Document original sur : http://tech.flygsw.org/walbro_tuneup.htm

Great thanks to the author, M. B. Fuess

Texte original en noir
Traduction en rouge
Commentaires du traducteur en bleu
Traducteur anonyme

Original text in black
Translation (to French) in red
Translator's comments in blue
Anonymous translator

Walbro Carb TUNE UP & Illustrated Guide

Walbro carbs aren't too difficult to tune up if you know what you're doing. First of all, you need to know how the carb works and how the settings interact with each other. About 95% of all the gas airplanes I've seen at the field are somewhat out of tune. How can I tell this? Simple, at some point the engines "four cycle" in flight. *Two Cycle engines are not supposed to "four cycle" PERIOD*. This is caused by a rich mixture that is forcing the sparkplug to intermittantly miss making it sound like a four stroke. This is not good. **HOWEVER the good news is**; gasoline two stroke engines are very **very** tollerant of rich settings (most of the time) and will run fine. You'll just consume a little more gasoline than necessary, and create a little more oil mess on your plane. You may eventually foul your spark plug as well. *So why do so many people leave their engines tuned like this?* Simple answer, the engine will start much easier when it's cold AND there's little or no warm up time needed prior to flying. Those are pretty good reasons! But the fact is... the engine is not running like it's supposed to.

Les carburateurs Walbro ne sont pas difficiles à régler si vous savez ce que vous faites. Avant tout, vous avez besoin de connaître comment travail le carbu et comment les réglages interagissent entre eux. Près de 95% des avions essence que j'ai vu au terrain sont mal réglés. Comment expliquer? Simple, à certains régimes, le moteur tourne 4 temps en vol! *Les moteurs 2 temps ne sont pas sensés avoir 4 temps*. C'est la cause d'un mélange riche qui provoque un raté d'allumage niveau bougie et donne un son 4 temps ! Ce n'est pas bon. **Cependant, la bonne nouvelle est** : un moteur 2 temps et très **très** tolérant envers un mélange trop riche (la plupart du temps) et tournera bien. Vous consommez juste un peu trop d'essence que nécessaire, et provoquez un peu plus de pertes d'huile sur votre avion. Vous pouvez même éventuellement encrasser votre bougie. *Pourquoi certains laissent leur moteur réglé ainsi* ? Simple réponse, le moteur démarrera plus aisément à froid ET il nécessite une petite ou pas du tout de période de chauffe avant le vol. Ce sont de bonnes raisons ! Mais le fait est… le moteur ne tourne pas comme il devrait !

LET'S BEGIN:

All Walbro carbs have their own fuel pump, a needle & seat controlled by a float diaphragm, a highend and lowend needle set, and some have chokes, some don't. There are so many variations of Walbro carbs, it's ridiculous. I will restrict this editorial to the more common carbs found on airplane gasoline engines. This will include the WA, WB, WG, WT, WL, WS, WTL and a few others. While there's a substancial difference in these carbs, they share a common tune-up procedure.

COMMENCONS:

Tous les carbus Walbro ont leur propre pompe à carburant, une aiguille et un siège contrôlés par un diaphragme flottant (mobile), des pointeaux haut et bas, et certains ont un choke, d'autres pas. Il y a tellement de variétés de carbus Walbro, c'en est ridicule. Je réduirai cet éditorial aux carbus les plus communément rencontrés sur les moteurs d'avions. Cela inclus les WA, WB, WG, WT, WL, WS, WTL et d'autres. Tandis qu'il existe de substantielles différences entre ces carbus, ils partagent la même procédure de réglage.

FIRST and foremost, you need to know how the carb works and how the settings affect the running. Then you also need to know how to make the adjustments. You also need to know what is a correct tune, and what isn't. After that, it's free sailing!

PREMIEREMENT et principalement, vous devez savoir comment travail un carbu et comment les réglages affectent le fonctionnement. Vous devez aussi savoir comment faire les ajustements. Vous devez encore savoir ce qu'est un bon réglage et ce qui n'en est pas. Après ça, c'est de la navigation libre (???)!

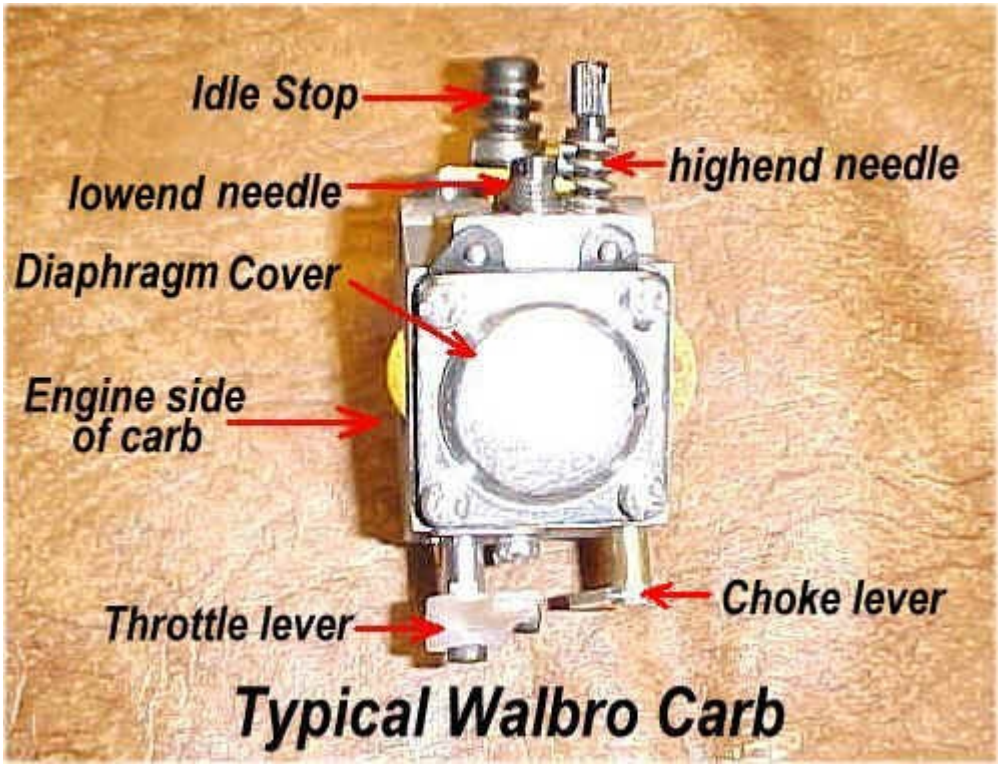
Before you make any adjustments, you need to consider what's really going on and what part of the carb is being used at that time. There are a lot of functions going on within the carb and one or more functions can make the carb act strange. What could sound like a rich lowend needle setting could actually, and easily be a

