

Velo Mosquito

511

NOTICE D'ENTRETIEN

NOTICE

D'UTILISATION

ET D'ENTRETIEN

DU

Velo Mosquito

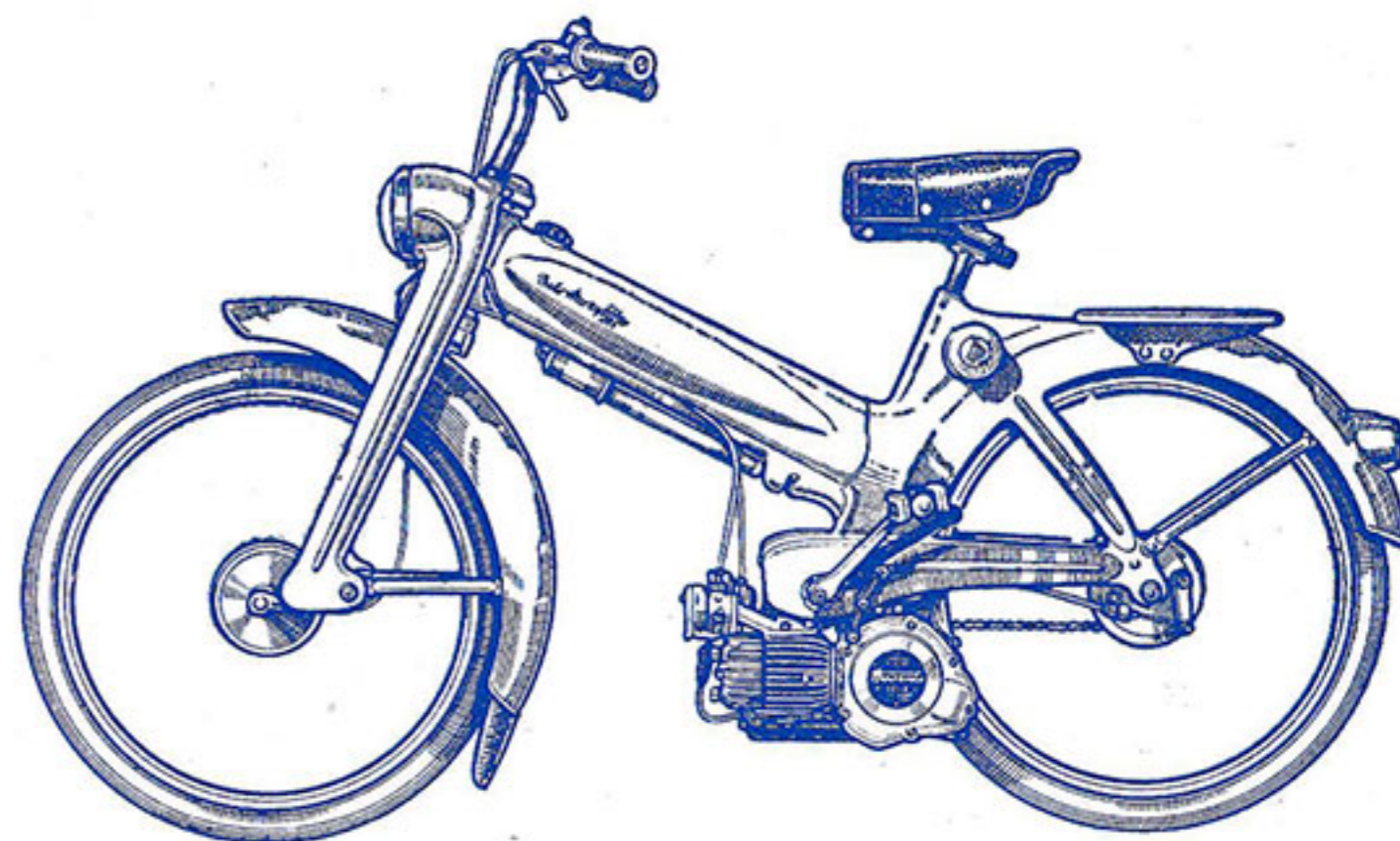


ÉDITION 1957

S. A. CHAPUIS Frères
24, Avenue de Neuilly
NEUILLY-SUR-SEINE
(SEINE)

TABLE DES MATIERES

	Pages
Présentation	3
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES ..	4
Moteur Mosquito type 311	4
Cadre Mosquito type 511	4
PRÉCAUTIONS A OBSERVER POUR LA MISE EN SERVICE	7
Prescriptions essentielles	7
Mise en service et arrêt du moteur	8
Disposition des commandes	9
Positionnement du moteur et du galet d'entraînement	11
CENTRIMATIC (embrayage centrifuge automatique) :	
Caractéristiques techniques	13
Conditions de fonctionnement	13
Entretien	17
CARBURATEUR	18
VOLANT MAGNÉTIQUE	20
BOUGIE	21
ENTRETIEN GÉNÉRAL	23
GUIDE DE DÉPANNAGE	25



*Le « **Mosquito 511** » est un cyclomoteur qui a été conçu et réalisé pour être un moyen de locomotion à la fois **CONFORTABLE ET SUR, PRATIQUE ET ROBUSTE**, d'un entretien extrêmement facile et à la portée de tous.*

En suivant exactement les indications relatives à son emploi et à son entretien, l'utilisateur pourra s'en servir dans les meilleures conditions et éviter tous ennuis dont le constructeur ne saurait être rendu responsable.

ROULEZ TRÈS GONFLÉ. A L'ARRIÈRE :
2 kg. 500

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES

MOTEUR MOSQUITO TYPE 3II

- Fonctionnement deux-temps.
- Alésage mm 40
- Course mm 39
- Cylindrée cm³ 49
- Régime de rotation t/mn 3.800
- Vitesse correspondante km/h 40
- Allumage par volant magnétique avec bobine d'éclairage incorporée donnant 6 volts, 7 watts
- Avance à l'allumage mm 3
- Ouverture entre les contacts du rupteur (vis platinées) mm 0,35-0,45
- Carburateur Gurtner C 12 G gicleur 23
- Bougie KLG (écartement des électrodes : 5 mm) CL5 ou CLI

CADRE MOSQUITO TYPE 5II

- CADRE monopoutre en tôle d'acier, emboutie et soudée. Réservoir et demi-garde-boue arrière faisant corps avec le cadre.
- FOURCHE AVANT MONOBLOC en tôle d'acier comportant les logements pour le projecteur, l'avertisseur et les ressorts de suspension avant, accessoirement pour le compteur de vitesse.
- SUSPENSION AVANT à balancier, ressorts comprimés logés à l'extrémité inférieure de la fourche.
- SELLE SUSPENDUE grand confort, réglable en hauteur, (en tension sur le ressort horizontal) et en inclinaison (par inversion du chariot).
- GUIDON réalisé en deux bras repliables et réglables en hauteur.

- ROUES montées avec jantes acier, et pneumatiques 24 × 1 3/4 ENGLEBERT ou WOLBER.
- FREINS A TAMBOUR de grand diamètre, à freinage central assurant une sécurité efficace (fabrication spéciale CAMPAGNOLO).
- RÉSERVOIR capacité 3 litres, à bouchon hermétique et dispositif de mise à air libre, permettant de retourner ou de coucher le MOSQUITO sans fuite d'essence.
- BÉQUILLE LATÉRALE fixée sur l'axe du moyeu arrière.
- ÉCLAIRAGE : projecteur à l'avant, équipé d'une ampoule à 2 filaments (phare-code), culot à 3 ergots, puissance 6 V, 1 a, orientable en agissant sur le ressort de la vis inférieure de la porte de phare. Feu rouge arrière équipé d'une ampoule 12 V, 0,5 a, culot à vis.
- ENCOMBREMENT :
 - Largeur maximum 0 m 59 (réduite à 0 m 28, les deux bras du guidon étant repliés).
 - Longueur maximum 1 m 70.
 - Hauteur minimum 0 m 95 (guidon au plus bas).
- POIDS total à vide : 33 kg 500.
- IDENTIFICATION : Les numéros de séries du moteur et du cadre sont gravés aux endroits indiqués sur la figure 1 (p. 6).

