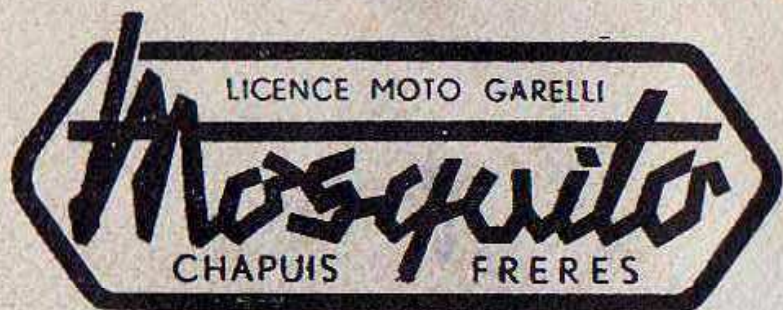


Et maintenant

*vous êtes certain qu'un
moteur parfait est signé :*



Distribué par

Masquito

INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOI

CARTE DE GARANTIE

MOSQUITO N° 115-051-51

Le moteur est garanti pendant six mois contre tous vices de fabrication ou défauts de matières.

La garantie est limitée au remplacement des pièces reconnues défectueuses par notre Service Technique, les frais de port et de main-d'œuvre restant à la charge du client.

En aucun cas, ni sous aucun prétexte notre responsabilité ne peut être engagée et cela de convention expresse, au delà du remplacement de la pièce défectueuse.

Cette garantie est réduite pour la partie électrique et le carburateur à celle qui nous est donnée à nous-mêmes par les fabricants de ces appareils.

La garantie ne s'exerce pas :

- 1° Quand des réparations ou des modifications ont été apportées à nos moteurs par des tiers ;
- 2° Si des pièces autres que celles d'origine ont été utilisées ;
- 3° Si le moteur a été soumis à un service anormal, tel que compétition, etc.
- 4° Si le mélange essence et huile n'a pas été convenablement dosé ou si de l'huile de mauvaise qualité a été employée ;

Fonctionnement de la garantie.

Le moteur MOSQUITO pour lequel on demande une réparation sous garantie doit être présenté chez un de nos agents qui effectuera le démontage de la pièce défectueuse et nous l'adressera franco pour échange.

En aucun cas, le moteur ou la pièce ne doivent nous être adressés directement par le propriétaire du moteur.

Le règlement à la livraison accompagnée de la présente carte de garantie implique l'acceptation des présentes conditions.

(Cachet de l'Agent)

Nom et adresse du propriétaire

Guyard
(Araucel)

DATE : 20/5/1951

Mosquito

INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOI

ATTENTION

Pour que la garantie soit assurée
se conformer strictement
aux indications de la page suivante



GRAISSAGE

Le moteur neuf ou réparé est graissé à l'usine avec la graisse **Castrol Spheerol S.**

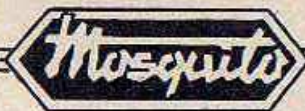
Après 1.500 km. et tous les 500 km., injecter à la seringue quelques gouttes d'huile moteur par une des vis bouchon du volant et du carter d'engrenages.

Après 3.000 km., démonter le volant, le carter d'engrenages et l'ensemble magnéto, nettoyer soigneusement et regarnir les engrenages et les roulements avec la graisse **Castrol Spheerol S.**

Mélange : Utiliser 5 % **Huile Castrol Grand Prix** (exclusivement).

GONFLAGE

Le gonflage insuffisant du pneumatique arrière peut provoquer l'usure très rapide du rouleau qui doit assurer un service de 5 à 10.000 km. et même beaucoup plus quand il est utilisé normalement. La suspension du moteur doit jouer très librement.



CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR

Alésage	mm.	35
Course	mm.	40
Cylindrée	cmc.	38,5
Puissance	CV.	0,9
Régime maximum	tours/min.	4.200
Vitesse maximum correspondante	km/h.	32
Vitesse après rodage	km/h.	36
Démultiplication moteur galet	rapport	1 : 2
Allumage par magnéto		
Avance à l'allumage angulaire		25°
Idem, linéaire à la périphérie du volant	mm.	30
Ouverture entre les pointes du rupteur	mm.	0,35-0,45
Ouverture entre les pointes de la bougie	mm.	0,5
Graissage par mélange essence pure + huile Castrol Grand Prix		
Diffuseur du carburateur	Diam. mm.	9
Gicleur du carburateur	Diam. mm.	0,46

Type de bougie qui convient : **AC 44 L**

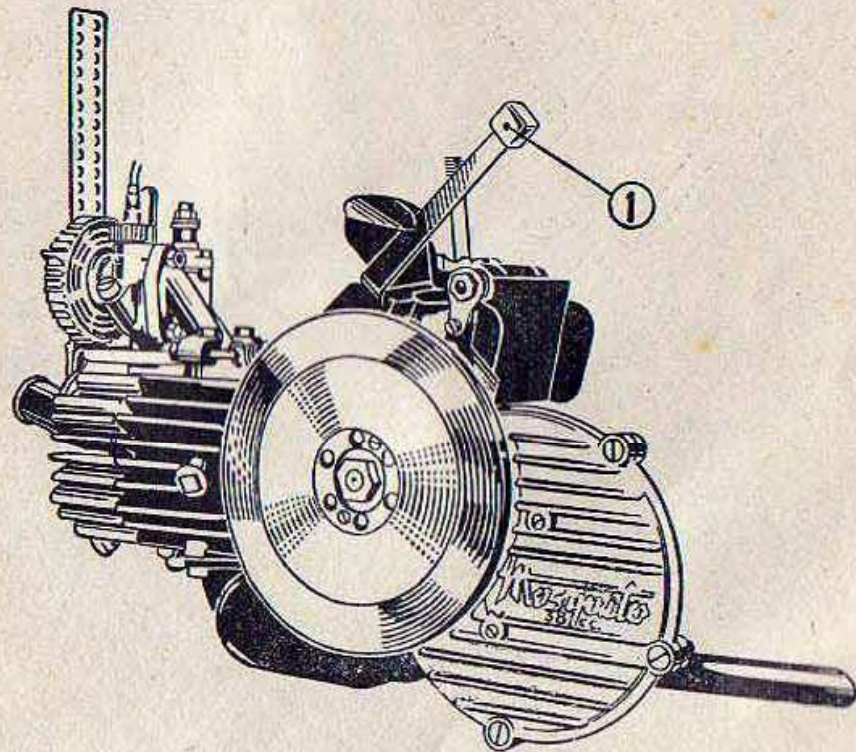
Ou toute autre bougie équivalente pour le degré thermique et pour la position des électrodes (électrode de masse unique, superposée à l'électrode centrale).

