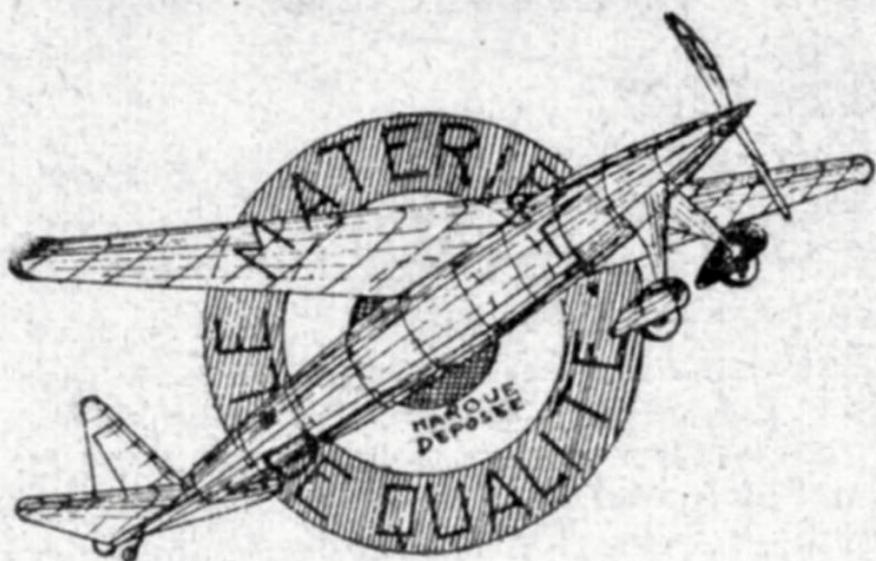


UNE MARQUE UN NOM



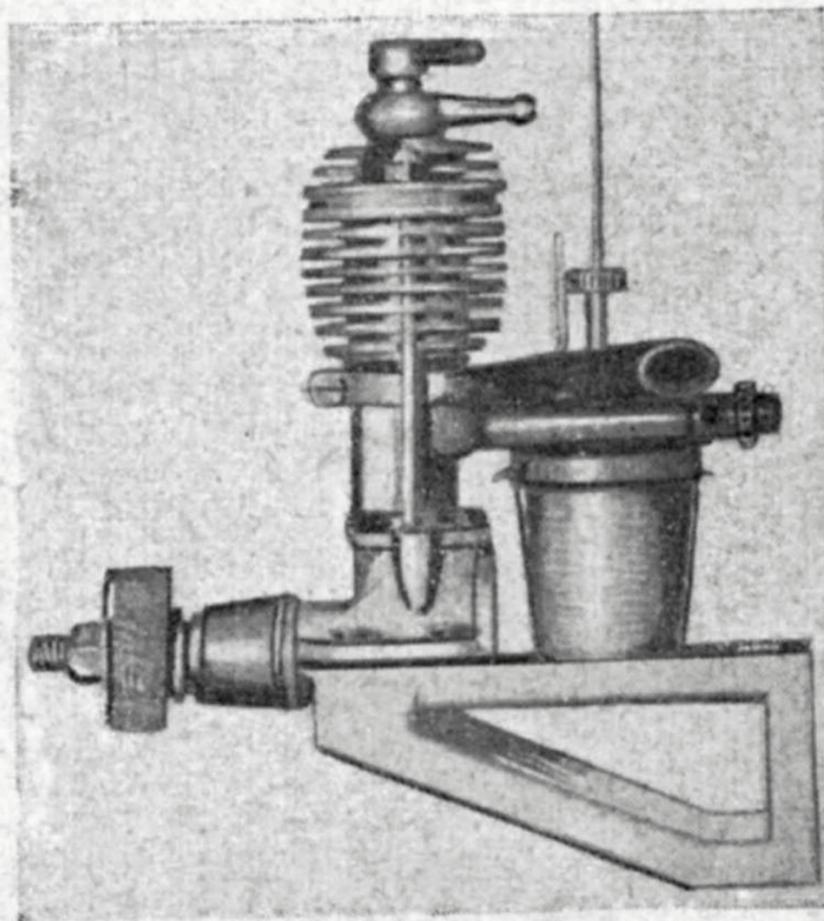
LE MATÉRIEL DE QUALITÉ

35, rue des Petits-Champs, PARIS (1^{er})

STAB

Téléphone : RIC 40-88

C. C. Postaux 1748-34



DESCRIPTION TECHNIQUE DES MOTEURS STAB A AUTO-ALLUMAGE

1,25 cm³

Puissance : 1.12 CV à 4.000 t./m. — Course : 16 mm. — Alésage : 10 mm.
Poids en ordre de marche avec bâti et hélice spéciale : 170 gr.
Vitesse en charge avec hélice de 23 cm. : 4.500 t. m.