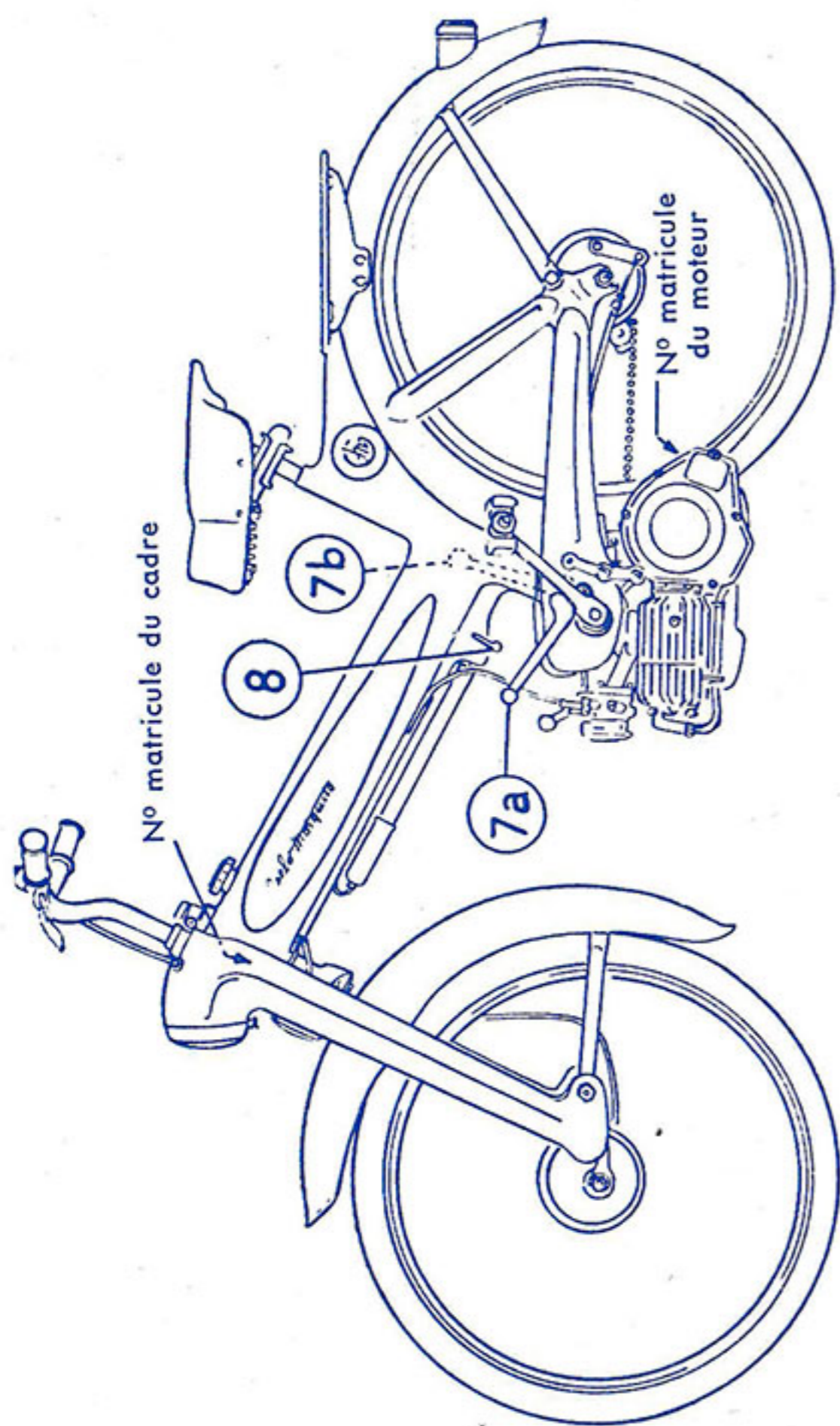


Fig. 1
 7a. Levier d'embrayage dans la position du moteur « embrayé »
 7b. — « débrayé ».
 8. Robinet d'essence.

PRÉCAUTIONS A OBSERVER POUR LA MISE EN SERVICE

PRESCRIPTIONS ESSENTIELLES

Le MOSQUITO 511 est livré avec un moteur passé au banc d'essai et partiellement rodé en cours de montage. Cependant, il est recommandé de ne pas fatiguer le moteur dans ses débuts et d'observer les prescriptions suivantes, pour en obtenir le meilleur rendement.

1. — N'employez comme **carburant** que de l'**essence tourisme ordinaire**, à l'exclusion de tout supercarburant.
2. — N'employez comme **lubrifiant** que CASTROL « Self-Mixing 20 » à 6 %, soit 2 bouchons-doses du bidon Castrol par litre d'essence, le pourcentage étant le même pendant le rodage et après rodage.
3. — Pendant le rodage (500 à 800 km. environ), n'ouvrez pas à fond la poignée des gaz, pour ne pas forcer le moteur ; en principe, ne dépassez pas la vitesse de 25 km/heure en palier, et aidez votre moteur en côte au moyen des pédales.
4. — N'emballez pas votre moteur à froid, surtout en hiver : laissez-le tourner au ralenti jusqu'au moment où il sera suffisamment chaud pour fonctionner sans dommage.
5. — Dans une longue descente, ne fermez pas complètement la poignée des gaz, pour assurer à votre moteur un minimum d'alimentation.
6. — Décompressez franchement à la mise en route et à l'arrêt du moteur.
7. — A la fin du rodage, faites vérifier votre moteur par le concessionnaire Mosquito.

MISE EN MARCHÉ ET ARRÊT DU MOTEUR

Mise en marche

- Ouvrir le robinet d'essence (n° 8, fig. 1) et mettre le galet de transmission en contact avec le pneu arrière en baissant vers l'avant le levier d'embrayage (n° 7, fig. 1), qui sera alors en position 7 a.
- Si le moteur est froid, ouvrir le starter sur le carburateur (position départ à froid, fig. 6, p. 19).
- Ouvrir (environ à moitié) la poignée de commande des gaz (n° 1, fig. 2).
- Ayant enfourché le MOSQUITO 511, ouvrir le décompresseur en agissant sur la poignée gauche (n° 2, fig. 2) et se mettre en route en pédalant. Après quelques coups de pédales, cesser d'agir sur le décompresseur, tout en continuant de pédaler. Dès que l'on entend les premières explosions du moteur, l'aider dans son effort par quelques coups de pédales supplémentaires s'il y a lieu, et régler la vitesse en agissant sur la commande des gaz.

Dès que le MOSQUITO 511 a parcouru quelques dizaines de mètres, augmenter la vitesse, toujours en agissant sur la commande des gaz par la poignée tournante de droite. Si l'allure est jugée trop rapide, faire le mouvement inverse.

Mais avec l'embrayage CENTRIMATIC, il est possible de mettre en route sans avoir à monter sur la machine, en marchant d'un pas rapide, le MOSQUITO 511 tenu à la main, le décompresseur maintenu ouvert, le moteur part de lui-même au moment où l'on referme le décompresseur. Mais il faut avoir soin de fermer immédiatement la commande des gaz (n° 1, fig. 2) afin que le moteur ne tourne qu'au ralenti et que l'embrayage automatique demeure débrayé.

Arrêt du moteur

On arrête le moteur en coupant les gaz et en ouvrant franchement le décompresseur. Éviter de caler votre moteur sans décompresser.

DISPOSITION DES COMMANDES

Toutes les commandes : moteur, freins, éclairage, avertisseur, sont solidaires du guidon (fig. 2).

IMPORTANT. — Avant toutes opérations, il est recommandé de régler le guidon à la position désirée. Pour cela, desserrer les écrous des colliers de blocage (n° 8 et 9), régler chaque bras à la hauteur voulue, resserrer les boulons (n° 8 et 9), mettre en place le boulon n° 7 et le bloquer. Ce boulon n° 7 est logé dans la boîte à outils pour la livraison.

Pour la sécurité de l'usager, il est extrêmement important que les boulons 7, 8 et 9 soient correctement bloqués. Vérifier périodiquement leur serrage.

Les autres commandes ou dispositifs de manœuvre et de réglage sont représentées sur les fig. 1 et 3 ; le robinet d'essence n° 8, fig. 1, est ouvert lorsque le levier est baissé, et fermé lorsque celui-ci est horizontal.

Réglez convenablement vos freins pour que les roues tournent librement lorsque ceux-ci ne sont pas serrés, et réglez le frein avant de telle sorte que le levier conserve une course à vide, mesurée à son extrémité, de 25 mm environ de façon à éviter un freinage brutal sur la roue avant.