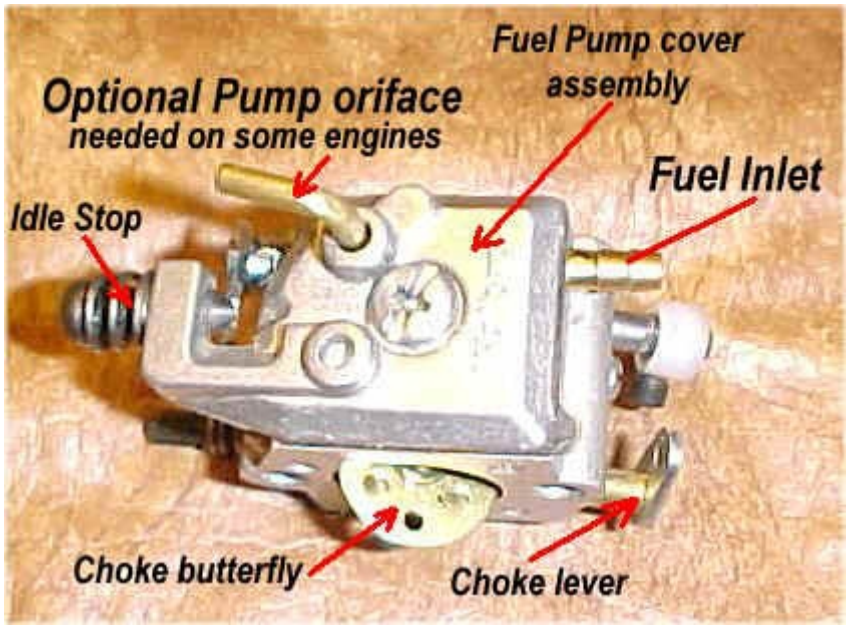
float setting on the needle & seat! A stiff diaphragm will make it run rich too. It could also make it run lean. The highend and lowend needles interact throughout the entire throttle range. So if you adjust one needle, you will likely need to adjust the other.

Avant de faire un quelconque ajustement, vous devrez connaître ce qui se passe réellement et quelle partie du carbu est utilisée à ce moment. Il existe une série de fonctions en usage dans le carbu, et une ou plusieurs de ces fonctions peuvent provoquer un comportement étrange du carbu. Ce qui pourrait sembler être un réglage riche du pointeau de bas régime pourrait en réalité et être facilement un réglage flottant (libre) niveau aiguille et siège ! Un diaphragme raide le rendra riche également. Si vous ajuster un pointeau, vous aurez certainement besoin d'ajuster l'autre.

Let's begin with looking at the components of the carb:

Commençons par un regard sur les composants du carbu:



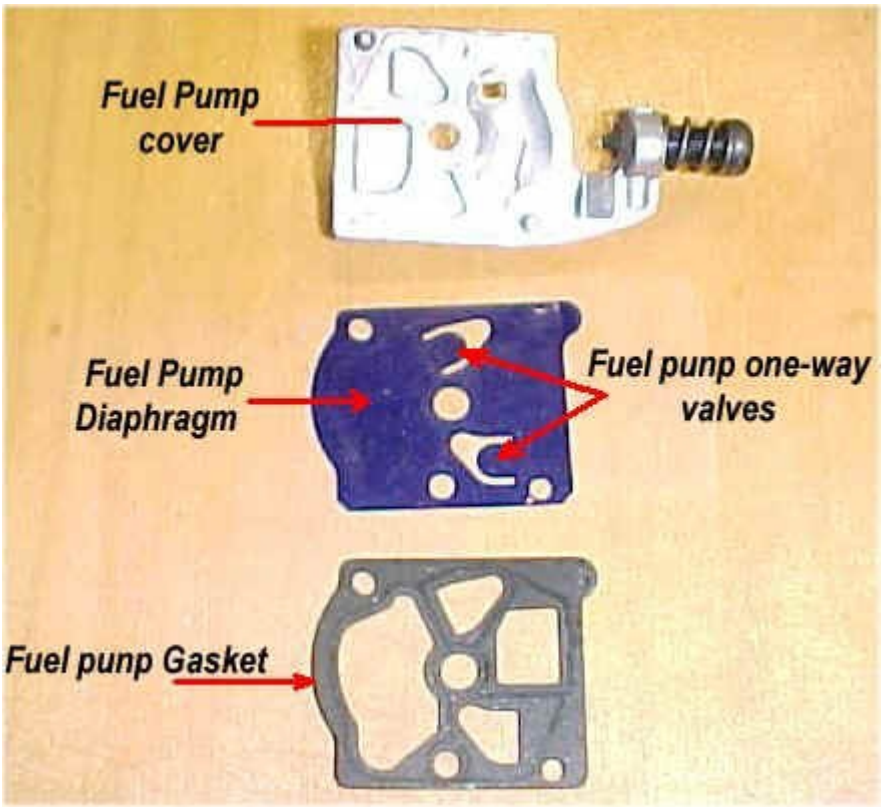


Starting from the gas tank, the fuel is pumped to the carb through the inlet. The fuel works its way through the fuel pump through a little diaphragm pump which is controlled by 2 one way valves (little flaps). The fuel then passes through a needle & seat that is controlled by the "float" diaphragm. The "float" diaphragm manages how much fuel is available for the idle, low-speed, and high-speed throttle positions, by opening & closing a passage utilizing a small lever attached to the needle. The fuel is then "standing by" in the float cavity area waiting for a vacuum signal at the various jets. The lever setting is very critical since it controls the available fuel to the jets. If the lever is too low, the engine will run lean, if the lever is too high, the engine will run very rich and will likely flood out at idle.

Venant du réservoir, l'essence est pompée dans le carbu au travers de l'embout d'entrée. L'essence fait son chemin au travers de la pompe à essence, à travers une petite pompe à diaphragme qui est contrôlée par deux anti-retours (petits clapets). L'essence passe ensuite au travers d'une aiguille et son siège qui sont contrôlés par un diaphragme flottant (mobile). Le diaphragme flottant « dirige » (règle ???) combien d'essence est disponible pour le ralenti, bas régimes et hauts régimes, en ouvrant et fermant un passage en utilisant un petit levier attaché à l'aiguille. L'essence est alors maintenue dans la cavité « flottante » attendant un signal d'aspiration à la variation d'ajutage (comprendre « une variation de consommation »). Le réglage du levier est très critique puisqu'il contrôle l'essence disponible pour la consommation. Si le levier est trop bas, le moteur tournera pauvre, si le levier est trop haut, le moteur tournera très riche et sera comme inondé (???) au ralenti.

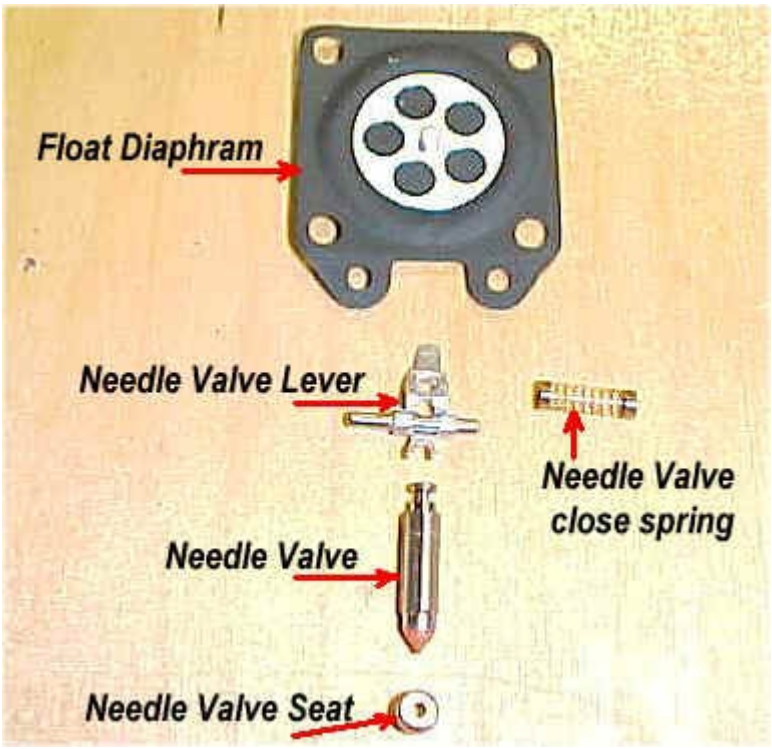
The fuel starts its journey through the pump assembly first...

L'essence débute sont trajet au travers de l'assemblage de la pompe…



Then the fuel is regulated by the float diaphragm that controls the needle & seat.

Ensuite, l'essence est régulée par le diaphragme flottant qui contrôle l'aiguille et son siège.



All of these parts reside in the float cavity area as well as the fuel ready to be fed through the jets as needed. The

amout of fuel available in the cavity is regulated by the lever and its relationship to the float diaphragm. So it's critical that the lever be set properly.Within the cavity, there are distribution holes that are managed by the lowend and highend needles. Plus the idle circuit, which is a fixed size.

Toutes ces pieces sont dans l'espace de la cavité « flottante » si bien que l'essence est prête à être alimentée au travers de l'ajutage si nécessaire. La quantité d'essence disponible dans la cavité est régulée par le levier et sa relation avec le diaphragme. Donc, c'est important que le levier soit réglé correctement. Dans la cavité, il existe des trous de distribution qui sont commandés (???) par les pointeaux bas et haut. En plus d'un circuit de ralenti qui a une taille fixe (pas de pointeau de ralenti).

SPECIAL NOTES:

REMARQUE SPECIALE:

(1) The lowend needle is ALWAYS the one closest to the engine, the highend needle is the closest one to the intake/choke.

(1) le pointeau « bas » est TOUJOURS le plus rapproché du moteur, le pointeau « haut » est le plus proche de l'entrée du carbu.

(2) Both lowend AND highend needles feed the topend fuel supply.

(2) Les pointeaux H (High -> haut) ET L (Low -> bas) alimentent tous deux le moteur à haut régime.

Let's tune up a Walbro!

Laisse toi régler Walbro!

