

Moteur

DLE20

guide de l'utilisateur

MANUEL DE L'UTILISATEUR

Ce moteur n'est pas un jouet, veuillez prêter une attention particulière à la sécurité, nous ne serons pas responsables des problèmes de sécurité causés ;
Afin de mieux utiliser ce produit, veuillez lire attentivement les instructions avant utilisation.

Ce moteur n'est pas un jouet. Pour votre propre sécurité, veuillez lire attentivement le manuel avant utilisation. DLE n'est pas responsable de toutes les blessures résultant de l'utilisation.

1. CONSIGNES DE SÉCURITÉ

1. Avant utilisation, veuillez vérifier soigneusement l'hélice, le cadre du moteur et les autres pièces connexes pour vous assurer que les vis et les écrous ne sont pas desserrés.

Il est préférable d'utiliser de la colle à filetage (type LOCTITTE 242) pour fixer les vis et écrous.

Avant chaque utilisation, vérifiez soigneusement l'ensemble moteur, l'hélice et la cellule pour détecter les vis et écrous desserrés. Le Loctite est fortement recommandé sur toutes les vis.

2. Attention : si vous souhaitez roder ou tester le moteur sur le banc d'essai, vous devez disposer d'un bon amortisseur, sinon cela pourrait Si cela endommage certaines parties du moteur, il est préférable d'installer le moteur sur l'avion pour le roder.

Pendant le processus de rodage, le moteur doit tourner avec l'amortisseur installé. Sinon, le moteur sera sérieusement endommagé par les vibrations. La meilleure façon de procéder au rodage est de monter le moteur sur un avion.

3. Lorsque le moteur tourne, personne n'est autorisé à se trouver devant le plan de rotation de l'hélice.

Tenez-vous toujours à l'écart et derrière l'hélice ; ne laissez jamais quiconque, y compris vous-même, se trouver devant ou sur les côtés de l'hélice lors du démarrage ou du fonctionnement du moteur. Toute personne à proximité du moteur doit porter des lunettes de protection. Ne portez pas de vêtements amples à proximité du moteur ou de l'hélice.

2. Données moteur : (SPÉCIFICATIONS)

1. Performances : (Performances)

2,5HP/9000rpm (2,5HP/9000rpm) Régime de

ralenti : 1750 tr/min/min.

Poussée statique 6 kg / 100 mètres d'altitude Force de traction 6 kg / 100 mètres d'altitude

Force de traction 5,3 kg / 1 800 mètres d'altitude (poussée statique 5,3 kg / 1 800 mètres d'altitude)

Spécifications d'hélice applicables : 14 X 10 ; 15 X 8 ; 16 X 8 ;

(Les spécifications de l'hélice de l'avion : 14 X10 ; 15 X 8 ; 16 X 6 ; 16 X 8 ; 17 X 6)

Modèle de bougie d'allumage Applicable (le type de bougie d'allumage): NGK CM6

2. Paramètre : (Paramètre)

Quantité d'échappement : 20 cm³ Diamètre

d'alésage x course : 32 mm x 25 mm Taux de compression : 10,5:1

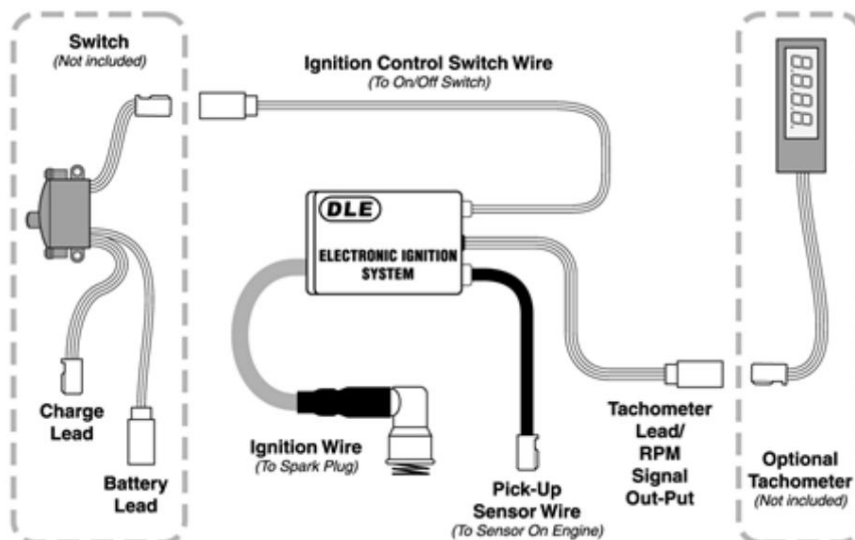
Taux de lubrification : 30:1 Poids : moteur principal 650 g +