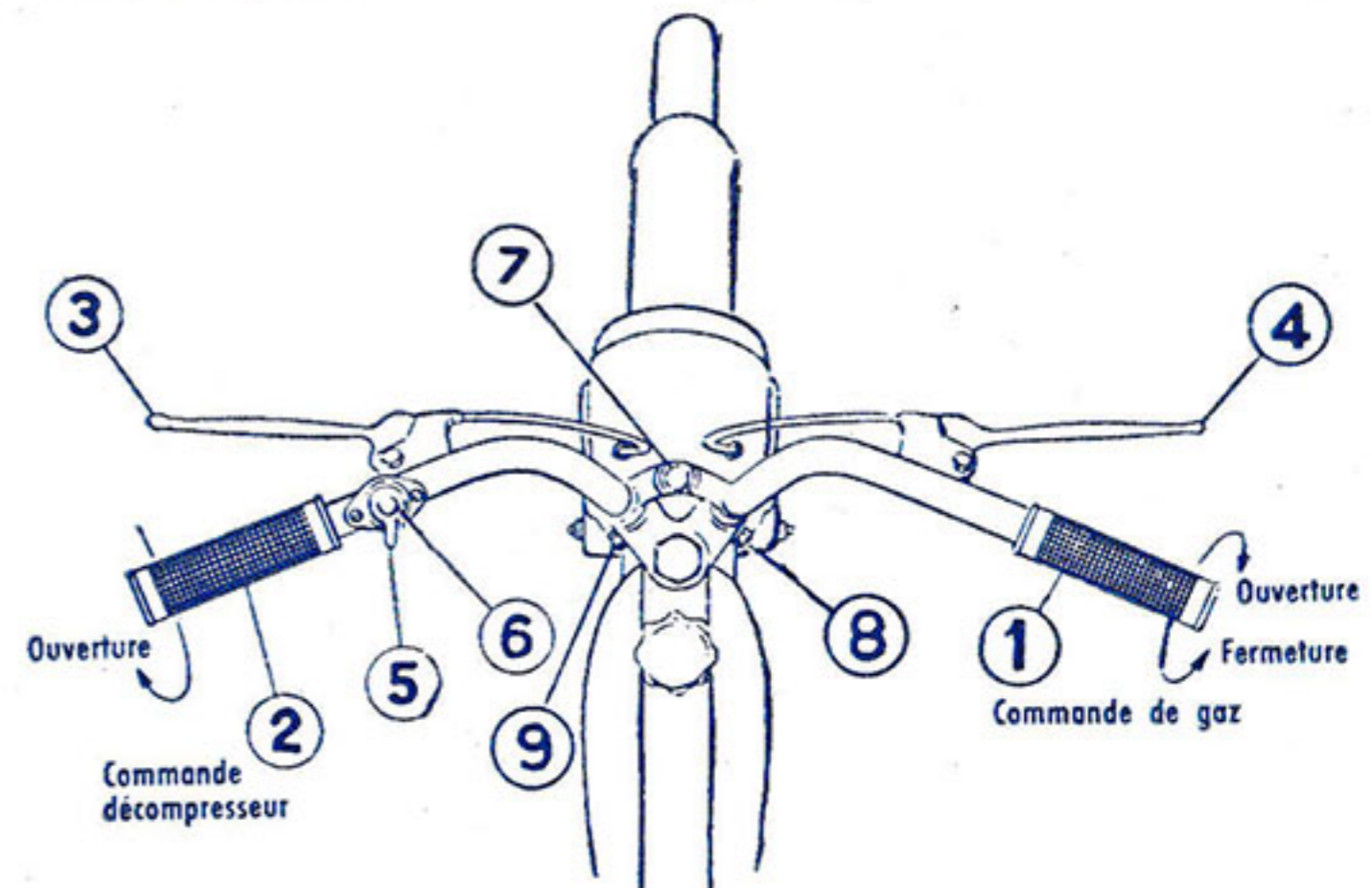


Fig. 2. — Commandes sur le guidon

1. Poignée de commande des gaz. — 2. Poignée de commande du décompresseur. — 3. Levier du frein AR. — 4. Levier du frein AV. — 5. Levier de commande du commutateur d'éclairage comprenant 1 point mort et 2 positions (phare + code). — 6. Face supérieure du levier 5 servant de contact pour l'avertisseur.

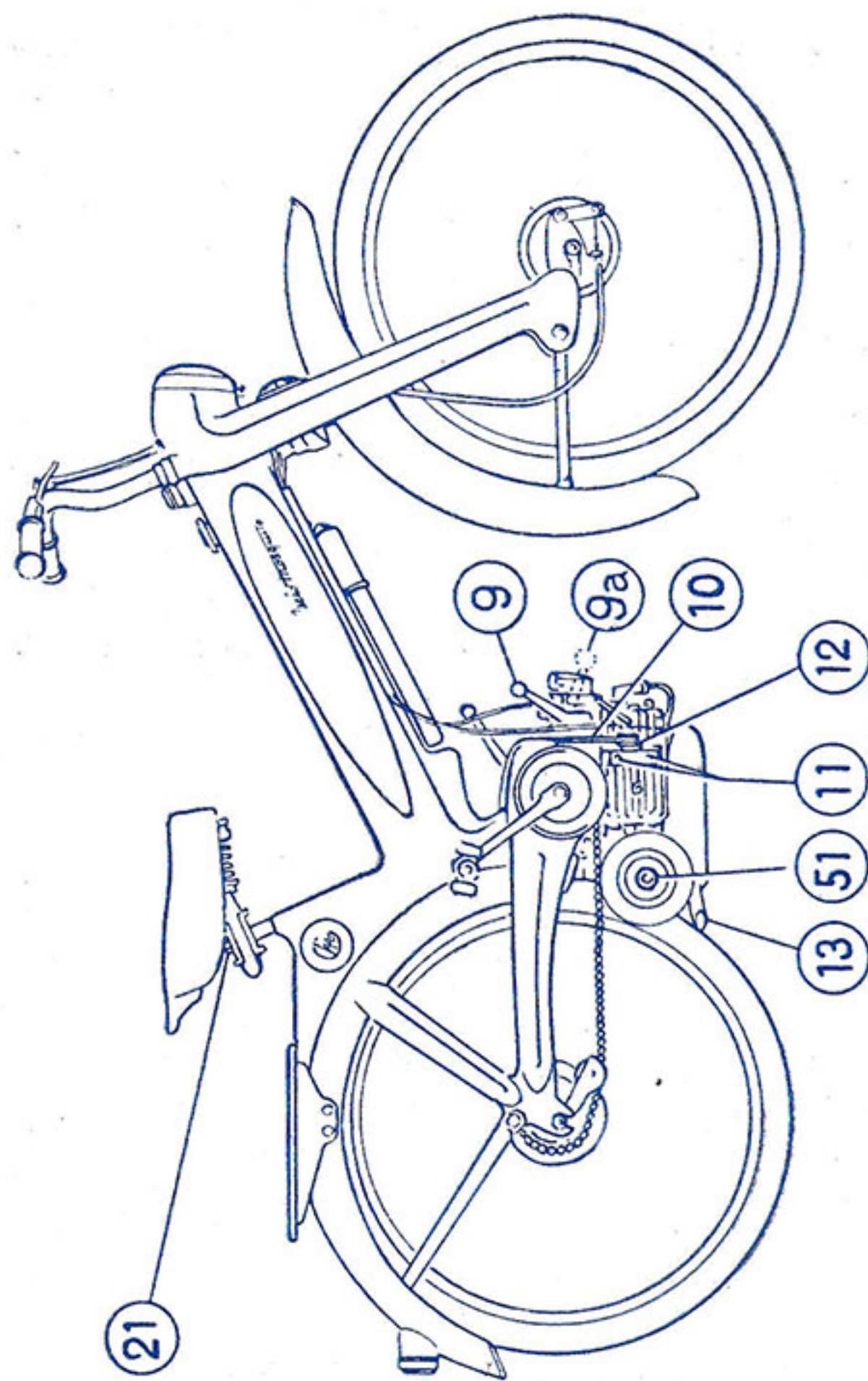


Fig. 3
 9. Levier de réglage assurant la tension du ressort de pression du galet : 9, pression normale, 9a, pression accentuée.
 10. Ressort de suspension AV du moteur. — 11. Boulons de blocage du ressort à lame sur le cylindre. — 12. Fixation du ressort à lame sur le cylindre. — 13. Sortie du pot d'échappement. — 21. Boulon de blocage de l'expandeur de la tige de selle. — 51. Ecrou de fixation de l'embrayage « CENTRIMATIC ».

POSITIONNEMENT DU MOTEUR ET DU GALET D'ENTRAÎNEMENT

L'entraînement par galet sur la roue arrière est le mode de transmission le plus simple et le mieux adapté aux conditions d'utilisation d'un cyclomoteur. Son fonctionnement est pleinement satisfaisant par tous temps et sur tous terrains, sous réserve du respect des prescriptions suivantes :

Position du galet par rapport au pneu AR

Les boulons 11, fig. 3, permettent de régler la distance entre le rouleau de transmission et le pneu AR. Lorsque le moteur est débrayé, **cette distance doit être de 3 mm**. En desserrant les boulons 11, on peut modifier légèrement l'inclinaison du moteur et de ce fait éloigner ou rapprocher suivant les besoins le galet d'entraînement de la roue AR ; cette course suffit à compenser l'usure de la bande de roulement du pneu.

Réglage de la pression du galet par temps de pluie

Le levier 9, fig. 3, sert à augmenter la tension du ressort de pression agissant sur le rouleau d'entraînement. Par temps de pluie, on a intérêt à baisser le levier n° 9 à la position 9a (levier en haut, tension normale; levier baissé, tension accrue).

Remplacement d'un ressort de pression fatigué

Pour détendre entièrement le ressort et le démonter : porter le levier d'embrayage à la position « tension normale » (n° 9, fig. 3). Exercer une forte pression ou de préférence donner un coup sec de la paume de la main sur le pommeau du levier 9 en agissant du haut vers le bas. Le levier se déplacera alors de manière que l'axe sur lequel il pivote se trouve engagé dans le trou profilé des petits bras du dit

levier. A l'aide d'un poinçon ou de tout autre outil pointu, faire sortir l'axe de son logement, le levier 9 aura ainsi été démonté.

Ceci fait, dévisser l'écrou de tendeur du tirant de réglage du ressort. Cet écrou carré peut être tourné soit avec une clef, soit avec un tournevis.

Pour tendre de nouveau le ressort de pression du galet de transmission : visser l'écrou carré sur le tirant du ressort jusqu'à ce que l'extrémité du tirant effleure le trou de l'axe de retenue du levier 9. Remettre le levier 9 à sa place, introduire l'axe d'articulation et faire une poussée du bas vers le haut pour le remettre à sa place (exactement à l'inverse de l'opération de démontage).

Nettoyage et remplacement du galet d'entraînement

Vous ne serez pas surpris de constater que le galet, pratiquement, n'use pas le pneu. Il l'usera d'autant moins et fonctionnera d'autant mieux que, d'une part, vous le nettoierez périodiquement afin que ses rainures puissent remplir parfaitement leur office, et que d'autre part vous tiendrez toujours votre pneu arrière gonflé à la pression indiquée de 2 kg 500.

