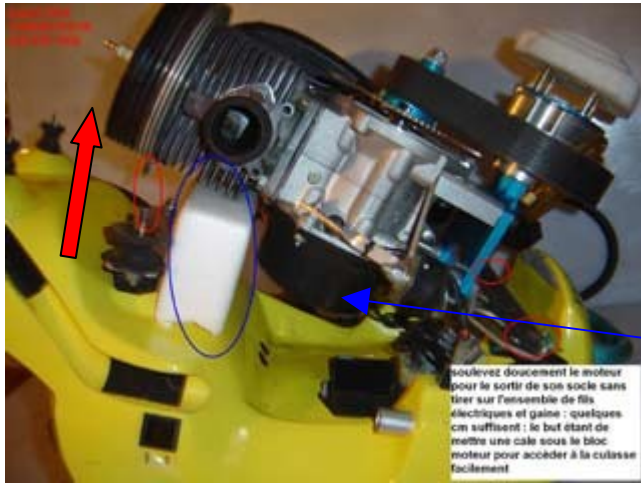


Avec la clé plate de 13, dévisser l'écrou situé sous la culasse



Dévisser les deux écrous désignés par les flèches

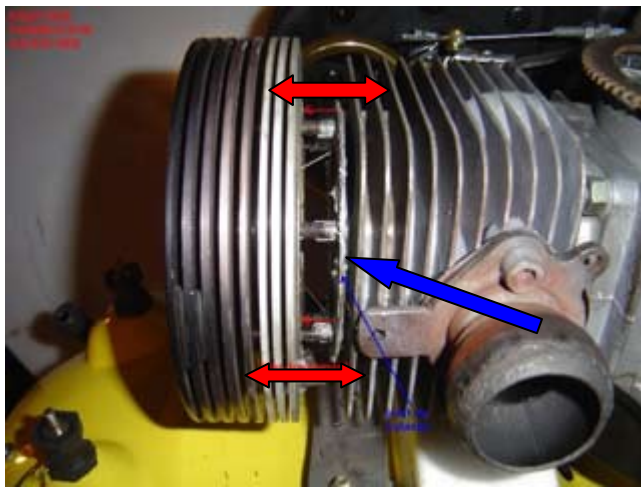


Soulever la partie basse du moteur pour passer une cale qui va rendre la culasse accessible.

Attention de ne pas mettre la cale sous le carter plastique noir qui pourrait se fendre.



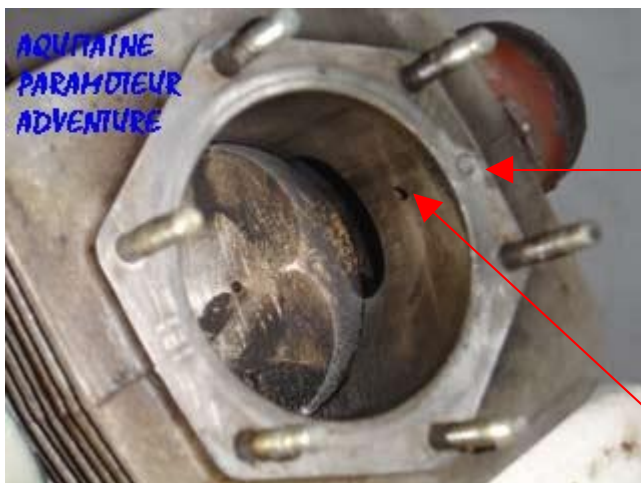
Devisser les 6 boulons qui apparaissent avec une clé à pipe de 10. (il faut une clé à pipe relativement étroite pour passer)



Ecarter la culasse du cylindre en la faisant glisser sur les goujons qui restent fixés à ce dernier..

Le joint de culasse (flèche bleue) reste généralement collé au cylindre. Il faut le sortir en évitant de le tordre. Les puristes diront qu'il faut le changer...

Personnellement, surtout pour un décalaminage après la période de rodage et si son aspect est bon, je le nettoie avec de l'essence. Il est généralement couvert de pâte à joint.



Passage pour décalaminer une partie du conduit de décompression qui rejoint la sortie d'échappement (obturé par une petite vis + de la pâte à joint)