rangée Tube d'air 50 g + allumeur 120 g

Poids : moteur principal – 650 g. Tuyau d'échappement – 50 g. Équipement

d'allumage – 120 g. 3. Tension de

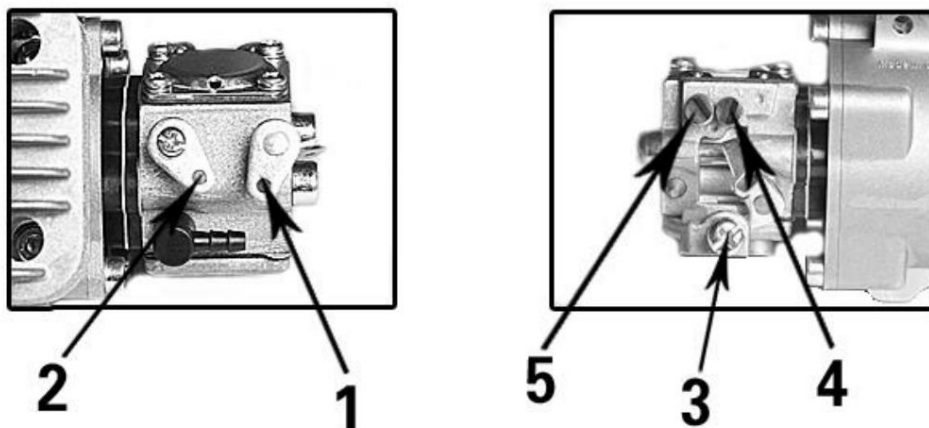
fonctionnement d'allumage (volt d'allumage) : 4,8 V-14 V.



3. RÉGLAGE DU MOTEUR

1. Chaque moteur a été initialement réglé avant de quitter l'usine et peut être utilisé directement par les utilisateurs. Mais l'altitude de chaque région Cela affectera le fonctionnement normal du carburateur et l'aiguille d'huile du carburateur devra peut-être être ajustée pour obtenir la meilleure position de travail. Chaque moteur a été ajusté à des réglages de mélange moyens qui permettront probablement au moteur de démarrer et de fonctionner dans la plupart des endroits. Cependant, comme les altitudes et les pressions barométriques varient selon les endroits, il est très probable que les réglages du mélange du carburateur devront être ajustés pour obtenir des performances optimales.

2. Fonctions et réglages



- (1), amortisseur, utilisé lors du démarrage à froid (levier de starter)
- (2) Levier d'accélérateur
- (3), vis de réglage du ralenti
- (4), vis de réglage du mélange à basse vitesse
- (5) Vis de réglage du mélange haute vitesse

Réglage : Tournez la vis de ralenti 3 dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le régime de ralenti et réglez-la avec l'aiguille d'huile à basse vitesse 4.

Tournez l'aiguille d'huile à basse vitesse toutes les heures pour réduire la quantité d'huile (tournez généralement l'aiguille d'huile jusqu'au bout, puis retournez-la de 1,25 tour à l'aiguille d'huile à grande vitesse 5 (retournez 1,5 tour) ;

Il est préférable d'utiliser le tachymètre pour régler afin que le moteur atteigne la vitesse la plus élevée et qu'une accélération et une décélération en douceur soient optimales.

AJUSTEMENT : Un point de départ général est de 1,25 tours pour l'aiguille à basse vitesse (voir n° 4) et de 1,5 tours pour l'aiguille à grande vitesse (voir n° 5).

Ajustez l'aiguille High au régime maximum. Si jamais le moteur ralentit ou s'arrête à plein régime, le mélange à haut régime est probablement trop pauvre.

Ajustez l'aiguille basse jusqu'à ce que vous obteniez un ralenti fluide et une transition fiable vers un régime élevé.

Si le moteur s'arrête lorsque l'accélérateur est avancé, le mélange est probablement trop pauvre. Si le moteur trébuche lorsque l'accélérateur est avancé, le mélange est probablement trop riche.

Veillez noter lors du réglage de l'aiguille d'huile à grande vitesse du carburateur : un réglage trop fin du mélange provoquera une grave surchauffe du moteur et une brûlure de la bougie d'allumage.

détruire. La couleur de la bougie d'allumage doit être jaune après une combustion à haut régime, indiquant que la concentration du mélange est appropriée. Le mélange a été ajusté.

Lorsqu'il est riche, en particulier lors du réglage de l'aiguille d'huile à haut régime, le moteur peut facilement caler si le papillon est rapidement fermé.

