

UNE MARQUE UN NOM

MOTEUR 3,52 CM³
à compression fixe

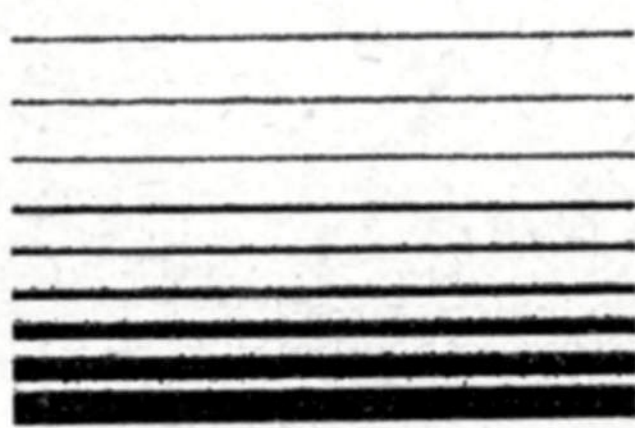
STAB

LE MATÉRIEL DE QUALITÉ

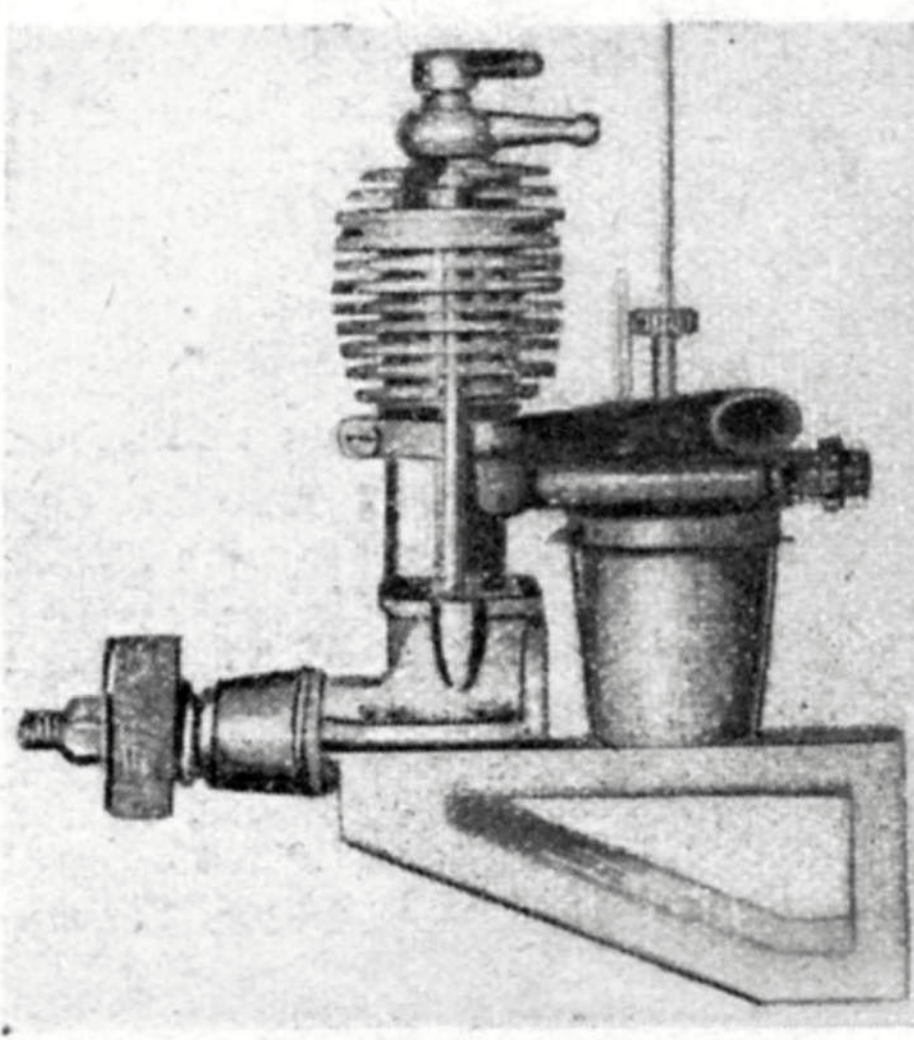
35, rue des Petits-Champs, PARIS (1^{er})

Téléphone : RIC 40-88

C. C. Postaux 1748-34



MOTEUR 1,25 CM³
à compression réglable



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.