Set the lowend & highend needles to about 1 3/4 to 2 turns each. Choke the carb or prime it, until the carb is wet. Fire up the engine and let it warm up. Let's set the topend first since it's the easier of the two. Go to full throttle. Adjust the topend needle for peak RPM. Leave it wide open for about a minute to see if it changes any. Should the engine go lean, open the lowend needle slightly, if this dosen't work... you will have to adjust the needle valve inside the carb.(I will explain this later) If the topend runs OK, then slowly pull the throttle down until the engine begins to "four cycle" hold the throttle there. Adjust the lowend needle until the "four cycling" barely stops. Now lower the throttle more until it "four cycles" again, and adjust the lowend again. Keep doing this until you reach full idle. Now, from full idle begin to throttle up until the engine starts to bog or hesitate. Open up the **lowend** needle just enough to eliminate the bog or hesitation.

Régler les pointeaux L et H à plus ou moins 1 ¾ à 2 tours chacun. Fermer le choke et brasser le moteur ou amorcez le jusqu'à ce que le carbu soit « mouillé ». Démarrer le moteur et le laisser chauffer. Nous allons régler le plein régime, c'est le plus facile des deux. Mettre le moteur à plein régime. Régler le pointeau H pour obtenir le régime maxi. Le laisser largement ouvert le temps d'une minute pour voir s'il varie un peu. Si le moteur s'appauvrit (peut-être comprendre : « perd en régime » au lieu de « s'appauvrit » ???), ouvrir le pointeau L légèrement, s'il n'a pas d'effet… vous devez régler l'aiguille dans le carbu.(j'expliquera ça plus tard). Si le fonctionnement à régime est OK, réduire le régime moteur jusqu'à ce qu'il commence à tourner « 4 temps », laisser alors le régime moteur à ce niveau. Ajuster le pointeau L jusqu'à ce que le régime « 4 temps » s'arrête juste. Maintenant, réduire le régime moteur jusqu'à l'apparition du fonctionnement « 4 temps » de nouveau, régler le pointeau L de nouveau. Répéter l'opération jusqu'au ralenti. Maintenant, passer du ralenti au plein régime jusqu'à ce que le moteur commence à s'enliser (???) ou hésiter ? Ouvrir le pointeau L juste assez pour

éliminer l'enlisement (???) ou l'hésitation.

When this is done right, you will be able to set the throttle in any position and it won't four cycle, plus you will be able to transition from idle to full power without any hesitation at all. Now, for easy starting it's best to have the lowend a little rich and it will four-stroke a little.

Quand c'est bien fait, vous serez à même de mettre le moteur à tous les régimes et il ne tournera plus « 4 temps », de plus, vous pourrez passer du ralenti au régime maxi sans hésitation. Maintenant, pour un démarrage facile c'est mieux d'avoir le pointeau L un peu riche et le moteur tournera un peu « 4 temps ».

TYPICAL PROBLEMS encountered in Walbro carbs:

PROBLEMES TYPIQUES rencontrés dans les carbus Walbro:

The float diaphragm will go bad occasionally and reap havoc on tuning, especially the lowend and idle.

Le diaphragme flottant ira mal occasionnellement et provoque des « ravages » (???)lors des réglages, spécialement à bas régimes et au ralenti.

The internal needle valve WILL leak when they get old or worn out. If you notice gas dripping from your carb, or if the idle gets unreliable, replace the needle valve and adjust the lever even with (or slightly below) the carb housing if you don't have a gauge.

L'aiguille interne appauvrira avec le temps ou l'usure. Si vous remarquez des gouttes d'essence s'échapper de votre carbu (probablement par le trou d'aspiration d'air), ou si le ralenti devient irrégulier, remplacez l'aiguille et ajustez le levier à hauteur (ou légèrement plus bas) du carter du carbu si vous n'avez pas de jauge.

The fuel pump membrane gets stretched and/or sometimes hardens from the gas. It needs to be replaced occasionally. If your pump doesn't pump properly, (1) it will be hard to start (2) it will tend to run lean, and opening the needles won't help much if any.

La membrane de la pompe à essence devient détendue et/ou durcie par l'essence. Il est nécessaire de la remplacer occasionnellement. Si votre pompe ne pompe pas correctement, (1) le moteur sera difficile à démarrer, (2) il aura tendance à tourner pauvre, et ouvrir les pointeaux ne pourra vous aider.

Erratic idle, or no idle is often traced to a bad internal needle valve, bad float diaphragm, bad pump, and most common... crap in the carb. You may also have an air leak!

Un ralenti irrégulier ou pas de ralenti décèle aussi une aiguille défectueuse, mauvais diaphragme flottant, mauvaise pompe, et le plus souvent …des crasses dans le carbu. Vous pouvez aussi avoir une entrée d'air.

Things to know...

Choses à savoir….

There are three types of fuel pump membranes available. The black one is the rubberized fiber, the Beige one is fiberglass based, and the blue one is Acetate. They all work well, but the black one moves more gas than the others but it wears out the fastest. The Beige one works best if you use methanol fuel and is reasonably durable. The Blue Acetate is the most durable but pumps the least fuel.

