

## PIECES DE REGLAGE

(a) La figure 4 comprend deux vues en coupe du carburateur montrant :

- 1° la vis butée du volet gaz Z ;
- 2° la vis d'air du ralenti LI.

REMARQUE.—L'air du ralenti peut provenir de l'extérieur ou de l'intérieur du corps (voir bas de page 2) mais le réglage est identique, dans les deux cas.

(b) BUTEE DE VOLET Z. Doit être réglée pour soulever le volet juste suffisamment pour faire tourner le moteur au ralenti quand la manette est fermée.

(c) VIS D'AIR LI. Règle la richesse de mélange pour le ralenti à vide et volet entr'ouvert. La vis contrôle le débit du gicleur de ralenti en étranglant plus ou moins l'air qui vient se mélanger à l'essence fournie par ce gicleur.

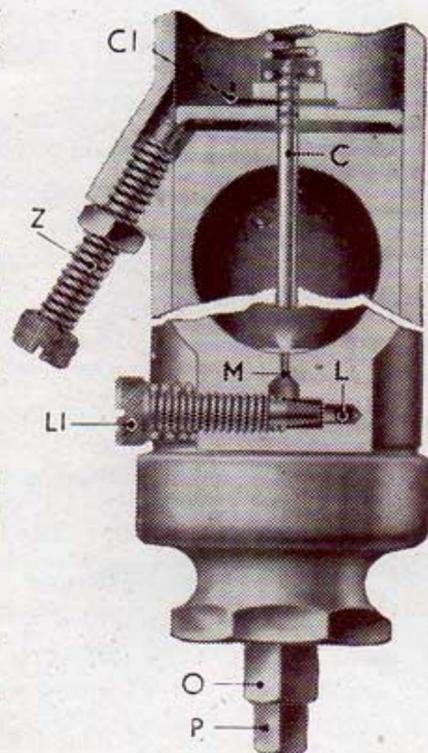


Fig. 4

(d) GICLEUR PRINCIPAL P. — Détermine la richesse du mélange quand le volet est grand ouvert ou à plus des 3/4. Aux plus faibles ouvertures du volet, bien que l'essence le traverse encore, son débit est freiné par l'aiguille conique dans le gicleur d'aiguille.

Chaque gicleur est calibré et numéroté pour indiquer son débit exact : deux gicleurs du même numéro sont donc identiques. Ne jamais agrandir un gicleur, mais prendre le numéro qui convient. Les débits augmentent comme les numéros. Chaque gicleur porte un plomb de garantie.

Pour atteindre le gicleur principal, retirer le bouchon Q (page 2). S'il se trouve trop serré dans le gicleur d'aiguille, tenir ce dernier à l'aide d'une clef pendant qu'on débloque le gicleur principal.

(e) AIGUILLE C ET GICLEUR D'AIGUILLE O. L'aiguille étant rattachée au volet des gaz laisse passer plus ou moins d'essence par le gicleur d'aiguille dans lequel elle s'enfonce plus ou moins suivant l'ouverture du volet. Son action est sensible à toutes les ouvertures sauf à plein gaz ou au ralenti. Le gicleur d'aiguille est toujours du même diamètre, sauf pour les carburants spéciaux alcoolisés.

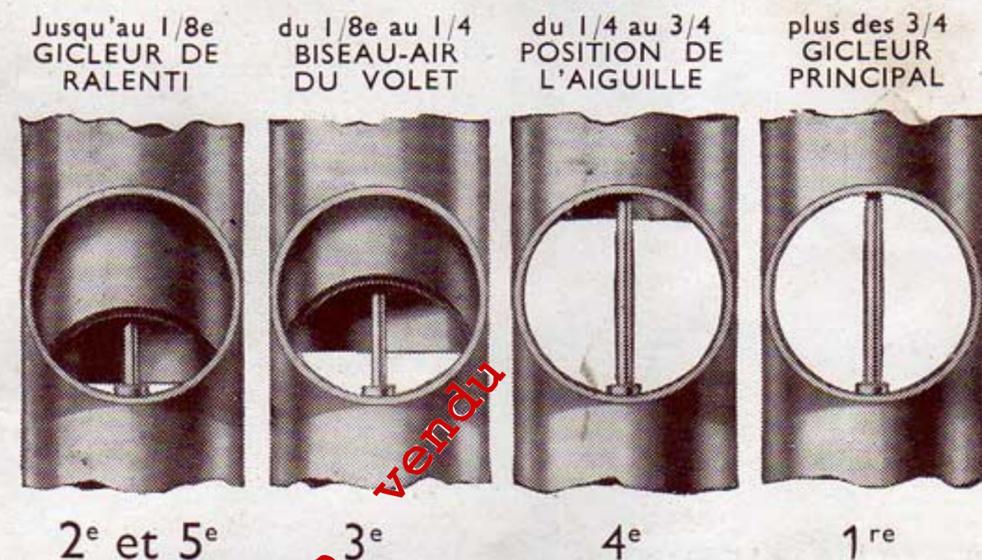
Pour modifier la position de l'aiguille par rapport au volet, c'est-à-dire pour enrichir ou appauvrir le mélange correspondant à une position donnée du volet, il suffit de placer la gouille O attachée à un cran plus ou moins bas de l'aiguille (voir figure ci-dessus). L'appauvrissement ou l'enrichissement n'est sensible qu'entre le 1/4 et les 3/4 de l'ouverture du volet (voir figures page 7).