Le moteur auxiliaire **MOSQUITO** a été étudié et construit pour motoriser la bicyclette de façon simple, économique, élégante, et surtout pratique, donc à la portée de tous les cyclistes. Ce petit moteur n'occasionne pas d'ennui, n'est pas encombrant, ne modifie en rien la bicyclette. Il peut rendre de très précieux services, et cela d'autant plus que la machine reste une bicyclette normale comme le cycliste s'en rendra compte de lui-même. Pour le montage, l'emploi, l'entretien, il suffit de se conformer aux quelques instructions contenues dans cette notice.

Enfin, en cas d'arrêt (par exemple : manque de carburant), le moteur peut être isolé avec la plus grande facilité, laissant la bicyclette absolument indépendante et **le cycliste, en pédalant comme à l'habitude, et dans la même position, ne ressent aucune résistance supplémentaire.**

MONTAGE DU MOTEUR

Mettre le levier 1 en **POSITION D'ARRÊT DU MOTEUR** (Fig. 1).



309

Fig. 1

Appliquer le moteur contre la base du cadre en veillant à ce que les cales 2 plaquent bien contre les tubes et monter la contre-

plaque 3 avec ses cales 4, qui doivent également bien plaquer contre les tubes. La contre-plaque et les cales ne sont pas symé-

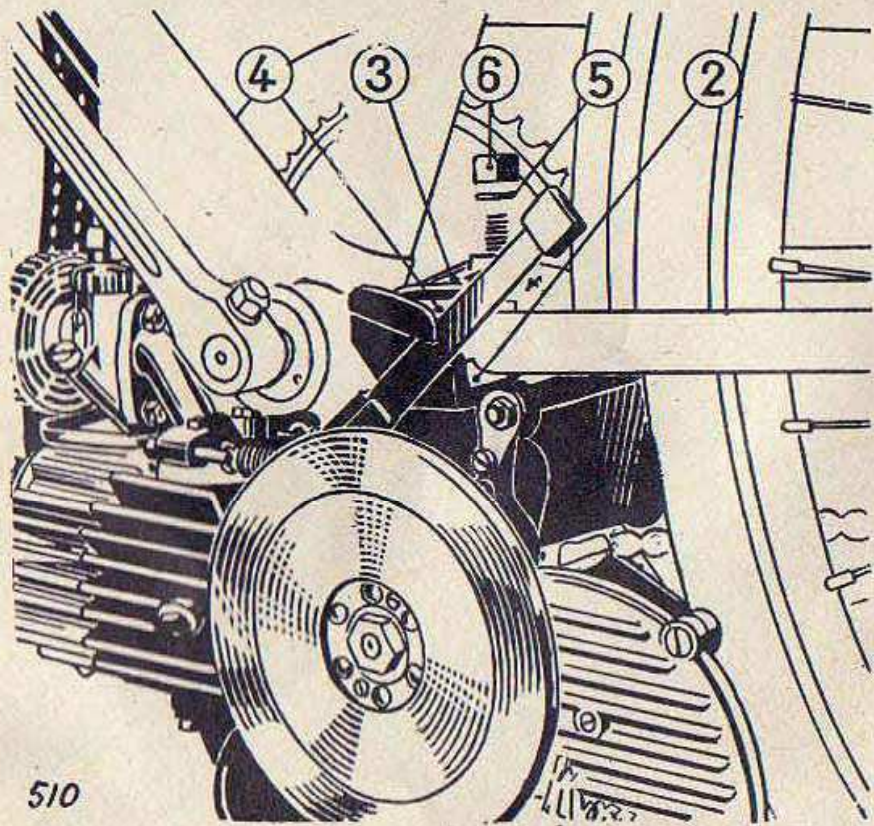


Fig. 2

triques, les orienter pour mieux les adapter à l'écartement des bases selon que ces dernières sont droites ou contre-coudées.

Placer la rondelle 5 et visser l'écrou 6 à la main sans bloquer.

Faire glisser le moteur sur les tubes de la fourche (Fig. 3) jusqu'à ce que le galet de transmission 7 touche juste le pneu arrière et que l'axe du cylindre soit à peu près horizontal. Après

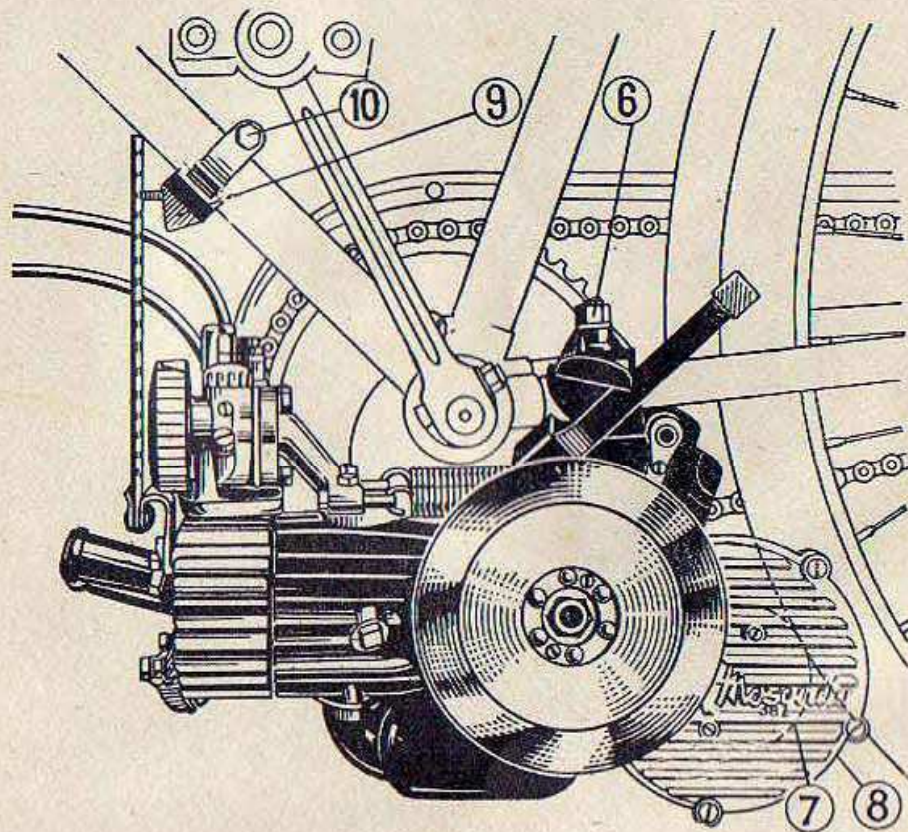


Fig. 3

s'être assuré que les pédales tournent librement sans heurter le moteur, et que la roue arrière est centrée sur le galet, on peut visser à fond l'écrou 6.