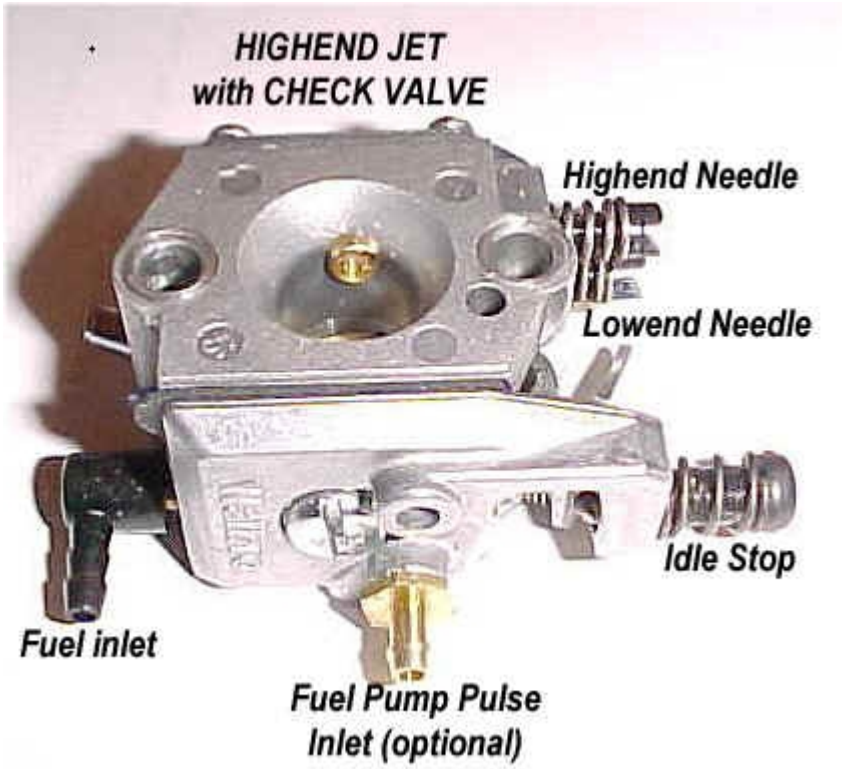
Il y a 3 types de membranes disponibles. La noire est en fibre caoutchoutée, la beige est à base de fibre de verre, et la bleue en Acétate Elles fonctionnent toute bien, mais la noire brasse plus d'essence que les autres mais elle s'use la plus vite. La beige est meilleure si vous utilisez du méthanol et dure raisonnablement. La bleue Acétate est la plus résistante mais pompe le moins l'essence.

All Walbro carbs will run in any position, but they tune "best" as a sidedraft carb. The down draft position tends to run a little rich at idle, and the updraft tends to run a little lean at idle. No big deal though, it's easily tuned none the less.

Tous les carbus Walbro fonctionneront dans toutes les positions, mais fonctionnent mieux en position latérale (entrée d'air latérale). La position « aspiration en bas » tend à enrichir le ralenti, et la position « aspiration en haut » appauvrit un peu le ralenti. Aucune grande affaire quoique, il est facilement réglé néanmoins (là, je ne sais pas trop ce que l'auteur a voulu dire ???).

This photo depicts one of Walbro's premier carbs, having a large bore and equipped with a highspeed check valve and external fuel pump pulse inlet.

Cette photo montre un des premiers carbu Walbro, avec un grand trou et équipé d'une valve de contrôle de point haut, et une pompe à essence avec alimentation de pulsation externe.

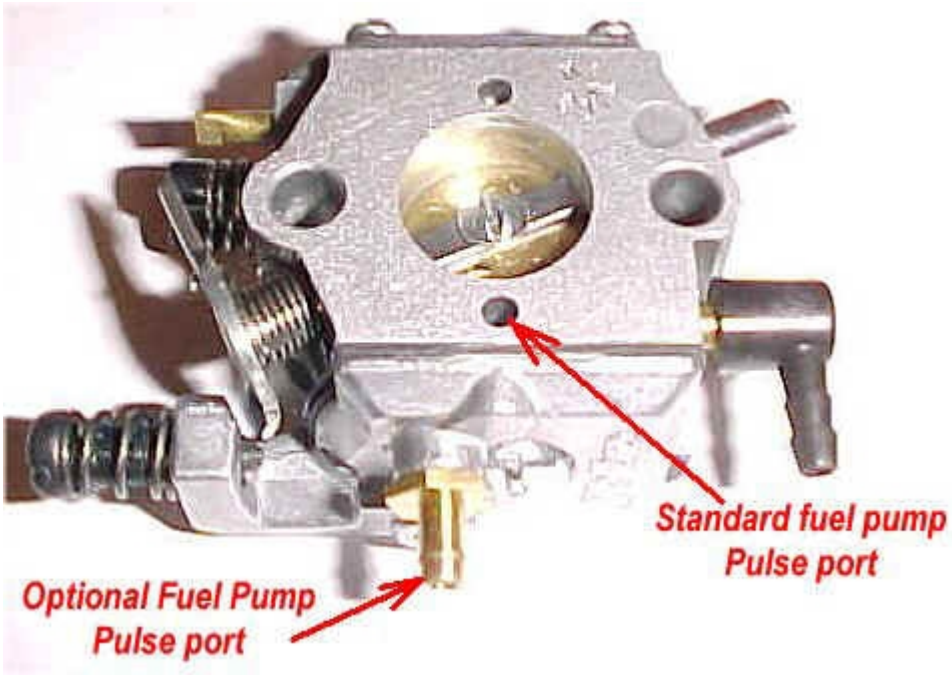


This carb is typically found on 50cc to 65cc engines.

Ce carbu est typiquement monté sur des moteur de 50 à 60cc

Now let's talk about the pulse signal for the fuel pump...

Maintenant, parlons de la pulsation pour la pompe à essence…



Your ENGINE will determine which pulse inlet type you need! If the engine "carb base" has a hole drilled into the crankcase you will use the STANDARD pulse port and the optional (if you have it) port ***must be closed off***. If there's no hole drilled, you will find a fitting located somewhere on your crankcase. Use a piece of fuel line to connect the crankcase fitting to the fitting on the optional pulse inlet. There's no need to block off the standard port, as it's already blocked off by the engine mounting.

