

MOTEUR AUTO - ALLUMAGE

"MICRON" 5 cm³

NOTICE d'EMPLOI

I - Combustibles à utiliser :

Le moteur est prévu pour tourner avec le mélange suivant:

Huile de paraffine	15 %	- 1 cm ³	x 2 = 3 cm ³
Huile de graissage	10 %	- 1 cm ³	x 2 = 2 cm ³
Ether	75 %	- 7 cm ³	x 2 = 14 cm ³

C'est le mélange qui donne les meilleurs résultats tant au point de vue de la puissance qu'à celui de la 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 aussi bons.

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

Huile de graissage auto	20 %	= 2	x 2 = 4
Ether	80 %	= 8	x 2 = 16

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

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 départes difficiles changez d'huile.

Pour vos premiers essais, mettez plus d'huile: 30 à 35 % le réglage du gicleur est moins sensible.

II - Mise en marche:

- 1) Fermez le gicleur (pointeau vissé à fond)
- 2) Faites le plein du réservoir à l'aide d'un entonnoir filtré
- 3) Armez le pointeau d'arrêt en vol du réservoir en tirant vers le haut jusqu'à enclenchement du ressort.
- 4) Ouvrez le pointeau du gicleur de 3 ou 4 tours.
En principe, le réservoir étant en charge, le mélange coulera de lui-même et tombera goutte à goutte par la prise d'air. Si le mélange ne coule pas (huile épaisse obstruant la canalisation) bouches l'entrée d'air avec le doigt et faites faire un tour à l'hélice.
- 5) Dès que les gouttes de mélange tombent par la pipe d'admission, fermez le gicleur à fond.

P.S. En support de la notice faire un mélange 30% de paraffine
 — 2 cm³ d'huile de graissage
 — 15 cm³ d'ether
 ou encore 16 cm³ d'huile de graissage et 16 cm³ d'ether

- Le mélange ayant rempli la pipe d'admission produit un excès de richesse des gaz admis qui empêche toute explosion.
- 6)-Lancez l'hélice (dans le sens contraire des aiguilles de montres) jusqu'à ce que le moteur donne des explosions.
 - 7)-Ouvrez alors le pointeau de 1/4 à 1/2 tour environ et continuez de lancer l'hélice.
 - 8)-Deux cas peuvent se présenter:
 - a)Le gicleur est trop ouvert :
Les explosions cessent et la compression devient "molle" à passer. Le mélange coule goutte à goutte par la pipe d'admission. Reformez alors le gicleur et lancez l'hélice jusqu'à réapparition des explosions et départ du moteur.
 - b)Le gicleur n'est pas assez ouvert :
Le moteur donne des explosions mais comme au passage de la compression: Ouvrez très légèrement le gicleur et lancez l'hélice jusqu'à ce que le moteur amorce des séries d'explosions de plus en plus longues et parte sans s'arrêter.
 - 9)-Aussitôt que le moteur tourne, ouvrez davantage le gicleur et cherchez la point de fonctionnement optimum ou le moteur ne comme pas. C'est au doigté apporté à cette manœuvre que dépend la mise en marche du moteur. Après quelques départs, vous aurez vite acquis le tour de main nécessaire au départ à froid. A chaud, quand le moteur a tourné un peu, le départ est instantané et le réglage du gicleur moins sensible.

III Remarques importantes :

- Ne lancez 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.
- Utilisez des bâtis solides et d'une masse suffisante pour amortir les vibrations.
- Remplissez votre réservoir complètement. Si le moteur vibre et si le réservoir n'est pas bien plein, il passe dans la canalisation des bulles d'air en même temps que le mélange. Ce phénomène produit des irrégularités de fonctionnement.
- Pour un avion devant monter sous un grand angle, vérifiez que l'alimentation se fait bien en mettant l'appareil dans sa position de montée pour effectuer le réglage du moteur.
- Lancez l'hélice énergiquement en appuyant le plus près possible du moyeu, mais ne tapez pas sur les pales.
- Veuillez à n'utiliser que de l'ether rectifié ne contenant pas de traces d'acide. Des produits acides introduits dans le moteur risquent de produire des taches de rouille à l'intérieur du cylindre, ce qui compromettrait sérieusement l'étanchéité du piston.

- Bloquez l'hélice dans la position qui vous donne le plus de facilité pour bien le lancer. Essayez plusieurs positions par rapport à la compression.
- Pendant la marche du moteur, vous constaterez que lorsqu'on referme progressivement le pointeau, le moteur produit un cognement métallique accompagné de fumées à l'échappement. Il faut rouvrir le pointeau jusqu'à disparition de ce cliquetage.
- Dans le cas où une impureté viendrait obstruer le gicleur, le démonter, dévisser le pointeau et chasser l'impureté avec un fil fin métallique ou en soufflant dans le tube d'arrivée.

IV - Remarques TRES IMPORTANTES

- 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 20 ou 30 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.

Le durée de votre moteur en dépend.

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

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR

5 cc " M I C R O N "

Cylindrée	5 Cm3
Course	22 mm
Alésage	17 mm
Hauteur	100 mm
Poids en ordre de marche :	280 gr.
Puissance maximum :	0,20 CV à 4.500 tours/minute
Poids au cheval :	1.400 Kg
Puissance au litre :	40 CV
Poids au Cm3 :	56 grs.

CARACTERISTIQUES DE L'HELICE " CENTRALE VALENTIN "

35 cm SPECIALE POUR 5 Cms " M I C R O N "

L'hélice tourne à 4.500 tours/min.

Vitesse de l'avion	Traction en gr.	Rendement
6 m/s	887	0.443
8 m/s	716	0.51
9 m/s	614	0.542
12 m/s	419	0.58
14 m/s	208	0.42

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 MODELE REDUIT

SI VOTRE MOTEUR NE VOUS DONNE PAS ENTIERE SATISFACTION

DITES - LE NOUS

SI VOUS EN ETES CONTENT, DITES-LE A VOS AMIS MODELISTES

A. GLADIEUX
8, Rue Victor Gelez
P A R I S - XI^e

NOTE IMPORTANTE

Nous attirons votre attention sur le fait que vous risquez d'oxyder le piston et le cylindre de votre moteur si vous ne suivez pas scrupuleusement les prescriptions de la notice.

Une telle oxydation entraîne très rapidement la mise hors d'usage du moteur.

Lisez donc la notice d'emploi complètement...et suivez là!

En aucun cas la garantie du moteur ne pourra être invoquée si le cylindre est oxydé et la réparation sera aux frais du client .

(Réalésage du cylindre et remplacement du piston).