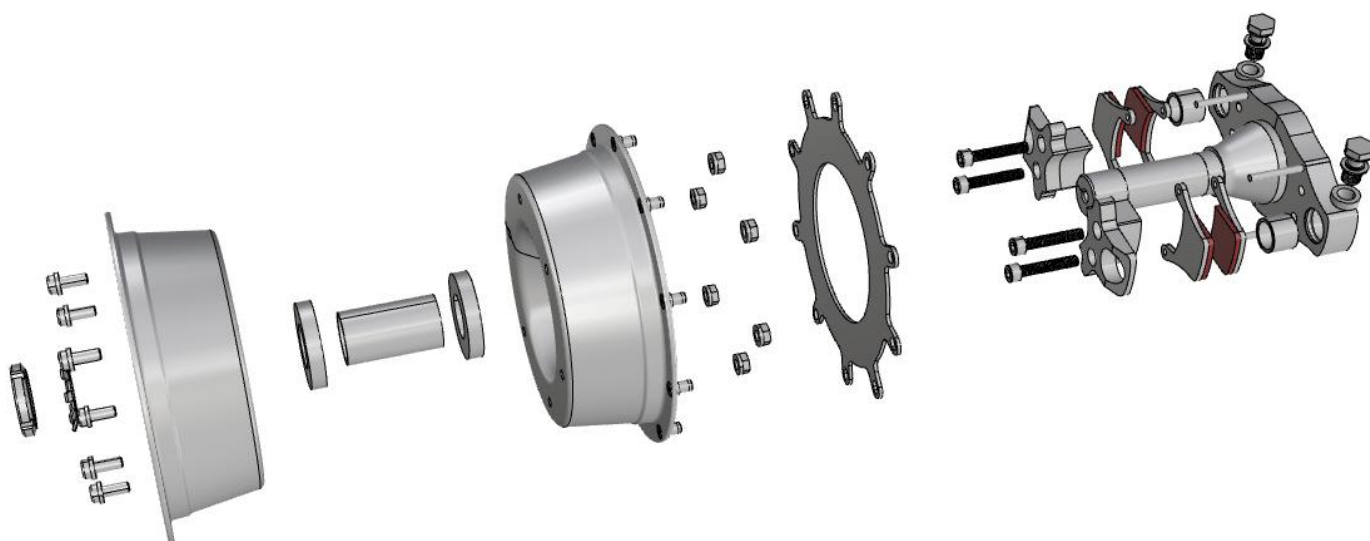


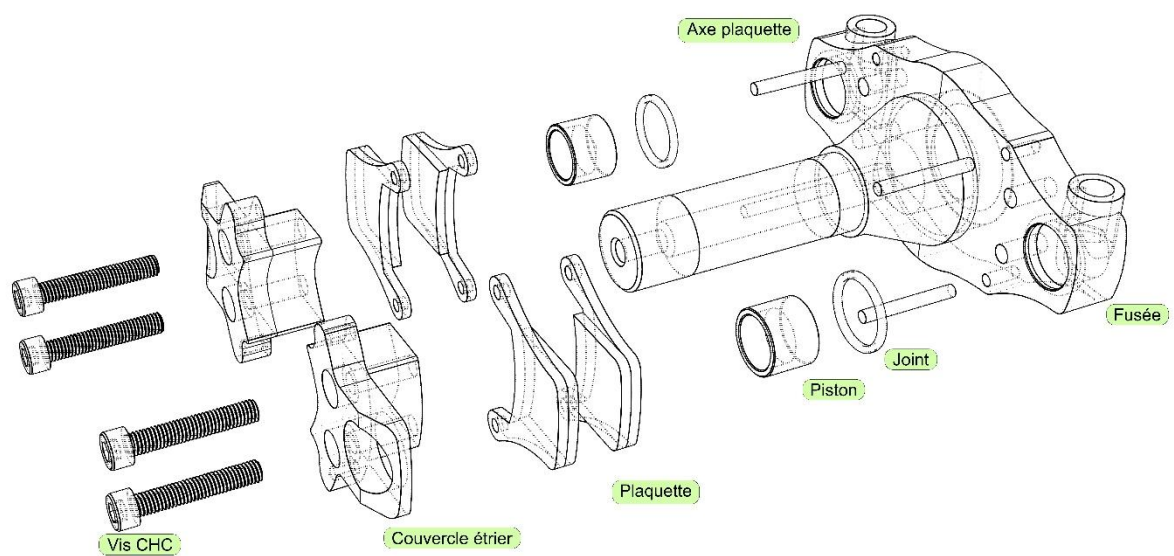
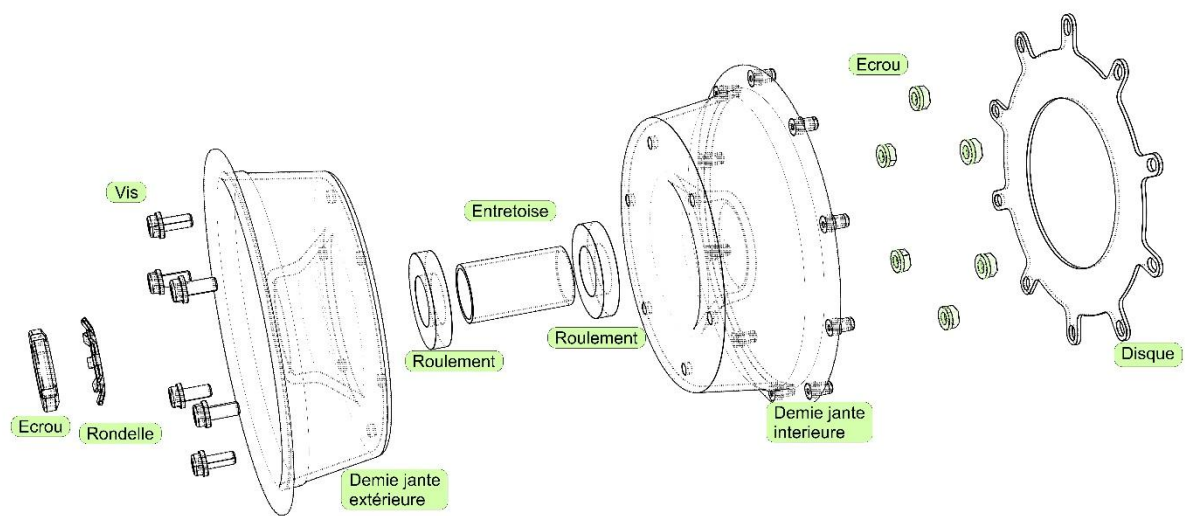


Manufacturer · Sky Engineer

Jante carbone 6'' Frein 2 pistons

Notice de montage





Décolisage

A la réception du colis d'un kit de jante vérifier visuellement l'intégrité de l'emballage.

N'utilisez pas de lame d'une longueur supérieur à 5mm pour le déballage.

Dévissez l'écrou KM5 et la rondelle de sécurité afin de retirer la roue de la fusée. Un simple effort axial est nécessaire pour sortir la roue de la fusée.

Montage du pneu

Retirez la jante de son arbre en dévissant l'écrou KM5 et la rondelle de sécurité MB5, puis retirez axialement la jante de son arbre. Le disque de frein doit rester en place dans les étriers de frein.

Séparez la jante en retirant les 6 vis M6 qui lient les deux demis jantes. Pour le transport seules deux de ces vis sont serrées modérément avec des écrous non freinés, ceux-ci ne seront plus utilisés.

Avant d'installer le pneu, appliquez de la graisse à pneu sur le pneu et la partie de la jante qui sera en contact avec le pneu.

Pour un montage avec chambre à air :

Insérez la chambre à air dans le pneu.

Positionnez le pneu avec la chambre à air sur la demi-jante extérieure, celle avec l'orifice de passage de valve.

Passez la valve à travers l'orifice de la demi-jante.

Pour un montage tubless :

Assurez vous que le joint torique assurant l'étanchéité entre les deux demi-jante est bien dans son logement sur la demi-jante coté disque de frein. Ce joint est collé en usine pour faciliter le montage.

Afin de faciliter l'étanchéité enduisez ce joint et son logement sur l'autre demi-jante de liquide préventif (petite fiole blanche).

Placez le pneu sur la demi-jante coté valve.

