



FLY[®]
ENGINE

***MANUAL DE USUARIO FLY ENGINES
F 200***



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Cilindrada	200 cc.
Potencia	27 cv
Max. rpm	8000
Reduccion	3.1
Tipo Reduccion	Correa
Peso Completo	14 kg
Carburador	Walbro 32
Encendido	Electronico
Embrague centrífugo	No
Escape	Cromado
Arranque	Electrico

GASOLINA

El motor Walker Jet esta fabricado para funcionar con una mezcla de GASOLINA/ACEITE.

Le recomendamos usar aceites synteticos. Durante el rodaje, utilice una mezcla de aceite del 3% (33:1), y luego 2,5% (40:1) una vez habiendo hecho esto. La gasolina no debe tener un numero de octano menos que 95, para no tner una situacion de preignitacion.

Mezcle la gasolina con cuidado en un bidon apropiado. Se aconseja, una vez haber preparado la mezcla de utilizarlo dentro de un mes.

No utilice aceite vegetal o animal,.

NO MEZCLE DIFERENTES ACEITES.

CARBURADOR

El carburador Walbro 37 , si utilizado corectamente, da muy buen resultado, necesitando pocas tuning interventions. Sin embargo, cambios de temperatura y altura puede afectar a su funcionamiento.

El carburador esta ajustado durante su primer encendido en una postion estandard:

El tornillo H „afecta al funcionamiento integral del motor“. Desde apretado completamente, sueltalo a 1 1/4 vuelta o „450°“.

El tornillo L „solo afecta a un motor con una velocidad baja“. Desde apredtado completamen, sueltalo conb una vuelta o „360°“.

El carburador viene con una bomba de depression para sacar la gasolina del tanque. El hueco entre los dos no debe exceder de 50-60cm. Lo mismo para el tubo, que no debe ser mas que 50-60cm.

Se aconseja de introducir una bomba manual entre el tanque y el carburador, para que la mezcla llegue al carburador antes del encendido para no estresas el motor de arranque.

CARBURACION

Nota. En esta sección el término „MEZCLA“ se refiere a la combinación de dos elementos: (aire) + (aceite\gasolina) que ocurre dentro del carburador.

Cambios en condiciones atmosféricas y altura afectan al funcionamiento del motor, con esto varía la densidad del aire, como resultado de aire/aceite/gasolina el porcentaje de mezcla es modificada.

Como regla general, podemos decir que con alturas altas, mucha humedad y temperaturas altas, entra menos aire, y como resultado la mezcla es más rica en „aceite\gasolina“, así que hay que ajustar los dos tornillos „HL“ para tener el ratio bien.

En cambio, con temperaturas bajas y poca humedad, el aire más denso hace que la mezcla es más pobre en aceite/gasolina; así que hay que desajustar los dos tornillos „HL“ .

ADVERTENCIA !!!

La mezcla que es demasiado pobre en aceite\gasolina puede causar daños importantes al motor, haciendo que se rompa o pare de repente.

Se recomienda de hacer las operaciones de carburación con EL MOTOR APAGADO!

Cuando los tornillos “HL” están apretados\aflojados, se lleva a cabo las variaciones de 1\8 vuelta cada vez o “45°”, movimientos más grandes en una vuelta puede causar daños al motor.

ADVERTENCIA!!!

- Antes de arrancar el motor, asegúrese que no haya tornillos o partes sueltas que estén sueltas.
- Asegúrese que las personas están a una distancia segura y nunca en los alrededores de la hélice.
- No arranque el motor habiendo piedras o otros objetos en su alrededor, porque podrían ser tirados a grandes distancias con la fuerza de la hélice.
- No arranque el motor sin hélice.
- Tampoco arranque el motor en lugares cerrados, ya que los gases del escape contienen monóxido de carbono que es tóxico, y puede causar desmayos y muerte.

Anterior a su venta, los motores pasan por pre arranque, para verificar su funcionamiento correcto, y un examen nos confirma las especificaciones anteriores.

