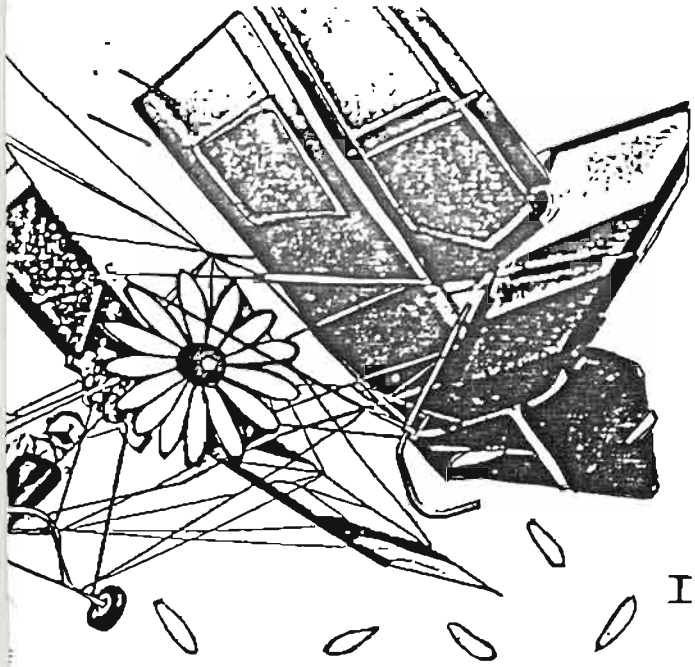


AD'air

les faucheux ed' marg'rites

INFORMATION CLIENT N°3

1/ PAS DE CODE, PAS D'ENVOI

Parmi nos nouveaux clients plusieurs personnes essayent sans succès de commander des pièces de rechange en les décrivant par téléphone. Cette pratique n'est pas admise tant simplement parce qu'elle ne fonctionne pas: indiquez le numero de code en vous référant au manuel de montage qui vous a été remis.

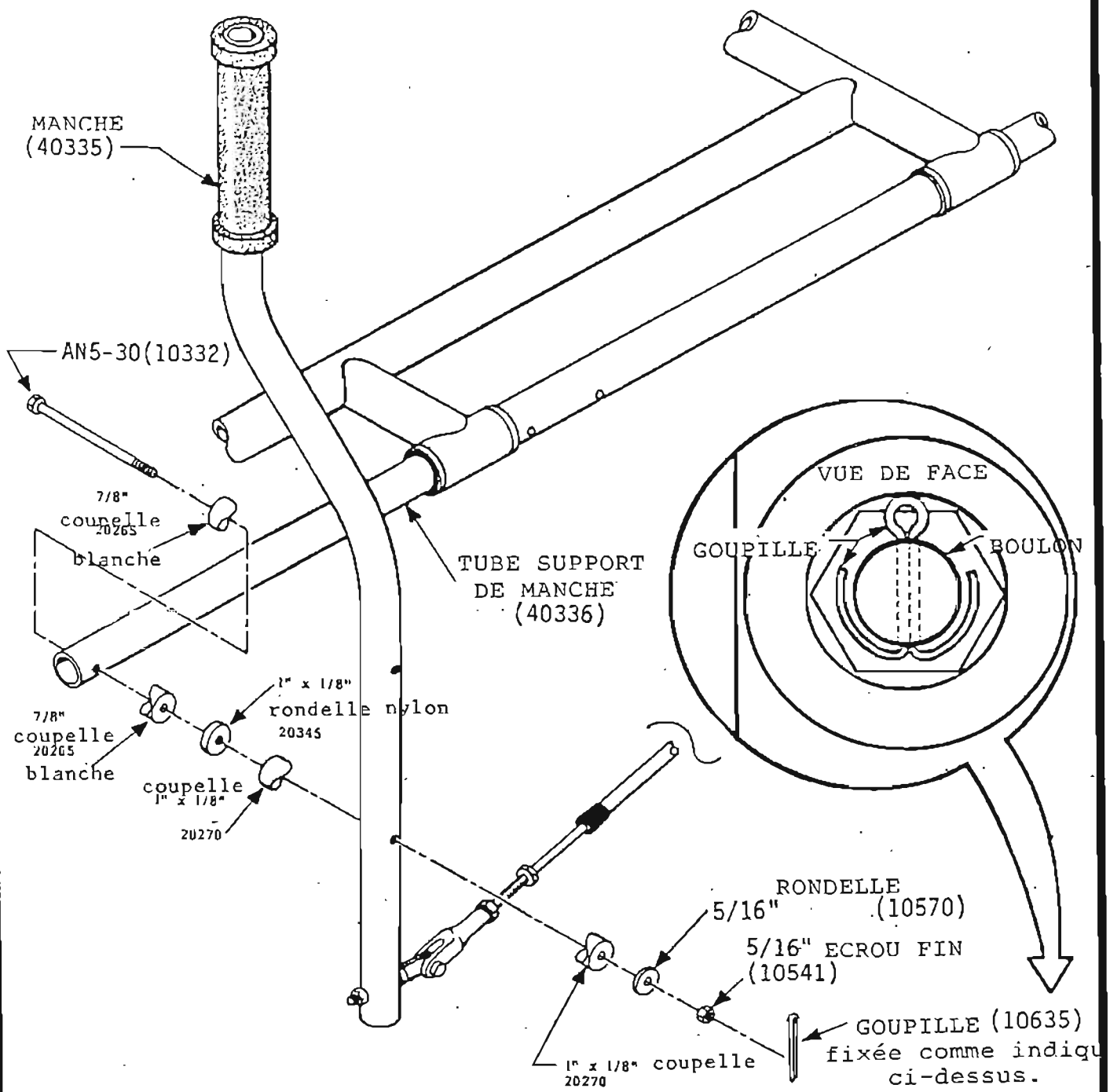
4°/ FIXATION DU MANCHE SUR LES MX2 (Voir schéma ci-dessous)