(f) COUPE DU VOLET DES GAZ. Le côté air du volet des gaz est coupé en biseau plus ou moins ouvert pour modifier la succion sur le gicleur d'aiguille, ce réglage correspond aux ouvertures du volet intermédiaires entre celles du ralenti et celles influencées par la position de l'aiguille. Le numéro gravé sur le volet indique l'ouverture du biseau, par exemple, 6/3, volet type 6, biseau no 3. Les nos 4 ou 5 donnent plus d'air, les nos 1 ou 2, moins d'air.

(g) VOLET D'AIR. A utiliser seulement pour la mise en marche, le moteur encore froid, ou pour faire des essais. Dans tous les autres cas, le laisser grand ouvert.

(h) AGITATEURS. C'est un bouton rappelé par un ressort sur le couvercle de la chambre à flotteur. En l'appuyant on abaisse le flotteur et le pointeau d'arrivée d'essence, ce qui "noie" le carburateur. Le noyage enrichit le mélange momentanément jusqu'à rétablissement du niveau normal.

## LE REGLAGE

PHASES D'OUVERTURE DU VOLET  
DANS LES CARBURATEUR AMAL ET AMAC  
A AIGUILLE

## ORDRE A SUIVRE POUR LE REGLAGE

(afin de ne pas dérégler l'une des phases en réglant la suivante)

REMARQUE. Le carburateur étant automatique quelle que soit l'ouverture du volet des gaz, le volet d'air doit rester toujours grand ouvert, sauf pour le départ et le réchauffage du moteur. (Avec les essences du commerce.) Avant tout, lire les notes des pages 5 et 6 sur les éléments servant au réglage et faire les essais sur une route tranquille montant légèrement pour que le moteur soit en tirage.

**1° LE GICLEUR PRINCIPAL. Volet position 1** (§ d, page 6). Essayer après avoir ouvert tout en grand, de refermer légèrement soit le volet des gaz, soit le volet d'air ; si le moteur tire mieux, le gicleur est trop petit, s'il tire plus mal, plus "lourdement", le gicleur est trop grand. Pour un réglage de course, le gicleur doit être assez grand pour éviter l'échauffement du moteur. Pour s'en assurer, marcher quelques minutes à plein gaz, débrayer et arrêter rapidement le moteur puis, examiner l'intérieur du corps de la bougie : le noir brillant indique un bon réglage, noir mat : trop riche ; gris fer : trop pauvre.

**2° LE RALENTI, volet position 2 et 5** (§ c, page 6). Commencer avec un ralenti trop rapide, manette fermée, vis butée Z (voir page 6) un peu trop serrée, avance correcte pour le meilleur ralenti. (1e) Desserrer le contre-écrou, puis la vis butée, Z, le moteur ralentit puis hésite, chercher alors en dévissant ou en vissant la vis d'air LI (voir page 6) la position qui donne une marche régulière et rapide. (2e) Ensuite desserrer à nouveau la vis butée pour ralentir le moteur le plus possible, bloquer au doigt le contre-écrou et rechercher la meilleure position de la vis d'air comme précédemment. Si ces deux opérations laissent un ralenti trop rapide, les recommencer une troisième fois puis, bloquer le contre-écrou sans bouger la vis butée.

