



M O T O A AUTO-ALLUMAGE

"OURAGAN"

Moteur 3,36 à distributeur rotatif fonctionnant droit ou inversé.
Taux de compression variable.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Cylindrée	3,36 cc	Largeur totale	48 mm
Course	19 mm	Diamètre du vilbr.	8,5 mm
Alésage	15 mm	Vitesse de rotation (rodage terminé)	5.000 im
Taux de compress.	18	Puissance approx.	1/7 cv.
Hauteur totale	83 mm	Poids	200 gr.
Longueur totale	20 mm		

MOTEUR A AUTO-ALLUMAGE

Le moteur à auto-allumage, dernier né de la technique micro-motoriste, allie la puissance à la légèreté et coupe court à tous les ennuis du moteur à allumage (piles, bobines, accs. etc.) que les amateurs connaissent bien. Ici, c'est le taux de compression, infiniment supérieur à celui du classique moteur à allumage, qui produit l'explosion des gaz au point de la course du piston.

Le moteur « OURAGAN » est spécialement étudié pour donner entière satisfaction, tant au point de vue régularité de marche que facilité de départ. Sa robustesse et le grand soin apporté à sa partie mécanique en font un moteur de grande classe. Le choix des matières entrant dans sa construction est une garantie de longue durée.

NOTICE SPECIALE DE MISE EN ROUTE

Cette notice doit être lue avec la plus grande attention si l'on veut obtenir un prompt démarrage et un bon rendement du moteur.

MELANGE. — Le mélange doit être fait avec le plus grand soin, les proportions doivent être rigoureusement respectées. L'huile doit être de bonne qualité. L'huile de paraffine donne de très bons résultats mélangée à l'autre dans la proportion de 50 % ; par contre, l'huile de vaseline ne doit jamais être employée.

Mélange - Ether sulfurique :

Huile :

Pétrole :

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

1° Si le moteur est neuf, introduire deux gouttes d'huile dans le cylindre par l'orifice d'échappement.

2° Fixer le moteur solidement sur l'appareil auquel on le destine ou, à défaut, sur un socle de bois ou de métal prévu à cet effet, et surtout il est recommandé d'éviter de le serrer dans un étau.

3° Ouvrir le robinet du carburateur (tige coudée) en le faisant remplir aux deux tiers la cuve réservoir en agitant, si possible, le mélange au préalable.

4° Lever le levier de compression (se trouve derrière l'hélice) jusqu'à ce que le repère qui s'y trouve se place en face le repère I du carter.

5° Ouvrir en le dévissant le pointeau du carburateur du nombre de tours inscrits sur la paroi de la cuve.

6° Tourner le moteur 3 à 4 tours en bouchant l'orifice d'entrée d'air du carburateur à l'aide de l'index de la main gauche jusqu'à percevoir des explosions ou ressentir des chocs dans l'hélice.

7° Libérer alors la prise d'air et lancer énergiquement l'hélice en la prenant le plus près possible du moyeu, en amenant progressivement le repère du levier au repère II du carter. Le moteur doit tourner à ce réglage. Après le départ, parfaire le réglage du pointeau (carburateur) et du levier (taux de compression).

EXEMPLE 1. — Après toutes ces opérations le moteur n'a donné aucune explosion. Il a été totalement noyé dès le début et il suffira de le tourner, en ayant soin de fermer le pointeau, pendant un instant et dès les premières séries d'explosions de le réouvrir à son réglage, reprendre ensuite à partir du 4° alinéa.

En général, c'est surtout un moteur noyé à outrance qui refuse obstinément de partir, mais il se présente aussi le cas où le gicleur placé dans le carburateur à la suite du tube d'alimentation se bouche partiellement ou totalement, ce qui empêche le mélange d'être admis dans le moteur et provoque la panne. Le système le plus simple pour remédier à cela est le suivant : Prendre une pompe à bicyclette avec son raccord dont on a retiré la partie métallique qui se visse d'ordinaire sur la valve de la chambre à air. Dévisser alors complètement le pointeau après avoir vidé la cuve réservoir et placer le bout du raccord sur l'extrémité du gicleur où se visse le pointeau, actionner alors la pompe de façon à boucher énergiquement l'intérieur du gicleur et de la tubulure d'alimentation.

EXEMPLE 2. — Moteur tournant irrégulièrement. 1° Ratés accompagnés de petites flammes à l'échappement. Alimentation trop pauvre ou compression insuffisante selon les cas ; ouvrir légèrement le pointeau ou tourner légèrement le levier de compression dans le sens des aiguilles d'une montre (de II vers I). 2° Le moteur tourne quelques secondes et se coupe net. Alimentation trop riche, fermer légèrement le pointeau.

EXEMPLE 3. — Le moteur tourne mais semble peiner, ralentit et on entend des résonnances sourdes dans l'hélice (cliquétis). Moteur trop comprimé ; tourner légèrement le levier en le rapprochant de l'axe du cylindre de façon à décompresser légèrement.

EXEMPLE 4. — Le départ a été manqué. On ressent à présent de violents chocs dans l'hélice et la compression semble se refuser à passer bien qu'on ait décompressé à fond. Chambre d'explosion envahie par l'huile du mélange. Placer le moteur dans une position telle que cette huile puisse s'écouler par la lumière d'échappement, le piston au point mort bas. Recommencer ensuite la mise en marche comme en 3°.

NOTICE D'ENTRETIEN

Pour préserver de façon parfaite le moteur contre toute oxydation, il est recommandé d'introduire 2 à 3 gouttes d'huile dans le cylindre chaque fois qu'il restera plusieurs jours sans tourner.