

Note per i motori R/C

Egregio Utente;

Complimenti innanzitutto per la scelta dei nostri prodotti.

Il carburatore MAG viene fornito con tutti i motori ST versione radiocomando ed è il frutto di una idea di base che ha subito costanti miglioramenti negli anni.

Osservando il carburatore (fig. 1.-1a) si notano tre elementi su cui bisognerà agire per ottenere una carburazione perfetta. «1» è lo spillo di regolazione del massimo, «2» è lo spillo di regolazione del minimo e «3» la vite arresto della valvola del carburatore.

Per ottenere una buona carburazione, considerate innanzitutto che è bene avere un carburatore alimentato a lieve sovrappressione, seguite quindi questa sequenza:

- 1) Regolate l'apertura minima della valvola. Chiudete o aprite la vite di arresto di quest'ultima «3» finché, a valvola chiusa, non vedrete una fessura di un millimetro. (fig. 2).
 - 2) Riempite il serbatoio del motore per 1/4, 1/5 della capienza totale, introducete un po' di miscela nel condotto dell'aria del carburatore (date cioè un cicchetto) e date colpi sull'elica finché il motore non gira libero. A questo punto aprite di 2 o 3 giri lo spillo del massimo «1», mettete la leva del gas in posizione di minimo, collegate la candela alla batteria e date colpi secchi alla elica in senso antiorario.
- Il motore a questo punto partirà.
- 3) Aprite ora la leva del gas fino alla posizione di tutto aperto ed eseguite la carburazione del massimo.

In pratica aprite o chiudete lo spillo del massimo finché il motore non raggiunge il regime massimo di giri. Ci si può rendere conto di questo dalla particolare tonalità che il motore prenderà.

L'esperienza vi insegnerà a riconoscerla.

Ricordiamo inoltre che è bene trovare il massimo mantenendo il modello orientamento con il muso verso l'alto.

- 4) Regolazione del minimo.

Prima di iniziare la sequenza di avviamento il carburatore si deve trovare nella condizione di figura 3. Questa condizione è normalmente effettuata dalla Ditta. Per regolare perfettamente lo spillo del minimo è sufficiente agire su di esso girandolo di qualche tacca (pochi gradi) verso destra o sinistra fino ad ottenere il massimo di giri a valvola chiusa. Se dando gas, il motore tenderà a spegnersi sarà necessario aprire ancora di qualche tacca o pochi gradi.

- 5) Ora che il motore è carburato potrete effettuare il pieno del serbatoio. In generale vi accorgete che il motore a serbatoio pieno gira leggermente più grasso. Non ritoccate la carburazione.

Questa sarà giusta in aria.

Note: a) Una volta trovato il minimo esso non cambierà più a meno che non usiate miscele o candele diverse da quelle usate per la prima regolazione. Difetti nei tubetti dei serbatoi (buchi, sfiati) alterano il minimo del motore.

b) Diminuendo la quantità di olio nella miscela dovrete chiudere di più sia lo spillo del massimo che quello del minimo.

c) Aumentando la quantità di Nitrometano e di olio dovrete viceversa aprire gli spilli.

d) Una causa frequente del fatto che il motore non riesce ad ingrassare la carburazione è lo spillo minimo troppo chiuso.

e) Contrariamente alle tendenze attuali preferite candele «calde».

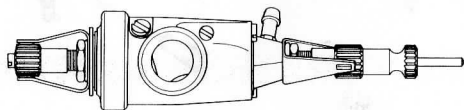
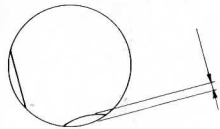


fig. 2



Mag Carburator Instructions

Dear modeller;

Congratulations for having chosen one of our products.

The Mag Carburator is supplied with all Supertigre R/C Engines and the design has been refined over many years production. It is now a brand leader being very reliable and easy to set up.

If we look at diagram Fig. 1. & 1a. it can be seen that there are three main adjustment to ensure a perfect mixture and reliable idle.

1 is the High speed adjustment. 2 is the idle or low speed mixture adjustment. 3 is the drum valve stop screw.

The procedure for obtaining a reliable mixture when using silencer pressure is as follows: Adjust the throttle servo travel or the drum valve stop screw so that the minimum aperture of the drum valve opening is just under one millimeter in closed position.

Now fit the main high speed needle N. 1 and screw into fully closed position. Now unscrew two turns for motors up to .51 cu. in. and three turns for .61 up to 1.8 cu. in. This will set the high speed so at least get these motors running continuously.

Partly fill the fuel tank with the correct fuel about half full and introduce a further 6 drops of fuel down the carburator air intake: smartly turn the motor over four to five turns in an anticlockwise rotation when looking at the propeller.

A finger placed over the air intake and the propeller turned over once will draw fuel tank to carburator with the carburator set only partly open (say 1.5 to 2 mm) connect the glow plug and smartly flick the motor over compression until it is running.

Once the motor is running open the carburator to fully open and adjust needle n. 1 for peak r.p.m. A little experience will soon tell you the best position and you will quickly recognize the correct sound. When adjusting for flight hold the model nose up at about 45° while adjusting the main needle.

The idle setting is best found by slowly closing the throttle from the transmitter until it is threequarters closed, say 2 mm aperture, then adjust needle N. 2 for maximum r.p.m. by screwing clockwise a few clicks at a time allowing about 20 seconds between adjustments to clear any surplus inside the motor to be used up.

Now open the idle needle one quarter turn: and close the throttle drum to one millimeter this should give you an idle of about 2500 rpm on the smaller motor and less for the S 2000 and larger motors.

Note the idle needle N. 2 is factory set and will not need adjusting more than plus and minus 1 turn. If the motors tends to stutter hesitate in the midrange going from low speed to maximum then slacken the spray bar so that the fuel inlet nipple is pointing towards the rear and downwards at 45°.

Once adjusted correctly you can now fill the tank and you will find the motor will tend to run slightly rich when full but do not adjust the needle as it should lean out in flight.

Once set the idle needle should need no further adjustment if using the same make and type of fuel only very small change to the main needle N. 1.

If a change is made to fuel containing less oil then both needle will need closing. If using nitromethane fuels over 5% then the main needle 1 may need opening and the idle needle 2 closing.

Normally if the engines does not enrich carburation is because the minimum idle is excessively closed.

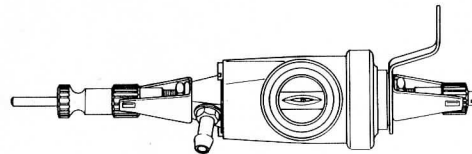


fig. 3