**3° COUPE DU VOLET, volet dans la position 3** (§ f, page 6). Si, en dépassant l'ouverture du ralenti, des étternuements se produisent dans la carburation, enrichir le ralenti en resserrant la vis d'air d'un 1/2 tour. Si ce n'est pas suffisant, la remettre dans sa position et essayer un volet moins échancré. Si le moteur galoppe, en tirage, dans cette position du volet, sans provoquer d'étternuements, ou bien l'aiguille est beaucoup trop relevée ou bien un volet plus échancré supprimera l'excès d'essence.

**4° AIGUILLE, volet dans la position 4** (§ e, page 6). L'aiguille agit dans des limites très étendues de l'ouverture du volet et commande également la qualité des accélérations. Essayer d'abord la position la plus basse, c'est-à-dire la gouille aussi près que possible du bout ; si la reprise est molle et s'améliore en refermant le volet d'air, remonter l'aiguille de 2 crans ; si le mieux est très sensible, essayer le cran intermédiaire.

Si le mélange est encore riche avec la gouille au cran 1 près du bout, le gicleur d'aiguille est usé et doit être remplacé.

**5° FINALEMENT** vérifier le réglage définitif du ralenti.

## REGLAGE DES MOTEURS 2-CYLINDRES A CARBURATEUR UNIQUE.

Procéder comme pour les moteurs monocylindriques suivant instructions de cette notice. Si un passage à vide se produit à l'accélération la cause peut être un volet des gaz usé dont le remplacement s'impose.

## REGLAGE SUR MOTEUR 2-CYLINDRES A 2 CARBURATEURS.

(Chaque Cylindre muni de son Carburateur).

Plusieurs précautions doivent être prises en dehors de celles indiquées dans la notice en ce qui concerne la détermination du gicleur principal, de la position d'aiguille et de la coupe du volet des gaz qui doivent être les mêmes pour les deux carburateurs :

1°—Avant le réglage général des deux carburateurs, comme indiqué page 7 de cette notice, les mêmes éléments s'appliquant, aux deux appareils, procéder comme il est dit aux paragraphes 2 et 3 ci-dessous.

Si cependant, un passage à vide (ou "trou") se fait sentir à l'accélération, la cause peut-être l'un ou l'autre des volets des gaz usés dont le remplacement est indispensable avant de commencer le réglage.

2°—Pour le ralenti.

Chaque carburateur doit être réglé séparément sur le seul cylindre correspondant en retirant le fil de bougie de l'autre cylindre, le moteur tournant sur le seul cylindre à l'essai.—Régler ce carburateur exactement, comme indiqué page 7, paragraphes 2 & 5. Ensuite, procéder de même avec l'autre carburateur du second cylindre et enfin, essayer les deux cylindres à la fois, ce qui peut donner un ralenti un peu plus rapide ; dans ce cas desserrer les deux butées de volet très légèrement et dans la même proportion pour retrouver le ralenti correct.

3°—Ce ralenti, une fois obtenu, les deux volets reposant sur leur butée, ajusté les tendeurs de câbles des deux carburateurs pour rattrapper le jeu, poignée tournante dans la position fermée. Ceci permet aux deux volets d'ouvrir simultanément, surtout aux très faibles accélérations quand on ouvre la poignée tournante.

Comme vérification ultime, arrêter le moteur, retirer les prises d'air des deux carburateurs, fermer la poignée tournante, puis appuyer avec les doigts de la main gauche à travers l'entrée d'air sur les volets ; avec la main droite, ouvrir lentement la poignée tournante et sentir si les deux volets sont soulevés de leur butée exactement au même instant.

## SERVICE

Nombreux sont les agents stockistes AMAL, et partout où le motocyclisme est en faveur, votre intérêt est de les consulter pour tous vos besoins et de leur acheter les pièces de rechange.

### PIECES DETACHEES AMAL D'ORIGINE.

Les pièces AMAL d'origine, sont vendues par nos stockistes. Aussitôt que les circonstances le permettront, elles seront à nouveau emballées ou plombées sous la marque "AMAL." Elles sont toutes fabriquées dans nos Usines, calibrées et vérifiées avec le même soin que celle entrant dans chacun de nos carburateurs.

**GICLEURS.** Tous nos gicleurs de rechange sont aussi bientôt plombés avec un fil à travers l'orifice pour garantir ce dernier contre toute détérioration.

Ils sont tous du même modèle no 4/042, Leur débit va de 5 en 5 centicubes, entre 30 et 100, puis de 10 en 10 jusqu'à 500 cc.

Le marquage en centicubes signifie que chaque gicleur débite effectivement le nombre de cc. marqués dans les conditions reproduites par nos machines à calibrer, lesquelles constituent ailleurs une norme nationale. Chaque gicleur est individuellement essayé avant marquage.

