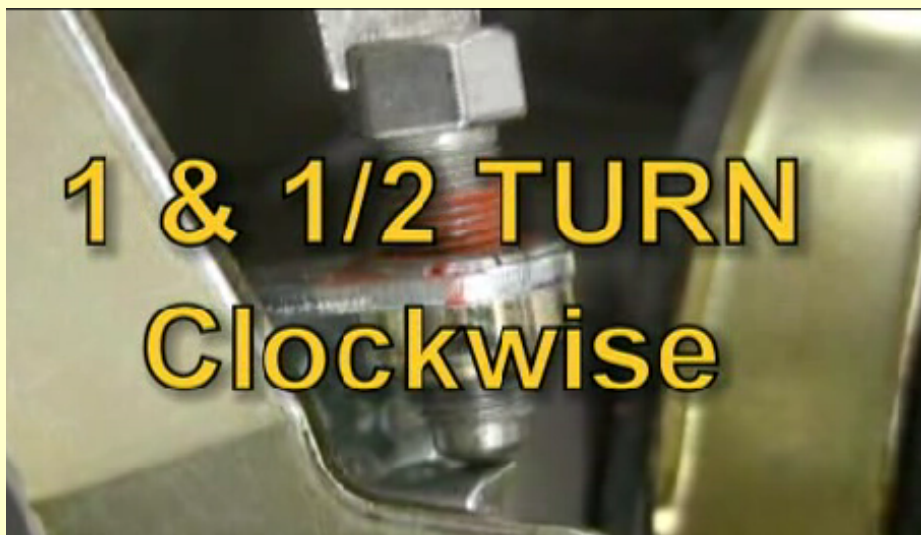
1. Faites le point Zéro

- Défaire la vis de ralenti **1** de façon à ce que la butée du levier **2** ne la touche plus. Facile !
- Placez le ressort de rappel à réduire. Ici **3**



2. Réglage de base du point zéro

- Prenez une cale de réglage (jaude d'épaisseur) de $1/10^{\circ}$ de mm et glissez la entre la vis **1** et la butée **2** puis serrez la vis **1** jusqu'au contact. (Gras)7
- Retirez la cale et ajoutez **1 tour** - **1 tour $\frac{1}{4}$** - **1 tour $\frac{1}{2}$**



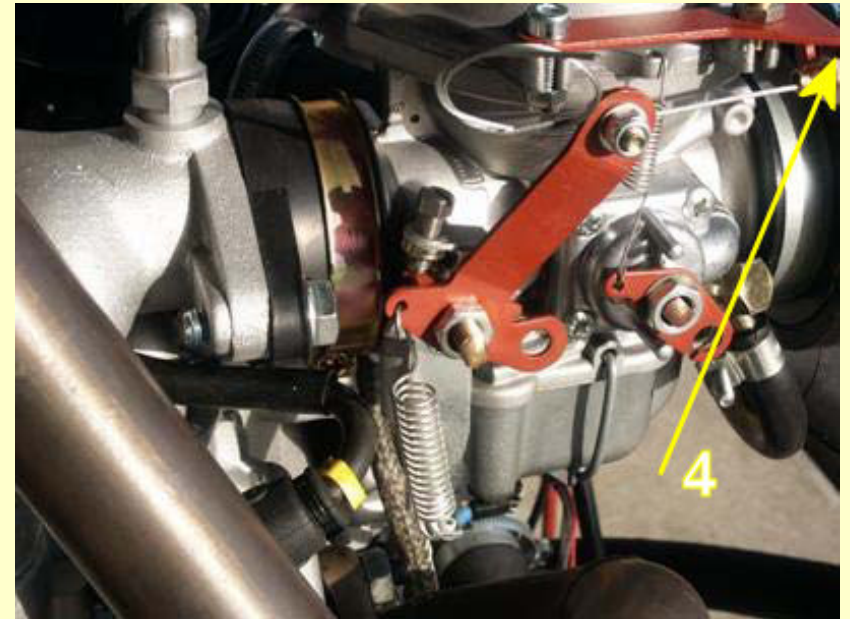
Répétez l'opération sur l'autre carburateur.