CENTRIMATIC

(embrayage centrifuge automatique)

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

L'embrayage centrifuge automatique « CENTRIMATIC » n'est pas un simple embrayage ordinaire, mais un organe mécanique de liaison entre l'arbre moteur et le galet de transmission, comprenant l'embrayage proprement dit et une roue libre.

L'embrayage est constitué comme un frein à tambour ayant la plaque porte-mâchoire fixée sur l'arbre moteur et le tambour solidaire au galet de transmission, la roue libre permet de réaliser une transmission auxiliaire qui entre en action pendant la mise en marche du moteur.

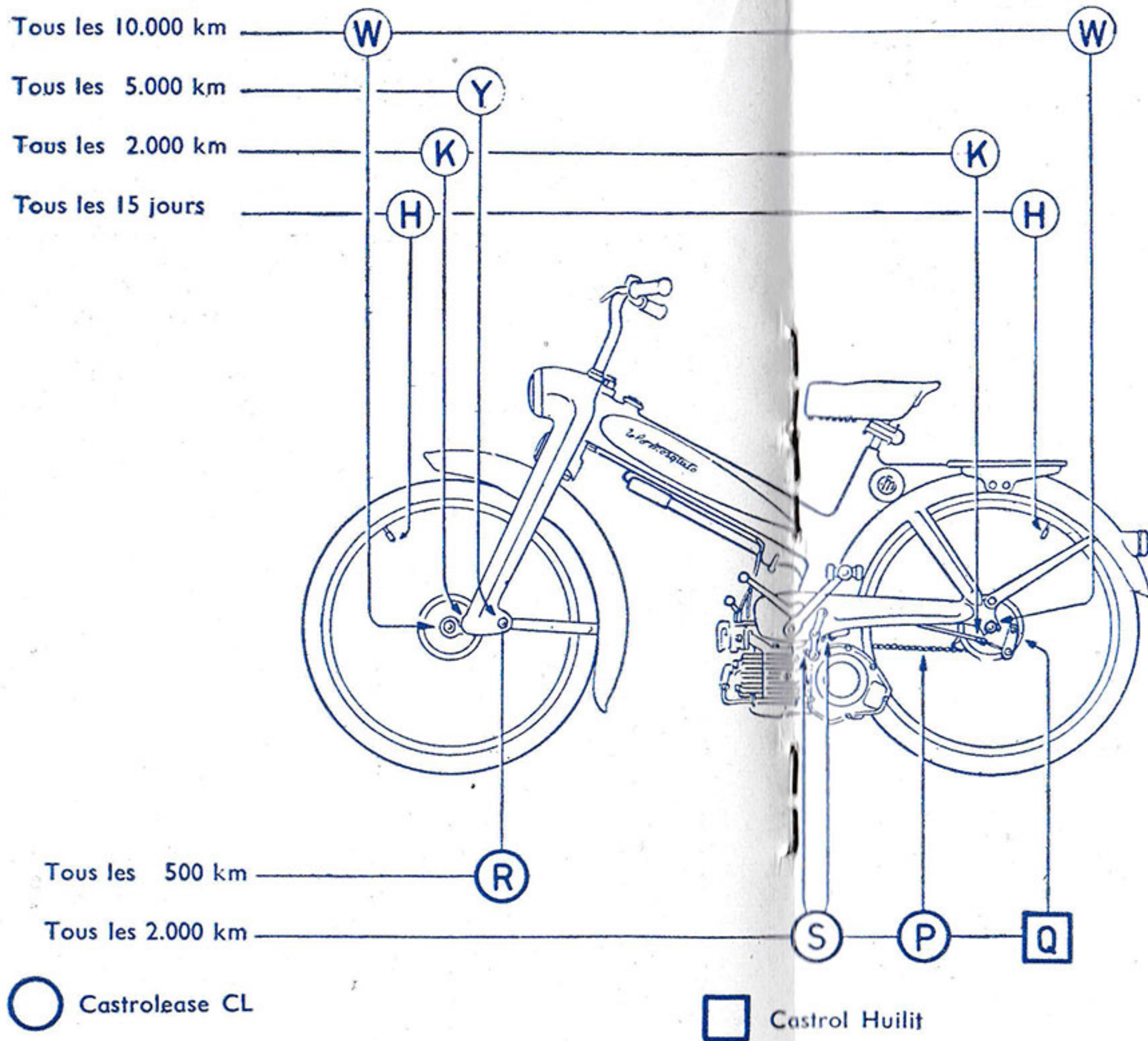
CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT

Il n'y a aucune commande à main de l'embrayage. Il fonctionne d'une façon totalement automatique au moyen de la commande des gaz seulement, accélérant ou ralentissant le moteur.

1° DÉPART avec le moteur en marche et le MOSQUITO 511 arrêté. En agissant sur la commande des gaz, le MOSQUITO démarre sans l'aide des pédales. Pendant la marche normale en terrain plat, la propulsion est assurée normalement de la même manière que pour une machine équipée d'un galet fixe.

2° ARRÊT. Il suffit de fermer la commande des gaz pour que le moteur tournant au ralenti soit débrayé, c'est-à-dire que le MOSQUITO 511 peut être stoppé avec le moteur tournant au ralenti. Dans cette condition, on peut pousser la machine en avant ou en arrière sans aucune résistance. Il importe évidemment de bien régler le ralenti du moteur comme indiqué au chapitre « Carburateur », p. 18.

3° Le moteur étant arrêté, le MOSQUITO 511 est libre si on le pousse en arrière. En le poussant en avant, le galet



- H. Vérifier la pression des pneus.
 - K. Vérifier et régler la tension des câbles de freins.
 - Y. Vérifier et régler le jeu latéral des articulations des leviers de suspension AV.
 - W. Vérifier et régler le jeu des moyeux.
 - R. Graisser les articulations des leviers de suspension AV.
 - S. Graisser les articulations de suspension du moteur.
 - P. Nettoyer et s'il y a lieu graisser légèrement la chaîne.
 - Q. Huiler très légèrement la roue libre
- (Voir détails pages 23 et 24)

Fig. 4. — Schéma d'entretien

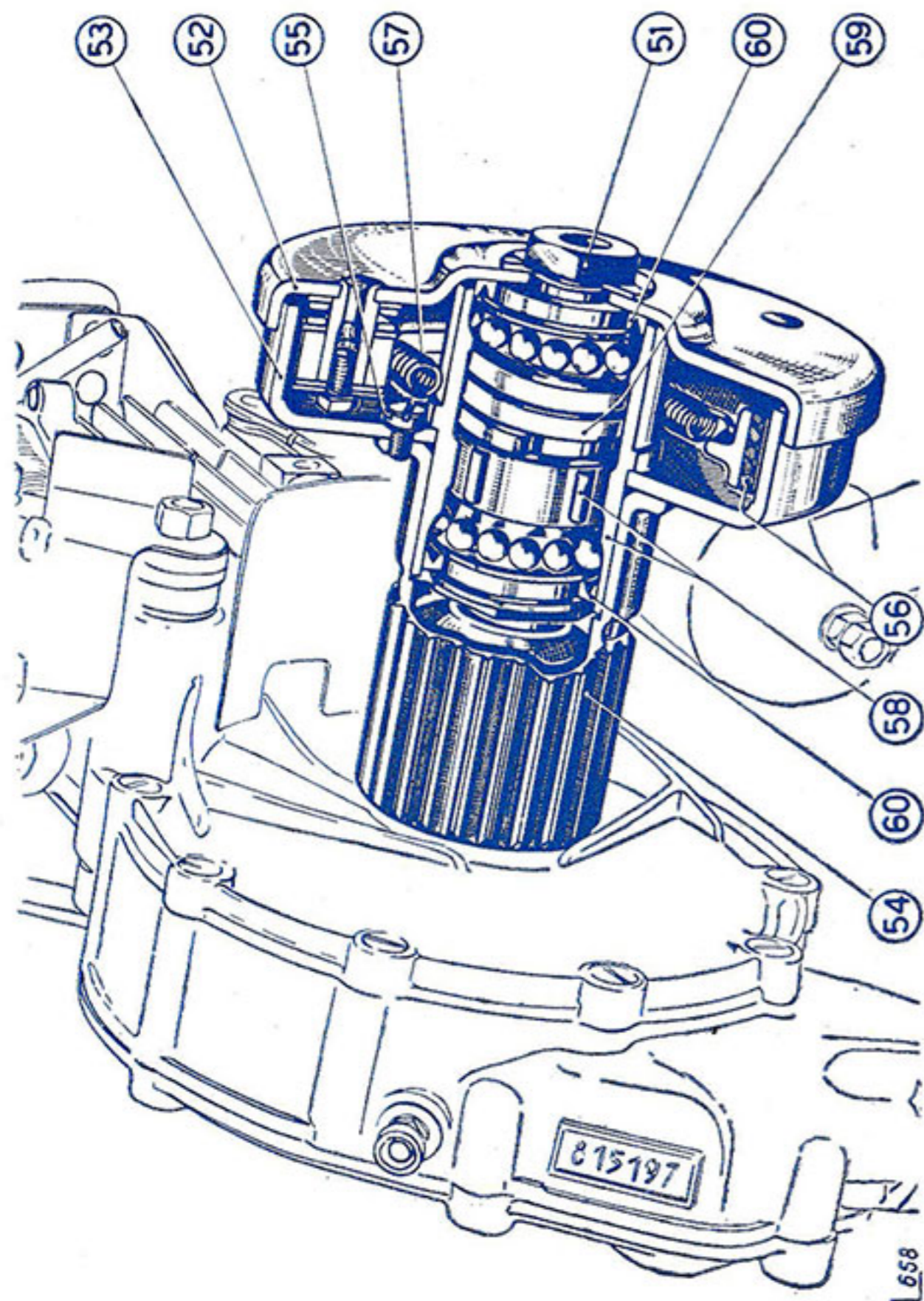


Fig. 5. — Embrayage « CENTRIMATIC »

51. Ecrrou de blocage. — 52. Couvercle de protection. — 53. Tambour intérieur. — 54. Galet d'entraînement. — 55. Vis de fixation du galet sur le tambour. — 56. Machoire garnie. — 57. Ressort de rappel des mâchoires. — 58. Système roue libre (galets et corps extérieurs visibles). — 59. Ressort porte-accoups de la roue libre. — 60. Joints du boîtier de mouvement.

fait tourner le moteur au moyen de la roue libre, permettant ainsi la mise en marche du moteur.