Toutes pièces détachées AMAL sont obligatoirement vendues au prix de nos tarifs.

**NOS STOCKISTES ONT TOUS LA LISTE COMPLETE DES REGLAGES RECOMMANDES POUR TOUS LES MODELES NORMAUX DE MOTOCYCLETTES.**

## CARBURANTS SPECIAUX ALCOOLISES

Pour utiliser le "Méthanol" ou le carburant de compétition "JAP" mettre un gicleur d'aiguille marqué 113 (de même longueur et type que le précédent) et un gicleur principal environ 2.5 fois plus fort que celui utilisé à l'essence.

Exemple : pour passer de l'essence à l'alcool, mettre le gicleur d'aiguille No. 113, puis, si le gicleur principal était du No. 170, essayer le No. 420 (c'est-à-dire  $170 \times 2,5 = 425$ ). Comme il est dit plus haut, l'augmentation du gicleur n'est qu'approximative, le numéro définitif doit être déterminé aux essais en procédant comme indiqué page 7. S'assurer que le débit du robinet à essence est suffisant.

Ne réalisez jamais les gicleurs d'origine, gardez-les plutôt en vue du retour à l'essence.

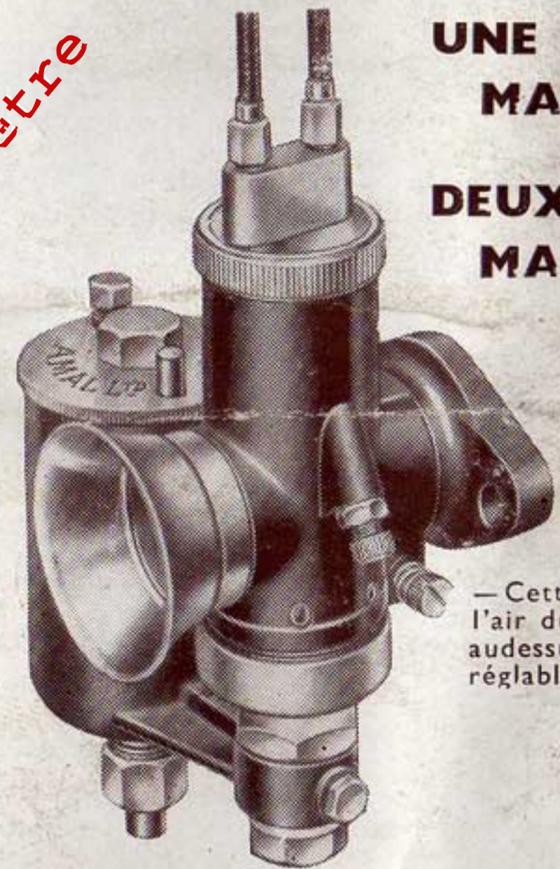
## CONSEILS PRATIQUES

# Carburateur a Aiguille

(Concernant aussi les modèles précédents)



## VERTICAL - HORIZONTAL ou INCLINE



UNE  
MANETTE  
DEUX  
MANETTES

— Cette vis commande l'air du ralenti, et celle audessus est la butée réglable du volet de gaz.

Fig. 1

AGENTS EN BELGIQUE :

## Etablissements BELSI

(Anciennement BELGIAN-SIDEGARS)

43, rue Goswin, LIÈGE

Téléphone 23.45.32

## INDEX

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| 1. Couverture.           | 5. Localisation des défauts.  |
| 2. Coupe du carburateur. | 6. Les pièces de réglage.   |
| 3. Son fonctionnement.   | 7. Méthode de réglage.  |
| 4. Conseils pratiques.   | 8. Réglage, moteurs à deux cylindres. Service. Carburants à l'alcool. |