Culasse dural; chemise de refroidissement à ailettes dural; cylindre en acier spécial traité; piston et contrepiston en acier extra-dur; carter en alliage d'aluminium à haute résistance; vilebrequin équilibré en acier traité; portée en bronze phosphoreux; carburateur à dépression, permettant le montage inversé; réservoir démontable; admission d'air à logement de broche permettant la fermeture à distance; compression réglable par manette à contre-écrou; allumage spontané.

Tout ceci concerne surtout les amateurs qui construisent leurs appareils eux-mêmes.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

Ce moteur demande un usinage irréprochable, particulièrement en ce qui concerne l'ajustage des pistons dans le cylindre, il est indispensable d'obtenir une étanchéité parfaite, la vérification après usinage de cette étanchéité peut s'effectuer de la façon suivante :

Après avoir essuyé soigneusement cylindre et piston, introduire le piston de compression à sec d'un côté, introduire de même le piston mobile de l'autre côté, il ne doit pas être possible de les réunir dans le cylindre (l'air comprimé s'y opposant) nous insistons pour que cette expérience soit faite sans aucun ingrédient (ni huile, ni graisse) à sec.

Si cette expérience est concluante, vous pouvez monter votre moteur il fonctionnera à coup sûr si...

Vous avez bien percé les lumières à leur place, et si...
Vous avez la patience pour la mise au point.

Nous donnons ci-dessous, quelques formules de carburants Aucune n'est absolue, et vous pouvez les modifier selon votre propre expérience, cependant... quand une formule vous donne satisfaction pour le démarrage à froid, conservez-la et n'en sortez plus, sous peine des pires ennuis sur le terrain, à noter que la proportion d'huile ne doit pas être diminuée, et que, de sa qualité, dépend la facilité du départ à froid

La FORMULE A

Ether 800 cm³
Huile auto 150 cm³
Pétrole 50 cm³

donne de TRÈS BONS départs à froid;

La FORMULE B

Huile de paraffine 200 cm³
Huile d'auto 50 cm³
Ether sulfurique 750 cm³

donne de TRÈS BONS départs à froid;

3,52 cm³

Puissance : 1.7 CV à 3.500 t./m. — Course : 20 mm. — Alésage : 15 mm.
Poids en ordre de marche avec bâti et hélice spéciale : 295 gr.
Vitesse en charge avec hélice de 30 cm. : 4.500 t. m.

Au cas où par une fausse manœuvre votre moteur est noyé outre mesure, vous vous en apercevez quand la compression ne passe plus et qu'il faut forcer. Abstenez-vous de passer outre, car votre bielle n'y résisterait pas, le remède consiste à retourner le moteur pour favoriser l'écoulement du trop-plein de carburant.

La FORMULE C

Huile de vaseline 200 cm³
Huile de paraffine 50 cm³
Ether sulfurique 750 cm³

donne de BONS départs à froid;

La FORMULE D

Huile d'auto (bonne qualité) 250 cm³
Ether sulfurique 750 cm³

donne des départs MOINS SURS surtout si on ne prend pas soin de bien vidanger le moteur après emploi;

La FORMULE E

Huile d'auto (bonne qualité) 250 cm³
Pétrole ou essence (ou mélange) 375 cm³
Ether sulfurique 375 cm³

donne également des départs MOINS SURS.

Avant d'employer votre carburant, filtrez-le dans un entonnoir spécial ou à travers un tissu serré.

Notre formule de réglage est toujours la FORMULE A.

COMMENT METTRE VOTRE MOTEUR AU POINT

1^o Lorsque vous avez rempli votre réservoir, assurez-vous que votre pointeau est vissé à fond, que l'hélice est serrée et que la compression du moteur se sente quand elle est verticale.