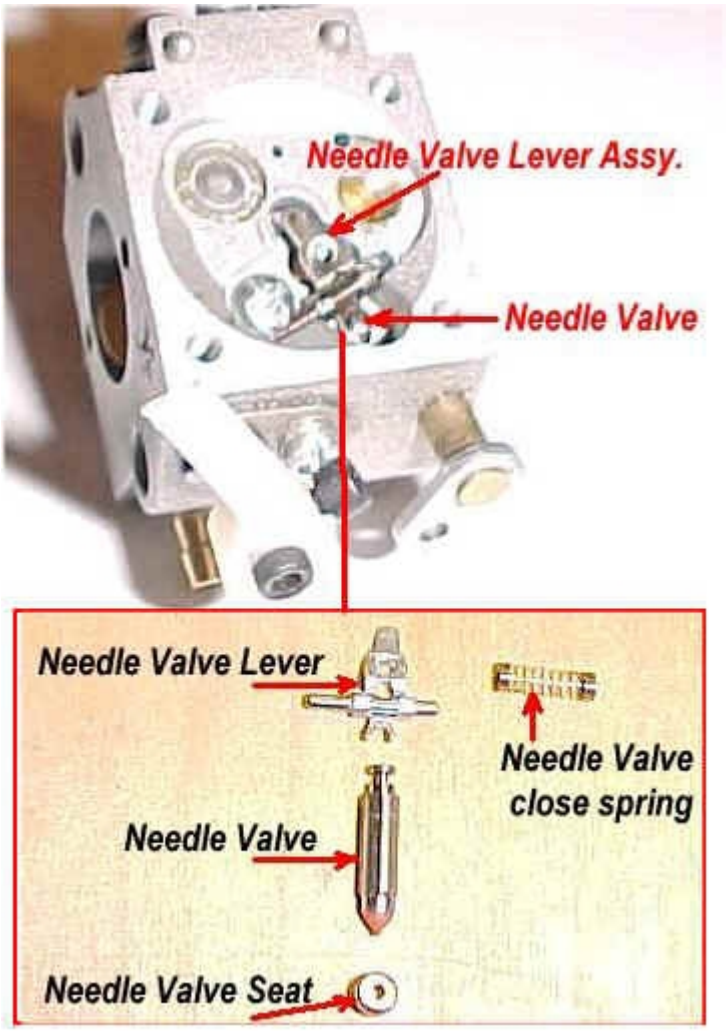
Votre moteur déterminera quelle entrée de pulsation vous avez besoin! Si la base du carbu sur votre moteur a un trou foré dans le carter vous utiliserez le passage standard et le passage optionnel (s'il y en a un) **doit être fermé.** S'il n'y a pas de trou foré, vous trouverez une prise localisée quelque part sur le carter. Utilisez un morceau de tube à carburant pour connecter la prise du carter au passage optionnel du carbu. Il n'est pas nécessaire de boucher le passage standard, il est déjà bouché par le montage du carbu sur le moteur.

The carb must get a pulse signal from the engine! This signal "pushes and pulls" on the pump diaphragm which feeds the carb fuel.

Le carbu doit avoir une pulsation venant du moteur! Ce signal pousse et tire sur le diaphragme de la pompe ce qui alimente le carbu en essence.

Now let's check out the "float needle & seat" setting.

Maintenant, contrôlons le réglage de l'aiguille et du siège.



This is the single most critical setting on a Walbro carb! Walbro offers a "setting gauge" to properly set the height of the lever for your particular carb. If you don't have one, the setting will be a trial & error adjustment and a real pain in the butt since you have to open up the carb to make the adjustment. For general purposes, the lever will be almost perfectly parallel to the carb base. This will get you close. If the lever is too high, your engine will tend to run a little erratic at idle. If the lever is too low, your idle will be OK but it will tend to run lean on midrange and highend. It may also run the float cavity "dry" at full throttle and die, regardless of your highspeed /lowspeed needle settings.

C'est le réglage le plus critique sur un carbu Walbro ! Walbro offre une jauge de réglage pour effectuer correctement le réglage de la hauteur du levier pour un carbu particulier. Si vous n'en avez pas, le réglage sera une série d'essais et ajustements et un vrai casse tête puisque vous devez ouvrir le carbu pour faire les ajustements. Comme solution générale, le levier sera presque parfaitement parallèle à la base du carbu. Ca vous approchera du bon réglage. Si le levier est trop haut, le moteur aura tendance à tourner mal au ralenti. Si le levier est trop bas, le ralenti sera OK, mais le moteur aura tendance à tourner pauvre à mi-régime et plein régime. Ca peut aussi assécher la cavité de réserve d'ajutage à haut régime et faire « mourir » le moteur (là, je penses que c'est ce que l'auteur a voulu dire ???), sans regard aux réglages des pointeaux.

The needle valve seat is pressed into the carb base, and you should not remove this without having the correct tools and setting gauges. Do not remove it!