Aidez vous de l'outil de fermeture de jante Evoskil ou de l'arbre de la fusée pour faciliter l'alignement axial de l'ensemble.

1. Placer la demi-jante coté disque sur l'arbre.
2. Placez l'entretoise. Attention cette entretoise est conique, faite coïncider les diamètres de roulement et d'entretoise.
3. Placez l'autre demi-jante préalablement préparée avec le pneu.
4. Montez les 6 vis CHC M6*20 + 2 rondelles + écrou nylstop pour fermer la jante.
5. Serrez ensuite les 6 boulons en quinconce à 9Nm.
6. Gonflez le pneu, 3.5 bars maxi.

Le pneu doit venir s'appuyer sur le flanc de jante facilement, il est recommandé de déposer l'obus de la valve pour le premier gonflage.

7. Versez le reste du liquide préventif par la valve avant de remettre l'obus de valve.
8. Gonfler le pneu à la pression désirée et vérifier l'absence de fuite.

Nota : Les vis fournies sont lubrifiées afin d'éviter le grippage vis/écrou connu sur l'inox.



Si votre pneu est trop large pour fermer facilement la jante avec les vis CHC M6*20 fournies utilisez 2 vis M6 suffisamment longues diamétralement opposées afin de pré-fermer la jante avant de monter 4 vis fournies dans les trous disponibles. Vous pourrez ainsi retirer les 2 vis provisoires et monter les 2 dernières CHC M6*20 fournies.

Montage de la fusée sur le train

Exemple de montage applique standard 4 vis M8 entre axe 40*40mm.

Assurez vous au préalable de la correspondance de l'entre axe de fixation fusée/train. Cet entre axe est de 40mm au carré sur l'embase standard Evoskil

Positionnez la fusée sur le train, orifice de durite de frein vers le haut de préférence. Un montage vertical est possible. En revanche un montage orifice vers le bas rendra la purge du circuit difficile.

Assemblez la fusée au train avec 4 vis M8 classe 8.8 minimum de longueur adaptée à l'épaisseur de votre train. Ces vis doivent dépasser de 13mm de la jambe de train afin de traverser l'intégralité de l'embase de la fusée. Ces vis ne doivent pas dépasser de plus de 15mm de la jambe de train.

L'utilisation de rondelles adaptées à la matière de votre jambe de train accouplée à un frein filet moyen garantira la stabilité de cet assemblage.

Pensez à dégraisser toute pièce qui est collée.

Serrez les 4 vis au couple de 18Nm.

Montage des durites de freins

Votre conduit de frein provenant du maître cylindre doit se terminer par un banjo Ø10.2mm.

Montez ce conduit côté vis banjo double en empilant joint/conduit avion/joint/conduit de liaison/joint

Maintenez les conduits afin de ne pas tordre les conduits au serrage des banjos.

Serrez les vis banjo à 25Nm.

Purge du circuit

Utilisez le liquide de frein DOT4.

Selon votre montage (passage de durite, Té, limiteur, etc...) et votre maître cylindre, la purge peut se faire en poussant le fluide par le maître cylindre ou par les étriers.

Nous préconisons une purge en poussant le liquide de frein par les purgeurs sur les étriers.



Avant la purge, mettez 3 à 4 tours de ruban téflon sur la vis de purge afin d'éviter les fuites de liquide de frein par le filetage de cette vis.