REMARQUE. Il peut arriver que le plan vertical du moteur soit oblique par rapport au plan vertical de la bicyclette. (La règle placée contre le volant n'est pas parallèle au tube de selle.) Ceci

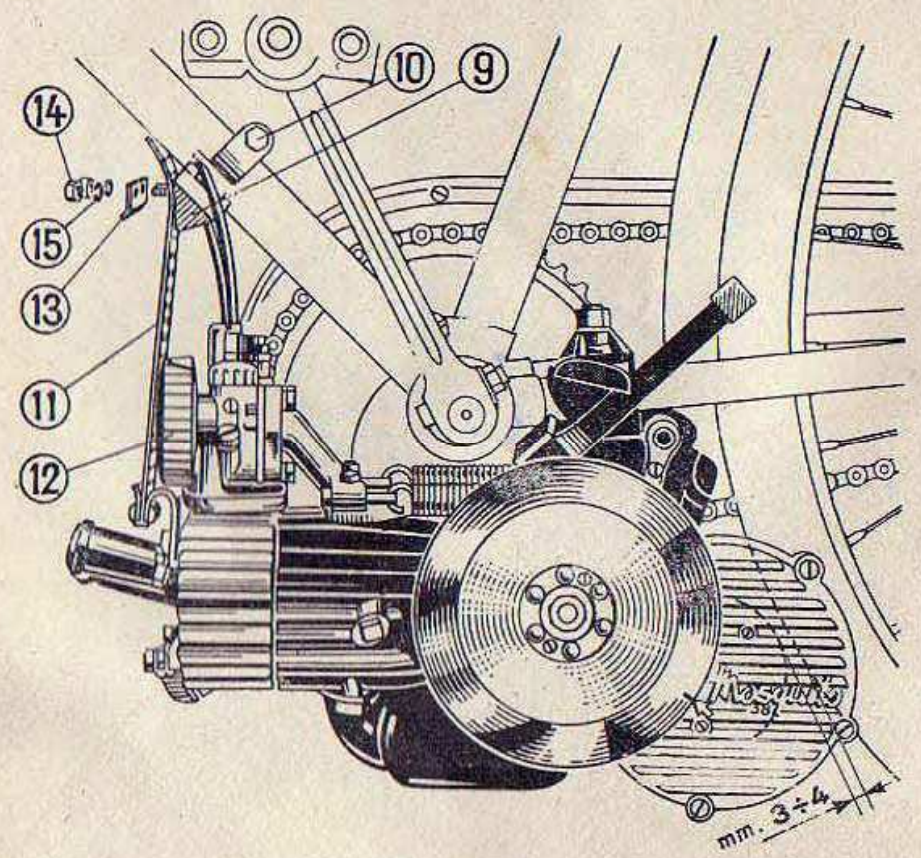


Fig 4

provient d'un défaut du cadre de bicyclette dont les bases ont été mal placées au montage ou déformées par la suite. Il est absolument nécessaire de remédier à ce défaut soit en redressant

le cadre soit en disposant sous l'une des 2 cales N° 2 (Fig. 2) une ou plusieurs rondelles d'une épaisseur suffisante pour ramener le moteur à la position exacte définie ci-dessus.

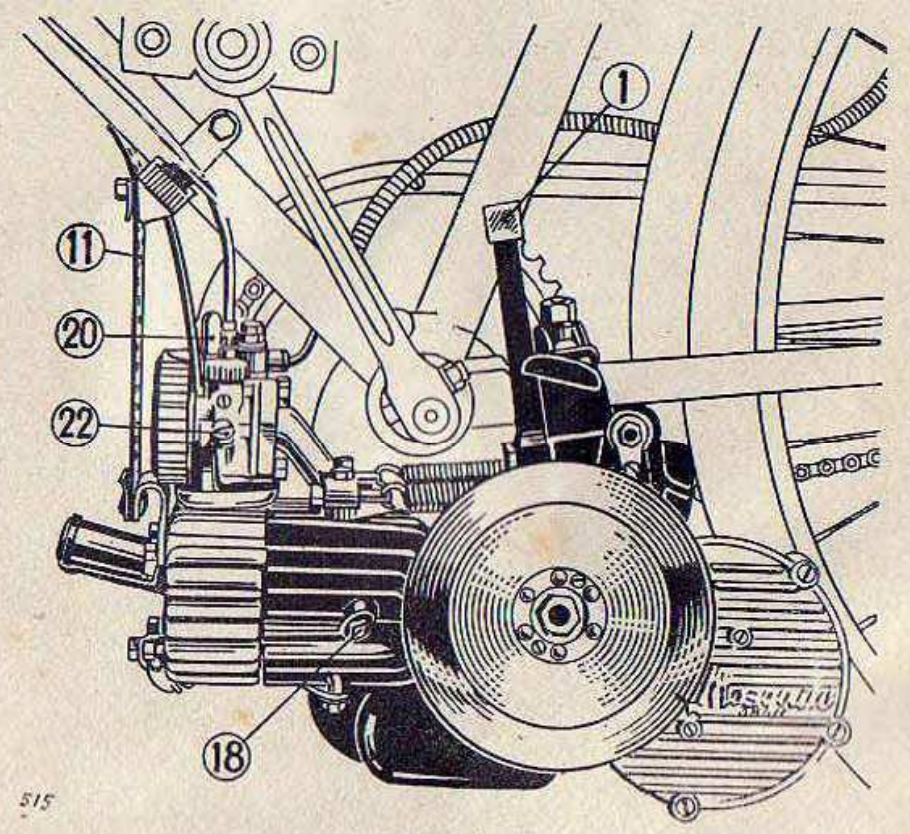


Fig. 5

Monter la cale 9 sur le tube avant du cadre, et visser la vis 10, mais pas complètement, de sorte que la cale puisse encore coulisser le long du tube.