## VUE EN COUPE DU CARBURATEUR A AIGUILLE

Montrant  
les volets air  
et gaz fermés

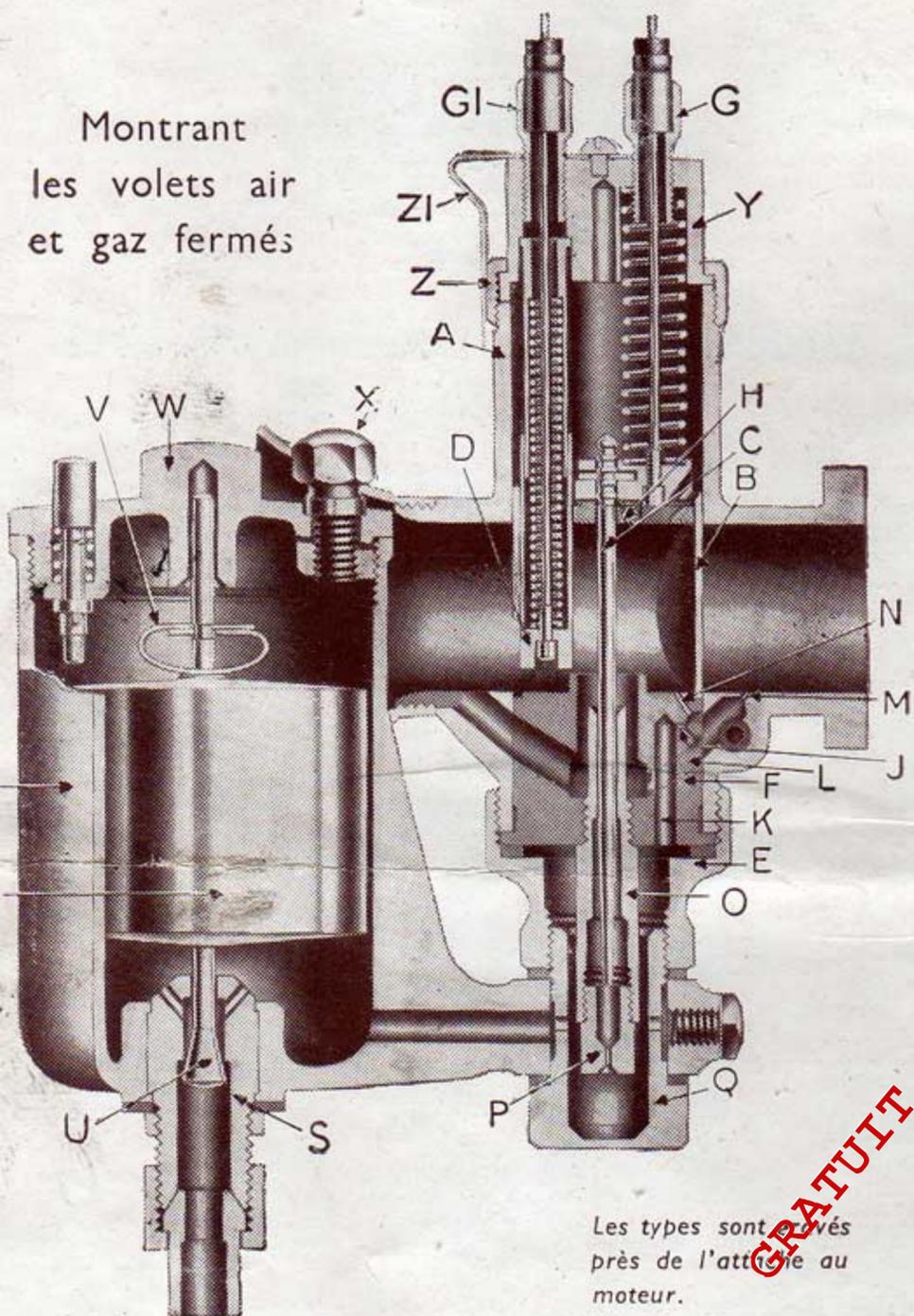


Fig. 2

Votre carburateur peut être vertical, horizontal ou incliné, mais schématiquement cette coupe s'applique à tous les modèles, les seules différences concernant l'attache au moteur ou la chambre de flotteur.

### DEUX VARIANTES

LA FIGURE 1 (page 1) représente un carburateur normal à 4 trous d'air d'émulsion visibles de l'extérieur à la base de la chambre de mélange. Sur ce type, l'air du ralenti est également pris de l'extérieur (Types : 74, 75, 76 et 89).

LA FIGURE 2 (ci-dessus) représente, vu en coupe, le même appareil à un seul trou d'air d'émulsion communiquant seulement par l'intérieur avec l'entrée d'air principale et alimentant le gicleur le ralenti comme indiqué sur la vue en coupe de la page 3 (Types 274, 275, 276 et 289).

La présente notice de réglage s'applique également aux deux variantes.

## CONSEILS PRATIQUES

**DEPART A FROID.** Noyer le carburateur par deux ou trois courtes pressions sur l'agitateur et fermer le volet d'air, l'avance à l'allumage à moitié environ ; le volet des gaz d'abord fermé puis, soulevé d'un 1/8e environ (voir page 7 position 2) ; mettre en marche. Un volet des gaz trop ouvert rend le départ plus difficile.

