



MOTEURS COMÈTE

L'expérience a montré...

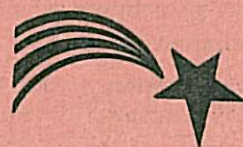
qu'un moteur trop léger et de trop faible cylindrée témoignait peut-être de l'audace de son constructeur, mais qu'en tout cas il n'offrait pas les garanties de sûreté de fonctionnement que le **modelliste exige**. Pas de moteur-bijou ! Il vous faut un engin robuste, de bon rendement, apte à tous les services, aux démarrages assurés.

Les **Moteurs Comète**, conçus et réalisés pour vous par des spécialistes réputés, constituent votre équipement propulseur de choix.

Aboutissement de plusieurs années d'études et de mise au point expérimentale.

Fabriqués suivant les procédés les plus modernes par une équipe de modélistes réputés.

Les Moteurs Comète vous feront briller dans le ciel modelliste.



COMÈTE-MOTEURS

55, rue Desgranges, MONTREUIL-SUR-SEINE (Seine)

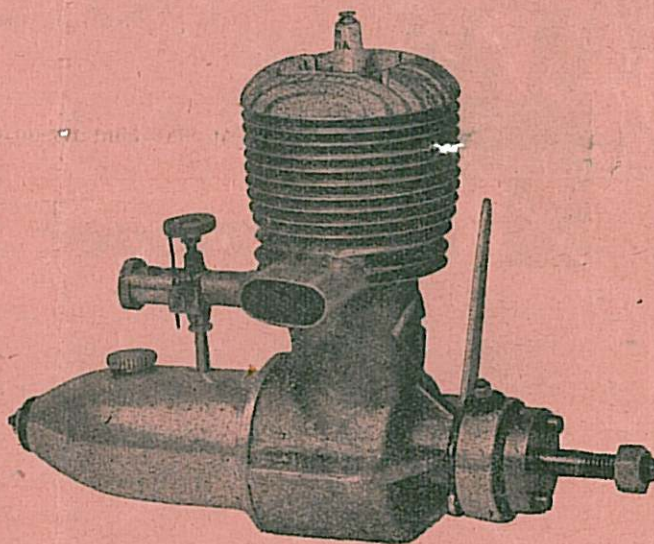
Métro : CHATEAU DE VINCENNES.

COMÈTE MONOBLOC 10^{cm3}

Moteur universel pouvant équiper indifféremment un avion, un bateau ou une voiture. Construit en grande série.

CARACTÉRISTIQUES.

Moteur	2 temps à défect. 3 lumier.
Cylindrée	9 ^{cm3} ,93
Alésage	22 ^{mm} ,5
Course	25 ^{mm}
Régime à vide.	1 000 à 10 000 tours/minute.
Puissance	1/5 ^e de CV à 6 000 tours/min.



DESCRIPTION TECHNIQUE.

1. **Carter-cylindre.** — Carter et cylindre monobloc coulé en coquille, alliage d'aluminium à haute résistance; cylindre chemisé.

Chemise. — En acier spécial traité et rectifié. Cette chemise comporte les lumières d'admission, d'échappement et de transfert, très largement calculées afin de permettre les plus hauts régimes.

2. **Piston.** — Alliage d'aluminium haute résistance, traité et rectifié, comporte deux segments assurant une étanchéité parfaite, tant à chaud qu'à froid.

3. **Culasse.** — Rapportée en aluminium à haute résistance, coulée en coquille.

4. **Bielle.** — En duralumin, matricé et traité.

5. **Vilebrequin.** — Acier spécial traité et rectifié, équilibrage précis. Ce vilebrequin tourne sur une bague en bronze phosphoreux incluse dans le carter au moment de la coulée. Portée très largement calculée de façon à éviter une usure prématurée.

6. **Carburateur.** — *a.* Carburateur en alliage d'aluminium, coulé en coquille. Système dit à dépression, réglable par vis pointeau pour le débit d'essence et volet d'air, ce dernier facilitant grandement les départs.

b. Carburant : essence de bonne qualité.

7. **Lubrification.** — Se fait comme dans tous les moteurs à 2 temps par adjonction au carburant d'une certaine quantité d'huile de bonne qualité, 20 à 30% en ce qui concerne les petits moteurs.

8. **Réservoir.** — En aluminium repoussé formant bloc avec le carter, donnant ainsi à l'ensemble du monobloc une ligne harmonieuse.

9. **Allumage.** — *a.* Bougie Pognon-Gergovia de 10 au pas de 100;

b. Rupteur à avance variable, linguet indépendant sur son axe, permettant de suivre les très hauts régimes sans affolement;

c. Bobine transformant le courant reçu de la pile ou de l'accumulateur 4 volts en courant haute tension (5 à 6000 volts);

d. Condensateur servant à shunter les points de contact du rupteur.