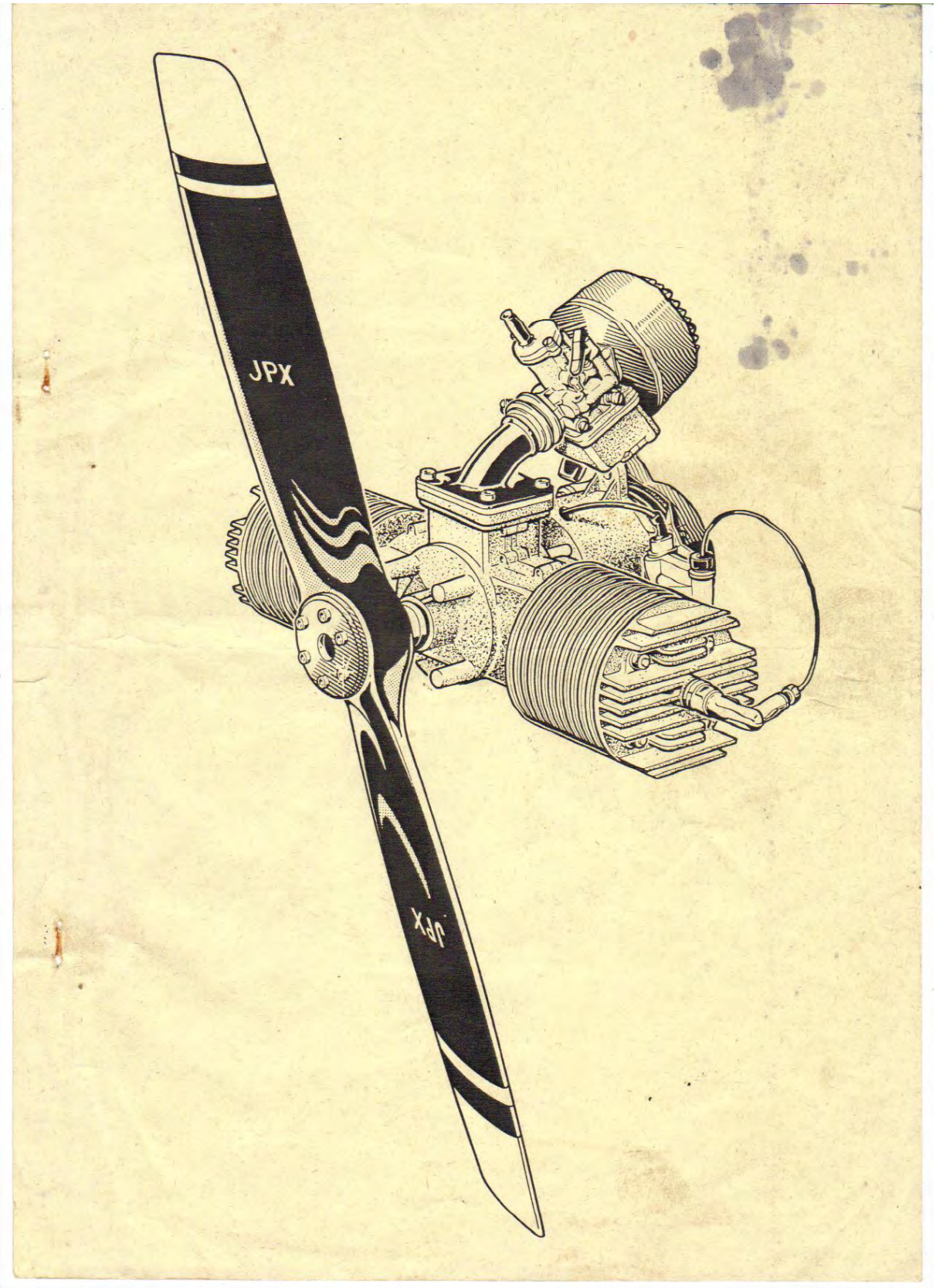

JPX
JPX

MONTAGE:

Le montage du moteur s'effectue par 3 vis M8, à l'arriere du moteur (voir plan d'encombrement). Utiliser de préférence de la vis traitée classe 12.9 (120 Kg) Le sens de rotation de l'hélice est anti-horaire lorsqu'on est devant l'hélice. Le moteur peut être utilisé en traction ou propulsion. Le montage de l'hélice se fera en serrant les 6 vis M6 régulierement, en croix, à 0,8 m/Kg. On recontrolera le serrage au bout d'une heure de fonctionnement.

Au dessus de la cloche arriere, se trouve une cosse plate ANP 6,35 mm, fixée sur le volant magnétique. C'est la mise à la masse, qui sera raccordée à un interrupteur.

Le réservoir en charge, sera à 6cm au moins au dessus de l'arrivée d'essence du carburateur. On s'assurera que le tuyau est de section suffisante et que le débit est au moins égal à 10 litres à l'heure.

L'essence utilisée sera de préférence le super, avec 2,5% d'une huile 2 T de bonne qualité (ex: KVAS SY, CASTROL etc.....)

MISE EN ROUTE:

Ouvrir l'essence, s'assurer que le mélange à 2,5% a bien été effectué? Nous conseillons une huile teintée et l'usage de bidons transparents, qui permettent de controler de visu si l'on commet une erreur d'utilisation. Un moteur fonctionnant à l'essence pure peut tourner régulierement pendant 3 à 4 mn, le temps du décollage, puis s'arrêter sur serrage; le moteur serait alors tres endommagé. Il est donc de la plus haute importance d'utiliser le bidon ,contenant le bon mélange.

A FROID:

Mettre le starter (petit levier en nylon blanc, à positionner verticalement au dessus du carburateur). Tirer sur le lanceur doucement pour amener les pistons en compression (à 1/2 course). Relacher la poignée doucement du lanceur. Pousser le bouton rouge du décompresseur situé sur une culasse. Puis tirer énergiquement sur le lanceur. Le moteur doit démarrer tout au plus à la 3eme ou 4eme sollicitation. Laisser chauffer le moteur environ 1mn à 2500 tr/mn avant de repousser le starter. Pour le lancement à froid, ne pas mettre de gaz.

A CHAUD:

Même procédure, mais sans starter; on peut ouvrir légerement les gaz.

Il est important de ne pas retirer le filtre à air; d'une part le carburateur été réglé avec filtre, et d'autre part, le moteur absorberait quantité de poussieres brassées par l'hélice, ce qui nuirait fortement à sa longévité.

Le réglage duralenti se fait en desserant la vis de butée du boisseau, située latéralement sur le carburateur - le ralenti, avec une hélice de 1 metre se situe à 800 tr/mn.

En fonctionnement propulsif, par journée tres chaude (35° C) la température de la bougie ne doit pas dépasser 250° Une valeur de 180° C à 220° C est normale, et permet des heures de fonctionnement sans serrage ni perlage.

ENTRETIEN:

Celui-ci est réduit à un minimum. Controler l'état des bougies toutes les 20 heures (elles doivent être brunes à l'isolant) et l'écartement qui doit être de 0,5mm. A ce stade, il faut aussi nettoyer le filtre à essence (situé sur le côté du carburateur, à l'arrivée d'essence) et le filtre à air, qu'on lavera à l'essence pure avant de le remonter, humidifié d'huile tres fluide.

Avant chaque vol, il est nécessaire de faire une visite prévol qui comprendra;

1) Controle du serrage des vis d'hélice et du bon état de l'hélice (décollement, fissures etc....)

2) Controler le bon serrage des vis du silencieux.

3) Controler le serrage des 3 vis M8 supportant le moteur.

4) Tourner l'hélice à la main afin de controler que le moteur est bien libre et qu'il n'y a pas de bruit suspect.