Un accident , ayant entraîné des blessures, nous a été reporté en France. Il resulte de la perte de l'écrou du boulon d'attache du manche.
Nous conseillons très vivement à tous les utilisateurs d'un MX II de procéder à la modification comme indiqué sur la feuille ci-jointe.

1°/ Désassembler le manche de son support et enlever l'ancien boulon AN4 -30a

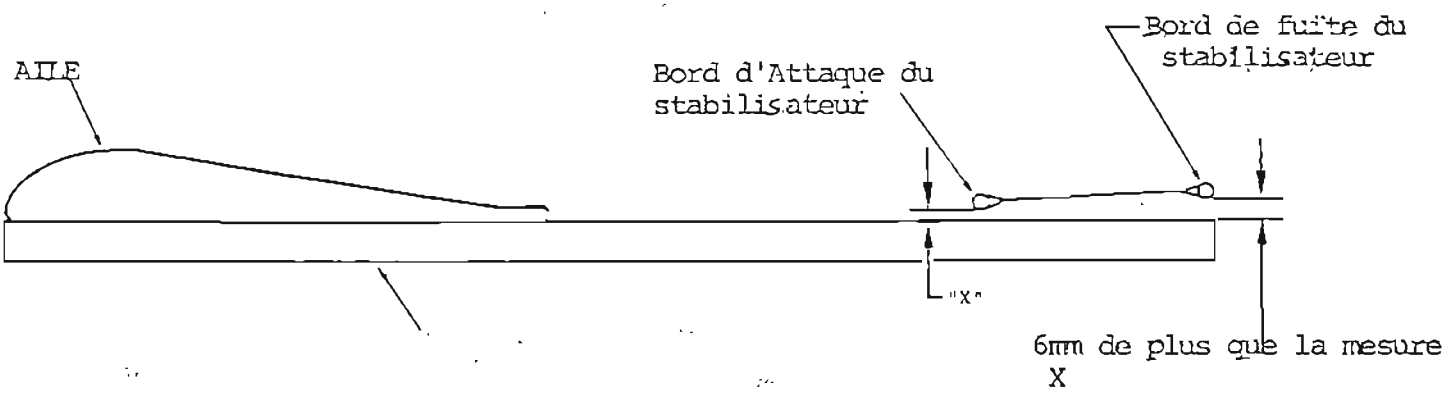
2°/ Agrandir les trous des éléments suivants avec une mèche de 5/16"(7-94 mm) pour permettre l'utilisation d'un nouveau boulon d'attache AN 5 - 30 : les 2 coupelles 7/8" (blanches) 20 265, les 2 coupelles 1/8" (20 270) , la rondelle nylon 1/8" (20 345) , le tube de support et le manche lui-même.