Enfiler la bande perforée 11 (Fig. 4) sur les 2 vis prisonnières de la cale en utilisant deux des trous, et de telle sorte que **LE GALET NE SE TROUVE PAS A PLUS DE 3-4 mm. DU PNEUMATIQUE**, et qu'en même temps la baguette perforée touche le filtre 12 du carburateur, ce qu'on obtient en faisant glisser la cale le long du tube avant. Monter ensuite la plaquette 13 et bloquer les écrous 14, sans oublier de placer dessous les rondelles de sécurité 15. La partie supérieure de la baguette 11 qui dépasse la cale 9 se ploie vers l'avant, et peut être éventuellement coupée. Bloquer la vis 10.

S'assurer que la roue tourne librement sans toucher le galet en aucun point, et qu'avec le levier 1 en **POSITION DE MARCHÉ** (Fig. 5), le pneumatique étant gonflé normalement, le cylindre moteur soit légèrement soulevé à l'avant, et la **BANDE PERFORÉE 11 D'EQUERRE AVEC LE CYLINDRE**.

Il y a lieu de faire très attention aux deux points importants signalés au bas des pages 7 et 8, à savoir :

1) LE MOTEUR ETANT EN POSITION D'ARRÊT, LE GALET DOIT SE TROUVER TRÈS PRÈS DU PNEUMATIQUE (BIEN GONFLÉ).

2) LE MOTEUR ETANT EN POSITION DE MARCHÉ, LE CYLINDRE DOIT ÊTRE HORIZONTAL, OU LÈGEREMENT SOULEVÉ À L'AVANT, ET LA BANDE PERFORÉE D'EQUERRE AVEC LE CYLINDRE.

MONTAGE DU RÉSERVOIR ET DES COMMANDES

Le réservoir est soudé sur le porte-bagages et ce dernier se fixe à la bicyclette en haut par deux plaquettes et un boulon et en bas par les 2 serre-tringles de garde-boue.

Quand la tuyauterie flexible du carburant est montée, il faut expulser l'air qui se trouve dans le raccord 24 (Fig. 11) de la manière indiquée page 22, paragraphe 4.

Le montage des commandes est représenté page 12.



Il est nécessaire de placer une bavette au bas du garde-boue avant, et le plus près possible du sol, pour protéger le moteur des projections de la roue avant.

INSTRUCTIONS POUR LE FONCTIONNEMENT

Celui qui se sert du moteur doit avoir constamment présent à l'esprit que sa bicyclette n'a pas été transformée en motocyclette et qu'elle n'est pas plus qu'avant le montage du moteur en état de supporter les efforts exagérés. Sur les routes mauvaises ou accidentées il fera bien de modérer l'allure et de s'appuyer sur les pédales en ployant un peu sur les jambes pour retrouver les conditions normales de travail du cadre.

Le moteur est livré après être passé au banc de rodage et au banc d'essai ; cependant **il n'est pas complètement rodé**. C'est pourquoi, durant les **500-800 premiers kilomètres**, il ne faut pas ouvrir complètement la manette des gaz, afin de ne pas dépasser une vitesse de **20 à 22 kilomètres heure**.

OPÉRATIONS À EFFECTUER AVANT LE DÉPART

A) Remplir le réservoir d'un mélange d'essence et d'huile **Castrol Grand Prix** (exclusivement), dans la proportion de **5 % par litre d'essence** (Voir indications portées sur le bouchon de réservoir).

Il ne faut jamais préparer le mélange huile-essence dans le réservoir du vélo, mais le préparer à part puis l'agiter et le filtrer (feutre ou peau de chamois) avant de le verser dans le réservoir.

B) Rapprocher le moteur de la roue en poussant vers l'avant le levier 1 (Fig. 5).

NOTA. — Le levier 1 doit être engagé à fond dans le cran avant (position marche du moteur) ou le cran arrière (position arrêt du moteur). Eviter que le levier reste dans une position intermédiaire, il risquerait d'être détérioré par la manivelle.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

- A) Ouvrir le robinet d'essence.
- B) Faire tourner vers le bas le filtre correcteur d'air 12 du carburateur (position DEPART) et ouvrir largement la manette des gaz (la position la meilleure sera indiquée par la pratique),

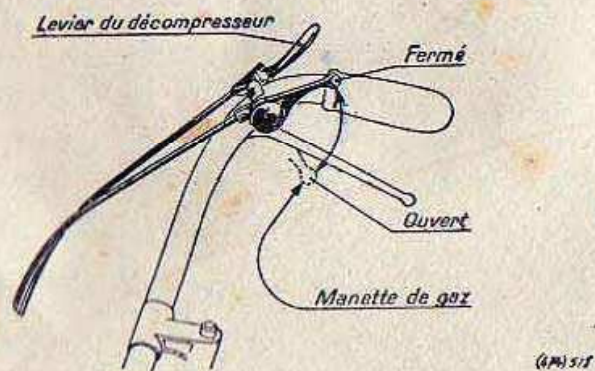


Fig. 7

- C) Si le moteur est froid, presser à fond 3 ou 4 fois la petite pompe 20 (Fig. 5).

On peut s'abstenir de cette opération si le moteur est chaud. Monter à bicyclette, tirer à fond sur la manette du décompresseur et la lâcher après quelques tours de pédale.

Quand le moteur fait entendre ses premières explosions, il est bon de l'aider encore par quelques coups de pédale, puis de régler la vitesse en manœuvrant la manette des gaz. Lorsque, après une centaine de mètres, le moteur s'est réchauffé, que l'échappement devient saccadé et moins uniforme (ce qu'on appelle « fonctionner à 4 temps »), faire tourner vers le haut le filtre correcteur 12 (position MARCHÉ). Cette opération peut, avec un peu d'habitude, se faire aisément avec le pied sans qu'il soit nécessaire de s'arrêter et de descendre.

- D) En hiver, le moteur étant très froid, il est normal qu'après les premières explosions, il ait tendance à s'arrêter.