4° En descente, le galet entraîne le moteur par l'intermédiaire de la roue libre, et la descente s'effectue au frein moteur ; c'est un facteur de sécurité remarquable. Par contre, si l'on veut absolument descendre avec le MOSQUITO 511 libéré du moteur, il sera nécessaire de dégager ce dernier au moyen du levier n° 7, fig. 1.

5° Il est recommandé de ne pas maintenir, à l'arrêt, le moteur pleins gaz en bloquant le MOSQUITO 511 sur les pneus. Les garnitures de l'embrayage CENTRIMATIC fatigueraient inutilement et le moteur s'échaufferait anormalement par défaut de la ventilation qui lui est assurée en marche normale.

ENTRETIEN

L'embrayage CENTRIMATIC ne demande en principe aucun entretien périodique.

Cependant, à la suite d'un graissage maladroit, d'une mauvaise manipulation ou d'une pénétration accidentelle d'eau et de boue à l'intérieur du tambour, les garnitures peuvent se trouver momentanément hors d'usage et il est alors nécessaire de les nettoyer à l'essence pure, puis de vérifier et de lubrifier à nouveau les seules articulations des mâchoires.

Il est conseillé de s'adresser pour ce travail à une agence MOSQUITO, possédant tous les équipements nécessaires pour le démontage et le contrôle des éléments du CENTRIMATIC. Il s'agit en effet d'un mécanisme spécialement conçu pour le MOSQUITO, et dont le bon fonctionnement dépend d'un montage correct et d'un réglage approprié. De même, si l'on constate un jeu ou un bruit anormal dans l'embrayage.

En cas d'usure, le galet d'entraînement peut être remplacé en retirant les trois vis de fixation (n° 55, fig. 5).

CARBURATEUR

Un carburateur, pour avoir une marche normale, doit être monté bien droit, le collier bien serré sur un emmanchement sans jeu : les filtres à air F et à essence E devront être maintenus bien propres (le filtre à air est particulièrement efficace et arrête tous crachements du moteur).

Une poignée tournante au guidon commande l'ouverture et la fermeture du volet des gaz pour la marche normale.

STARTER. — Le carburateur est muni d'un starter à retour automatique pour la mise en marche à froid. Le levier du starter S commande la rotation du volet des gaz pour effectuer le départ à froid. La commande des gaz ouverte en grand déclenche automatiquement le levier du starter qui revient en position de marche normale. Il est absolument nécessaire pour enclencher le starter de fermer complètement les gaz.

RALENTI. — Le carburateur est muni d'un système de réglage permettant au moteur de tourner au ralenti. Pour régler convenablement le ralenti du moteur, effectuez cette opération le moteur étant chaud, en agissant sur la vis de réglage V. Ce réglage est particulièrement important pour le bon usage du CENTRIMATIC.

RÉGLAGE. — Le carburateur C. 12 G. est équipé en série d'un **gicleur de 23**. Pendant la période de rodage, il n'est pas déconseillé aux utilisateurs avertis de monter un gicleur d'un calibre supérieur n° 24. Cette opération facilitera la marche du cyclomoteur pendant la période de rodage, mais ne dispensera pas des précautions à prendre notamment pour ne pas pousser le moteur à froid.

Il conviendra en outre de revenir au réglage normal après rodage.

ENTRETIEN. — Pour démonter le volet de gaz, ne jamais se mettre à la position starter. Ouvrir les gaz en grand, dévisser le chapeau et le tirer bien droit, refermer les gaz pour détendre le câble, et décrocher le volet.

Pour remonter le volet de gaz, garder le starter à la position « marche » comme précédemment, accrocher le volet au bout du câble, mettre la clavette dans la fente du volet en

ouvrant les gaz, placer le volet dans la chambre en respectant bien l'orientation des bossages de fixation du chapeau.

Tous les 1.000 km, démonter et nettoyez le filtre du calibre d'essence.

Tous les 1.500 km, démonter les deux vis de fixation du filtre à air F et nettoyer ce dernier simplement en le plongeant dans l'essence, ce qui est largement suffisant pour éliminer l'encrassement dû à l'huile qui retient les poussières de la route.

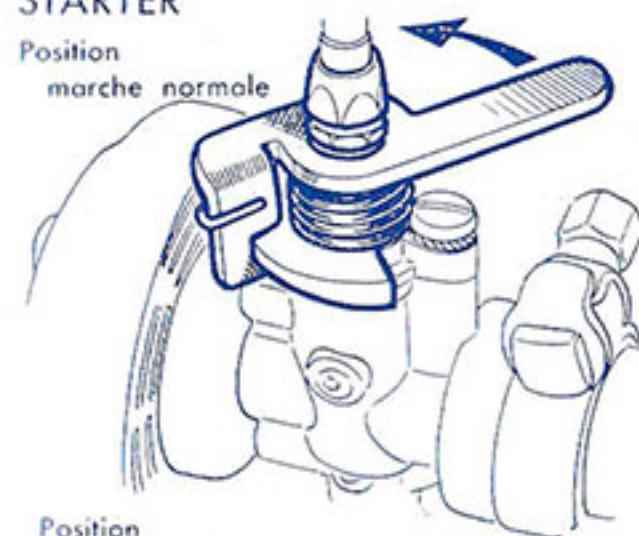
Tous les 5.000 km, nettoyer la cuve du carburateur pour éliminer les impuretés qui pourraient éventuellement déposer dans le fond. Pour cette opération il suffit de débrancher l'arrivée d'essence, démonter les deux vis du couvercle de cuve, enlever bien droit le couvercle, dégager le flotteur (attention : pièce très fragile), rincer à l'essence pure.

Pour le montage, attention de ne pas détériorer le flotteur, le pointeau et le siège du pointeau réglant l'arrivée d'essence en remontant le couvercle de cuve.

CARBURATEUR en partie démonté

STARTER

Position
marche normale



Position
départ à froid

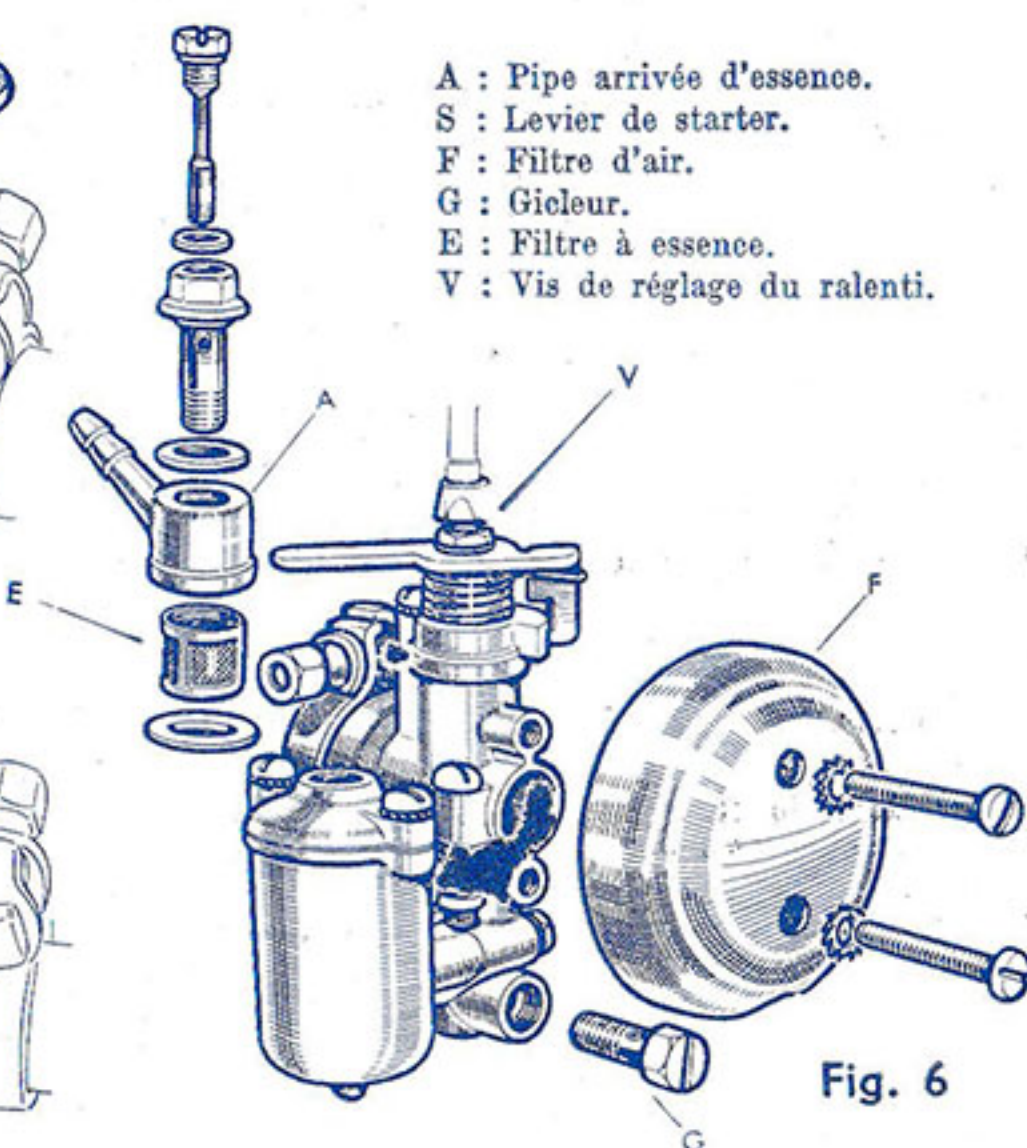
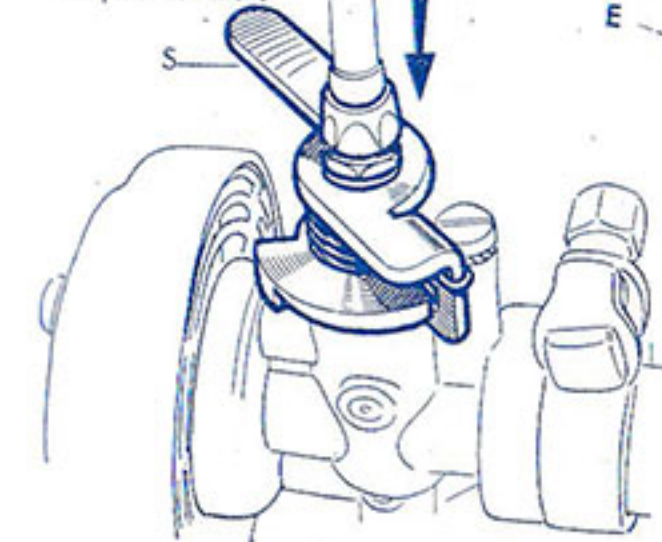