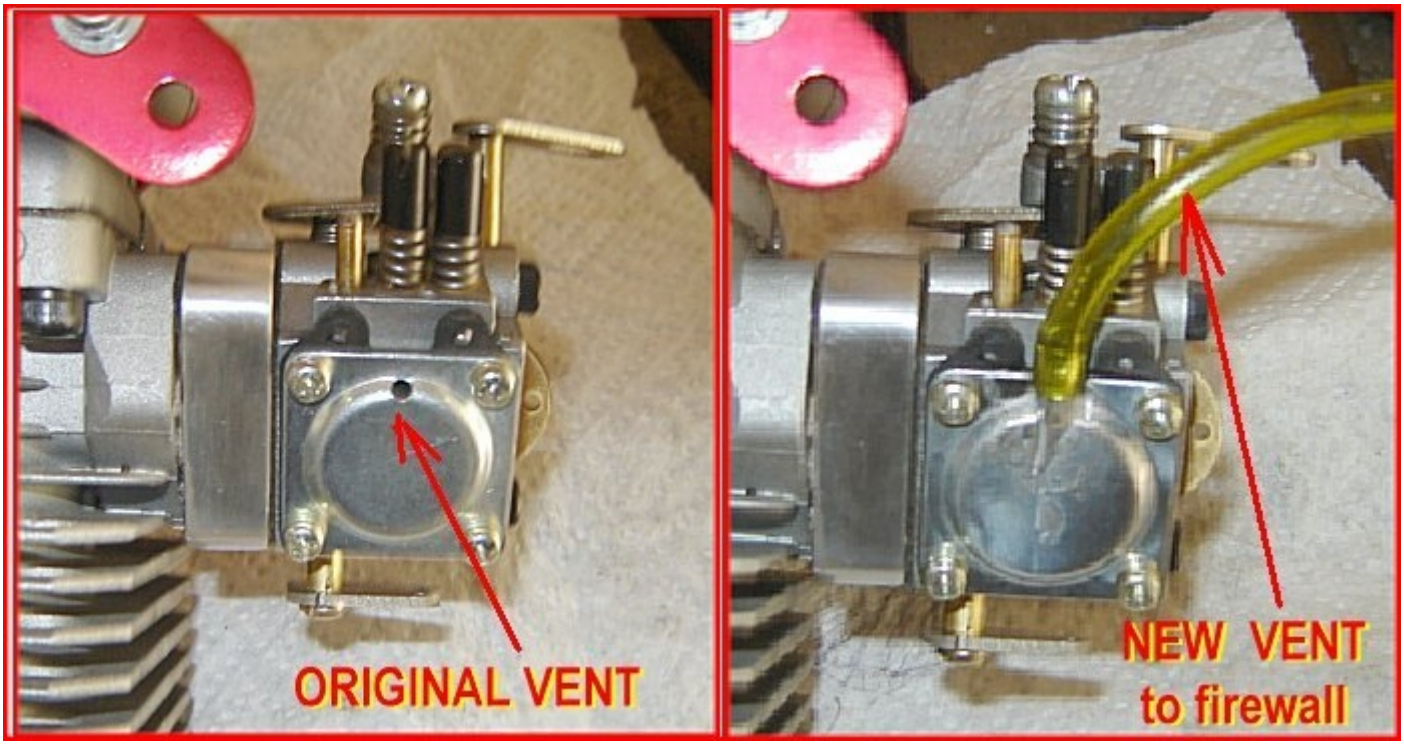
Le siège de l'aiguille est pressé dans la base du carbu, et vous ne pouvez l'enlever sans avoir l'outillage correct et les jauges de réglage. Ne jamais l'enlever.

Typical PROBLEMS PROBLEMES Typiques	POSSIBLE solutions Solutions POSSIBLES
The engine stalls when accelerated Le moteur cale lors des accélérations	Highend needle way too lean, or lowend needle slightly lean Pointeau H trop pauvre, ou pointeau L légèrement trop pauvre
Four strokes as fast idle, mid RPM "4 temps" au ralenti rapide, mi-gaz	Lowend needle too rich, float diaphragm needle lever slightly too high Pointeau L trop riche, levier de diaphragme flottant légèrement trop haut
Engine goes lean in flight Le moteur s'appauvrit en vol	Highend needle slightly lean AND lowend needle is rich, float needle lever may be set too low Pointeau H légèrement trop pauvre ET pointeau L est riche, levier de diaphragme flottant peut-être réglé trop bas
Engine goes rich in flight Le moteur s'enrichit en vol	this is a special problem with cowled in engines. the float diaphragm cover vent will need work (SEE NOTE 1) C'est un problème special avec les moteur sous capot. Le couvercle du diaphragme flottant nécessitera modification (VOIR NOTE 1)
Engine runs good, but no idle at all Le moteur tourne bien, mais n'a pas de ralenti	There's crap in the idle jets, the carb will have to be removed and cleaned. You may also have an air leak at the base of the carb. The throttle butterfly could be damaged or worn out. Il y a des crasses dans l'ajutage de ralenti, les crasses doivent être enlevées et nettoyées. Vous pouvez aussi avoir une entrée d'air à la base du carbu. Le papillon des gaz peut être endommagé ou usé.
carb leaks fuel when not running Fuite d'essence quand le moteur ne tourne pas	float needle is bad or has crap stuck in it, or the float lever setting may be too high, or the float diaphragm is bad. L'aiguille est mauvaise ou il y a des crasses, ou le levier du diaphragme flottant est réglé trop haut, ou le diaphragme flottant est défectueux!
My engine four cycles momentarily when I back off the throttle, then runs normal Mon moteur tourne "4 temps" momentanément quand je coupe les gaz, puis tourne normalement	This is perfectly normal for carbs NOT equipped with a "check valve" highspeed jet. If you do have the check valve, then your float needle setting is slightly too high, or your float needle is leaking a little.(SEE NOTE 2) C'est tout à fait normal avec les carbus NON equipés de valve de contrôle. S'il vous avez une valve de contrôle, alors votre levier de diaphragme flottant est réglé trop haut, ou votre aiguille perd un peu (VOIR NOTE 2)
the fuel leaks back into the gas tank when it isn't running L'essence fuite en retour vers le réservoir	Bad fuel pump membrane, or an air leak in the fuel line at the carb Membrane de pompe défectueuse, ou une entrée d'air dans l'alimentation entre le réservoir et le carbu.