Dans ce cas, donner encore quelques coups de pompe, jusqu'à ce que le moteur fonctionne régulièrement.

ARRET DU MOTEUR

Fermer la manette des gaz, et, quelques mètres avant de s'arrêter, tirer la manette du décompresseur jusqu'à arrêt complet de la bicyclette.

Si le moteur doit stationner, il est préférable de fermer le robinet du réservoir, et de séparer le galet du pneumatique en manœuvrant le levier de débrayage.

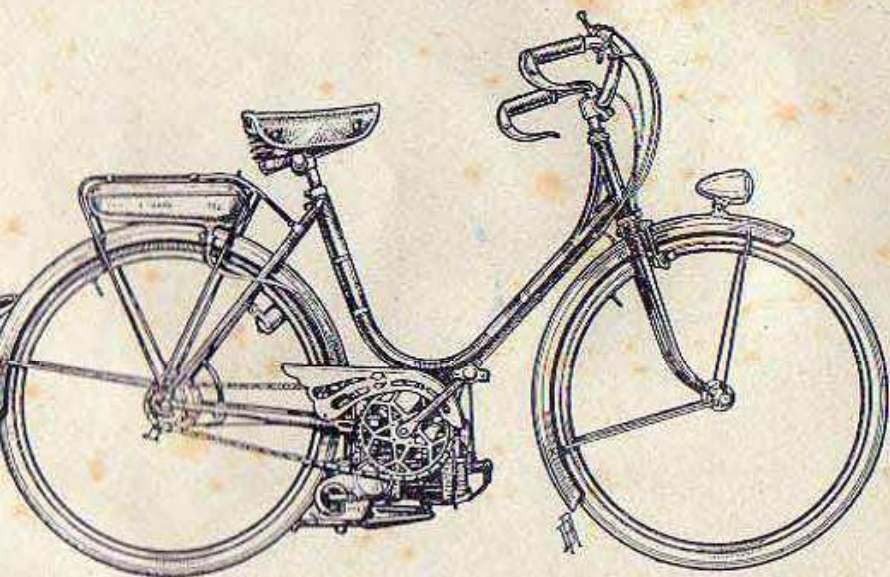
Pour ralentir l'allure, ne pas se servir uniquement des freins mais en même temps réduire (ou fermer) les gaz.

CYCLOMOTEURS

Mosquito

DE GRAND LUXE

“ PRESTO-CONFORT ”

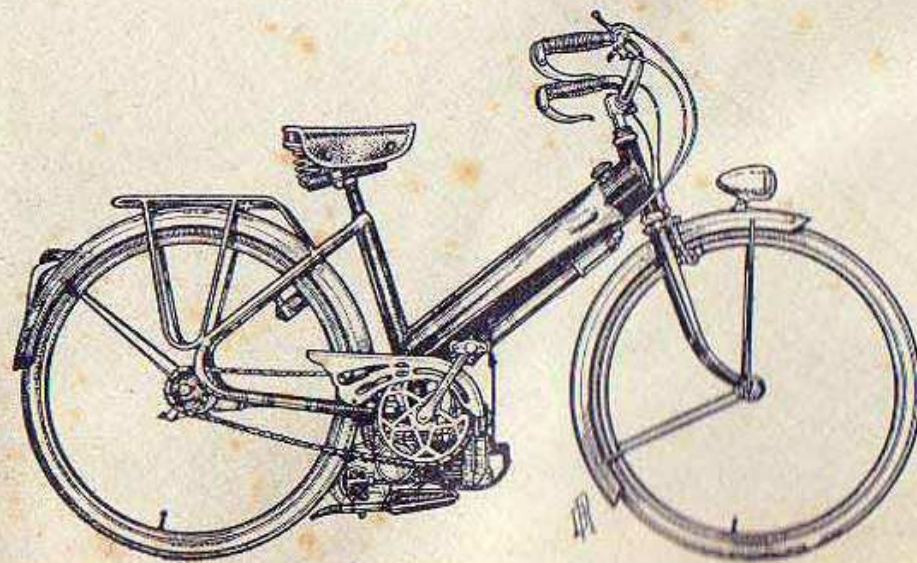


Silence — Stabilité parfaite
Propreté - Pas de projection d'huile
Puissance — Pas de vibrations
Un freinage parfait

“ PRESTO-SPORT ”

Nos deux modèles sont fournis
Email Transparent, Bleu, Vert
ou Rouge

Suivant l'usage que vous lui
réservez: Essayez l'un ou l'autre
modèle. Vous serez convaincus.



CARBURATEUR

Particularités qu'il est utile de connaître

La vis 23 (Fig. 11) de réglage du débit d'essence a pour fonction d'éviter que la cuve à niveau constant du carburateur soit noyée, ce qui pourrait se produire sur de très mauvaises routes. L'essence, pour arriver au carburateur, doit cheminer le long de l'extrémité (a) de la vis, et l'arrivée d'essence s'en trouve ainsi freinée.

PETITE POMPE 20 (Fig. 5) DE MISE EN MARCHÉ

On ne doit pas confondre cette pompe avec les dispositifs similaires qui servent à faire monter temporairement le niveau du liquide dans la cuve à niveau constant au moment de la mise en marche. Celle-ci est beaucoup plus efficace et ne provoque pas de débordement.

A chaque coup de pompe, une petite quantité de carburant est injectée dans la chambre du gicleur qui se trouve sous la vis de fermeture 22 (Fig. 5) et enrichit la carburation.

En outre cette petite pompe peut fournir 2 indications de mauvais fonctionnement : si, lorsqu'on appuie, on éprouve une résistance moindre qu'à l'ordinaire, c'est qu'il n'y a pas d'essence dans la cuve (soit qu'il n'y ait plus de carburant dans le réservoir, ou que le robinet soit fermé, ou bien que les filtres ou le tube d'arrivée d'essence soient obstrués, ou encore que la vis 23 (Fig. 11) soit sale). Si, par contre, on éprouve une résistance plus forte qu'à l'ordinaire, c'est que le gicleur est bouché. Souvent un coup de pompe suffit pour libérer le trou calibré du gicleur de l'impureté qui l'obstrue, sans être obligé de le démonter.