Fig. 6

VOLANT MAGNÉTIQUE

ALLUMAGE

L'allumage est produit par un courant haute tension destiné à provoquer l'étincelle à la bougie, fourni par le volant magnétique qui est enfermé dans le carter moteur à l'abri de l'eau et des impuretés de la route (poussières, limailles, etc.).

En démontant le couvercle du carter, on peut inspecter toutes les parties du volant, y compris les contacts du rupteur qu'il est possible de vérifier, nettoyer et régler, grâce aux ouvertures pratiquées dans le volant.

Le calage de l'allumage est correct si l'ouverture des contacts étant réglée comme prescrit (entre 0 mm 35 et 45), ceux-ci commencent à s'ouvrir lorsque la flèche du volant coïncide avec le repère sur le carter (B, fig. 7), ce qui correspond à la position du piston à 3 mm avant le point mort haut.

Le calage est réglable sans démonter le volant, par déplacement du support de vis de contact en introduisant un petit tournevis dans la fente spécialement prévue à cet effet.

Il est recommandé de ne pas toucher inconsidérément au volant magnétique, mais d'avoir toujours recours en cas de besoin à un agent MOSQUITO qui est spécialement outillé et vous assurera le meilleur réglage.

RÉGLAGE DE L'ALLUMAGE

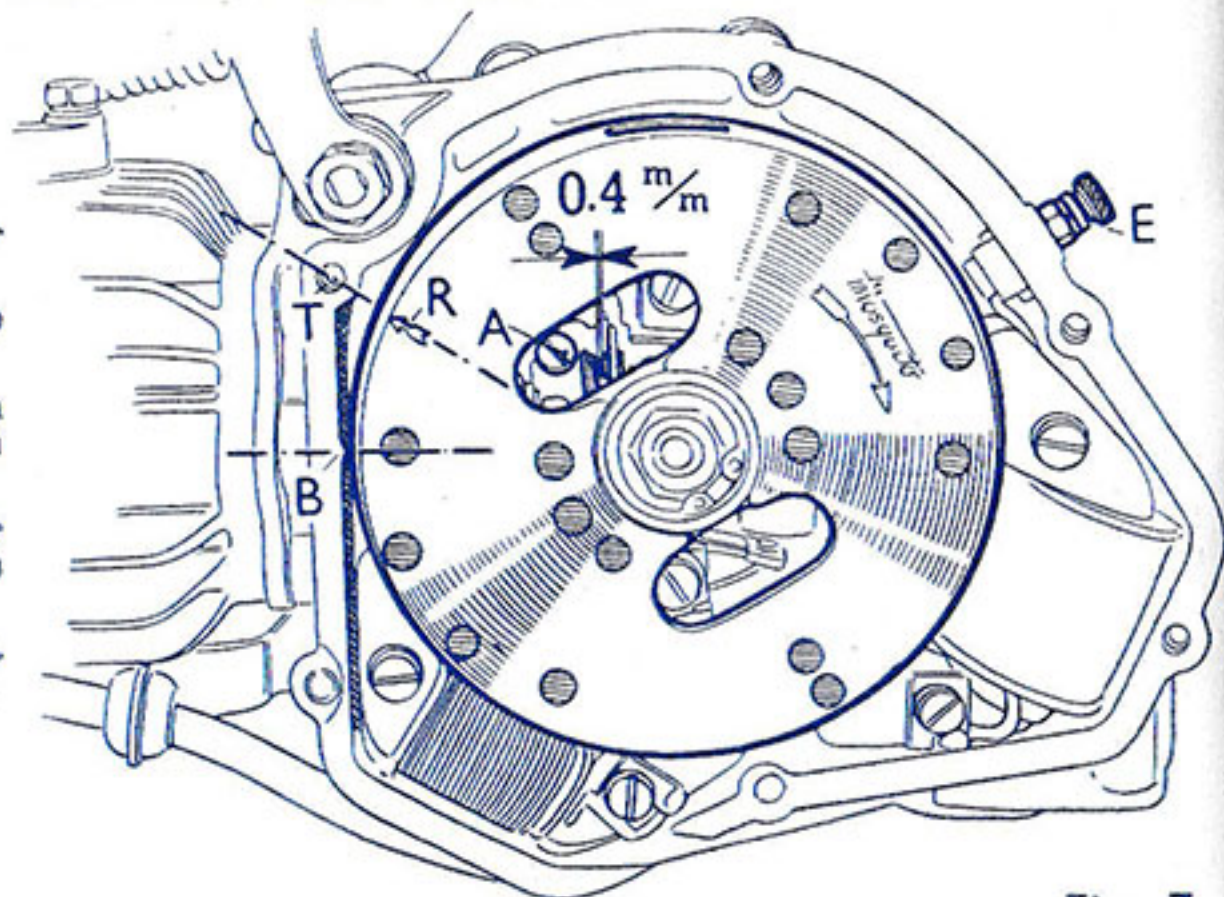


Fig. 7

BOUGIE

Le MOSQUITO 511 neuf est équipé d'une bougie K. L. G. CL 5. Cette bougie a été jugée la meilleure au cours d'essais effectués soit avec un moteur en rodage, soit avec un moteur mené pleins gaz sur un long parcours accidenté.

Le choix d'une bougie pour un moteur déterminé s'effectue en fonction de son « degré thermique ». Le principe élémentaire du choix est qu'à moteur chaud il faut une bougie froide, et inversement, de telle sorte que la température finale de la bougie se situe toujours approximativement au même degré.

La bougie K. L. G. CL 5 choisie dans ces conditions, est une bougie relativement froide. Si elle s'encrasse trop rapidement, remplacez-la par une bougie K. L. G. CL 1 sensiblement plus chaude ; celle-ci peut en effet être mieux adaptée à un moteur rodé circulant en ville, rarement à plein régime, a fortiori pendant la saison froide.

Lorsque vous connaîtrez bien votre moteur, vous serez le meilleur juge du résultat. Ne vous croyez cependant pas obligé de changer de bougie suivant les caprices du temps ou du moment : une bougie de bonne qualité supporte en réalité allègrement une large gamme de températures.

Un choix judicieux de la bougie doit également permettre d'éliminer le phénomène de « perlage », cause de panne bien connue des usagers du moteur deux-temps. Il s'agit d'un dépôt des additifs contenus dans le carburant sous forme de perles ou de filaments solides, formant court-circuit entre les deux électrodes de la bougie. Il suffit pour se débarrasser de démonter et de nettoyer la bougie.

Si le « perlage » se produit à une fréquence exagérée, il convient d'ailleurs de ne pas incriminer la seule bougie mais de rechercher des défauts éventuels de carburation d'allumage, ou encore la mauvaise qualité du mélange carburant employé ; toutes ces causes peuvent en effet être à l'origine du « perlage ».

Le choix étant fait, il reste à entretenir votre bougie en bon état de propreté.

Toutes les bougies K. L. G. se démontent. Cet avantage vous permet de les nettoyer vous-même et d'en prolonger ainsi la durée de service, d'où une économie appréciable.