- Vos carburateurs sont réglés de manière identique.
- La vitesse de ralenti n'est peut être pas bonne.
- Dans ce cas ajustez la, selon les besoins.
- Ceci varie selon les moteurs et les hélices.
- (en ajustant la vis **1**, dans le sens horaire = accélérer, dans le sens contraire = ralentir)



3. Vérifiez les débuts d'ouverture

- Comme pour l'opération précédente prenez une cale (jauge d'épaisseur) de 100 /°° (1mm)
- Actionnez la commande des gaz à fond - maximum d'ouverture- et faire revenir de façon à passer la cale entre la butée **2** et le levier **1**.



Vérifiez que l'autre carburateur ait la même ouverture.

Si une différence apparaît corrigez selon le besoin en agissant sur la vis **4**. (butée gaine du câble)

S'assurer que, après cette opération, que le levier revienne bien en position ralenti, et conserve un peu de mou sur le câble. Un jeux de 1 à 1 mm à la gaine

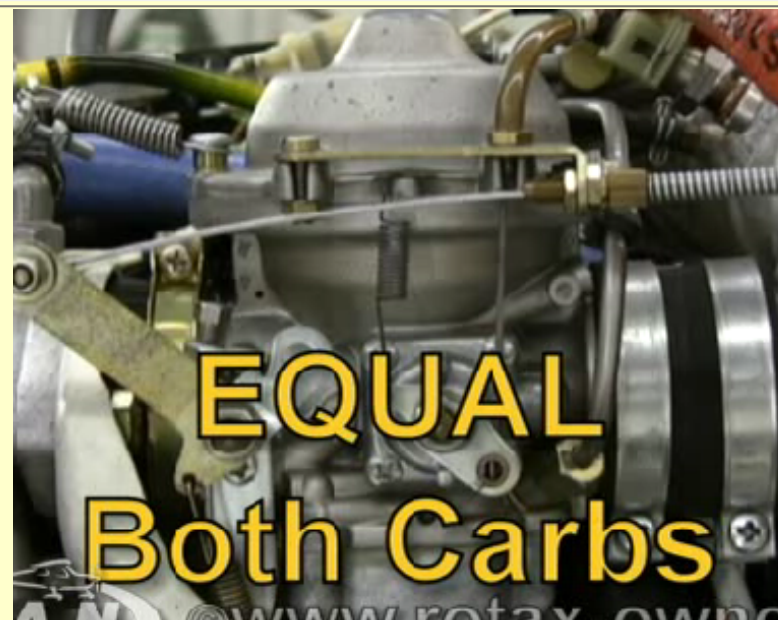
4. Vérifiez le réglage de la vis de richesse d'air

- Elle est située sous le carburateur derrière le ressort.
- *Elle est en laiton donc fragile.*
- **Vissez la à fond et re dévissez la de 1 tour $\frac{1}{4}$ à 1 tour $\frac{1}{2}$ mais de façon identique sur tous les carbus.**
- Règle uniquement la qualité du ralenti ... (et non la richesse du mélange, ni le débit)



5. Vérifiez l'ouverture max

- Ouvrez à fond les gaz et regardez si les leviers de commande ouvrent de façon identique et à fond.
- Mesurer (pied à coulisse, vernier, règlettes, ...) et comparer



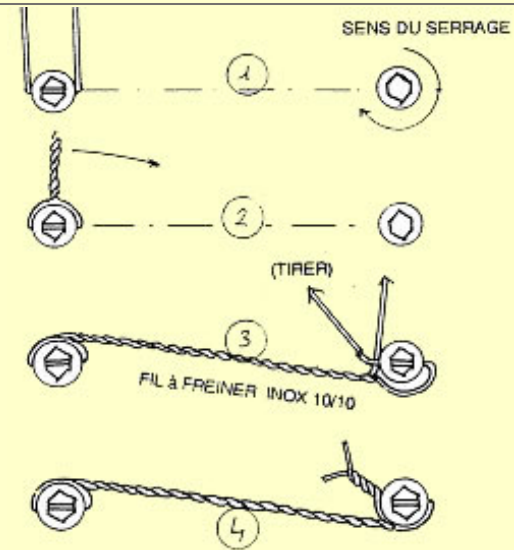
6. Le serrage du collier de bride

- Laisser entre les bords du collier un écart de 7 mm une fois serré (nouveau modèle - un tube règle l'écartement)



