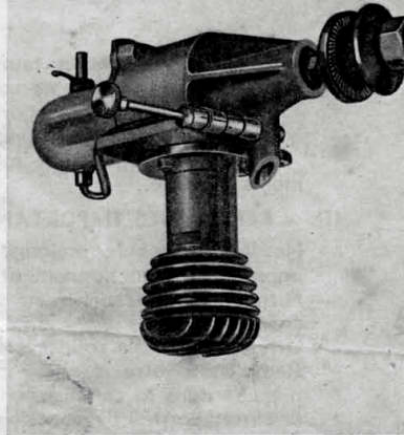


# M O T E U R

## AUTO-ALLUMAGE

### "MICRON" 5 cm<sup>3</sup>



Modèle Droit

Modèle Inversé

*Avant d'utiliser votre moteur, lisez cette Notice d'emploi plusieurs fois attentivement.  
Vous gagnerez du temps.*

## NOTICE D'EMPLOI

### I. - COMBUSTIBLE A UTILISER.

Le moteur est prévu pour tourner avec le mélange suivant :

Huile de paraffine : 15 % . — Huile de graissage : 10 % . — Ether sulfurique : 75 % .

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.

S'il ne vous est pas possible de vous procurer de l'huile de paraffine ou de l'huile de vaseline, vous pouvez utiliser le mélange suivant : Huile de graissage auto : 20 % . — Ether : 80 % .

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

La facilité de démarrage à froid dépend avant tout de la nature de l'huile utilisée. (Pas d'huile américaine détersive).

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

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

### II. - MISE EN MARCHÉ.

Pour vos premiers départs, mettez deux gouttes d'huile de paraffine par l'échappement.

- 1) Fermez le gicleur (pointeau vissé à fond).
- 2) Faites le plein du réservoir à l'aide d'un entonnoir-filtre.
- 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), bouchez 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. Le mélange ayant rempli la pipe d'admission produit un excès de richesse des gaz admis qui empêche toute explosion.
- 6) Lancer l'hélice (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre) 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 : Refermez 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 **cogne 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 le point de fonctionnement optimum où le moteur ne cogne 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 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.
- 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.
- Veillez à n'utiliser que l'éther 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 la 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.

**IV. - REMARQUES TRÈS 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 a reste jusqu'au jour où vous aurez à l'utiliser à nouveau.

**La durée de votre moteur en dépend.**

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

**V. - Si vous utilisez ce moteur avec volant, ne le faites pas tourner trop longtemps à vide, car le refroidissement est insuffisant.**

---

---

**CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR 5 c.c. "MICRON"**

Cylindrée .....	5 cm <sup>3</sup>	Puissance maximum à 4.500 t/m avec	
Course .....	22 mm	hélice ø 35 cm.....	0,22 CV
Alésage .....	17 mm	Poids au cheval .....	1.400 kgs
Hauteur .....	100 mm	Puissance au litre.....	40 CV
Poids en ordre de marche.....	280 gr.	Poids au cm <sup>3</sup> .....	56 gr.

**NOS FABRICATIONS**

0 cm <sup>3</sup> 8 AUTO-ALLUMAGE	10 cm <sup>3</sup> A RUPTEUR
2 cm <sup>3</sup> 8 AUTO-ALLUMAGE	10 cm <sup>3</sup> A GLOW-PLUG
5 cm <sup>3</sup> AUTO-ALLUMAGE	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 entière satisfaction : dites-le-nous.**

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