

MOTEUR TRAIN

pour AVIONS ou BATEAUX

MODÈLES RÉDUITS

TYPE 0.0.0

à 2 temps et cylindre inversé

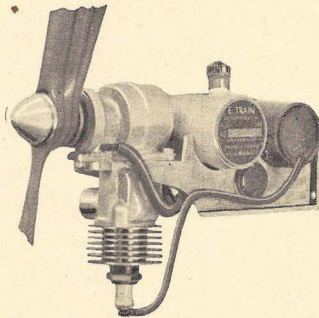


Figure 271

TYPE	Alésage	Course	cylindrée	Puissance Moyenne	poids moteur seul	poids groupe comp.	régime normal	PRIX
000	16m/m	16m/m	3cm ³	1/10 ^{ème} de CV	140 grammes	300 grammes	3.000 à 4.000 tours	470 Frs

Le prix indiqué ci dessus s'entend pour moteur avec bougie, bobine, condensateur et réservoir à essence, l'ensemble étant groupé sur un bâti en aluminium et prêt à fonctionner.

Le bâti est étudié pour être monté directement sur l'appareil de façon à n'avoir pas à dégroupier l'ensemble, ni à déconnecter les fils d'allumage et la tuyauterie d'essence.

Livré complet en boîte bois, franco d'emballage.

SUPPLÉMENT pour hélice **32 frs**

DESCRIPTION

CARTER en alliage spécial d'aluminium. CYLINDRE en acier spécial. PISTON en acier nickel chrome traité. BIELLE en duralumin. ALLUMAGE par pile, bobine, condensateur et rupteur.

Éts E. TRAIN, 9, rue Rouget de l'Isle, Courbevoie (Seine)

R. C. Seine 217.897-B

Tél. : DÉFENSE 05-79

Chèq. post. 804-19

A NOS CLIENTS

Ce moteur à essence a été créé en vue de faciliter le développement du sport si instructif et si intéressant des MODÈLES RÉDUITS D'AVIONS.

Pour ces petits Avions on ne disposait jusqu'à ce jour en dehors des moteurs à caoutchouc ou à air comprimé, que de moteurs à essence de puissance encore trop élevée, dont l'utilisation présentait de nombreux inconvénients du fait que les modèles réduits qui s'en trouvaient équipés étaient forcément encombrants, rapides et lourds.

Il ne faut pas oublier qu'un Avion modèle réduit aussi bien réglé soit-il, peut toujours rentrer en contact avec un obstacle, une personne, un enfant par exemple. S'il n'est pas massif ni animé d'une grande vitesse, cela ne présentera pas grand danger, mais il n'en sera pas de même d'un Avion rapide et lourd.

Enfin pour les déplacements il y a grand intérêt à ce que le modèle réduit soit aussi peu encombrant que possible de façon à pouvoir être porté facilement sous le bras, sans être obligé s'il a trop d'envergure, de prendre une voiture pour le transporter à l'aérodrome.

Quoique la difficulté technique pour l'établissement d'un moteur de puissance réduite soit d'autant plus grande que l'on se rapproche de zéro, nous n'avons pas hésité à créer notre moteur "O. O. O." de 1/10^{me} de CV, cylindrée 3cm³, pour obvier aux inconvénients cités plus haut.

INSTRUCTIONS pour l'emploi du MOTEUR "TRAIN" 000

ALLUMAGE — Employer des piles neuves de 4 volts. Avoir soin que les vis platinées et la bougie soient toujours bien propres. - Pour les départs par temps froid il est recommandé de brancher, pour la mise en marche, une batterie supplémentaire de 6 à 8 volts, le départ sera beaucoup plus facile et économisera la charge des piles du bord.

GRAISSAGE — Employer de l'essence "TOURISTE" dans laquelle on mélangera de l'huile "MOBIL OIL T. T." dans la proportion de 15% lorsque le moteur est neuf. Après quelques heures de marche, ramener le mélange d'huile à 10%.

MISE EN MARCHÉ — A FROID - 1° Démontez la bougie, la nettoyer ou la changer. — 2° - Dévisser la clef du gicleur de 1 tour environ. — 3° - Incliner l'appareil ou le mettre en position de manière à faire couler l'essence au carburateur. — 4° - Faire faire une dizaine de tours à l'hélice en bouchant l'entrée d'air du carburateur. — 5° - Remonter la bougie bien propre. 6° - Faire tourner l'hélice 3 tours pour aspirer. — 7° - Lancer énergiquement l'hélice. — 8° - Le moteur étant parti, régler la clef du gicleur pour avoir le régime désiré. Laisser chauffer 1 minute environ puis ouvrir la clef de 1/6^{me} environ de tour supplémentaire, en prévision de l'accroissement du régime de l'hélice en vol.

Pour le départ **A CHAUD** - Ne faire que les opérations 6 - 7 et 8.

RECOMMANDATIONS — La difficulté du départ par temps froid peut provoquer un noyade du moteur par excès d'essence ; dans ce cas, après avoir enlevé la bougie, le faire tourner à la main le pointeau étant fermé. Si besoin est, mettre quelques gouttes d'huile dans le cylindre pour parfaire la compression. En cas de départ très difficile, introduire quelques gouttes d'éther dans le cylindre par l'orifice d'échappement, la bougie étant remontée.

Avoir toujours des bougies de rechange, des piles supplémentaires et un petit volt-mètre.



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

Toute commande pour être enregistrée doit être accompagnée du 1/3 de son montant : Le solde est payable à la livraison. Les expéditions sont toujours faites aux risques et périls du Destinataire. Notre garantie ne s'étend pas à l'usure provoquée par suite de manque de graissage ou d'entretien. emploi d'huile défectueuse, choc ou inexpérience de nos Clients. Cette garantie est strictement limitée à la réparation ou au remplacement de la pièce reconnue défectueuse, rendue franco nos Usines.

Toute contestation devra être portée devant les Tribunaux de la Seine, seuls compétents.