5) Controler visuellement le moteur pour s'assurer que tout est en ordre, et qu'une cosse d'allumage n'a pas étée enlevée ou arrachée lors du déballage de l'appareil.

ALLUMAGE:

Il est du type volant magnétique, à rupteur. Le stator et son volant sont fixés dans la cloche arriere. Pour acceder aux vis platinées, il faut démonter le lanceur rouge (3 vis M6). Ensuite, à l'aide d'une clé à carré de 10 mm, dévissez l'écrou central; attention le pas est à gauche. Retirer la noix de lancement et le volant.

Sachant que l'écartement des vis platinées influe sur le calage de l'allumage, les 2 seront effectués conjointement. On introduira un comparateur dans le trou de bougie, lorsque le piston sera à 2 mm5 avant P.M.H., les vis doivent s'ouvrir. Leur écartement doit se situer entre 0,3 et 0,5 mm. La came étant clavetée sur l'arbre moteur, il n'est pas nécessaire de l'extraire pour ces réglages. Les vis platinées sont à changer toutes les 200 heures de marche.

CARBURATION:

Le carburateur est réglé en usine, avec son filtre à air. On n'aura pratiquement pas à y retoucher. Si l'on veut cependant enrichir légerement la carburation, on pourra remonter l'aiguille d'un cran, ce qui influera sur la carburation

de 1/8 d'ouverture à 3/4 gaz.

Pour appauvrir, si l'on vole par exemple en montagne, au dessus de mille metres, il faudra changer l'aiguille et le gicleur principal, qui se situe sous la cuve. Pour cela, s'enquérir aupres de la maison JPX, qui pourra donner tous les conseils nécessaires. En général, s'assurer que la bride du carburateur est bien serrée, et qu'il n'y a pas de prise d'air, qui pourrait appauvrir la carburation et faire serrer le moteur.

RODAGE:

Il se fera sans additifs et avec l'huile normale 2 T, à 2,5 %. On prendra spin de ne pas faire tourner le moteur à pleine charge pendant les 4 premières heures, ou le moins longtemps possible, durant la période de décollage.

BOUGIES:

Elles sont du type à culot long: 19 mm, et leur diametre est 14 mm pas 125. En usine, il est monté de la bougie NGK B9 ES, ou NGK B9 EV qui est une bougie froide, de type supérieur. L'écartement se situera entre 0,4 et 0,6 mm. On les changera toutes les 50 heures. Au remontage, enduire le filetage de graisse graphitée.

Il peut arriver que le moteur tourne sur un cylindre; on s'en aperçoit car le moteur plafonne à 3000 tr, et ne tient pas le ralenti. Dans ce cas détecter le cylindre qui ne fonctionne pas (en mettant la main sur les culasses), et démonter la bougie, une impureté ayant pu se glisser entre les électrodes, mettant la bougie à la masse.

Si l'on transporte son appareil sur une remorque ou sur le toit de sa voiture, il sera bon de tourner l'hélice de façon à ce que les pistons occultent la lumiere d'échappement - cela évite que des corps étrangers pénétrent dans le cylindre, et le rayent ou viennent se glisser entre les électrodes de bougies.
Le mieux, pour des longs parcours, sera de boucher les échappements avec un chiffon. Il faudra penser à les retirer pour la mise en marche.

En utilisation normale, le potentiel du moteur est d'au moins 500 heures. A ce stade, une révision s'impose, qui peut être effectuée à l'usine JPX VIBRAYE.

COMPTE_TOUR: Il peut être monté un compte_tour électronique, pour cela consulter J.P.X Z.I Nord 72320 VIBRAYE

Si vous avez besoin d'un conseil, ou bien si vous avez un probleme ou désirez une piece de rechange, contacter le service technique J.P.X tel: (43) 93 - 61 - 74 adresse: Z.I Nord 72320 VIBRAYE.