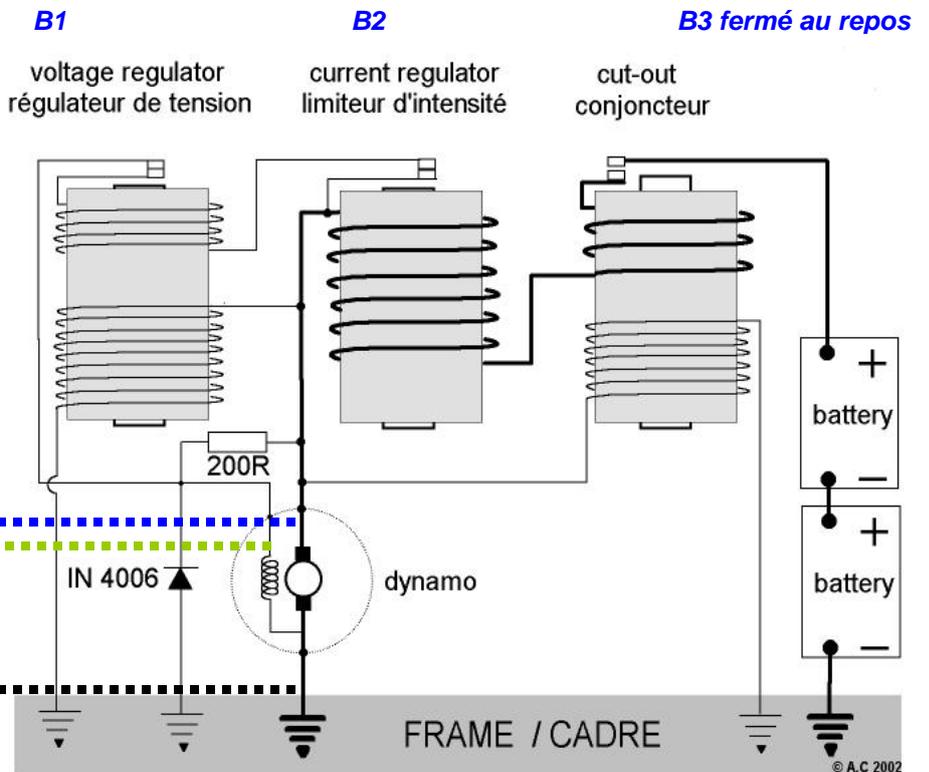
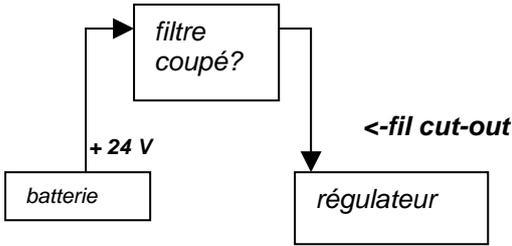


**ATTENTION VOUS AVEZ PEUT ETRE UN FILTRE câblé après l'ampèremètre ( pour les radios) qui est en série avec le régulateur qui peut être coupé ?**



**3** : contact mis moteur arrêté => + 24 Volts

**4** : Clef de contact mise = + 24 volts  
lancement du démarreur = + 24 Volts

**2** : contact mis moteur arrêté + 24 Volts

**5** : débrancher le fil ; **field** moteur tournant on obtient :  
>> fil dynamo = rien  
au fil **field** venant du régulateur = + 24 v  
**Si il n'y a pas de + 24 volts à ce fil --> alors panne du régulateur**  
**Les contacts ou un de ces contacts B1,B2,B3 sont défectueux ou les fils les reliant sont coupés.**

**1** : + 24 volts

Vert = excitation dynamo

bleu = sortie + 24 volts charge batterie

rouge = + 24 V batterie

**Contact mis :**

1-> toujours + 24 volts

2-> si il y a + 24 v alors le contact de la bobine B3 est OK

3-> si il y a + 24 v alors le contact de la bobine B3 est OK

**Lancement démarreur**

4-> le contact de B3 est toujours fermé alors la batterie est en charge et l'ampèremètre **A** doit l'indiquer.

5-> les contacts de B1,B2 et B3 étant toujours fermés en fonctionnement normal , alors une petite excitation dans la bobine de la dynamo se fait par l'intermédiaire de la résistance 200R au démarrage , ensuite il y a une excitation normale par l'intermédiaire du circuit ( petite bobine) de B1 .

**Régulateur fonctionnement**

B1 : si il y a trop de tension sur la bobine de B1 alors le contact s'ouvre et arrête l'excitation, il ne reste plus qu'une petite excitation par 200R.

B2 : si il y a trop de courant sur la bobine de B2 alors le contact s'ouvre et arrête l'excitation, il ne reste plus qu'une petite excitation par 200 R

B3 : si le produit tension courant n'est pas en équilibre dans B3 alors le contact s'ouvre, la régulation est arrêtée on alors le contact B3 "bagotte" jusqu'au moment ou la batterie est suffisamment déchargée pour pouvoir reprendre une charge normale .