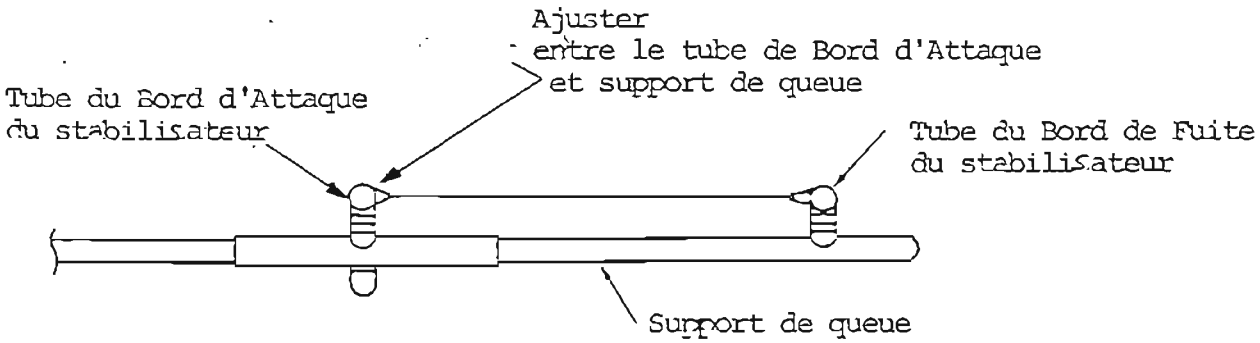
3°/ Fixer le manche sur son tube support ainsi que montré ci-dessous et serrer l'écrou FIN de 5/16", de manière à pouvoir installer une goupille dans le trou du boulon.



5°/ INCIDENCE AILE/STABILISATEUR

Procédure à suivre : Il se peut que vous n'ayez rien à changer. Cependant l'appareil doit être testé en vol, à une vitesse de croisière normale en lachant le manche pour voir si l'appareil a tendance à monter ou descendre.
Si l'appareil a tendance à monter, ajouter des rondelles en conséquences sous le bord d'attaque du stabilizateur.
Si l'appareil a tendance à descendre, enlever des rondelles en conséquence sous le bord d'attaque du stabilizateur.





1 - Pour mesurer l'incidence, plaquer la roulette de nez au sol afin que les câbles supérieurs de la queue soient tendus.

2- Assurez-vous que le mât principal est correctement réglé et que tous les câbles aient la tension normale.

3- Placer une longue règle droite sous l'aile, près de la poutre. La règle doit effleurer la bord d'attaque et le bord de fuite de l'aile, et passer sous le stabilisateur (cette opération nécessite deux personnes).

4- Le bord de fuite du stabilisateur doit être 6 mm plus haut que le bord d'attaque du stabilisateur.

5- S'il n'y a pas la bonne différence, il faut ajuster avec des rondelles jusqu'à obtenir le bon angle.

6- Des boulons plus longs (AN4-40a) et des rondelles nylon supplèmentaires sont fournis dans ce but

NOTE : NE PAS NEGLIGER CETTE PROCEDURE. ELLE A UN EFFET SUR LES CARACTERISTIQUES DE VOL.

7°/ REGLAGE DE LA CARBURATION

Pour régler le carburateur 5 réglages sont à considérer:

1/ gicleur principal
2/ gicleur du ralenti
3/ vis de réglage du ralenti
4/ vis d'air
5/ gicleur à aiguille et clip

Il faut changer la taille du gicleur principal en fonction des variations d'altitude et des conditions atmosphériques de la région où vous volez. Contacter le distributeur local AD 'air pour savoir la taille usuelle du gicleur principal pour votre région.