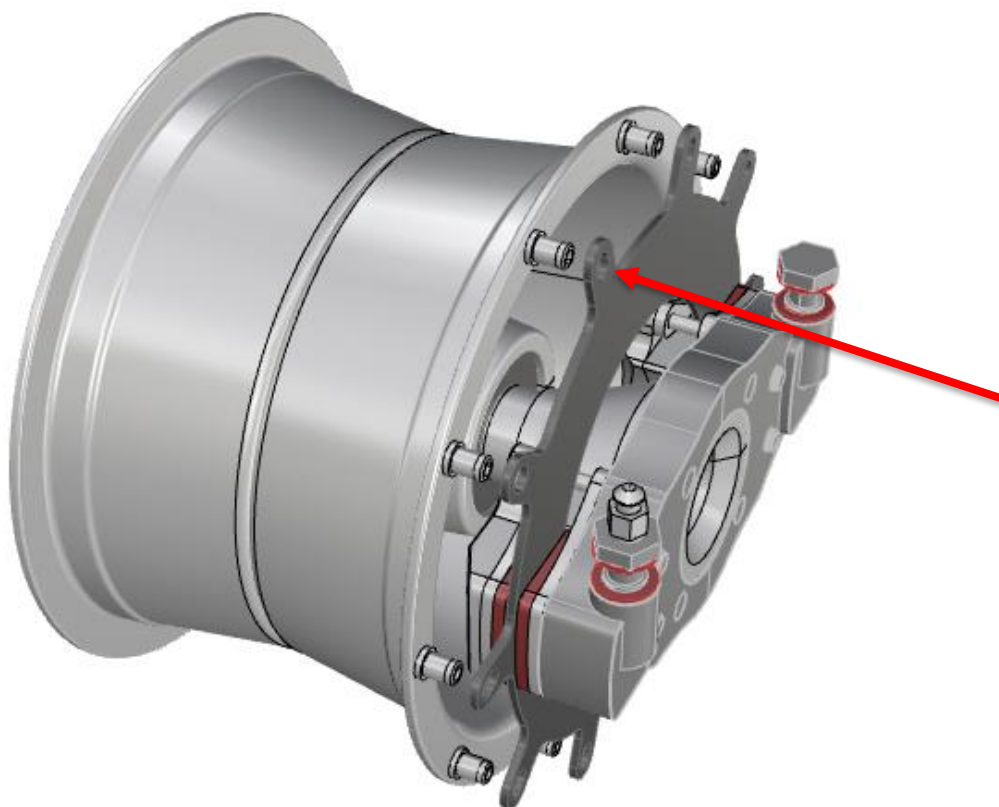


Restez vigilant à ne pas répandre de liquide de frein sur l'ensemble des pièces, notamment sur les plaquettes de frein. Un nettoyage au solvant après la purge est indispensable.

Nous recommandons l'utilisation d'un maître cylindre Ø12.7 à 17mm pour deux roues et d'un maître cylindre Ø11 pour une seule roue. Plus le diamètre de piston émetteur est petit, plus le freinage est puissant. La limite basse du diamètre de piston émetteur est la course de levier qui doit permettre de freiner fortement avant la butée (avec une purge parfaite).

Les étriers sont testés jusqu'à 140bars, toutefois une pression maxi de 80bars est recommandée. Cette pression est très largement suffisante sur les appareils légers. En pratique on constate une pression de 10 à 20 bars pour un freinage normal, une pression d'environ 40 bars suffit généralement à bloquer les roues sur herbe sèche contre environ 60 bars sur sol dur (variable en fonction des pneus et de la masse de l'appareil).

Montage de la roue sur l'arbre



Présentez la roue (face pions inox vers la fusée) sur l'arbre bien axé et enfoncez délicatement la roue jusqu'à ce que le disque de frein soit prêt à recevoir les pions. Orientez le disque de frein afin que les pions de la jante soient tous en face des logements sur le disque (image ci-dessus).

Enfoncez la jante jusqu'à ce que le roulement soit en butée.

Le disque de frein doit être libre axialement sur les pions. Ce sont les plaquettes de frein qui (une fois le système purgé) maintiennent le disque axialement.

Montez la rondelle MB5 puis l'écrou KM5.

Attention : la face conique de l'écrou doit être contre la rondelle de sécurité MB5.



Utilisez la douille adaptée à l'écrou KM5 :



Serrez l'écrou KM5 à 25Nm puis serrez jusqu'à l'alignement d'une encoche de l'écrou avec une dent de la rondelle de sécurité. Rabattez la dent de la rondelle dans l'encoche de l'écrou.

Voilà, votre montage est terminé. Rappelez-vous, il est important de suivre ces étapes attentivement pour assurer la performance et la sécurité de votre kit de jante. Assurez-vous toujours que toutes les pièces sont bien serrées et en place avant d'utiliser votre appareil. Le respect de cette notice ainsi que du manuel d'utilisation est indispensable à l'engagement de toute garantie.

Nous conseillons vivement le remplacement de la visserie à chaque montage, en particulier les systèmes de sécurité (rondelle MB5 et écrou nylstop).