

Réglage des carburateurs sur les 582

Lorsque vous constatez une présence d'huile résiduelle sur les bougies, avant toutes investigations sur votre moteur, il faut déjà connaître le type d'utilisation qui a été faite avant l'inspection. S'il s'agit d'une vérification avant mise en route du moteur tout est normal. Il s'agit d'huile évaporée dans le moteur dans sa dernière phase de refroidissement.

Si la constatation est faite en retour de vol, c'est différent.

1. Le moteur tourne à trop basse température (temp. Idéale : 75°)

2. Le mélange est trop riche. (Voir le réglage des carbus et l'état des puits d'aiguille et aiguilles : L'usure de ces dernières n'est pas visible à l'œil.) Le remplacement des puits et des l'aiguilles sur un bi carbus est à prévoir aux environs de 300 h et 500 h sur un mono carbu.

Les valeurs préconisées par le constructeur sont à respecter quelle que soit la saison. En effet ces carbus ont la précision d'une chasse d'eau. Pour cette raison mieux vaut être plus riche que de se retrouver en situation de serrage.

3. le filtre à air joue également un grand rôle dans la qualité de la carburation. Donc sa propreté est impérative !

4. Réglages des carburateurs bing pour 582

4.1. Sans silencieux d'admission:

Aiguille	11G2	Position 3
Puit d'aiguille	2.72	
Gicleur principal	165	
Ralenti	55	
Richesse d'air du ralenti	1 tour	

4.2. Avec silencieux d'admission

Aiguille	15K2
Puit d'aiguille	2.68
Gicleur principal	145
Ralenti	55
Richesse d'air du ralenti	1 tour

5. Synchronisation

5.1. Ralenti

Prendre pour référence une clef Allen de 7mm. Visser ou dévisser la grosse vis de ralenti jusqu'à ce que la clef passe "gras" sous le boisseau du carbu puis régler l'autre. Si une modification à la vitesse de ralenti doit être apportée, faite la même modification sur les deux carbus.

5.2 Accélééré

Prendre pour référence une clef à pipe de 18 mm. Moteur arrêté bien sur. Accélérer pour passer la clef à pipe sous le boisseau. Ramener les gaz jusqu'à ce que le boisseau frôle la clef. Sans toucher à la manette des gaz, retirez la clef et passez au carbu suivant. Le bon ralenti doit être entre 1800 et 2000 rpm.

Avant tout essai de remise en route, vérifiez que les boisseaux reviennent bien au ralenti. S'il n'en était pas ainsi reprendre le réglage des câbles de commandes.

Bonne pétarade.