N.B. Les carburateurs Bing équipant les moteurs Rotax sont normallement équipés pour être utilisés quelque soit l'altitude et les conditions atmosphériques sans avoir à changer le gicleur principal.

Mise en route

- Réduire complètement le gaz et abaisser le levier de starter sur le carburateur. Démarrer le moteur et relever le levier de starter dès que le moteur commence à être chaud.
- Laisser chauffer environ 5 minutes puis mettre plein gaz pendant une quinzaine de secondes pour "décrasser le moteur".
- Réduire le gaz à fond et visser la vis de réglage de ralenti de manière à obtenir un ralenti assez haut environ 1200 t/min., mais cependant pas suffisant pour que l'appareil avance tout seul.
- Maintenant régler la vis d'air pour obtenir un ralenti régulier et doux.
- Un ralenti irrégulier est soit trop riche, soit trop pauvre. Trop riche, il provoque une épaisse fumée et trop pauvre, il peut entraîner l'arrêt du moteur. Pour corriger ceci, vérifier le gicleur du ralenti. Pour un mélange trop riche (fumée), mettre un gicleur au ralenti de taille inférieure. Pour un mélange trop pauvre, mettre un gicleur au ralenti de taille plus grosse.
- Maintenant passer en réglage plein gaz et croisière. Il faut ici considérer le gicleur principal. Les caractéristiques pour une carburation trop riche ou trop pauvre sont les mêmes que pour le gicleur de ralenti. En règle générale, utiliser un gicleur principal de la taille la plus grande possible correspondant à un bon fonctionnement du moteur. Il est conseillé d'utiliser un instrument indiquant la température cylindre pour la mise au point à plein gaz et à régime de croisière (1/2 à 3/4 des gaz). La température ne doit pas dépasser 400°F pendant les 4 à 5 minutes où vous faites chauffer le moteur.
  . Si la température dépasse 400°F pendant cette procédure de "chauffe", placer le clip de l'aiguille dans une encoche plus basse.

. Si à plein gaz le moteur tourne comme un "4 temps" ou fume beaucoup ou donne des accoups, mettre un gicleur principal de taille inférieure. Si le nombre de tours/minutes du moteur augmente quand les gaz sont légèrement réduits depuis la position plein gaz, le gicleur principal est trop petit. Ce qui peut provoquer une surchauffe et endommager un piston.

. Si à plein gaz le nombre de tours/minutes diminue quand on réduit doucement les gaz, le gicleur principal a une taille correcte ou légèrement grande; ce qui est tout à fait acceptable.
- Si le moteur donne toute sa puissance et tourne rond à plein gaz, alors qu'il donne des accoups au régime de croisière (1/2 à 1/3 puissance) le"clip" de l'aiguille doit monter d'un cran ou plus permettre un régime régulier et des accélérations rapides. La position habituelle du clip sur l'aiguille est dans l'encoche du milieu.

- Maintenant revérifier le réglage du ralenti. Gaz tout réduit, tourner la vis de réglage du ralenti aussi loin que possible (juqu'en bout de ressort) puis revenir d'environ un demi-tour ou jusqu'à obtenir un ralenti régulier et doux. Tourner la vis d'air dans un sens ou dans l'autre jusqu'au bon régime du ralenti.
N.B. Ne pasrégler le ralenti trop bas pour éviter un arrêt du moteur pendant les manoeuvres avec moteur tout réduit.

ATTENTION: les réglages que vous opérez ne sont jamais adaptés pour toutes les circonstances d'altitude, de température et de pression atmosphérique. En particulier les silencieux d'échappement et surtout d'admission Rotax, s'ils ramènent le bruit du moteur à 57 Db, necéssitent selon Rotax (nous n'avons pas encore vérifier) l'exécution (1) ou (2) suivant le document ci-joint.

- Contacter votre distibuteur local si vous avez besoin d'un complément d'information.