Una vez haber adquirido el W130, W200 tiene que prestar atención durante la primera hora de funcionamiento, para mantener el motor en condiciones óptimas con el tiempo.

ADVERTENCIA!!!

DURANTE EL TIEMPO DE RODAMIENTO CONTROLE LA TEMPERATURA DEL ESCAPE DE GAS Y SU CABEZAL CONTINUAMENTE.

Después de haber elegido un lugar apropiado, sobre todo sin piedras o cosas que podrían dañar a los partes móviles, arranque el motor, dejándole calentar unos 10min aprox. A 2'2500 rpm.

Luego lleve el motor a una velocidad mas alta, disminuyendo, e incrementando las revoluciones con intervalos de 1 min., utilizando varios "rangos" de utilización, pero sin pasar de 4,500 rpm.

En ningún caso cerrando y abriendo continuamente la válvula de gas.

Approx. 20 minutos después de Haber encendido el motor, apáguelo y déjalo enfriar completamente.

ADVERTENCIA!!! Cuando encendido y después de haberlo parado el motor puede causar quemaduras, así que asegúrese que se haya enfriada completamente antes de trabajar en el.

Cheque visualmente de desperfectos o partes sueltas.

Habiendo comprobado que todo funciona correctamente que no hay ningún problema, repita la operación anterior con 20min de calentamiento, siguiendo las mismas instrucciones.

Esta vez es posible to space it out for the entire range of use of the engine, llevándolo a su velocidad máxima con intervalos de 1 min.

Cuando hayan pasado 20min apagué el motor.

Cuando haya enfriado, apriete todos los tornillos. Ahora el motor esta listo para su correcta utilizacion.continue utilizando aceite 3,5% para las próximas 10 horas.

Cada vez que se utilice el motor, se debe hacer un cheque rutinario de PRE-arranque:

- Verifique que los silentblocks esten intactas.
- Verifique que el tubo de escape no tenga fisuras.
- Asegúrese que la hélice no este fisurado o bollado.
- Asegure también que haya suficiente combustible, dependiendo de la utilización que se le vaya a hacer al motor.
- Verifique que el sistema eléctrico y cables y que no tengan roturas o abrasión.
- Controle que no haya tornillos o componente del motor sueltas.

Correa de distribution

ADVERTENCIA SOLO MANIPULE EL MOTOR CUANDO ESTA APAGADO Y EN FRIO

En funcionamiento, la correa es propensa a desgaste y estiramiento, y con consecuencia de alargamiento, que podría hacer que los which could lead to sliding on the pulleys, con un mal funcionamiento general del motor.

Para corregir la tensión, with a torque wrench, suelte el tornillo M8 en el pie del motor, which fastens the pulley can, gire el tornillo M12 en dirección contraria al reloj utilizando fuerza de 1,8 kgm y luego reapriete el tornillo M8.

CHEQUEOS BASICOS CADA 20 HORAS

- Limpie el filtro del carburador.
- Limpie el filtro de gasolina.
- Verifique la tensión y estado de la correa.
- Lubrifique las poleas de acero on the catalytic converter.

CHEQUEOS CADA 50HRS

- Sustituye los silent blocks del motor y tubo de escape.
- Sustituye la correa de distribución.
- Verifique el grosor del embrague de ferodo.
- Sustituye el material de insonorizacion del escape.
- Verifique que la distancia de los electrodos de la bujía no sea mayor que 0,6mm. Si no reemplace la bujía.
- (Material de caucho i.e.: Correa de distribución, silent blocks, láminas de admisión, tubo de depresión: esos podrían dañarse por causas atmosféricas, por eso su duración podrá variar. Las condiciones deben ser verificadas y remplazadas antes de tiempo.

Descripción	Torque Nm
Head nut	22
M 6 Tornillos	12
M 8 Tornillos	24
Vacuum-operated screws	10
M 8 Tuercas	25
M 12 Tuercas	45
Bujía	18

TEMPERATURA TRABAJANDO

El motor W200 ha sido diseñado para funcionar con ciertas temperaturas, Siga estas recomendaciones. Temperaturas que no deben excederse volando o cuando el motor esta en unas revoluciones fijas durante un tiempo prolongado:

Temperatura del tubo de escape 550°C.

