

PARRA 2,5cm³

DIESEL

INSTRUCCIONES DE USO

& Glow



* Cilindrada 2,49 cc *DxC 15x14 mm *Peso 147 -160 gr

(Ver. 3)

Diseñado y desarrollado por los mejores especialistas de vuelo circular actuales. El motor *PARRA 2,5 Diesel* va dirigido al aeromodelista amante de los motores diesel que precisa un motor moderno de calidad, de altas prestaciones para su uso en competición o para uso en Sport. Ocupa el espacio dejado por motores legendarios fuera de producción, aunque de concepción moderna y altas prestaciones.

En sus tres versiones, se adapta a las necesidades del aeromodelista para cada tipo de uso:

SSC.- Camisa de acero cromada y pistón de acero)

AAC.- Camisa de aluminio cromado y pistón de aluminio-silicio

ABC.- Camisa de latón cromado y pistón de aluminio-silicio.

Se caracteriza por su calidad de ejecución, fácil arranque, potencia y bajo peso (147 gr en la versión AAC). Dispone de barrido cruzado SCHNURLE, culata moderna con variación de la cámara de combustión del tipo "empuja y tira", cigüeñal equilibrado y montado en dos cojinetes, montaje libre de tornillos o el plato de la hélice con especial diseño anti-enganche del hilo de la cinta de combate, entre otras cualidades técnicas.

CONSIDERACIONES ANTES DE LA PUESTA EN MARCHA. CONTRAPISTON

Al igual que los motores glow los motores diesel alcanzan su funcionamiento idóneo con un volumen determinado de la cámara de combustión. Los antiguos motores diesel, por medio de una palomita, desplazaban la totalidad de la culata para variar el citado volumen. En los motores diesel modernos la distancia de la culata al pistón se puede variar con la colocación de más o menos juntas y posteriormente un pequeño contra-pistón ajusta de manera muy precisa la cámara dependiendo de las variaciones de presión y humedad existentes durante el día de vuelo. Así pues, la distancia de la culata al pistón idónea para este motor, es de entre 20 y 25 décimas de milímetro a nivel del mar. El motor viene ajustado de fábrica a esta distancia. Por tanto, explicado de forma práctica, una vez el motor esté rodado, subiremos progresivamente las rpm hasta alcanzar un régimen idóneo para los primeros vuelos (motor graso). Una vez realizados, desmontaremos la culata y observaremos que:

El contra-pistón está metido; entonces añadir una junta y bajar el contra-pistón.

El contra-pistón está al máximo y en línea con la culata, o incluso salido; entonces quitar una junta y subir el contra-pistón.

Una vez el motor haya realizado los suficientes vuelos de rodaje, deberíamos observar que el contra-pistón quede ligeramente metido en la culata (unos 0,30 milímetros).

RODAJE

El motor viene con un ajuste preciso de fábrica, aunque es necesario un periodo mínimo de rodaje en bancada de 3 a 5 arranques de unos 5 minutos cada uno, dejando que se enfríe entre arranque y arranque. Abriendo la aguja 2 ½ vuelta será suficiente para que el motor arranque. Mantener un régimen de funcionamiento del motor alegre (60 %) sin forzarlo a altas revoluciones. Durante los primeros arranques, el aceite podría ser algo más oscuro, esto indica que las piezas se están ajustando e irá cambiando el color hasta tornarse amarillento transparente; esto quiere decir que el motor se está rodando satisfactoriamente. Una vez ocurra esto, subir de régimen del motor hasta un 95% aproximadamente y mantenerlo así durante los primeros vuelos.

La *hélice* a utilizar deberá ser lo más rígida posible y equilibrada previamente para evitar vibraciones. Una 8x4 u 8x6 de nylon rígido o madera sería ideal.

Combustible debe contener no menos de 20% de aceite de ricino, sobre todo para los grupos SSC de acero cromado. La mezcla idónea sería; 20% ricino, 33% Eter etílico, 45,2% Queroseno y 1,8% Nitrato de Etilo o DII. Para motores con culata glow, 80% Metanol y 20% ricino, no es necesario nitrometano.

PRIMEROS VUELOS

Es importante no forzar el motor durante los primeros vuelos. El color del aceite quemado, te indica las condiciones en las que trabaja el motor, así que procura que el aceite siempre salga amarillento transparente y nunca gris o negro.

Recuerda que si cierras demasiado la aguja del carburador, también cortas el suministro de aceite al motor, por lo que estarás forzándolo innecesariamente, con la consiguiente pérdida de vida útil del motor.

No tengas prisa en pedirle las máximas prestaciones a tu motor.

