

Noir = réaspiration Des Vapeurs d'huile.
Rouge = ralenti.

Bleu --- = Pression Dépression.

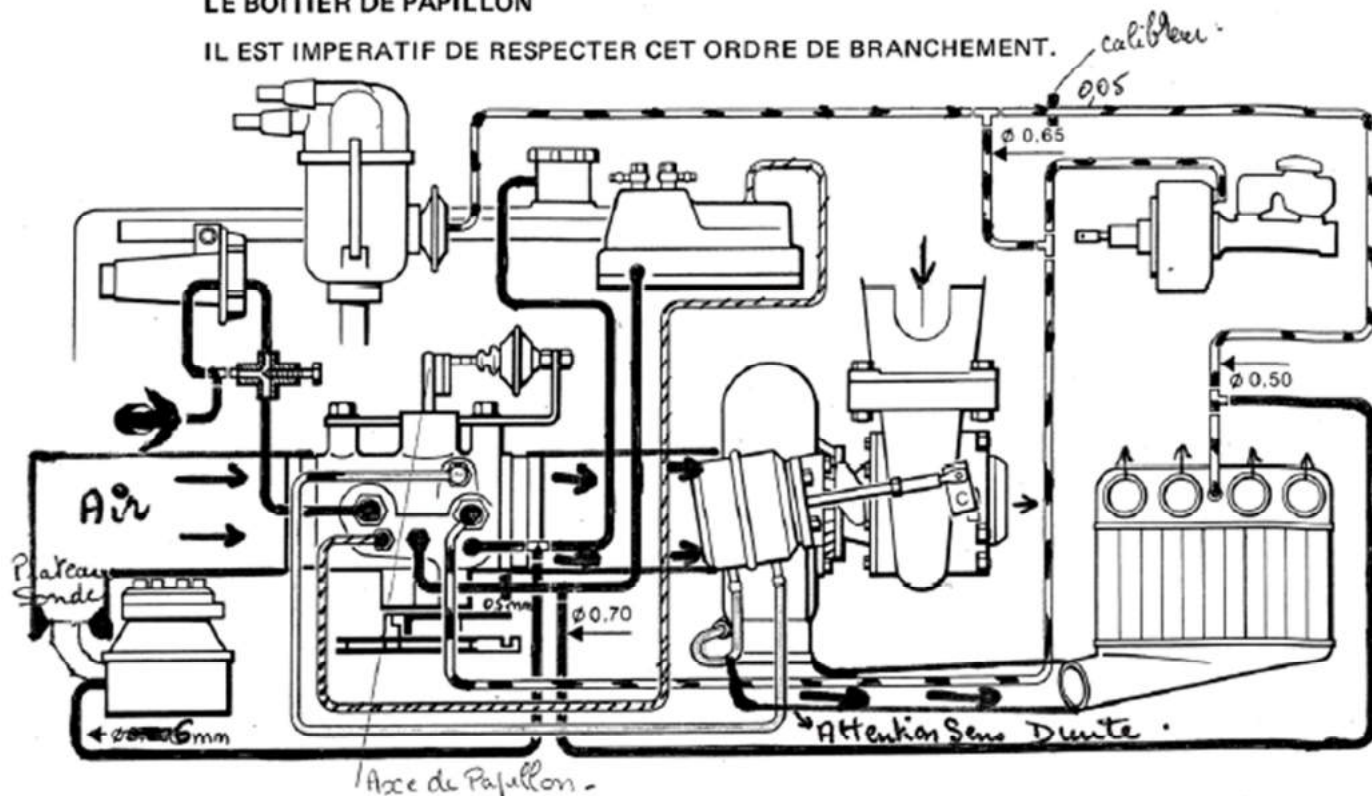
~~Rouge~~ = Fonction correcteur Altimétrique = Rouge

Bleu = enrichisseur Plaine
Puissance.

Noir --- = Prise de
Master Vac.

LE BOITIER DE PAPILLON

IL EST IMPERATIF DE RESPECTER CET ORDRE DE BRANCHEMENT.



Lorsque le papillon est fermé, 2 circuits sont en amont du papillon (ralenti et piquage supérieur du régulateur de pression de commande), tous les autres sont en aval du papillon.

- **Le circuit de ralenti :**

Il est classique. L'arrivée d'air se fait au niveau du cylindre n° 4.

- **Le circuit de réaspiration :**

Au ralenti et à faible charge, la réaspiration se fait en aval du papillon. En charge, la réaspiration se fait entre le filtre à air et le plateau sonde.

- **Le circuit de la capsule d'allumeur :**

La dépression est maximale au ralenti et s'exerce essentiellement par le canal comportant l'ajutage de 0,65.

- **Les circuits commandant la capsule du clapet de suralimentation :**

- Le piquage relié au compresseur est vers le bas (tuyau très court).
- Le piquage, soumis à la dépression est vers le haut (tuyau long).

- **Les piquages sur le régulateur de pression de commande :**

- Le piquage supérieur est toujours en légère dépression (≈ 50 millibars) du ralenti à pleine charge. Il sert de correcteur altimétrique et n'est pas indispensable au fonctionnement.
- Le piquage inférieur est soumis à une dépression importante (≈ 460 millibars) au ralenti; il se crée ainsi une forte pression de commande fournissant un mélange assez pauvre au ralenti. A plein régime et pleine charge, grâce à la présence de l'ajutage de 0,7 soumis à la pression de suralimentation par l'échangeur air-air, il se crée au niveau du « T » un équilibre entre la dépression due au boîtier de papillon et la pression de suralimentation : le piquage inférieur du régulateur de pression de commande est soumis à une pression sensiblement égale à la pression atmosphérique.