**DEPART A CHAUD.** Ne pas noyer, mais fermer le volet d'air ; pas trop d'avance ; le volet des gaz ouvert d'un 1/8e, comme ci-dessus, mettre en marche. Si l'on a noyé, et que le mélange, trop riche n'explose pas, ouvrir le volet en grand, faire tourner à vide pour évacuer l'excès d'essence, puis, remettre en route avec le volet ouvert d'un 1/8e, l'air grand ouvert. En général ne pas noyer lorsque le moteur est chaud.

**DEPARTS (généralités).** Trouver par expérience dans quelles circonstances il est utile ou nuisible de noyer l'appareil, et aussi les positions les meilleures pour les volets air et gaz. (Certains carburateurs sont pourvus d'une butée de ralenti qui donne automatiquement la meilleure position de départ pour le volet des gaz.)

**DEPARTS : Carburateurs à 1 seule commande.** Ouvrir le volet à peine au-dessus de la position réservée pour le ralenti à vide. Noyer plus ou moins suivant la température du moteur.

**CABLES DE COMMANDE.** Manette fermée, laisser un jeu suffisant pour que les mouvements du guidon n'ouvrent pas le volet ; à cet effet régler les tendeurs au sommet du carburateur. Le volet doit se fermer librement.

**TUYAUTERIES D'ESSENCE.** S'assurer en détachant le raccord au carburateur que l'essence jaillit librement. Eviter les boucles verticales, causes de tampons de vapeur. Le débordement de la cuve peut être dû à un pointeau faussé ou usé, ou à un flotteur percé, mais, avec les machines neuves, presque toujours ce sont des impuretés (sables, poussières), venues du réservoir. Nettoyer et retoucher la cuve jusqu'à disparition du phénomène, ou vidanger et rincer le réservoir lui-même.

A noter que si le carburant déborde, moteur arrêté, l'excès passant par le gicleur s'écoulera non pas dans le moteur, mais à l'extérieur par un petit trou à côté en bas de la chambre, types fig. 2, ou par les trous de l'air primaire, types fig. 1, page 1.

**EXACTITUDE DU CARBURATEUR. ETANCHEITE.** Un ralenti instable est souvent dû à des rentrées d'air anormales ; s'assurer que la fixation est étanche en versant des gouttes d'huile avec une burette sur les points douteux, le moteur au ralenti. Sur des machines usagées, soupçonner le volet de gaz ou les guides de soupapes d'admission usés.

**EXPLOSIONS DANS LE SILENCIEUX.** Peuvent provenir d'un réglage trop pauvre quand le volet est presque fermé, ou bien d'un réglage trop riche et de fuites au tuyau d'échappement. Dans les deux cas le mélange, non brûlé dans le cylindre, explose à la chaleur dans le silencieux. Le même phénomène, volet des gaz plus ouverts, est l'indice d'un défaut d'allumage, non de carburation.

**CONSOMMATION TROP ELEVEE.** — Avec une machine neuve : impuretés sur le siège du pointeau, venant du réservoir, et dérégulant le niveau d'essence ; avec une machine usagée, pointeau usé, effet analogue. La consommation monte également par usure excessive du gicleur d'aiguille (0 figure 2) momentanément abaisser l'aiguille ou, mieux, remplacer gicleur d'aiguille.

**FILTRE A AIR.** Peuvent justifier un changement de gicleur (au numéro inférieur) surtout si le montage en a été, fait ultérieurement. Au contraire, en supprimant le filtre ultérieurement, attention de ne pas surchauffer le moteur par réglage trop pauvre : l'essai à la manette d'air montrera s'il y a lieu de mettre un gicleur plus grand ou de remonter l'aiguille d'un cran.

**DEFAUTS (voir page 5).** Peut ne pas provenir de la carburation : si l'on ne peut y remédier en enrichissant ou appauvrissant le réglage à l'aide de la manette d'air si l'essence arrive bien et ne déborde pas, c'est que la cause en est ailleurs.

**REMONTAGE.** Après un démontage veiller au bon serrage de l'écrou inférieur E (fig. 2, page 2) contre le joint de l'étrangleur F, autrement l'essence fuira par aspiration.