Pour le démontage, serrez la partie supérieure B dans un étau ou une clé à tube. Dévissez la partie inférieure C et enlevez l'isolant Corundite A.



Si l'isolant Corundite est couvert d'huile, nettoyez-le au pétrole, ensuite enlevez le dépôt au papier de verre et nettoyez à nouveau au pétrole.

Le corps de la bougie (C) sera gratté au canif ou à la brosse, en prenant garde de ne pas abîmer l'électrode de masse, et rincé ensuite au pétrole.

Le joint intérieur sera légèrement graissé à l'huile fine, et remis en place avant le montage de l'isolant.

Remontez correctement la bougie et serrez suffisamment pour obtenir un assemblage étanche.

Réglez ensuite l'écartement des électrodes à 0 mm 5. Un mauvais départ à froid a souvent pour cause un écartement exagéré des électrodes.

N'hésitez pas à remplacer une bougie usagée (électrode central raccourci et aminci, électrode de masse en biseau, isolant couleur

chocolat clair) qui diminue le rendement de votre moteur et provoque un gaspillage de carburant.

En démontant et remontant votre bougie, veillez à ne pas abîmer le filetage de votre culasse en alliage léger, ne forcez jamais votre bougie, et tenez compte notamment de ce que le trou dans la culasse est incliné de 10° environ.

Si vous ne vous sentez pas sûr de vous pour effectuer vous-même ces opérations indispensables, faites appel à l'Agent MOSQUITO de préférence à tout autre. Il sera le plus qualifié pour vous aider.

ENTRETIEN GÉNÉRAL

Se reporter au schéma d'entretien p. 14-15

FRÉQUEMMENT :

Observer que les rainures du galet soient propres et nettoyer le moteur de la poussière et de la boue, même entre les ailettes du cylindre et de la culasse. La fréquence de cet entretien dépend évidemment de l'état des routes et de la saison.

TOUS LES 15 JOURS :

Vérifier la pression des pneus (H, fig. 4). Pneu AR : 2 kg 500. Pneu AV : 1 kg 700.

TOUS LES 500 KM :

Graisser les articulations des leviers de suspension sur la fourche AV (R, fig. 4). Vérifier le jeu latéral des axes sur lesquels sont articulés ces leviers (Y, fig. 4).

Pour effectuer ce réglage, desserrer le contre-écrou du boulon situé sur le côté intérieur de la jambe de la fourche et effectuer le réglage en vissant ledit boulon à tête 6 pans côté graisseur (la partie interne de la jambe de la fourche est taraudée). La biellette de suspension doit fonctionner librement de haut en bas, mais sans jeu latéral excessif. Serrer de nouveau à bloc le contre-écrou en tenant fixement le boulon.

TOUS LES 1.000 KM :

Démonter et nettoyer la bougie. S'il y a nécessité, la régler (voir chapitre « BOUGIE », p. 21) ; en cas de remplacement, observer les consignes de la page 22. Pour la remettre en place, ne pas oublier de l'incliner de 10° vers le haut afin qu'elle visse librement à la main. Se servir de la clef seulement pour finir le blocage.

TOUS LES 2.000 KM :

Refaire systématiquement les opérations qui précèdent et faire procéder par une Agence MOSQUITO au décalaminage du cylindre du piston, des segments, de la culasse et du silencieux. Le décalaminage du silencieux est aussi important que celui du cylindre ; ne pas le négliger.

Vérifier et régler la tension des câbles de frein, ceci pour votre sécurité (K, fig. 4).

Graisser sous pression, à l'aide de la pompe de graissage correspondante, les graisseurs d'articulation de la suspen-

sion arrière. Les graisser aussi (sans tenir compte du parcours effectué) lorsqu'on s'aperçoit que le mouvement oscillant de la suspension n'est plus tout à fait libre. Si l'on n'obtient pas ainsi un résultat satisfaisant, il est bon de démonter et de réviser les boulons de suspension (S, fig. 4).

En cas de difficulté, il est inutile, pour faciliter le passage de la graisse, de dévisser presque entièrement les deux écrous des boulons de suspension, côté levier d'embrayage, de manière à éliminer momentanément l'étanchéité produite par les garnitures pressées latéralement par les ressorts contre les douilles de suspension. Après quoi, resserrer à bloc les dits écrous.

Nettoyer et s'il y a lieu graisser légèrement la chaîne (P, fig. 4).

Huiler très légèrement la roue libre (Q, fig. 4).

TOUS LES 4.000 KM :

Répéter systématiquement toutes les opérations précédentes. Faire un nettoyage complet du carburateur en se reportant au chapitre sur le carburateur, p. 19.

Si les trajets habituels sont effectués sur des routes poussiéreuses ou boueuses, il sera nécessaire d'effectuer plus fréquemment le nettoyage du filtre à air (tous les 1.000 km)

Vérifier le réglage des contacts du rupteur. L'ouverture doit être de 0,35 à 0,45 et se règle avec un tournevis grâce à une petite fente de manœuvre après avoir dévissé la vis de blocage (A, fig. 7), qui doit être serrée de nouveau après réglage.

TOUS LES 8.000 KM :

Refaire encore toutes les opérations précédentes.

Démonter et contrôler le cylindre, le piston, son axe, vérifier l'usure des segments et au besoin les changer, enlever la calamine qui se trouve dans les gorges de segments.

Pour sortir le cylindre, il faut démonter le ressort de pression (voir p. 12).

Vérifier le fil d'allumage, le changer s'il est craquelé ou écorché. S'assurer que la prise de courant haute tension est en bon état.

TOUS LES 10.000 KM :

Vérifier et régler le jeu des moyeux de roues (W, fig. 4).

Les opérations indiquées aux 2.000, 4.000, 8.000 km doivent être exécutées par les Agents MOSQUITO spécialement outillés.

GUIDE DE DÉPANNAGE

Un moteur bien réglé n'est jamais à l'abri d'une panne imprévue. Pour vous faciliter la tâche, vous trouverez récapitulés ci-dessous les principaux incidents de marche qui peuvent se produire, pour vous permettre de vous dépanner vous-même dans le minimum de temps et avec le minimum de frais.

A) LE MOTEUR NE PART PAS OU S'ARRÊTE

- 1^o Le robinet d'essence est fermé ou le réservoir est vide. — Ouvrir le robinet ou remplir le réservoir avec du mélange comme indiqué page 7.
- 2^o Le gicleur du carburateur est obstrué. — Le démonter, le nettoyer en soufflant au travers du petit trou (ne pas se servir d'aiguilles).
- 3^o Le tuyau d'essence est obstrué ou il y a de la saleté dans le filtre du carburateur ou du robinet. Ou bien le petit trou de prise d'air du réservoir est obstrué. — Démonter le raccord d'arrivée d'essence au carburateur et nettoyer son filtre. Avant de remonter cette pièce, s'assurer que le carburant coule normalement du tuyau en ouvrant quelques instants le robinet. Contrôler que le trou de prise d'air du réservoir ne soit pas obstrué ; le plus simple pour s'en rendre compte est de mettre le réservoir à l'air libre en dévissant le bouchon. Si à partir de ce moment l'essence arrive normalement la cause de panne ne fera plus aucun doute.
- 4^o Le moteur est noyé. — Si le carburateur, pour des causes imprévues — soit mauvaise tenue du pointeau du flotteur qui serait usé, soit par intrusion d'une impureté de carburant — est noyé et que l'on s'aperçoit que le mélange coule abondamment du carburateur, il faut fermer le robinet du réservoir, ouvrir complètement la manette des gaz et pédaler jusqu'à ce que le moteur se mette en marche.

Si le résultat n'est pas satisfaisant, il faut démonter la bougie et si elle est humide, l'essuyer et la nettoyer (voir p. 22).

5° La bougie est sale.

— La démonter, la nettoyer et la régler comme indiqué au chapitre « Bougie », p. 21. Pendant le remontage, faire attention de ne pas perdre le joint et avoir bien soin de donner à la bougie l'inclinaison voulue. Elle doit pouvoir être vissée presque entièrement à la main et la clé fournie devrait ne servir qu'au blocage à fond.

Pour vérifier — avant de remonter — si la bougie allume bien, la relier au câble et l'appuyer contre le cylindre de façon que les parties métalliques soient en contact. Puis, soulever la roue AR et faire tourner le moteur en donnant un demi-tour de pédale ; l'étincelle doit jaillir entre les pointes. Si l'étincelle est interne, la bougie est défectueuse ou elle n'est pas assez propre. Dans ce cas — ou si l'étincelle ne jaillit pas du tout — faire un essai avec une bougie neuve. Si malgré cela il n'y a toujours pas d'étincelle, ou si elle est faible, il est conseillé de faire examiner l'allumage par un Agent MOSQUITO.

6° La soupape du décompresseur fuit ou reste ouverte.

— Essayer de faire tourner la tige de la soupape à l'aide d'une pince après avoir décroché le câble décompresseur et démonté le levier de commande. Si l'on n'obtient pas le résultat voulu, faire ôter la culasse et démonter la soupape du décompresseur, la nettoyer et la roder à la potée d'émeri très fine. Au remontage, huiler la tige.

B) LE MOTEUR NE TIRE PAS, N'ATTEINT PAS SA VITESSE NORMALE.

1° Le bruit d'échappement est diminué. Tendance de fonctionnement à 4 temps à n'importe quel régime.

