

Adaptation pour des carburateurs de diaphragme de Walbro pour la mi-portée à vide et progressive lente et douce T/MN

Pour la plupart, un carburateur qui sort de la boîte, à moins qu'elle ait été conçue et construite pour un moteur un-de-un-aimable, aura besoin de quelques changements faits pour adapter les besoins du moteur. Ces changements sont dus également nécessaire au type du carburant et de pétrole qui sera employé.

Là de lui monte sur l'échelle par étapes pour adapter les divers besoins et niveaux d'exécution ; Ces changements pour le rendement élevé s'appellent *Blueprinting*.

Bien que des glucides du *stock* WG8 soient employés sur des harnais de PPG et de FLPHG, ils n'ont pas été spécifiquement conçus et n'ont pas été fabriqués pour le Radne Raket 120. Le fait est que l'équilibre d'air pour remplir de combustible le rapport n'est pas certaines circonstances de dessous proportionnées, ainsi il doit *être rendu* proportionné selon le moteur qu'il est monté dessus. Ne pas penser à ceci tellement une « modification » ou blueprinting complètement mais juste une adaptation à ces glucides à vos besoins particuliers de moteur. En technologie, il y a toujours pièce pour l'amélioration.

Beaucoup de pilotes ne comprennent pas vraiment des carburateurs, et le Walbro est un carb très simple, mais pour l'obtenir pour exécuter correctement, il est juste obtenant un équilibre et la combinaison de voyage en jet, repositionne la pression et saute-au loin la pression.

Afin de suivre ces instructions (pour le nettoyage et la mise au point) qu'il est essentiel à d'abord apprendre les noms de leur fonction du carburateur des pièces et. Je recommande également de commencer par arrangement les principes généraux sur la façon dont le système de mesure de Walbro fonctionne :

Manuel d'entretien technique de réparation de Walbro (pdf 5.8MB) <http://www.wind-drifter.com/technical/WalbroServiceManual.pdf>

Voici comment rendre un début de moteur équipé par Walbro *chaud ou le froid* avec une mi-portée douce et progressive : Puisque vous devez prendre le carb outre de votre moteur, commençons le wih un nettoyage et une mise au point. Ouvrir le carb sur une surface propre et l'assurer est grinçant nettoient à l'intérieur. La saleté est la cause la plus commune des problèmes de carburateur ! En entretenant votre carburateur, être sûr de vérifier la région et le siège à bec d'admission comme la basse et à grande vitesse aiguille d'ajustement incline pour la saleté. L'air comprimé est la meilleure méthode pour nettoyer ces secteurs sans laisser des fibres des articles utilisés généralement tels que des tampons d'un coton.

Sauter-Au loin la pression et la soupape d'admission repositionnent la pression

La taille du levier régulateur sur un carburateur de diaphragme est critique pour commander quand et

à quelle distance l'aiguille d'admission s'ouvre. Si le levier régulateur est placé trop haut peut créer un état riche d'excédent, alors qu'un si bas réglé régulateur de levier peut créer un état maigre. La taille du levier régulateur doit être de **1.7 millimètre (glucides de GT)** et de **1.45 millimètre (glucides de WB)** au-dessous du bord du corps de carburateur.

Sauter-au loin le calibrage de pression : Sauter-au loin est la pression à laquelle les bruits de soupape d'admission s'ouvrent et permet au carburant de voyager vers l'aiguille voyage en jet.

Il est important de comprendre que la différence entre mesuré sautent-au loin la pression pendant un essai au banc et les fonctionnels réels sautent-au loin la pression d'un moteur courant ; Dans un moteur courant, sauter-au loin la pression se produira sur demande et elle dépend de divers facteurs dynamiques non pressent pendant un simple l'essai au banc. Les facteurs tels que la demande de carburant et la pression atmosphérique déterminent le réel sautent-au loin la pression dans un moteur courant.

L'une chose que nous devons faire concernant sautons-au loin la pression place la taille correcte et critique de levier. Puisque nous sommes vérificateurs de pression le carb tandis que soumis à une situation (non exécutée) anormale, mesuré sauter-au loin la pression ne sera pas les mêmes que dans un moteur courant, mais cet essai peut être employé pour des buts diagnostiques :

Par exemple, si sauter-au loin la pression pendant l'essai au banc se produit à 30 livres par pouce carré ou plus, elle trop haut, et elle est indicative des clapets de fermeture collants de diaphragme de pompe ou d'un siège collant de soupape d'admission.