En remplaçant le volet de gaz bien introduire l'aiguille dans le trou central de l'étrangleur, puis s'assurer que l'ensemble coulisse librement même après blocage, de l'écrou de chapeau de chambre de mélange Z tenu par le ressort ZI.

**COUVERCLE DE CHAMBRE A FLOTTEUR.** Pour l'enlever desserrer la vis X (Fig. 2). Pour retirer le flotteur, pincer la goupille V (fig. 2) et tirer à soi ; au remontage, une fois introduite sur le pointeau, la goupille saute aisément dans sa rainure. Avoir soin de ne pas fausser le pointeau.

## RECHERCHE DES DEFAUTS

En matière de carburation, il ne peut y avoir que deux défauts : excès ou manque d'essence ; pour déterminer lequel est en cause :

- 1° Vérifier l'arrivée d'essence.
  - Propreté des gicleurs et conduits.
  - Alimentation abondante.
  - Absence de débordements.
- 2° Chercher les fuites d'air.
  - A la fixation sur moteur.
  - Aux guides usés des soupapes d'admission.
- 3° Voir les pièces usées ou desserrées.
  - Volet des gaz.
  - Aiguille de gicleur.
  - Ecrou de chambre de mélange desserré.
  - Gicleurs desserrés.
- 4° ESSAYER A L'AIDE DU VOLET D'AIR si l'enrichissement ou l'appauvrissement du réglage améliore ou non les résultats.

### SIGNES EVIDENTS

D'EXCES D'ESSENCE	DE MANQUE D'ESSENCE
Fumée noire à l'échappement.	Retours au carburateur.
Brouillards d'essence refoulés par l'entrée d'air.	Ralenti instable.
Marche à 8 temps pour un 4 temps.	Echauffement excessif.
Marche à 4 temps pour un 2 temps.	Mauvaises accélérations.
Marche bruyante et saccadée.	Le moteur tire mieux avec le volet des gaz non grand ouvert ou le volet d'air en partie baissé.
Consommation excessive.	? Le filtre à air a-t-il été supprimé.
? Un mauvais serrage de l'étrangleur peut occasionner un excès d'essence par fuites entre l'écrou E et son joint.	? Gicleurs partiellement obstrués.
Filtre à air colmaté.	L'enlèvement du silencieux, ou l'emploi d'un silencieux de course demandent un réglage plus riche et un gicleur principal plus grand.
? Gicleur d'aiguille agrandi par usure.	
Bougie calaminée.	

### AVANT TOUT

Vérifier la libre arrivée d'essence, arrêter les fuites d'air, régler l'allumage et les temps des soupapes. Enfin déterminer s'il y a manque ou excès d'essence et pour quelle position d'ouverture du volet des gaz (voir page 7).

### REGLAGE

Si pour une position déterminée du volet des gaz le moteur tire mieux en refermant partiellement le volet d'air, il y a manque d'essence, il y a excès dans le cas contraire. Modifier alors le réglage de la pièce appropriée suivant les indications de la page 7.

### AUX DIFFERENTES POSITIONS DU VOLET DES GAZ

(voir page 7)

POUR APPAUVRIR		POUR ENRICHIR
Gicleur principal plus petit.	1 <sup>re</sup> posit.	Gicleur principal plus grand.
Dévisser la vis d'air du ralenti.	2 <sup>e</sup> posit.	Revisser la vis du ralenti.
Volet des gaz d'un numéro au-dessus.	3 <sup>e</sup> posit.	Volet des gaz d'un numéro au-dessous.
Aiguille d'un cran plus bas.	4 <sup>e</sup> posit.	Aiguille d'un cran plus haut.

**REMARQUE.** Il n'est pas indiqué de corriger un mélange trop riche à moitié des gaz en réduisant le gicleur principal d'un numéro : en effet le gicleur peut être correct à plein gaz. Il faut donc dans ce cas abaisser l'aiguille.

Pour les carburants spéciaux, comme les mélanges alcoolisés, se garder d'essayer le même réglage que pour l'essence, ce qui peut endommager le moteur par mélange trop pauvre (voir page 8).