— Excès de calamine, lumières de passage des gaz à demi obstruées, pot d'échappement sale. Exécuter les opérations de décalaminage (voir « ENTRETIEN » au paragraphe « TOUS LES 2.000 km).

2° Le moteur a des ratés et refoule dans le carburateur. Le moteur a tendance à s'arrêter à l'accélération.

— La carburation est pauvre. Changer le gicleur du carburateur pour un autre numéro supérieur après avoir vérifié :

— que le gicleur ne soit pas partiellement sale, oxydé, etc.,
— que la bougie ne soit pas défectueuse ou sale,

— que le carburateur soit propre à l'intérieur (démonter le couvercle et enlever le flotteur),

— que le carburant afflue régulièrement au carburateur.

Ou, sinon, regarder s'il n'y a pas des entrées d'air au joint du carburateur avec la pipe d'admission ou de celui-ci avec le cylindre ou entre le cylindre et le carter. Faire contrôler la visserie et les joints, y compris celui de la culasse.

3° L'échappement du moteur n'est pas régulier. L'échappement ne produit son ronronnement caractéristique qu'au-dessus de 20-25 km/heure ou en actionnant le frein.

— La carburation est trop riche. Changer le gicleur contre un autre de numéro inférieur jusqu'à obtention d'une marche régulière (voir « CARBURATEUR »). Parfois l'inconvénient est dû à quelques impuretés du carburant entre le pointeau du flotteur et son logement dans le couvercle de la cuve. C'est pour cela que le carburateur se noie ou tout au moins que le niveau devient trop haut (démonter le couvercle et nettoyer le logement du pointeau).

De même, cela peut arriver (mais seulement après un long usage) à cause de l'usure du pointeau du flotteur et de son logement. En ce cas, il faut remplacer le flotteur et le couvercle de la cuve.

Ou bien le flotteur est percé et il faut le changer.

- 4° Fonctionnement irrégulier du moteur et explosions à l'échappement. — Bougie défectueuse ou contacts du rupteur n'ayant pas une ouverture suffisante. Les vérifier et les régler.

C) LE GALET PATINE (LE MOTEUR TOURNE PLUS VITE SANS QUE LA VITESSE DU MOSQUITO AUGMENTE).

- 1° Le pneu Ar n'est pas assez gonflé. — Regonfler le pneu à la pression voulue (environ 2 kg 5).
- 2° Le rouleau de transmission est détérioré, ou bien le ressort est cassé ou déformé. — Vérifier, et s'il y a lieu, remplacer le rouleau ou le ressort.
- 3° Le ressort de pression du rouleau n'est pas assez tendu. — Si cet inconvénient est dû à la boue grasse de la route, baisser le levier 9 (fig. 3) en position 9 a pour augmenter la tension du ressort. Ou bien l'écrou de tendeur n'est pas vissé jusqu'au point voulu.

Certificat de Garantie

MOTEUR N°

CADRE N°

Le Vélo-Mosquito 511 est garanti 6 mois à dater du jour de mise en service contre tous vices de fabrication ou défaut de matières.

Sur la base de cette garantie, les pièces reconnues défectueuses seront réparées ou échangées gratuitement suivant décision de notre Service Technique. Les frais de port et de main-d'œuvre restant dans tous les cas à la charge du client.

En aucun cas ni sous aucun prétexte, notre responsabilité ne peut être engagée, et cela de convention expresse, au delà du remplacement de la pièce défectueuse.

La garantie ne s'exerce pas :

- 1° Si des réparations ou des modifications ont été apportées, des pièces non d'origine ont été montées par des tiers.
- 2° Si des pièces autres que celles d'origine ont été utilisées.
- 3° Si le Vélo-Mosquito 511 a été soumis à un service anormal (compétition, location, etc.).
- 4° Si le mélange essence-huile n'est pas fait avec CASTROL Self-Mixing 20 suivant les instructions de la notice d'entretien.

FONCTIONNEMENT DE LA GARANTIE

Le Vélo-Mosquito 511, pour lequel une réparation sous garantie est demandée, doit être présentée chez un de nos agents qui effectuera le démontage de la pièce incriminée et l'adressera franco pour réparation ou échange.

En aucun cas, la pièce ne doit nous être adressée directement par l'utilisateur.

En ce qui concerne les accessoires ou pièces détachées qui ne sont pas de notre fabrication, la garantie est limitée à celle de nos fabricants (pneus, chaîne, roulements à billes, appareillage électrique, freins tambour).

Le règlement à la livraison accompagnée du présent bon de garantie implique l'acceptation des présentes conditions.

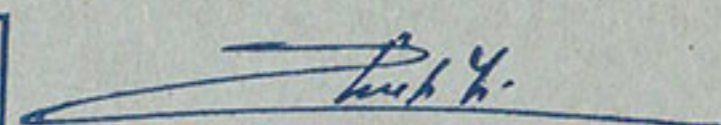
Nom et adresse du propriétaire

.....

.....

.....

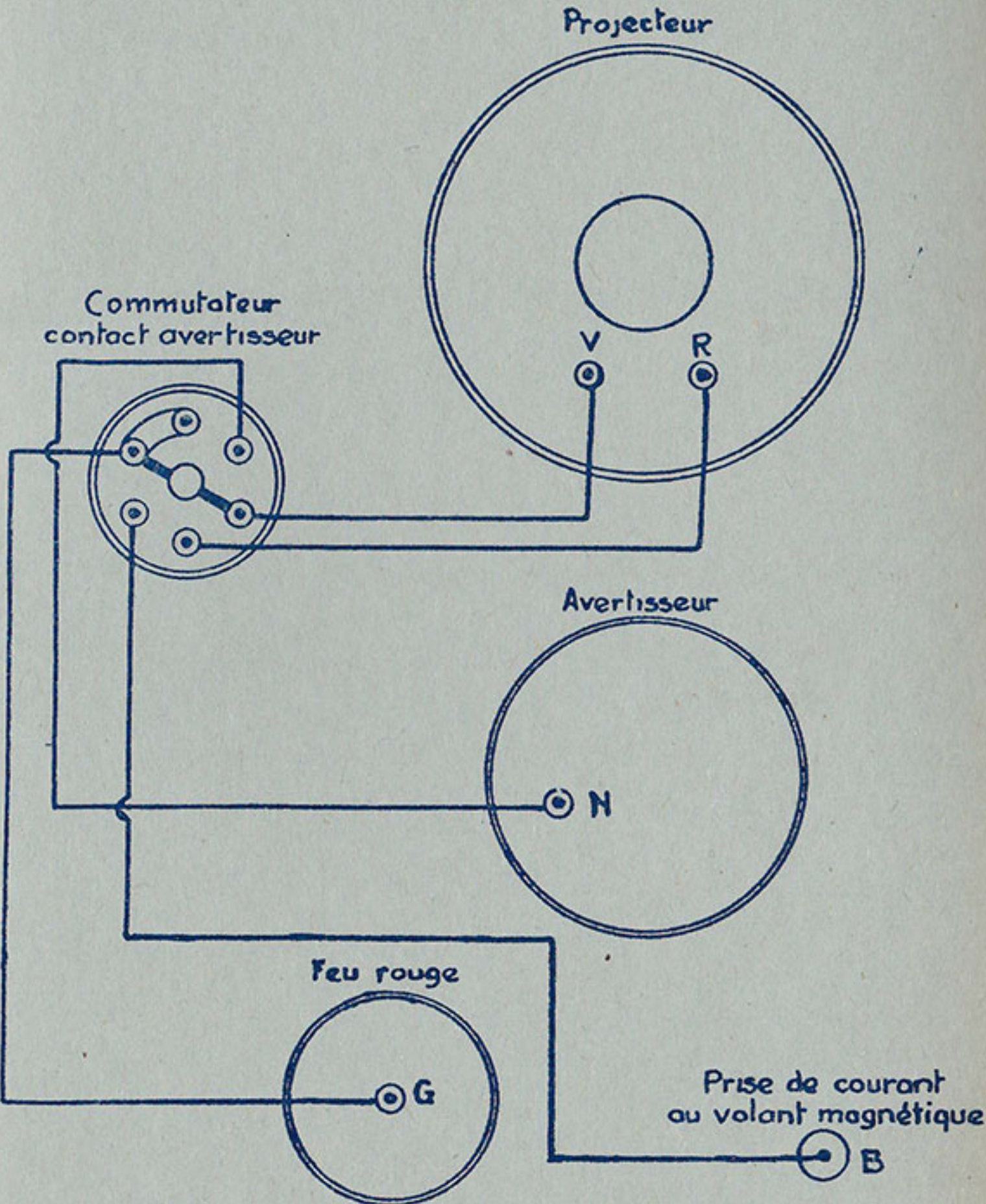
.....



Agent vendeur

DATE :

SCHÉMA DU CIRCUIT ÉLECTRIQUE D'ÉCLAIRAGE ET D'AVERTISSEUR



Code des couleurs des fils utilisés :
 B = Blanc R = Rouge N = Noir V = Vert G = Gris.

REPLACEMENTS
 PENDANT LA PÉRIODE DE GARANTIE

Date	Pièce défectueuse	Cachet de l'Agent

ASSUREZ-VOUS QUE LA NOTICE D'ENTRETIEN EST BIEN JOINTE A CE CERTIFICAT DE GARANTIE.

