



Les deux leviers du carbu : gaz et starter.



Le piston à double segment. On note aussi l'axe de bielle arrêté par une cap en G.



Vu de face du GF 45i : notez la bougie inclinée qui facilite l'intégration dans les capots.



Le cylindre démonté. Il est vraiment très similaire à celui du Titan 45.

sera de 4 à 5%, puis ensuite de 2.5%. Il faut de préférence utiliser une huile de synthèse disponible chez les revendeurs d'accessoires moto.

### En utilisation

Grâce à l'allumage électronique et pour peu que vous ayez correctement amorcé l'arrivée de carburant, le moteur démarrera sans problème dès le premier coup d'hélice. La procédure est la suivante : coupez l'allumage, fermez le starter et ouvrez les gaz en grand puis lancez l'hélice jusqu'à ce que vous voyiez le carburant arriver jusqu'au carburateur (utilisez de la durite transparente de marque de marque Tygon qui est actuellement la meilleure). Repositionnez

ensuite le starter sur ouvert et les gaz sur réduit et mettez votre allumage sur on, le GF45i doit partir dès le premier coup d'hélice (2 ou 3 grand maximum). Le ralenti, après avoir ajusté la richesse à l'aide de la vis L est stable et se situe aux alentours de 1600 tr/mn. La période de rodage sur ce genre de moteur se situe entre 15 et 20 heures de fonctionnement. Il n'est heureusement pas utile de faire tourner le moteur aussi longtemps au banc. Il suffira de consommer deux ou trois réservoirs afin de se familiariser avec les réglages et la procédure de démarrage et le GF45i pourra être installé sur l'avion. Il faudra juste conserver un réglage un peu gras les premiers temps puis, appauvrir le mélange au fur et mesure que le moteur se libé-

re. Personnellement, au moment où j'écris ces lignes le moteur n'est pas fini de roder et les régimes relevés avec les différentes hélices devraient légèrement augmenter. Avec les hélices assez légères (sauf la Master Aircrow) utilisées pour ces essais, les accélérations et les changements de régime sont francs et très rapides. Ceci est dû, d'une part à la bonne qualité du carburateur et d'autre part au fait qu'il y a très peu de masses en mouvement par rapport à un moteur à volant magnétique. Les redémarrages à chaud ou tiède ne posent aucun problème, le GF45i est vraiment facile à mettre en route.

### En conclusion

Le rapport poids/puissance/ prix de ce moteur est une réelle réussite et une bonne alternative aux moteurs

actuellement sur le marché dans cette catégorie. Surtout pour ceux qui ne veulent pas passer le cap de la catégorie 2. La seule ombre au tableau concerne le pot d'échappement. D'une part, son volume est trop faible ce qui le rend bruyant et d'autre part il est fragile. Les soudures du mien n'ont pas résisté aux premiers vols malgré la patte en aluminium que j'ai rajouté. L'avantage par contre, c'est que le cylindre de ce GF45i ressemble à s'y méprendre à celui du Titan 45, ce qui permet de pouvoir utiliser toute la gamme d'échappements et d'accessoires disponible pour ce moteur (pipes d'admission déportée, pipe d'échappement, joints, etc). Assurément une bonne affaire.