Quand on ouvre la cuve du carburateur pour effectuer le nettoyage périodique (voir « Entretien »), ou pour toute autre raison (par exemple si le carburateur se noie (voir page 24, para-

graphe 3), bien faire attention en manipulant le flotteur qui, cela va de soi, est très léger et très délicat. Avant de le remettre en place, verser un peu d'essence dans la cuve, afin que le flotteur soit soulevé et que sa pointe conique (qui doit être tournée vers le haut) entre facilement dans son logement du couvercle de la cuve.

CARBURATION

Dans le but d'assurer un bon rodage pendant la première période de fonctionnement du moteur, celui-ci est livré réglé pour une carburation plutôt riche, de sorte qu'après avoir parcouru les 150-200 premiers kilomètres, il est presque toujours nécessaire de procéder à un réglage de la carburation en changeant le gicleur.

Ce réglage doit toujours être effectué moteur chaud, c'est-à-dire après avoir parcouru au moins 2 ou 3 kilomètres, le filtre correcteur étant en position « MARCHÉ ». Si la carburation est au point, le bruit d'échappement du moteur doit devenir un ronronnement régulier aux vitesses de 15 à 30 km h. Au dessous de 15 à l'heure, en plat, et sans vent, il peut arriver que l'échappement ne soit plus régulier ou que le moteur marche « à 4 temps » (bruits d'échappement plus forts et rythmés alternativement).

Si, au contraire, le fonctionnement dit à 4 temps persiste au-dessus de 15 à l'heure et que l'échappement ne devient régulier que lorsqu'on est en côte, ou lorsque la bicyclette est légèrement freinée, cela signifie qu'il faut remplacer le gicleur par un autre d'un numéro de plus en plus petit, jusqu'à ce qu'on ait atteint le but cherché — sauf naturellement en cas d'avarie fortuite (telle que perforation) du flotteur ou d'un état défectueux du niveau constant (voir page 22, paragraphe 2).

Si le gicleur qui a été monté est trop petit, on constate que, même lorsque le moteur est chaud, le départ est difficile, et que le moteur a tendance à s'arrêter et qu'il a des ratés quand on veut accélérer en ouvrant la manette des gaz.

Le filtre correcteur d'air 12 dont chaque carburateur est pourvu a pour fonction de modifier la proportion air-carburant.

Lorsque le filtre correcteur est tourné complètement vers le bas, on a l'enrichissement maximum (condition favorable à la mise en marche) ; lorsqu'il est complètement tourné vers le haut, on a la carburation normale pour la marche.

Les positions intermédiaires donnent les conditions de carburation intermédiaires.

Cependant, si la température est basse, ou pour monter une forte côte, le filtre correcteur peut être utilisé pour obtenir la carburation la plus favorable, en le faisant tourner en partie vers le bas.

Le carburateur est pourvu d'un filtre d'air composé de paille métallique qui empêche la poussière de pénétrer dans le moteur avec l'air. Ce filtre d'air doit être périodiquement nettoyé (voir le chapitre « Entretien »). Pour cela retirer la paille métallique et la laver avec de l'essence. Avant de la remettre en place, la plonger dans de l'huile, et la laisser ensuite égoutter pendant quelques minutes.

ENTRETIEN

- A) S'assurer fréquemment que les cannelures du galet de transmission sont propres.
- B) Tous les 200-300 kilomètres environ. Démonter et nettoyer la bougie (voir page 24, paragraphe 7). Vérifier si l'écartement des électrodes est bien normal (4 dixièmes de mm.).

Toutes les fois que l'on change la bougie, observer les prescriptions. (Voir page 3, « CARACTERISTIQUES ».)

- C) Tous les 1.000 kilomètres environ. Démonter le pot d'échappement, la culasse et enlever soigneusement la calamine, ainsi que sur la tête du piston, et spécialement sur les bords

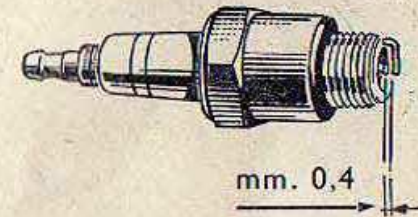


Fig. 8

des lumières du cylindre. De même pour la lumière qui donne dans le pot d'échappement. Cette lumière se découvre en faisant tourner le volant jusqu'à ce que le piston arrive au point le plus en arrière de sa course (point mort bas). En remontant la culasse, il ne faut serrer les écrous que progressivement, en passant chaque fois à celui qui est diamétralement opposé (donc « en croix », et non pas en ordre circulaire). Éviter également de serrer trop fort les écrous car, lorsque le moteur est chaud, la tension sur les goujons de culasse augmente.

- D) Tous les 3.000 kilomètres environ. Démonter la culasse, le pot d'échappement et le cylindre, et décalaminer. Démonter également les segments du piston (les conserver en ordre, puis les replacer dans la même position qu'ils occupaient auparavant) et enlever la calamine qui se trouve sur leur partie interne et dans les gorges du piston.

Les bouchons 18 (Fig. 5) sont montés à force et orientés de façon déterminée. On ne doit jamais les démonter ni les faire tourner, avec l'intention de les visser à fond.

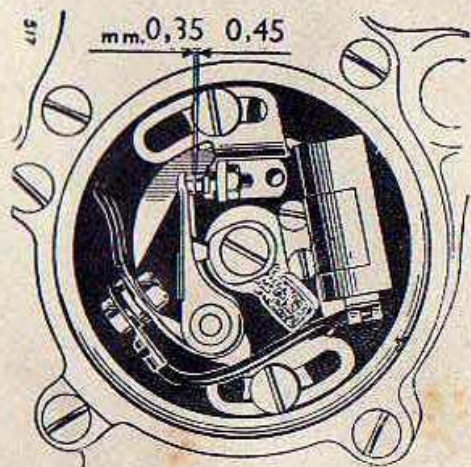


Fig. 9

Démonter et nettoyer la cuve et le filtre d'air du carburateur. Contrôler, nettoyer et régler les contacts du rupteur, en enlevant le petit couvercle qui se trouve à l'opposé du volant. (L'écartement des contacts (Fig. 9) doit être de 4 dixièmes de mm.)