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; arbre à cames en bronze phosphoreux; carburateur à dépression, permettant le montage inversé; réservoir démontable; admission d'air à logement de roche permettant la fermeture à distance; compression réglable par vis à tête à contre-écrou; allumage spontané.

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

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.

Mêmes caractéristiques que le moteur 1,25 cm³ avec cette différence que ce modèle ne comporte pas de compression réglable. Sa cylindrée plus élevée lui permettant un départ correct par une compression déterminée à l'atelier.

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.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

Le moteur demande un usinage irréprochable, particulièrement en ce qui concerne l'ajustage des pistons dans le cylindre, il est indispensable d'obtenir l'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 et fonctionner 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 obligatoire, et vous pouvez les modifier selon votre propre expérience, cependant, quand une formule vous donne satisfaction pour le démarrage à froid, servez-la et n'en sortez plus, sous peine des pires ennuis sur le terrain, à savoir 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
Huile américaine 150 cm³
Ether sulfurique 850 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;

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° 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 sent quand elle est verticale.

2° Ouvrir le pointeau d'un tour (ou si vous avez acheté votre moteur, voir étiquette), boucher l'air et lancer l'hélice de quelques tours (sens inverse des aiguilles d'une montre). Si le carburant est passé dans le carter et, de plus, dans le cylindre, on doit observer une modification dans la liberté de rotation de l'hélice, sinon, ouvrir d'un autre tour, etc.

3° Quand on a observé ce qui précède, il arrive qu'on sente une sorte d'explosion lors du lancement, cela indique qu'il y a auto-allumage, mais qu'il y a excès de carburant (le moteur est noyé). Continuer à lancer l'hélice. Vous devrez entendre plusieurs explosions successives. Ouvrez encore le carburateur de 1/4 de tour. Ces explosions vont se succéder à une cadence plus rapprochée.

Deux phénomènes peuvent alors se présenter :

a) Si elles cessent de se succéder, c'est que le pointeau est trop ouvert (le moteur se noie) refermer légèrement, et continuer à lancer l'hélice pour faire réapparaître les explosions et, finalement obtenir le démarrage.

b) Si, n'ayant pas noyé le moteur, vous n'obtenez pas le départ, et que vous remarquez un cognement plus important, au passage de la compression, c'est que le pointeau n'est pas assez ouvert; corriger comme il convient.

4° Quand le moteur a démarré et qu'il tient la marche, il est nécessaire de toucher le réglage pour obtenir une marche bien régulière sans cliquetage.

AVOIR PRÉSENT A LA MÉMOIRE QUE :

L'éther bout à 37° C, par conséquent, il est nécessaire de conserver le mélange dans une bouteille bien fermée, sans la remplir entièrement, car la vapeur d'éther pourrait faire sauter le bouchon, précisément quand il ne faut pas...

Pour cette même raison, ne remplir le réservoir du moteur que lorsque l'on désire s'en servir, et ne pas laisser de carburant quand le moteur est arrêté, car la chaleur évapore l'éther rapidement laissant l'huile dans le réservoir, ce qui compromet sérieusement le prochain démarrage.

Pour éviter les difficultés du départ à froid, il faut veiller à ne pas laisser pomper l'huile dans le cylindre et dans le carburateur, quand le moteur est en repos, s'assurer par conséquent que le moteur a vidé totalement le réservoir et le vidanger s'il y a lieu. On peut également faire remonter le piston du moteur au point mort ce qui évite tout dépôt d'huile dans le cylindre.

ARRÊT DU MOTEUR EN VOL

Nos moteurs à auto-allumage comportent un dispositif permettant la fermeture de l'air par notre déclencheur "COUPAUTO" (modèle déposé), qui assure l'arrêt du moteur en vol; le temps de fonctionnement est réglable de 10 à 60 secondes. Cet appareil très simple bien que suffisamment précis économise l'achat d'une minuterie et vous garantit contre la perte de votre avion.

Demandez la notice spéciale du "COUPAUTO".