

MOTEURS "MICRON"



A. GLADIEUX

14, Avenue Jean-Aicard, PARIS (XI^e) (Ancien Passage Mémilmontant)

MOTEUR AUTO-ALLUMAGE 2 cm³ 8

NOTICE D'EMPLOI

I. — COMBUSTIBLES A UTILISER.

Le moteur est prévu pour tourner avec le mélange suivant :

Huile de paraffine : 20 % . — Huile de graissage auto : 10 % . — Ether sulfurique : 70 % .

C'est le mélange qui donne les meilleurs résultats au point de vue puissance et facilité de démarrage.

A défaut d'huile de paraffine, vous pouvez utiliser de l'huile de vaseline dans la même proportion. Les résultats sont sensiblement équivalents. L'huile de colza et diverses huiles végétales donnent également de bons résultats.

S'il ne vous est pas possible de vous procurer actuellement de l'huile de paraffine ou de l'huile de vaseline, vous pouvez utiliser le mélange suivant :

Huile de graissage auto : 25 % . — Ether sulfurique : 75 % .

Servez-vous de préférence d'huile fluide qui ne gomme pas le moteur à froid.

Ne pas utiliser **d'huile américaine détersive**, les départs étant difficiles avec cette huile.

La facilité de démarrage à froid dépend avant tout de la nature de l'huile utilisée.

Les résultats peuvent varier **considérablement** d'une huile à l'autre. Si vous avez des départs difficiles, changez l'huile.

Demandez à votre fournisseur de l'éther sulfurique rectifié sans addition d'alcool ou autre produit. Précisez-lui que c'est pour un usage industriel. (Surtout pas d'éther de pétrole).

II. — MISE EN MARCHÉ.

1° Fermez le gicleur (pointeau vissé à fond).

2° Remplissez le réservoir.

3° Placez le levier de réglage de compression du côté de la pipe d'échappement.

4° Tout en lançant l'hélice, ouvrez le pointeau progressivement à 1/4, 1/2, 3/4 de tour, jusqu'à ce que le moteur parte.

Il se peut, lors de cette opération, que vous noyiez le moteur. Celui-ci ne donne alors aucune explosion, la compression est molle à passer et vous entendez au carburateur un bruit caractéristique d'aspiration de liquide.

Il vous suffira alors de refermer le pointeau à fond et de continuer à lancer l'hélice jusqu'à ce que le moteur démarre et se vide de l'excès de carburant.

Reprenez ensuite l'opération de lancement en ouvrant le pointeau moins vite.

Tant que le moteur donne des explosions et cogne au passage de la compression, vous pouvez ouvrir le pointeau davantage, le moteur n'est pas noyé.

5° Une fois le moteur en marche, continuez à ouvrir le pointeau jusqu'à ce que vous obteniez le régime maximum du moteur sans cognements ni ratés.

III. — RÉGLAGE DE LA COMPRESSION.

Sitôt le moteur démarré, diminuez la compression jusqu'à ce que le moteur atteigne le maximum de régime. Agir progressivement en modifiant au fur et à mesure le réglage du pointeau pour obtenir un fonctionnement sans ratés.

Tant que le moteur est chaud, il n'est pas utile de recomprimer pour démarrer, mais ceci est indispensable à froid pour obtenir des départs rapides.

Pour partir à froid, augmenter d'un demi tour au moins le réglage du levier de compression par rapport au réglage à chaud.

Si les explosions ne sont pas franches lors du premier départ à froid, augmentez la compression.

En tournant la culasse d'un quart ou d'un demi tour par rapport au cylindre, vous pourrez placer le levier de compression dans la position qui vous paraîtra la plus pratique pour votre usage.

IV. — REMARQUES IMPORTANTES.

— Le moteur tourne de la même façon dans les deux sens. Il suffit de lancer l'hélice à droite ou à gauche.

— Pour inverser le moteur, desserrer le collier qui serre le carburant dans la pipe d'admission et faites faire 180° à l'ensemble carburateur-réservoir. Resserrer ensuite le collier.

— Ne laissez pas le mélange séjourner dans le réservoir. L'éther s'évapore et le mélange devient impropre au fonctionnement.

— Ne faites le plein du réservoir qu'au moment de partir.

— **Filtrez consciencieusement votre mélange** avant de remplir le réservoir. La durée de votre moteur en dépend.

— Dans le cas où une impureté viendrait à obstruer le gicleur (seule panne qui puisse se produire), dévissez le pointeau complètement et passez dans le gicleur un fil métallique de 4 à 5/10.

— **Ne serrez pas le moteur dans un étai**, montez-le sur un bâti pour vos premiers essais.

— Bloquez l'hélice dans la position qui vous donne le plus de facilités pour bien la lancer.

— Utilisez des bâtis solides et d'une masse suffisante pour amortir les vibrations.

— Lancez l'hélice très énergiquement en appuyant le plus près possible du moyeu, mais ne tapez pas sur les pales.

— Moins vous démonterez votre moteur, plus longtemps il gardera ses qualités.

V. — REMARQUE TRÈS IMPORTANTE.

— Lorsque vous devez rester plusieurs heures ou plusieurs jours sans vous servir de votre moteur, **et aussitôt** son dernier arrêt, fermez le pointeau à fond et lancez l'hélice quinze ou vingt fois pour bien vous assurer que le moteur ne contient plus de mélange et ne donne plus aucune explosion.

— Placez ensuite le piston sur la compression (au point mort haut, près de la culasse) et assurez-vous qu'il y reste jusqu'au jour où vous aurez à l'utiliser à nouveau.

LA NON OBSERVATION de cette prescription risque d'entraîner rapidement la mise hors d'usage du moteur par oxydation du cylindre et du piston.

CARACTÉRISTIQUES

Cylindrée	2 cm ³ 8
Course	14 mm.
Alésage	16 mm.
Hauteur	78 mm.
Poids en ordre de marche	140 gr.
Puissance maximum à 4.800 t/m avec hélice de ø 30	0,10 CV
Poids au cheval	1 kg. 550
Puissance au litre	32 CV
Poids au cm ³	50 gr.

DESCRIPTION

Allumage par haute compression. - Admission par le cylindre. - Vilebrequin acier traité. - Culasse à compression réglable, colorée par oxydation anodique. - Cylindre acier traité. - Piston fonte. - Bielle dural bague fonte. - Carter alliage léger. - Pointeau du gicleur à réglage micrométrique. - Réservoir pour 3 minutes de fonctionnement. - Tourne à droite ou à gauche.

Utilisations recommandées. — Vol libre. - Vol circulaire d'acrobatie. - Bateaux. - Autos de course.

NOS FABRICATIONS

0 cm³ 8 AUTO-ALLUMAGE
2 cm³ 8 AUTO-ALLUMAGE
5 cm³ . AUTO-ALLUMAGE

10 cm³ A RUPTEUR
10 cm³ A GLOW-PLUG
MICRON "60" — MICRON "29"

Si vous rencontrez une difficulté quelconque ou si vous avez besoin d'un renseignement, n'hésitez pas à nous écrire.

Nous serons toujours heureux de pouvoir vous conseiller, de même que nous accueillerons toujours avec intérêt vos appréciations ou critiques éventuelles.

Notre but est de vous satisfaire et de servir ainsi la cause du modèle réduit.

Si votre moteur ne vous donne pas satisfaction : dites-le nous.

Si vous en êtes content : dites-le à vos amis modélistes.