Démonter le volant. Si, en tournant à la main, on sent des particules solides ou des dépôts de graisse, démonter également le couvercle de la boîte d'engrenages ; débarrasser le tout de la vieille graisse ; n'en remettre que très peu, et seulement sur les dents. En remontant le volant, faire attention aux repères. Pour le calage de l'allumage, faire tourner le galet de façon que l'encoche du galet corresponde à l'encoche du carter (du côté de la prise de courant (Fig. 10), ou soit légèrement

plus basse que celle-ci (pas à plus d'une cannelure), mais jamais plus haute) ; le galet étant dans cette position, monter

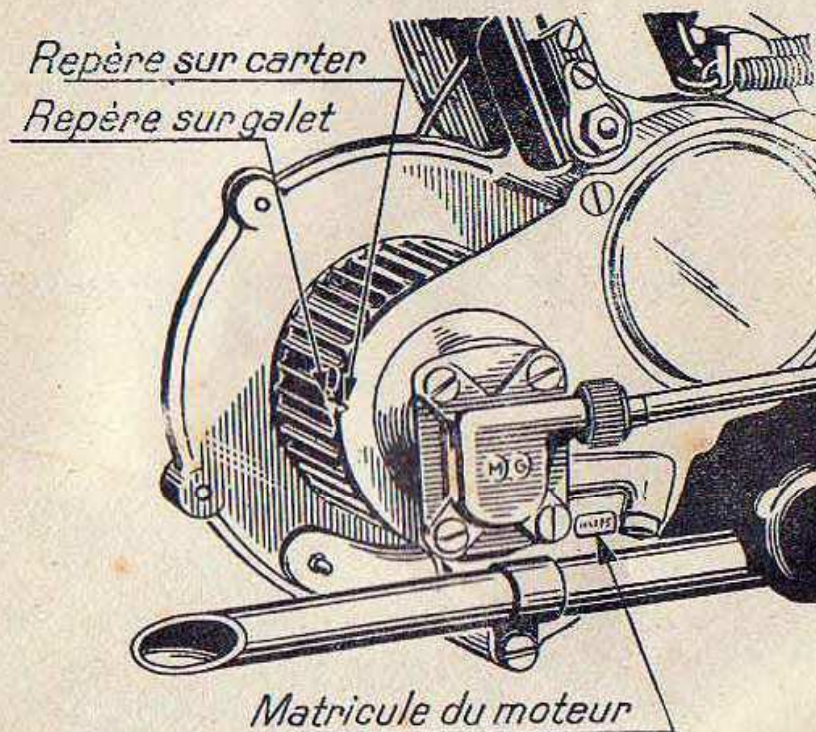


Fig. 10

le volant de façon que la flèche tracée à la périphérie coïncide avec celle tracée sur le carter à ailettes (Fig. 5). Dans cette position les contacts au rupteur doivent commencer à s'ouvrir. Le moteur étant enlevé de la bicyclette, démonter les axes de la suspension (tout au moins celui du bas), nettoyer et remonter, en renouvelant la graisse qui se trouve dans la

cavité entre les deux manchons de bronze. Les écrous des axes doivent être bien serrés avant de les freiner avec leurs arrêts. Cette opération, qui est indépendante du kilométrage parcouru, doit être effectuée quand on s'aperçoit que le mouvement oscillant de la suspension n'est pas très libre.

Toutes ces opérations ne doivent être effectuées que par des personnes compétentes. Il conviendra alors de s'adresser au Concessionnaire du Constructeur.

DIFFICULTÉS DE FONCTIONNEMENT

A) Le moteur ne part pas ou s'arrête :

- 1) Manque d'essence au carburateur. Ne pas oublier d'ouvrir le robinet d'essence. L'enrichissement provoque par la manœuvre de la pompe du carburateur est insuffisant. - Insister.
- 2 Il n'y a pas d'essence dans le réservoir. Le remplir d'essence mélangée d'huile dans les proportions indiquées et en ayant soin de filtrer avec un morceau de feutre, ou mieux une peau de chamois.
- 3) Le gicleur du carburateur est obstrué. Le démonter et le nettoyer soigneusement en utilisant seulement le fil métallique spécial livré avec le moteur, et en aspirant par l'orifice.
- 4) La vis de réglage du débit d'essence 23 est sale (Fig. 11). (Cela peut se Fermer le robinet d'essence, démonter la vis 23, et en nettoyer soigneusement l'extrémité a) ; la remettre dans son logement sans la visser. A ce moment,

produire pendant les premiers jours d'utilisation du moteur, ou bien si le moteur est resté un certain temps sans servir.)

ouvrir le robinet d'essence, de manière que le mélange déborde pendant quelques instants, en emportant avec lui les éventuelles impuretés ou les bulles d'air. Ensuite, fermer le robinet et serrer la vis. Si, après avoir exécuté l'opération ci-dessus, le mélange ne déborde pas, se reporter au paragraphe 5. L'opération ayant pour but l'expulsion des bulles d'air du raccord doit être effectuée toutes les fois que le tube d'arrivée du carburant a été démonté.

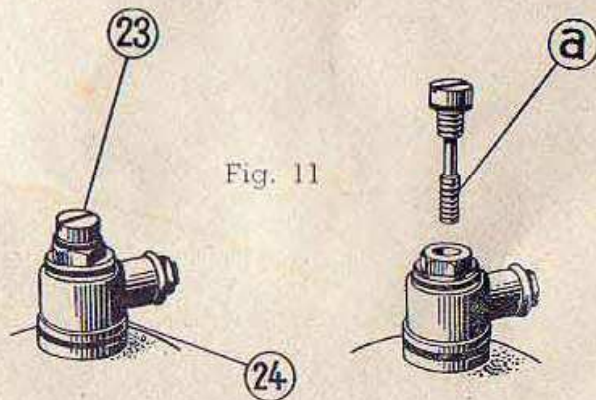


Fig. 11

- 5) La tubulure d'essence est obstruée, ou bien les filtres sont sales. Démonter le raccord 24, et nettoyer le filtre qui s'y trouve. Avant de le remonter, ouvrir le robinet pour s'assurer que l'essence coule bien dans la tubulure. Dans le cas contraire, démonter la tubulure et souffler dedans. Avant de la remonter, s'assurer que l'essence coule bien du robinet ouvert. Dans le cas contraire, démonter le robinet et nettoyer son filtre.

6) Le moteur est noyé.

