

Réglage du moteur à lueur deux cycles (GLOWPLUG)

Moteur hélico à gauche et camion monstre à droite



Il existe trois vis de réglage sur un moteur à lueur.

Un moteur neuf dispose d'un carburateur pré réglé. Avant le premier démarrage, il est recommandé de prendre en note, pour références, le positionnement (en nombre de tours) des vis de réglages. Pour les vieux moteurs, en début de saison, la première chose à faire avant de démarrer le moteur est de remplacer la totalité de la tuyauterie et de nettoyer le réservoir de carburant. Des composants dans le carburant décomposent l'ensemble des conduites. Par le fait même, elles peuvent distribuer de la saleté dans votre carburateur. Un filtre est donc recommandé. Cet entretien doit se faire au moins une fois par année, plus l'inspection complète de la machine.

Avant de commencer le réglage d'un moteur, il faut choisir un endroit bien oxygéné et bien ventilé. Il faut aussi s'assurer que le moteur est bien fixé sur un établi ou dans votre modèle. La prudence est de mise. Il faut faire extrêmement attention aux toxiques que produit le carburant. Il est préférable, pour débiter, de régler le régime du moteur avec la vis déterminant la position du boisseau (vis de ralenti). C'est un réglage qui se fait à l'oreille avec un petit tournevis plate pour

que le moteur tourne à une vitesse convenable pour ne pas caler. Durant les autres réglages, on peut y revenir pour ajuster le nombre de tours auxquels il doit tourner. N'oubliez pas d'huiler votre filtre à air avec une huile conçu pour votre application si non vos ajustements ne seront pas conformes.

Première ajustement



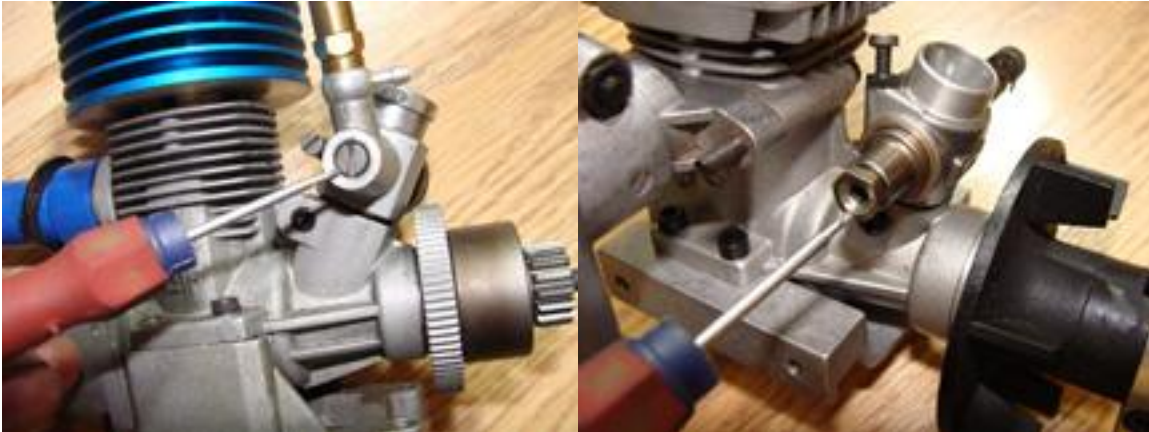
Vis de ralenti (vis avec ressort)

La vis de ralenti sert à maintenir le moteur à un régime adéquat pour ne pas que le moteur cale en mode stationnaire. Si on la vis on augmente la révolution (RPM) et si on la dévisse on diminue la révolution du moteur.



Quand vous vissez cette vis pensez à ouvrir le boisseau pour ne pas l'endommager (accélérateur du carburateur). La vis de ralenti doit toujours être ajustée quand le moteur est chaud et doit être ajusté à la limite pour empêcher le moteur de caler. Évitez d'utiliser la commande de la radio pour régler le ralenti.