NOTE 1:
A very common problem with cowled in engines is, the air pressure in flight changes the "natural" pressure on the float diaphragm. This causes the engine to run rich in flight. There are several possible fixes available. Most of the time you can simply tune your engine for flight by trial & error. However, the easiest fix is to open up the cowling around the carb area to lower the air pressure. You may also rotate the cover to different positions to see if that works. The "BEST" fix is to solder a piece of brass tubing where the vent is, and route the vent line to a better location. I normally route it into the fuse going through the firewall. It works perfectly every time! Plus, your ground tune doesn't change in flight!

NOTE 1:

Un problème très commun des moteurs sous capot est que la pression d'air en vol change de la pression "naturelle" sur le diaphragme flottant. Ca provoque que le moteur tourne riche en vol. Il y a plusieurs remèdes possibles. La plupart du temps, vous pouvez simplement régler votre moteur par essais et corrections. Cependant, le remède le plus simple est d'ouvrir le capot autour de l'emplacement du carbu pour baisser la pression d'air. Vous pouvez aussi tourner le couvercle dans différentes positions pour voir si ça marche. La « MEILLEURE » manière est de souder un morceau de tube de laiton où le trou de ventilation se trouve, et raccorder la ligne de ventilation à un meilleur endroit. Normalement, je conduits le tube de ventilation dans le fuselage, au travers de de la paroi pare-feu. Ca marche parfaitement à chaque fois ! De plus, les réglages au sol ne changent pas en vol !



NOTE 2
Carbs equipped with the highspeed check valve are greatly superior for flying aerobatics, or flying whereby the throttle will be used extensively. The check valve prevents jet dripping when you back off the throttle. That's all it does...
Straight through (non-check valved) jets always drip a little fuel while the throttle is being backed off, and causes a momentary four stroking of the engine until the jet stabilizes to the new air flow rate. This is completly normal.

NOTE 2:

Les carbus équipés de « valve de contrôle haut régime » sont grandement supérieurs pour les vols acrobatiques, ou les vols pour lesquels les gaz sont fortement sollicités. La valve de contrôle évite les gouttes dans l'ajustage quand vous coupez les gaz. C'est tout ce qu'elle fait…

Directement par l'ajutage s'écoule un peu d'essence quand les gaz sont coupés (sans valve de contrôle), et provoque momentanément un fonctionnement « 4 temps » du moteur jusqu'à ce que l'ajutage se stabilise pour le nouveau flux d'air. C'est complètement normal.

Converting a Walbro carb from gasoline to methanol:

Convertir un carbu Walbro d'essence vers méthanol

Most Walbro carbs will tollerate methanol without modification as long as you keep the nitro content low, less than 10%. If it doesn't tune properly, some modifications will be necessary. The fuel flow rate within the carb will have to be increased The float needle & seat needs work first. Bore out the seat 25% larger than its existing size and raise the float lever up about .040 inch. Try the carb out. If it still doesn't take a steady tune, then bore out the lowend & highend needle orifaces 25% larger than its original size. This should do the job. The flow-rate of methanol is much higher than gasoline.

Beaucoup de carbu Walbro tolèreront le méthanol sans modification tant que vous garder une faible concentration de nitrométhane, inférieure à 10%. S'il ne fonctionne pas correctement, certaines modifications seront nécessaires. Le flux de carburant dans le carbu doit être augmenté. L'aiguille et son siège sont les premiers concernés. Forez le siège 25% plus large que sa dimension préalable et rehaussez le levier de 0.040pouce (+-1mm). Essayez le carbu. S'il ne permet toujours pas un réglage stable, alors, percer les orifices de pointeau H et L 25% plus larges que leur dimension d'origine. Ca devrait le faire. Le flux de méthanol est bien plus élevé que celui de l'essence.

*** * * SPECIAL NOTES * * ***

*** * * NOTES SPECIALES * * ***

(1) I would like to note at this time, that a properly tuned bottom-end will not "kill" the engine when the carb is pulled to 100% closed. This is typical for Walbro's as most (but not all) Walbro's have an air-bleed notch or vent hole in the butterfly. You can solder the vent closed if you want carb kill capability.

(1) J'aimerais dire maintenant, qu'un réglage correct du point bas (de ralenti) n'arrêtera pas le moteur quand le carbu est fermé à 100%. C'est typique des carbus Walbro pour la plupart (mais pas tous), les Walbro ont une saignée ou un trou dans le papillon des gaz. Vous pouvez souder le trou si vous voulez pouvoir arrêter le moteur avec le carbu.

(2) The diaphragm (needle & seat) setting is critical. If you are not familiar with this setting, leave it alone!

(2) Le réglage du diaphragme (aiguille et siège) est critique. Si vous n'êtes pas familier de ce réglage, laissez-le ainsi.

(3) I would also like to cover two other possibilities that would make your carb "APPEAR" to be out of tune. One is carb size. If the carb is too big for the ***prop/engine*** combination, it will not tune up properly and be erratic and un-reliable. The other is engine timing! IF your timing is too low it will make the carb appear out of tune! This is often over-looked and will cause you to tinker with the carb and you'll never get it running right. I've found that 30 to 32 degrees works best for bigger carbs and or bigger props.

(3) J'aimerais également signaler 2 autres possibilités qui pourraient faire « PARAITRE » que le carbu est mal réglé. L'une est la taille du carbu. Si le carbu est trop gros pour la combinaison hélice/moteur, le moteur ne tournera pas correctement, aura des ratés et sera irrégulier. L'autre est le point d'allumage ! SI le point d'allumage est trop bas (comprendre à mon avis « pas assez d'avance à l'allumage » ???), ca donnera l'impression que le carbu est mal réglé. C'est souvent ce qui apparaît en premier, et vous incitera à bricoler votre carbu et vous n'arriverez jamais à un moteur qui tourne bien. J'ai trouvé que 30 à 32 degrés est le mieux pour les gros carbus et ou les grandes hélices.

Copyright © 2007 M. B. Fuess