Attention : ne soyez pas tenté de faire fonctionner un mélange trop riche. Un mélange trop riche n'entraînera que de mauvaises performances du moteur (le moteur s'arrêtera facilement lors d'un processus d'accélération et de décélération rapide), une accumulation prématurée de carbone, un bouchon encrassé et des résidus d'échappement excessifs. Cependant, un mélange pauvre endommagera également gravement le cylindre et le piston. Après quelques tests à plein régime et vérification de la bougie d'allumage, elle semble jaune si le mélange a été correctement réglé.

3. Démarrez le moteur

(1) Fermez l'amortisseur, augmentez l'accélérateur et mettez le contact.

Étape 1 : Fermez le starter et mettez le contact, avancez l'accélérateur jusqu'à la position maximale.

(2) Tournez fortement l'hélice (de préférence à l'aide d'un bâton de démarrage) jusqu'à ce que le moteur émette un bruit d'explosion. Le moteur fonctionnera pendant 1 à 2 secondes, puis.

Extinction automatique (l'hélice peut devoir être tournée plusieurs fois lors du premier démarrage ou lorsqu'elle n'est pas utilisée pendant une longue période).

Étape 2 : retournez rapidement l'hélice en compression jusqu'à ce que le moteur démarre puis s'éteigne. Cela peut prendre quelques retournements supplémentaires si c'est la première fois que vous démarrez le moteur après une longue période d'entreposage.

(3) Ouvrez l'accélérateur, ouvrez l'accélérateur au ralenti ou légèrement au-dessus du régime de ralenti, démarrez le moteur et entrez dans des conditions de fonctionnement normales.

Étape 3 : Ouvrez le starter et actionnez rapidement l'hélice en compression, avancez l'accélérateur très légèrement au-dessus de la position de ralenti, le moteur devrait démarrer en quelques tours seulement.

(4) Démarrage de la voiture à chaud : ouvrez l'accélérateur, ouvrez l'accélérateur au ralenti ou légèrement au-dessus du régime de ralenti et démarrez le moteur directement.

Étape 4 : appuyez sur le starter, avancez l'accélérateur très légèrement au-dessus de la position de ralenti, mettez le contact et faites basculer rapidement l'hélice par compression.

4. Entretien du moteur (ENTRETIEN DU MOTEUR)

1. Veuillez utiliser de l'essence propre 92# avec un rapport de 30:1 par rapport à l'huile moteur ; les huiles lubrifiantes de différents fabricants et marques sont interdites. Utilisation mixte, sinon cela provoquerait un blocage important du carburateur.

Veuillez utiliser de l'essence 92 . Le rapport essence/huile moteur est de 30:1 ; Ne mélangez pas différentes marques d'huile moteur, le carburateur pourrait être sérieusement bloqué.

2 : Rodage du moteur : 4500 tr/min Rodage pendant 2 heures. Faire tourner le moteur à bas régime pendant une période prolongée peut provoquer un incendie.

Le bouchon floral présente d'importants dépôts de carbone.

Un rodage à 4 500 tr/min pendant 2 heures. Un fonctionnement à basse vitesse pendant trop longtemps pourrait carboniser la bougie d'allumage. 3.

Vérifiez la canalisation entre le réservoir

de carburant et le carburateur à tout moment pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite d'air.

Vérifiez toujours le tube du système de carburant, assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite d'air. 4. Veuillez prêter une attention

particulière : nettoyez le filtre à carburant à l'intérieur du carburateur dans un certain délai, sinon cela entraînera un problème de réglage de l'aiguille d'huile.

Le moteur ne fonctionne pas correctement, le moteur ne fonctionne pas de manière stable, etc.

AVIS : Le filtre à carburant du carburateur doit également être nettoyé périodiquement. Retirez délicatement le couvercle de la pompe (côté entrée du carburateur), le joint et la membrane de la pompe. L'écran sera visible et pourra être nettoyé après un retrait soigneux.

Contactez-nous/Contactez-nous

Téléphone (TEL) : 4001006090 Ventes

Télécopie : 086-0873-6131518

(Vente) : 086-13529826090 [Http : www.dlengine.com](http://www.dlengine.com)

Courriel : dle@dlengine.com

Adresse : Parc industriel de Miyang, zone industrielle de Mile, ville de Mile, province du Yunnan, Chine Code postal : 652300

Adresse : MiYang Industrial Park Mile Industrial District Mile City, 652300, province du Yunnan,

RP Chine

**Mile HaoXiang
Technology Co., Ltd**