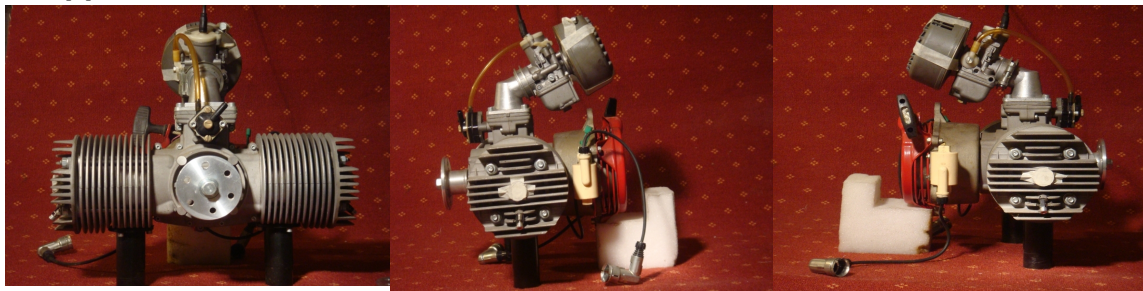


FICHE TECHNIQUE DU MOTEUR “JPX-425”

A la date de rédaction de cette fiche, je ne dispose d'aucun document d'origine JPX. Les éléments qui suivent sont à considérer à titre indicatif et non comme des données de référence. Vous les utilisez sous votre propre responsabilité.

1- Apparence



Vue de face (côté hélice)

Vue de profil 1

Vue de profil 2



Vue arrière (côté cellule)

Vue d'en haut.

Vue d'en dessous.

2- Caractéristiques techniques

Caractéristiques	Valeur	Source
Masse moteur seul	16 kg	Mesure personnelle
Puissance	Non confirmée	
Régime maximum	4600 rpm	[1]
Hélice recommandée	“Lemire JPX” 1m / 37,5 cm	[1]
Carburant	RON 83 / MON 90	[1]
Huile	Type 2T. Mélangée à l'essence	[1]
Rapport de mélange essence/huile	40/1	[1]
Carburateur	Dellorto PHBH 30	Observé sur le moteur
Bougies	NGK B9EV	Trouvées dans le carton. Parfaite adaptation mécanique. Gamme thermique à définir.
Bobines	2 bobines. NOVI 25540	Observé sur le moteur

3- Autres éléments

<i>Référence FM</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Source</i>
[FM-001]	“Vérifier l'absence de criques sur les orifices de montage”	[1]
[FM-002]	Consigne de chauffe: “Faire chauffer 5 minutes à 50% des gaz avant toute utilisation”	[2]
[FM-003]	Consigne de rôdage: “5 heures à 50% des gaz suivis de 5 heures à 75% des gaz”	[2]

4- Sources

<i>Ref</i>	<i>Intitulé</i>
[1]	Document d'inspection britannique “BMO-37 issue 1” avant certification d'un ULM pendulaire équipable soit avec un Rotax 377, soit avec un JPX 425. Date inconnue, mais fait référence à un article de <i>Flightline</i> de juillet/août 1985. Fait également référence à un rapport de défaut du BMAA référence H1.O1 (vérifications de criques sur les orifices).
[2]	Étiquette tapée à la machine provenant vraisemblablement du constructeur (pas de sigle) trouvée dans le carton.