## FONCTIONNEMENT NOMS DES PIECES

- A. Chambre de mélange.
- B. Volet des gaz.
- C. Aiguille et goupille.
- D. Volet d'air.
- E. Ecrou de chambre de mel.
- F. Etrangleur (base).
- G. Tendeurs de câble.
- H. Etrangleur buse (sommel).
- J. Gicleur du ralenti.
- K. Alimentation du ralenti.
- L. Conduit d'air du ralenti.
- M. Sortie du ralenti.
- N. By-passe du ralenti.
- O. Gicleur d'aiguille.
- P. Gicleur principal.
- Q. Bouchon d'assemblage.
- R. Chambre de flotteur.
- Butée de volet (voir fig. 1 p.1).
- T. Flotteur.
- U. Pointeau.
- V. Goupille de pointeau.
- W. Couvercle de chambre de flotteur.
- X. Vis de blocage de couvercle.
- Y. Agitateur (à gauche de W).
- Z. Chapeau de chambre de mélange.
- ZI. Ressort-frein d'écrou de chapeau.

Le carburateur débite et pulvérise la quantité correcte d'essence qui correspond à l'air aspiré par le moteur parce que la buse d'air et le gicleur d'essence principaux sont correctement proportionnés.

La chambre de flotteur maintient constante la pression d'alimentation d'essence aux gicleurs et coupe cette alimentation quand le moteur s'arrête.

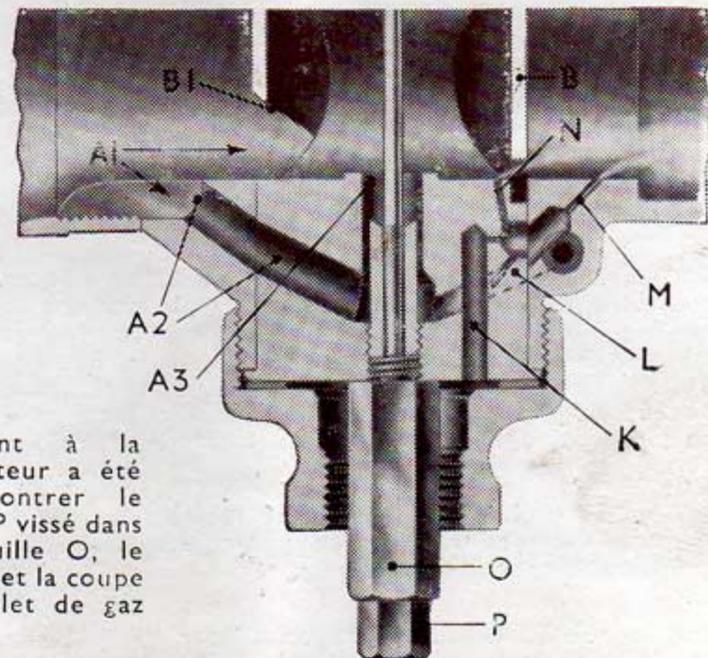
La commande des gaz, au guidon, contrôle la quantité du mélange, donc, sa puissance, sa composition restant automatiquement correcte pour toutes les positions du volet. Au début de sa course, l'ouverture du volet fait entrer en action, le dispositif de ralenti puis le by-pass qui prépare l'entrée du gicleur principal dont le débit est freiné par l'aiguille dans le gicleur d'aiguille. Le gicleur principal ne gicle pas directement dans la chambre de mélange, mais, à travers le gicleur d'aiguille, dans une anti-chambre, ou se forme un mélange riche d'air et d'essence qui passe ensuite dans l'étrangleur principal d'air. L'anti-chambre, ou étrangleur primaire assure l'automaticité ou compensation.

Les carburateurs sont généralement pourvus d'une commande séparée pour corriger le mélange par l'effet du volet d'air qui obstrue partiellement le passage d'air dans l'étrangleur. Ce volet d'air ne doit être fermé que pour le départ à froid et jusqu'à ce que le moteur soit chaud. Les organes de réglage sont particulièrement simples et efficaces.

Fig. 3

Cette coupe ne convient pas aux carburateurs présentant 4 trous d'air primaire à la base de la chambre de mélange, mais à ceux dont la prise d'air primaire (A<sub>2</sub>) débouche dans la prise d'air principale (A<sub>1</sub>).

Coupe de la moitié inférieure de la chambre de mélange montrant le volet (B) entr'ouvert et les canaux de prise d'air primaire interne (A<sub>2</sub>) vers le grand gicleur (P) et le ralenti (L).



Le raccordement à la chambre de flotteur a été retiré pour montrer le gicleur principal P vissé dans le gicleur d'aiguille O, le cône de l'aiguille et la coupe en biseau du volet de gaz B<sub>1</sub>.

Si le carburateur suinte à l'arrêt ; l'essence en excès s'écoulera par le gicleur principal dans les canaux primaires, et s'égouttera par un petit trou de trop plein sur le côté du corps du carburateur.