À l'essai de pression un carburateur de Walbro, l'amorcent comme d'habitude et puis enlèvent simplement la canalisation d'alimentation de carburant et attachent l'appareil de contrôle de pression de Walbro sur son ajustage de précision de prise de carburant. [Le numéro de la pièce d'appareil de contrôle de la pression de Walbro est 57-11 ; \$57.42 USD]. Pomper l'air dans le système et observer la mesure vexer la baisse quand l'aiguille d'admission saute outre de son siège (s'ouvre). Vous voulez sautez-au loin la pression entre 14 - 25 livres par pouce carré

Pour s'ajuster sautent-au loin la pression nettoient le carb, le soufflent sec et courent une mesure de profondeur à travers le levier régulateur, calibrent l'espace à **1.0 millimètre** au-dessous du dessus du corps de carb, aucune garniture) mais ne limitent pas la mesure de se déplacer à travers eux. Si vous passez à 1 dans le levier, il donnera beaucoup plus le carburant et il peut devenir dur à commencer parce que la soupape d'admission ne pourra pas se fermer et le carb s'égouttera le carburant incontrôlablement du voyage en jet.

En se réunissant, placer d'abord la garniture régulatrice sur le corps de carb, suivi du diaphragme régulateur. s'assurent les agrafes régulateuses de levier dans le diaphragme régulateur - c'est une erreur commune quand assembler d'abord le carb et lui signifie que le moteur juste n'ira pas. Prendre une lecture de pression. Attacher alors le couvercle

La soupape d'admission repositionnent le calibrage de pression : La position normale de la soupape d'admission est fermée. Les déclarer manuels de Walbro que le calibrage son repositionnent la pression (de fermeture) est plus important bien que sautent-au loin la pression ! Quand la soupape d'admission obtient déplacée (s'ouvrir) sous la demande de carburant, elle doit alors **repositionner (étroit) à 10 - 12 livres par pouce carré**. Vous saurez en observant la chute de pression sur votre indicateur de pression ; Après que sauter-au loin se produise, la chute de pression devrait finir et demeurer régulière à 10 livres par pouce carré ou en haut. Elle devrait ne jamais se laisser tomber en-

dessous de 10 livres par pouce carré. Ceci s'assurera que la pression de pompe d'essence ne dépasse pas (poussée ouverte) la soupape à pointe d'admission puisque la pompe d'essence produit 5-7 livres par pouce carré.

Pour augmenter la soupape d'admission repositionner la pression, étirent doucement le ressort régulateur, ceci augmente la force sur le siège d'aiguille d'admission (ferme plus serré). Pour diminuer la pression de re-positionnement, comprimer soigneusement le ressort régulateur (soigneux pour ne pas la desserrer !). **NE JAMAIS LA COUPER !!**

L'indicateur de pression d'essai devrait rester **régulier** à 10 livres par pouce carré quand la soupape à pointe régulatrice (soupape d'admission) repositionne. Un carburateur perméable est indiqué si la pression continue à chuter. Selon le manuel d'entretien technique de réparation de Walbro, une chute de pression continue peut indiquer :

*Flawed ou siège sale de soupape d'admission.

Soupape d'admission de *Worn.

fente de *Internal de porosité dans le bâti de corps ou le bâti de corps de pompe d'essence.

diaphragme *Leaking de pompe d'essence de garniture ou de pompe d'essence.

Notes importantes sur Carb Re-assembly :

1) En rassemblant, vous devez placer les garnitures et les diaphragmes dans cet ordre précis :

Côté de pompe d'essence : Diaphragme de pompe sur le corps de carb, suivi de la garniture et puis du couvercle.

Côté régulateur : Garniture régulatrice sur le corps de carb, suivi de la membrane régulatrice et puis du couvercle.

2) En rassemblant, s'assurent les agrafes régulateuses de levier dans le diaphragme régulateur, ou le moteur juste n'ira pas.

3) Les glucides de série de WB ont un plat interne de Circuit à côté du système de mesure. La garniture du plat va à côté du corps de carb, suivi de la membrane et du bout le plat.

Une fois que vous avez fait ce travail de base, regarder le papillon de commande de puissance (a.k. a. : étrangler la valve, le plat de commande de puissance, l'aileron de commande de puissance) dans la gorge de carb et vous verrez là une entaille sur le bord externe du papillon ; Quelques ailerons ont la petite impression et certains pas. Elle devrait être du côté d'aiguille d'ajustement du carb près du plus bas trou de ramassage (ralenti).

Est évident presque comme si quelqu'un a accidentellement entaillé le papillon. Voici le problème. Que peu d'entaille dans le plat de papillon accomplit le flux d'air entier pour les circuits à vide. C'est pourquoi votre vis et ressort à vide d'arrêt sont écrasés toute manière dedans tandis que votre vis à vitesse réduite ouvrent une seule une alerte. Votre moteur est affamé pour l'air tandis que vous avez coupé son approvisionnement en carburant à vide à rien.

Votre aiguille à grande vitesse de la série de carb de WB est ouverte à 1 à 3/4 tour pour l'extrémité supérieure et votre aiguille à vitesse réduite est 1/8 tour ouvert. C'est une étendue importante de territoire sans l'assurance de mi-portée. Le bas voyagent en jet est si bas pour couvrir la mi-portée tandis que la haute voyagent en jet est trop haute pour faire la même chose.

1 9 4 7 0 3 1