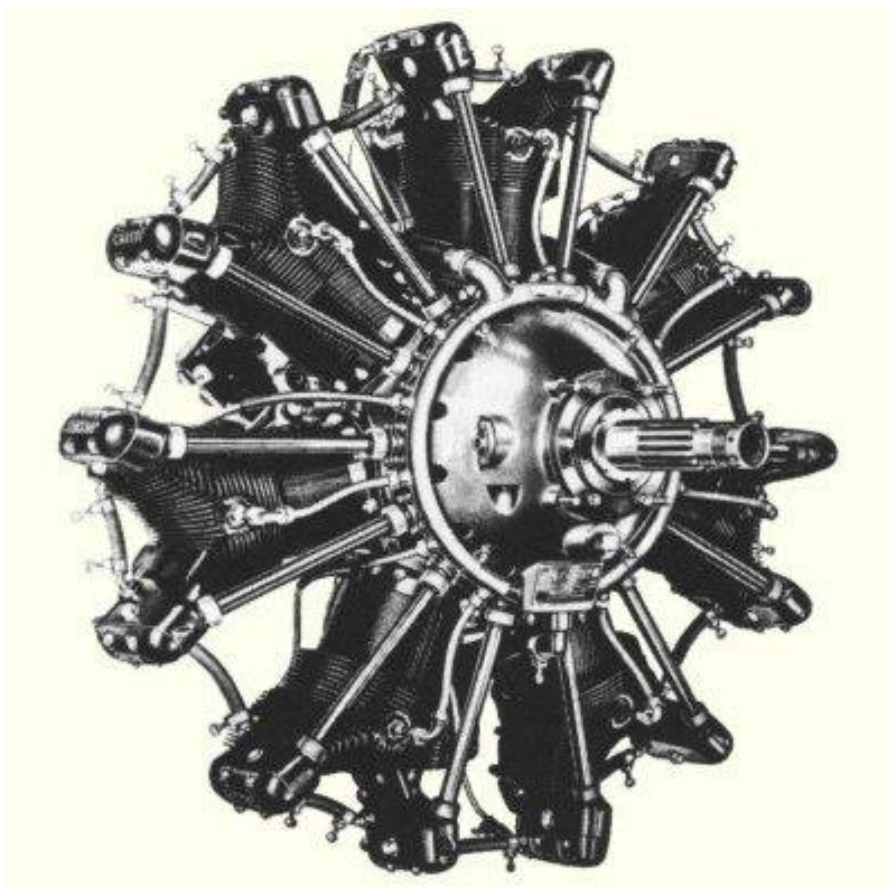


Jacobs R-755 (L-4)



La Jacobs Aircraft Engine Company a concentré l'essentiel de sa production à deux modèles de base, le R-755 et le [R-915](#), chacun étant décliné en plusieurs variantes suivant les installations. Par exemple, le R-755A1 fut monté sur les Cessna AT-17 et [UC-78](#) Bobcat pour l'U.S. Army Air Forces et sur le Cessna Crane pour la Royal Canadian Air Force. Le R-915A1 équipait également l'Avro [Anson](#) II canadien. Cette société a aussi produit sous licence et pour le compte du gouvernement américain un grand nombre de moteurs Pratt & Whitney.

Le R-755 était un moteur conventionnel sans compresseur au dessin simple. Le faible taux de compression combiné à la vitesse de rotation modérée et l'usage de pièces de roulement largement dimensionnées lui permettait de fonctionner à une puissance proche de celle maximale pendant de longues périodes sans dommage. Ce propulseur fut ainsi employé sur une grande part des bimoteurs d'entraînement des Nations Alliées. En opération d'entraînement militaire, il prouva sa fiabilité sous les plus sévères conditions avec des temps d'emploi de 1.200 heures avant révision.

Le [R-915](#) était aussi de type conventionnel et sans compresseur mais d'une cylindrée supérieure par augmentation de l'alésage et de la course. Sa construction reprenait celle de son prédécesseur mais les pièces avaient été renforcées pour supporter la plus forte puissance. En dépit de son ample taille, ce propulseur gardait un bon rapport poids/puissance.

Le R-755A1 (L-4MB) était un radial sept cylindres à refroidissement par air d'une cylindrée de 12,4 litres (alésage de 13,30 cm pour une course de 12,70 cm). Son diamètre était de 1,118 m pour une longueur totale de 1,02 m et un poids de 230 kg. Sa puissance nominale était de 225 ch à 2.000 tr/min, pour une puissance de croisière de 175 ch à 1.900 tr/min et une maximale de 245 ch à 2.200 tr/min. Ce moteur sans réducteur ni compresseur comportait de nombreuses pièces en aluminium et magnésium et était alimenté par un carburateur Stromberg NA-R7A. La magnéto était une Scintilla avec un distributeur de même marque.

Le Jacobs R-755A3 (L-4M) était une variante équipée de deux magnétos Scintilla. Le montage d'une génératrice de courant ainsi que d'un démarreur électrique à entraînement direct était également prévu.

Source : http://jnpassieux.fr/www/html/Jacobs_R755.php

Version anglaise

The **Jacobs R-755** (company designation **L-4**) is a seven-cylinder, air-cooled, radial engine for aircraft manufactured in the United States by the [Jacobs Aircraft Engine Company](#).

Design and development

The R-755 was first run in 1933 and was still in production in the 1970s. With a [bore](#) and [stroke](#) of 5.25 in × 5 in (133 mm × 127 mm) the [displacement](#) was 757 cu in (12.4 L), power ranged from 200 hp to 350 hp (150 kW - 260 kW). The engine features steel [cylinders](#) with aluminum-alloy [cylinder heads](#). An **R-755E** variant was developed for use in helicopters.

Variants

R-755A1

The base-line direct drive production version.

R-755A2

300 hp variant.

R-755A3

Similar to A1 but with Scintilla magnetoes.

R-755B1

De-rated version of the R-755A to drive a fixed pitch airscrew.

R-755B2

De-rated version of the R-755A to drive a variable or controllable pitch airscrew.

R-755E

Up-rated engine with reduction gearing.

R-755EH

Developed to power the Jacobs Type 104 Gyrodyne.



Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Jacobs_R-755