Deuxième ajustement



Vis de reprise

Lorsque le moteur est en marche, il faut dévisser (enrichir) la vis de bas régime (Low speed mixture (vis de reprise)), qui est habituellement à l'horizontale et positionnée au bout du boisseau (se situe généralement sur le côté du carburateur dans la commande des gaz). Par contre, le moteur doit être capable de tourner au ralenti pendant 5 secondes et accélérer promptement à la moindre sollicitation. Cette vis contribue à obtenir un bon ralenti et le maximum d'accélération possible.

- Si à l'accélération le moteur cherche à révolutionner très haut et s'arrête, c'est que l'ajustement est trop "Lean" (trop vissé).
- Si à l'accélération le moteur cherche à ralentir et s'arrête, c'est que le mélange est trop riche (trop dévissé).
- Assurez-vous cependant que ceci n'est pas dû à un mauvais ajustement du ralenti.
- Si à l'accélération le moteur fonctionne bien en augmentant sa vitesse juste un peu, c'est que le ralenti est trop bas. Il faut visser la vis munie d'un ressort pour augmenter le ralenti. Un ralenti trop bas provoque un bourrage dans le moteur et la température diminue vite.
- Faites attention cependant pour ne pas dépasser la température acceptable du moteur (max= 220°F à 250°F).

Pour s'assurer du bon réglage de la vis de reprise :

- Note : Moteur au ralenti et chaud: Pendant 5 à 8 secondes on pince le tube à essence le plus près du carburateur et le moteur doit arrêter sans hausse de régime.
- Note : Si le moteur s'arrête avant trois secondes c'est que la vis de reprise est trop serrée (moteur est trop pauvre en essence).
- Note : Si le moteur coupe après trois seconde avec une hausse du régime c'est que le moteur est trop riche en essence (vis trop ouverte).

Troisième ajustement



Vis de richesse (pointeau principal)

La vis de haut régime (vis de richesse) est habituellement verticale (la vis qui pointe vers le haut) et peut s'ajuster avec les doigts pour les moteurs d'avion (petit tournevis pour les autres moteurs). Cette vis doit être suffisamment ouverte pour laisser passer une quantité suffisante de carburant, car elle influence le fonctionnement du moteur au ralenti. Elle détermine le bon mélange à moyen et à haut régime pour obtenir la vitesse de pointe.

La vis de haut régime (HIGH speed mixture) doit être réglée pour obtenir le meilleur compromis entre le régime-moteur le plus élevé et une température de fonctionnement la plus basse. Un mélange riche permet d'obtenir une température basse, mais le régime ne sera pas optimal. Ne pas se fier à la quantité de fumée qui sort du tuyau pour juger le mélange air-carburant. Si le comportement du moteur change soudainement pendant la course, il est peu probable que cela soit dû à un mauvais réglage du carburateur. Il est préférable de chercher le problème ailleurs que dans les réglages du carburateur.

Exemple :

- Vérifier les fuites d'air au réservoir et dans les tubes.
- Essence à Nitro contaminé,
- Filtreur à essence ou à air bouché.
- lueur défectueuse.

Conclusion

-En vissant la vis de richesse on diminue l'essence donc, on appauvri le moteur.
Résultat : le moteur augmentera en révolution et sa chaleur augmentera aussi.

-En dévissant la vis de richesse on augmentera la quantité d'essence pour accroître la richesse du moteur. Le moteur perdra des tours minutes et diminuera sa chaleur car l'huile et la Nitro sont de très bon transporteur de chaleur.

-Toujours faire une accélération entre chaque ajustement de 1/10 de tours à la fois.

-Garder votre moteur propre afin d'avoir une meilleure performance de refroidissement.

-Remplir votre moteur d'huile de ricin ou végétale pour l'entreposage.



Prenez note que tous les ajustements se font au 1/10 de tour.

Faite attention pour ne pas vous brûler ou vous blesser.

Soyez dans un endroit dégagé et bien très aéré.

Ayez quelques chiffons pour purger le surplus d'essence non brûlé.

En cas de problème vérifiez toujours l'état de la Glowplug.