

ma (Fig. 5) en el bloque de medición y luego pasa al cuerpo principal por una restricción. Desde el cuerpo principal, circula dentro de un conducto en el cuerpo del acelerador. Como la ranura de transferencia en marcha mínima está expuesta a la acción del vacío del múltiple, el combustible es descargado.

SISTEMA DE ACELERACION

Cuando se abre el acelerador, existe un breve intervalo antes de que el combustible, que es más pesado que el aire, pueda adquirir velocidad y conservar el equilibrio deseado entre aire y combustible. Durante este intervalo, el sistema de aceleración suministra el combustible, hasta que los demás sistemas vuelven a estar en condiciones de alimentar normalmente el motor (Fig. 6).

La bomba de aceleración se encuentra en el fondo de la taza de combustible y empieza a funcionar cuando el movimiento del acelerador hace funcionar la palanca de mando de la bomba. Cuando se abre el acelerador, el varillaje de la bomba de aceleración, que funciona por la acción de una leva colocada en el eje del acelerador,

empuja el diafragma de la bomba hacia arriba. Cuando el diafragma se mueve hacia arriba, la bola de retención de la admisión es obligada a quedarse en su asiento, para evitar que el combustible regrese a la taza. El combustible circula desde el conducto corto en la taza de combustible hasta el conducto diagonal largo en el bloque de medición. El combustible pasa al cuerpo principal y, luego, a la cámara de descarga de la bomba. La presión del combustible ocasiona que la aguja de descarga se levante; el combustible es descargado en el venturi por las boquillas de descarga de la bomba.

Cuando el acelerador se mueve hacia su posición cerrada, el varillaje vuelve a su posición original y el resorte del diafragma empuja al diafragma hacia abajo. Cuando el diafragma regresa a su posición original, la bola de retención de la admisión sale de su asiento y la cámara del diafragma se vuelve a llenar con combustible que viene de la taza.

SISTEMA PRINCIPAL DE COMBUSTIBLE

La diferencia en la presión en-

tre el venturi reforzador y la taza, ocasiona que el combustible circule por el sistema principal (Fig. 7).

El combustible sube por el pozo principal, y rebasa las purgas de aire en un lado del pozo. El aire filtrado penetra por la purga del pozo principal en el cuerpo principal y circula hasta dentro del bloque de medición por los conductos interconectados. La mezcla de combustible y aire sube por el conducto principal y pasa por el conducto horizontal corto que llega al cuerpo principal; luego, por el canal horizontal de la boquilla de descarga. El combustible es descargado dentro del venturi reforzador en donde se vaporiza y se mezcla con la corriente de aire que pasa por la garganta del carburador.

SISTEMA DE POTENCIA

Durante los períodos de funcionamiento con cargas pesadas o a alta velocidad, se requiere una mezcla más rica para tener potencia adicional. El combustible adicional que se requiere durante este período, es suministrado por el sistema de potencia (Fig. 8). El sistema de potencia es controlado por el vacío en el múltiple.

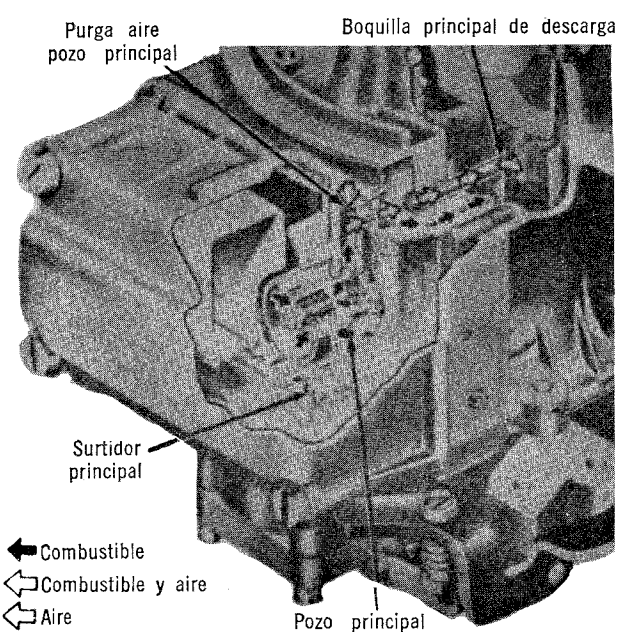
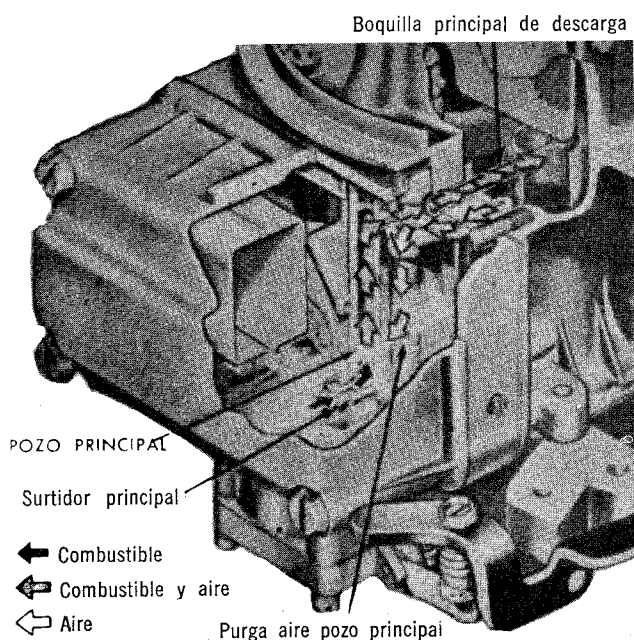


Fig. 7 — Sistema Principal de Combustible. Ilustrativo

Fig. 8 — Sistema de Potencia. Ilustrativo