Si le carburateur, par suite d'un usage exagéré de la pompe, ou du mauvais état du pointeau, est noyé, et que l'essence tombe goutte à goutte à l'extérieur, fermer le robinet d'arrivée d'essence, ouvrir à fond la manette des gaz et pédaler jusqu'à ce que le moteur se mette en marche. Si, ce faisant, il ne part pas, démonter la bougie ; si elle est humide, l'essuyer et, avant de la revisser, donner quelques coups de pédale pour évacuer l'essence en excès dans le moteur.

7) La bougie est encrassée ou court-circuitée par un dépôt métallique.

Démonter la bougie et nettoyer les électrodes, en enlevant la calamine de l'isolant de l'électrode centrale et dans la chambre correspondante. Ou mieux encore, faire nettoyer la bougie par un sablage effectué dans une station service d'automobiles. Vérifier si l'écartement des pointes (Fig. 8) est bien celui prescrit (4 dixièmes de mm.). Eventuellement, faire passer un petit morceau de toile émeri à grain fin entre les électrodes pour enlever l'oxydation. Pour vérifier si la bougie allume bien, la relier au câble et l'appuyer contre le cylindre, de façon que les parties métalliques soient en contact ; puis soulever la roue arrière et faire tourner le moteur en faisant un demi-tour de pédale ; l'étincelle doit jaillir entre les pointes. Si l'étincelle est interne, la bougie n'est pas assez propre, ou elle est défectueuse. Dans ce cas, faire un essai avec une bougie neuve. Si, malgré cela, l'étincelle ne jaillit toujours

pas ou faiblement, il est préférable de ne rien toucher d'autre et de faire examiner l'allumage par le Concessionnaire ou par un spécialiste en moteurs. Le cas échéant il est facile de remplacer le condensateur. Coucher la bicyclette sur le côté gauche. Enlever le couvercle du rupteur (voir Fig. 9), desserrer la borne isolée, retirer le fil du condensateur et le démonter en dévissant les 2 vis de la patte. Prévoir un condensateur de rechange dans la trousse d'outillage. Le remonter en remplacement du condensateur défectueux.

En remontant la bougie, avoir bien soin de lui donner l'inclinaison voulue. La bougie doit pouvoir être vissée presque entièrement à la main et la clef ne doit servir que pour bloquer le culot.

8) La soupape de dé-compression fuit.

Faire tourner la tige de la soupape à l'aide d'une pince. Si cela ne suffit pas, démonter la culasse, et roder la soupape à la potée d'émeri très fine.

B) Le moteur ne tire pas, et n'atteint pas la vitesse voulue :

1) Le moteur a des ratés et refoule dans le carburateur. En ouvrant complètement la manette des gaz il tend à ralentir.

La carburation est pauvre. Faire tourner graduellement le filtre correcteur 12 vers le bas (voir Fig. 4). Si cela ne suffit pas, remplacer le gicleur du carburateur par un autre d'un numéro plus élevé. Il peut y avoir aussi des entrées d'air dues au fait que le carburateur ou le conduit d'aspiration ne sont pas bien fixés. Vérifier les joints et bloquer les écrous.

2) Le bruit de l'échappement est irrégulier. Il ne devient un ronronnement caractéristique qu'au-dessus de 20-25 kms à l'heure.

La carburation est trop riche. Faire tourner le correcteur complètement vers le haut. (C'est sa position normale de marche.) Si l'on n'obtient pas de résultat satisfaisant essayer de remplacer le gicleur par un autre de numéro inférieur. Parfois cela est dû au fait que le carburateur se noie parce que le pointeau du flotteur ferme mal ; on peut le contrôler en fermant, pendant la marche, le robinet d'essence. Dans ce cas, démonter, examiner et nettoyer le carburateur : il est très probable qu'il faudra changer le flotteur et le couvercle de la cuve par suite de l'usure de l'aiguille et de son logement. Ou bien le flotteur est troué. Si l'ennui persiste, on peut, d'après le kilométrage parcouru, voir si le moteur n'a pas besoin du nettoyage indiqué au chapitre « Entretien », paragraphe C.

3) Le bruit de l'échappement s'affaiblit. Le moteur marche à 4 temps à n'importe quel régime.

Excès de calamine. Lumières des gaz et du pot d'échappement à moitié obstruées. Voir « Entretien », paragraphes C et D.

4) Manque de compression.

Vérifier si la soupape de décompression ne fuit pas (voir 8° paragraphe A). Vérifier si les écrous de la culasse sont normalement serrés. Si l'on n'obtient pas d'amélioration, démonter le cylindre et voir si les segments sont libres dans leurs gorges. S'ils sont libres, c'est qu'ils sont usés et doivent être remplacés. Faire examiner le moteur par une Maison spécialisée.

C) Le galet patine, c'est-à-dire que le moteur tourne plus vite sans que la vitesse de la bicyclette en soit augmentée :

- | | |
|--|---|
| 1) Le pneumatique n'est pas assez gonflé. | Le gonfler. Un pneumatique peu gonflé, entraîne une usure très rapide du rouleau. |
| 2) Les ressorts de pression ne sont pas assez tendus, ou bien un ressort est cassé ou déformé. | Vérifier, et éventuellement faire changer, les ressorts. Sur des chemins détremés ou boueux les faire tendre à fond. |
| 3) Le moteur s'est déplacé vers l'avant. | Vérifier la position de montage du moteur comme il est indiqué pages 7, 8 et 9. Contrôler le serrage de l'écrou 6 (Fig. 2). |

D) Le galet s'use rapidement :

- | | |
|--|--|
| 1) L'axe du rouleau n'est pas parallèle à l'axe de la roue AR. | Procéder à la vérification et au réglage suivant pages 8 et 9. |
| 2) La suspension est plus ou moins grippée. | La démonter, nettoyer les axes et bagues et remonter à la graisse Castrol Spheerol S. |

ACCESSOIRES

Avec le moteur sont livrés :

- 1° Une notice d'emploi et entretien.
- 2° Un certificat de garantie.
- 3° Une clé pour la bougie, avec tournevis, pour dévisser le gicleur.
- 4° Un fil métallique pour nettoyer le gicleur.

Mosquito

PIÈCES DE RECHANGE



**Pour toute demande de pièces MOSQUITO,
mentionner toujours le Numéro de votre moteur
gravé sur le carter et porté sur votre bon de
garantie.**

**Rappeler la date de livraison portée sur votre
bon de garantie.**