

### 4.4 Moteur à essence avec deux pompes à carburant électriques E1F

La fig. 30 présente un moteur à carburateur alimenté par deux pompes à carburant électriques. Les pompes sont montées en parallèle. Cette disposition est judicieuse pour les moteurs à forte consommation ainsi que pour les véhicules spéciaux, pour des raisons de sécurité. Dans ce second cas, les pompes sont commandées séparément.

Le circuit de retour est „calibré“, c'est-à-dire étranglé par un gicleur (1,0 ... 2,0 mm selon les besoins du moteur à pleine charge). Dans le cas des valves de réduction de pression avec calibrage, le circuit de retour est raccordé sur la valve de réduction de pression.

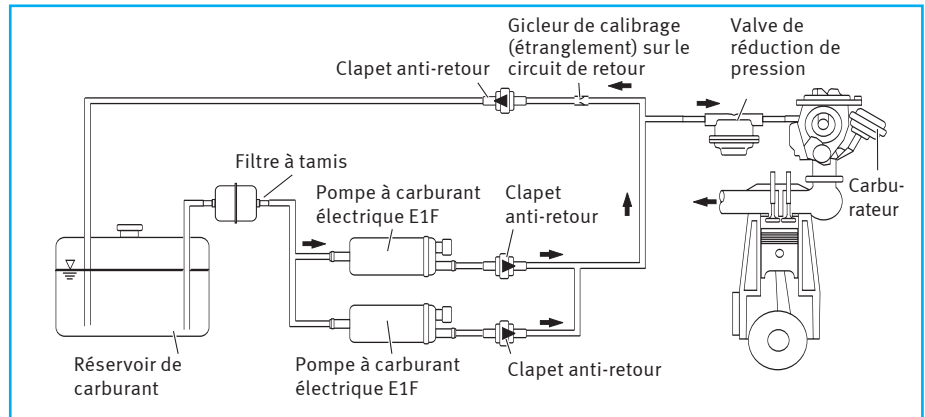


Fig. 30 Moteur à carburateur avec deux pompes à carburant électriques E1F (moteur à essence)

ⓘ Veuillez suivre les recommandations générales du → chap. 4.1. Si le tuyau d'alimentation en carburant sortant du réservoir présente un diamètre intérieur inférieur à 10 mm, il est judicieux d'assister l'alimentation par la mise en place d'une pompe de préalimentation (par ex. de type E1S).

⚠ Nous recommandons l'installation d'un relais de sécurité 4.05288.50.0 ! Voir → chap. 3.2.5

### 4.5 Pompes auxiliaires pour moteurs à essence et diesel

Dans le cas d'applications présentant des conditions particulièrement sévères ou pour des applications de sécurité (par exemple redondance sur les véhicules tous-terrains et les véhicules d'intervention), il est judicieux d'installer une deuxième pompe à carburant comme "pompe de secours", que l'on pourra activer en cas de besoin.

Cette disposition peut également être judicieuse dans le cas de machines de terrassement, de groupes électrogènes et de bateaux.

Il est indifférent dans ce cas que la pompe principale soit une pompe à carburant mécanique ou électrique. Selon la pression système nécessaire, il y aura lieu de mettre en oeuvre une pompe E1F ou E3L.

La fig. 31 présente un circuit d'alimentation en carburant mettant en oeuvre une pompe E1F comme pompe auxiliaire.

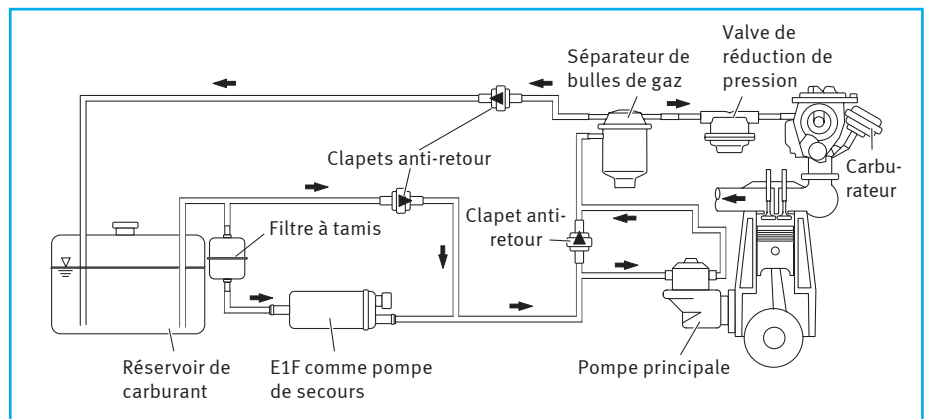


Fig. 31 Circuit d'alimentation en carburant avec une pompe E1F comme pompe auxiliaire commandée séparément (pompe de secours)

**Remarques spécifiques à l'application :** La pompe auxillaire doit être raccordée de telle sorte que les deux pompes puissent aspirer et refouler librement

ⓘ Veuillez tenir compte des caractéristiques techniques lors du choix de la pompe (voir → chap. 3.2). Veuillez suivre les recommandations générales du → chap. 4.1.

⚠ Nous recommandons l'installation d'un relais de sécurité 4.05288.50.0 ! Voir → chap. 3.2.5 L'aspiration ou le refoulement d'une pompe à travers une autre pompe électrique est impossible.