Temperatura debajo de la bujía 180°C.

Temperaturas que no deben excederse en el despegue y cuando es necesario tener toda la potencia en el motor:

Temperatura del tubo de escape 600°C.

Temperatura debajo de la bujía 230°C.

ADVERTENCIA! El motor NUNCA debe exceder bajo ningún concepto:

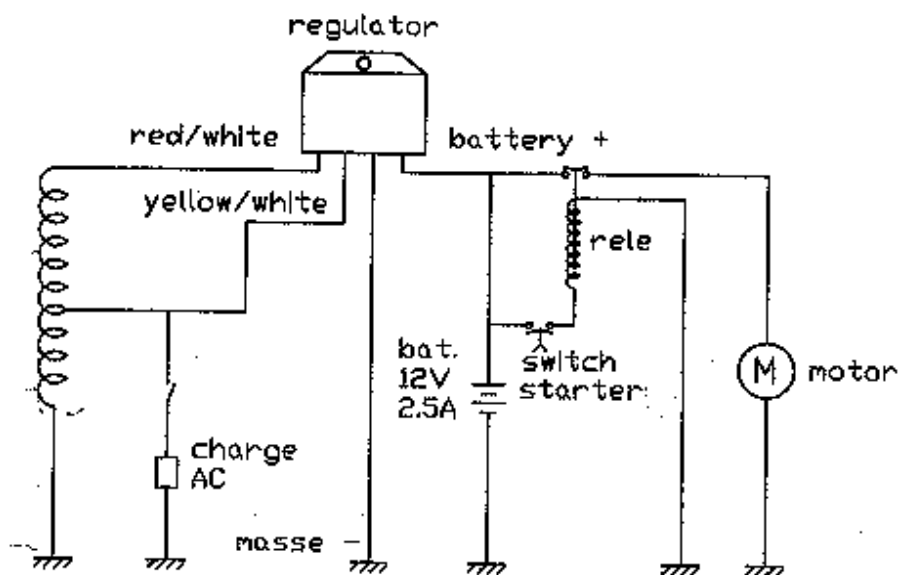
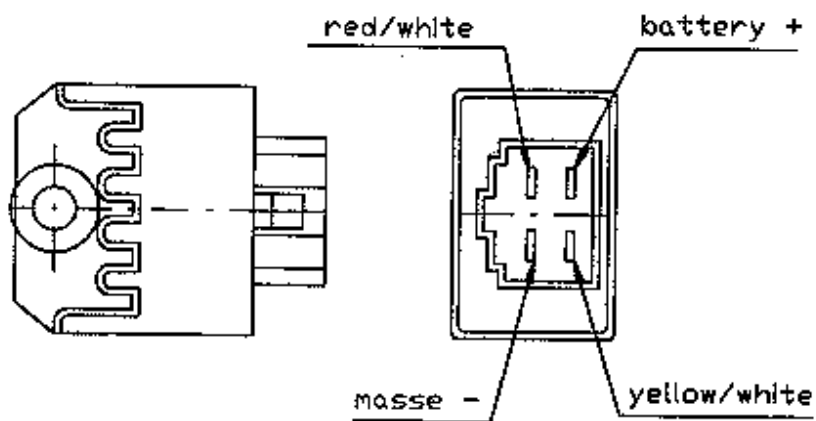
600°C temperatura del tubo de escape (EGT)

230°C temperatura debajo de la bujía (CHT)

Así que será necesario utilizar una herramienta para leer estos valores, para poder proteger el motor, y asegurar la seguridad de ti mismo y los demás.

También le informamos que a temperaturas altas en el escape, ocurre muchas veces tener una carburación pobre. En cuanto a temperaturas altas debajo la bujía se debe a una pobre disipación del motor, causado por temperaturas externas, o hélices de una dimensión demasiado grande, que causa poca corriente de aire sobre el motor.

Regulador AC/DC IDM Pb batería



Electronic box