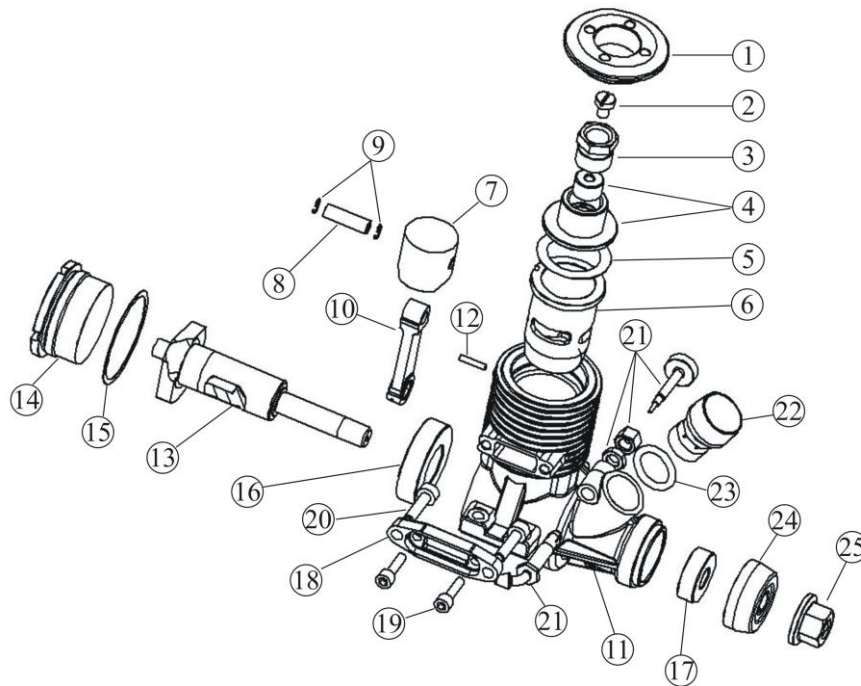
HÉLICES RECOMENDADAS PARA LOS PRIMEROS VUELOS.

El motor PARRA 2,5 Diesel sorprende por su flexibilidad para mover cualquier tipo de hélice. Como ejemplo y para las primeras pruebas, en COMBATE funciona bien con 8x4, 8x5, 8x6, 7x6 dependiendo de la normativa de combate. Especialmente se siente cómodo con hélices de poca carga (no muy anchas). Si lo usas en CARRERAS la 7x6 de APC irá bien.

MANTENIMIENTO - MONTAJE Y DESMONTAJE

Las piezas salen a mano sin forzar o golpes. Si no tienes experiencia procura no desarmarlo en su totalidad. Simplemente con desmontar la culata y la tapa del cárter y sumergir el motor en alcohol etílico o queroseno es suficiente. Sécalo bien y ponle unas gotas de aceite en el cilindro y cojinete trasero y procede al montaje de la culata y tapa del cárter. A la culata puedes limpiarle la carbonilla pasándole un estropajo de plástico mojado en alcohol y limpiándola convenientemente antes de montar.

Para desmontaje más a fondo, consulta la página web www.clubtamaran.com donde encontrarás además soluciones técnicas y consejos para sacarle el máximo partido a tu motor *PARRA 2,5 diesel*.



No.	Repuesto	Part No.	No.	Repuesto	Part No.
1	Tapa roscada	2501	18	Codo escape COMBAT	2518COM
2	Tornillo rosca inversa	2502D	19	Tornillos M2x0,8 mm (2)	2519
3	Tornillo compresión	2503D	20	Tornillos M3x10mm (2)	2520
4	Culata con contrapiston	2504D	21	Carburador	2521
4	Culata Glow	2504G	21	Carburador COMBAT	2521COM
5	Junta culata	2505	22	Venturi 3,5 mm	252235
6,7,8,9,10	Camisa & pistón ACERO D & G	25067S	22	Venturi 4,5 mm	252245
6,7,8,9,10	Camisa & pistón AAC D & G	25067A	22	Venturi COMBAT 4 mm	2522COMG
8	Bulón	2508	22	Venturi COMBAT 3,4 mm DIESEL	2522COMD
9	Cirliips	2509	23	Junta tórica	2523
10	Biela	2510	24	Plato hélice & pinza	2524
10	Biela AAC	2510A	25	Tuerca hélice	2525
11	Cárter	2511	26	Carburador R/C & fijador	2526
12	Fijador de camisa	2512	27	Silenciador + adaptador	2527S
13	Cigüeñal	2513	27	Silenciador extra + adaptador	2527SM
14	Tapa cárter	2514	27	Pastilla escape + adaptador	2527T
14	Tapa cárter CROMO	2514CR	27	Silenciador Combate	2527COM
15	Junta tapa cárter	2515	28	Llave culata simple	2528
16	Cojinete trasero 12x24x6 mm	2516	29	Llave multiuso	2529
17	Cojinete delantero 6x15x5mm	2517	30	Bujía	2530
18	Adaptador silenciador	2518			