7. Fil Frein sur le Câble et sur la gaine

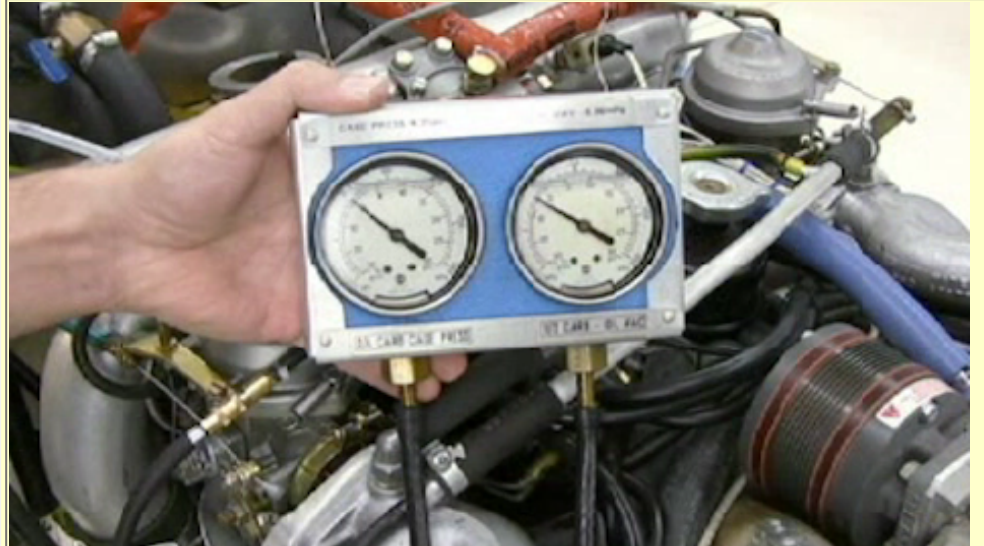




Toutes ces opérations se font moteur arrêté.



- **Attention !!!!** Y a des fois que ça va pas !
- Il se peut que le moteur ne tourne pas parfaitement rond.
- Dans ce cas un appareil de synchronisation, vous aidera à faire plus fin.
- Les carbus ne sont pas rigoureusement identiques et imposent parfois des retouches,
- Il faut terminer avec la **synchronisation pneumatique**
- **Voir la vidéo ci-dessous ...**



**Warm Up to
Operating Temperature**

120°F (50°C)



IDLE TOO LOW:



**Advance Throttle of
High Reading Carburetor**

IDLE TOO HIGH:

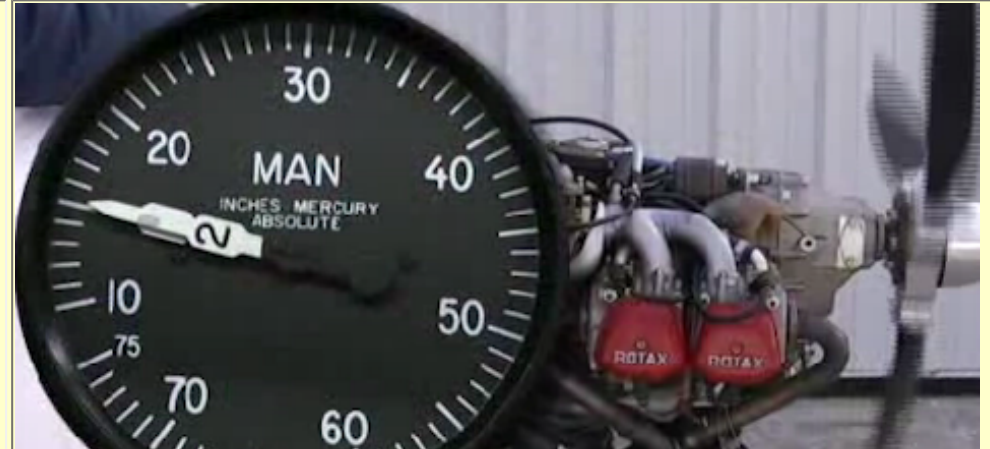


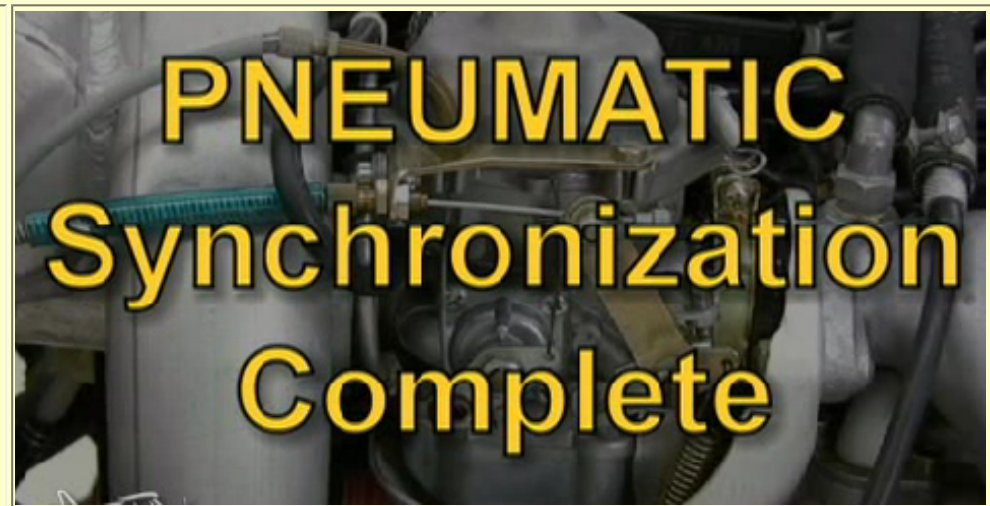
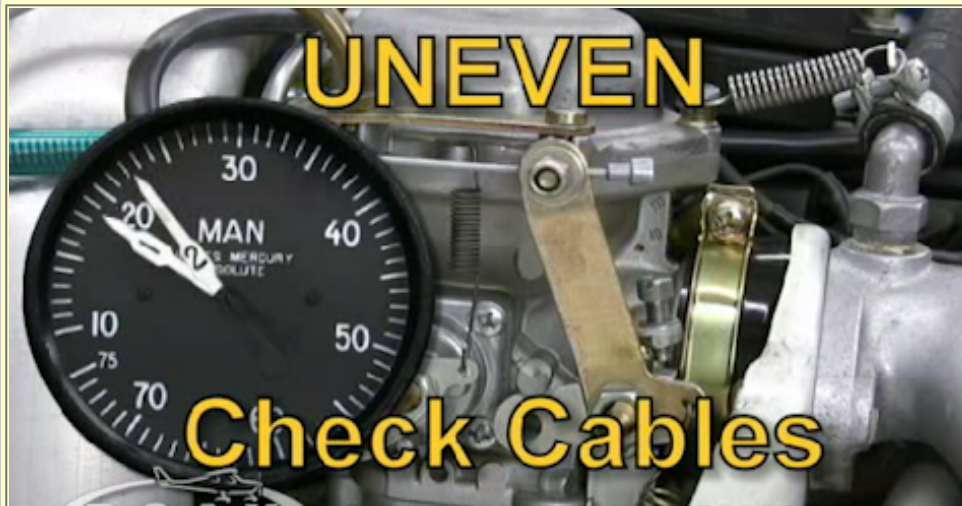
**Retard Throttle of
Low Reading Carburetor**

Counter Clockwise to Retard



Clockwise to Advance





Mais il vous reste le tél.
+33 562 688 264
Ou le pigeon voyageur
cnfte@club-internet.fr



Vidéo sur la synchro Carbu Par Rotax