Entrée du conduit de décompression



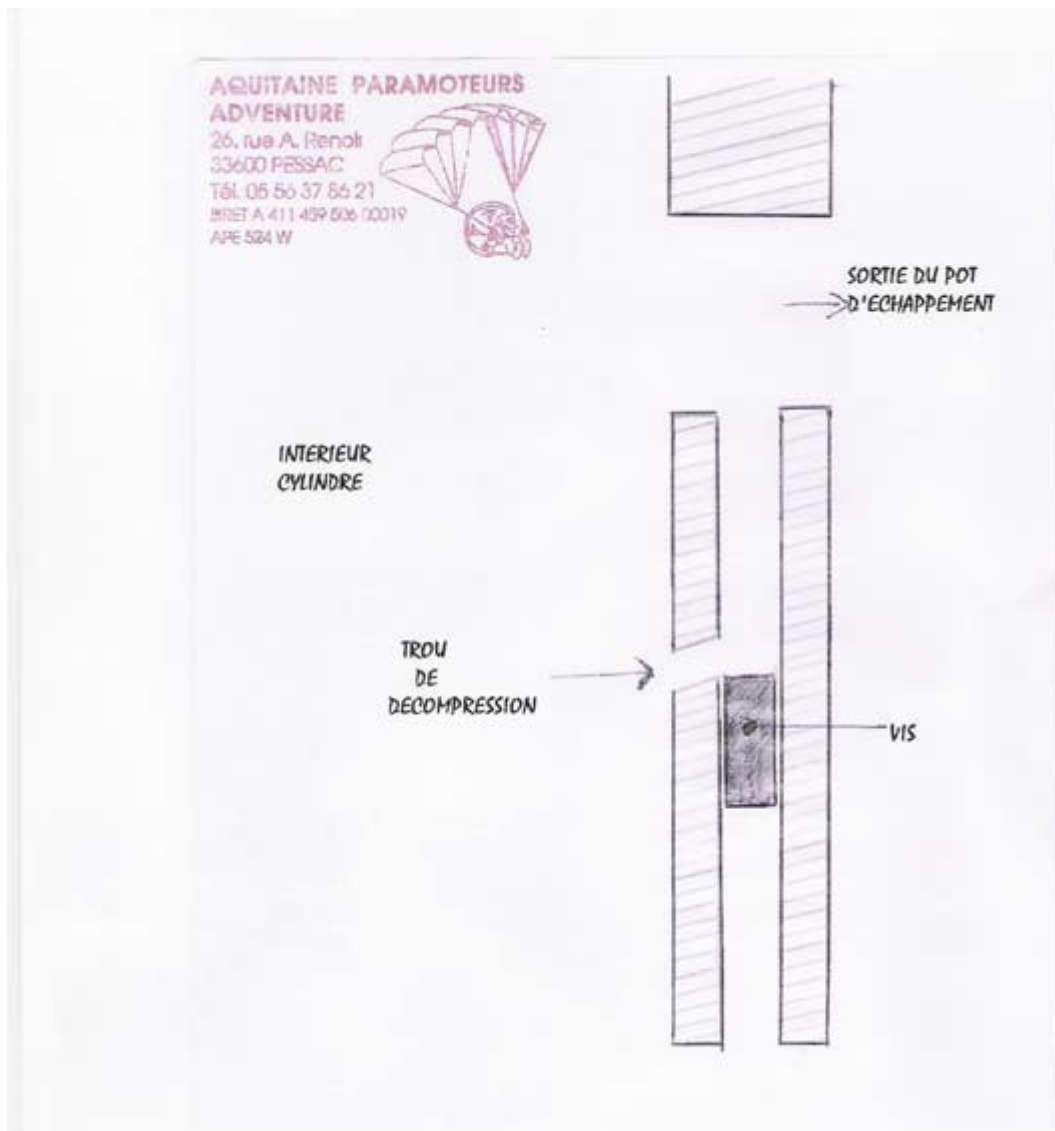
Sortir la vis qui bloque le conduit de décompression avec Une clé alen n°2.5



Passer une mèche de perceuse bois ou métal (N°3) pour sortir la calamine. Si le moteur est très calaminé, l'entrée du conduit peut n'apparaître que comme une tache sombre sur la paroi de cylindre.



La vis ayant été enlevée, passer une mèche de 4 (pour bois ou métal) pour sortir la calamine : la mèche doit pouvoir apparaître coté sortie échappement à la fin de l'opération.



VISUALISATION DU TROU DE DECOMPRESSION EN COUPE



Avant de remonter il est nécessaire de bien nettoyer le cylindre et la culasse. Les bouts de calamine qui auraient pu rester dans la chambre pourraient avoir des effets désastreux. Un chiffon doux imbibé d'essence fera l'affaire. Pour la culasse et le piston, je frotte bien avec le chiffon et de l'essence pour enlever la calamine en excès. Sans la remettre à neuf, il est important de ne pas laisser des plaques qui pourraient se détacher. Le chiffon et l'essence permettent de ne pas risquer de rayer la surface quand on est débutant.

Ensuite c'est le remontage

Ne pas oublier de remettre la petite vis dans le trou de décompression...

Le joint de culasse peut être changé ou nettoyé. Pour la seconde solution je conseille de rechercher la marque que laisse le trou de décompression (celui par où passe la clé allen). Et de positionner le joint comme avant le démontage. De part et d'autre du joint de culasse mettre la patte à joint

Petite polémique sur mettre ou pas une pâte à joint : mon principe est de ne pas modifier ce qui est fait à l'origine et sur les moteurs Adventure il y en a ...

Pas de pâte à joint pour les F

Après 15 mn de fonctionnement, un contrôle est nécessaire pour vérifier l'étanchéité du joint de culasse et le resserrer si besoin.

Bons vols

Quelques données complémentaires plus techniques :

- Couple de serrage pour les culasses de A : **16 N.m.**
 - Couple de serrage pour les culasses de F avec joint : **17 N.m**
 - Couple de serrage pour les culasses de F sans joint : **16 N.m**
- (Il y en a eu : le plan de joint de la culasse est légèrement bombé)

Si fuite sur les A et qu'un contrôle du serrage n'est pas suffisant, passer la culasse au marbre avec de la pâte à roder pour refaire la planéité.

Changer les rondelles de tension si elles sont aplaties.