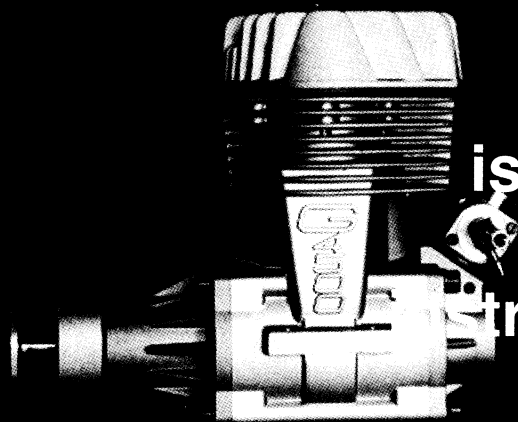


SuperTigre



istruzioni

structions

betriebsanleitung

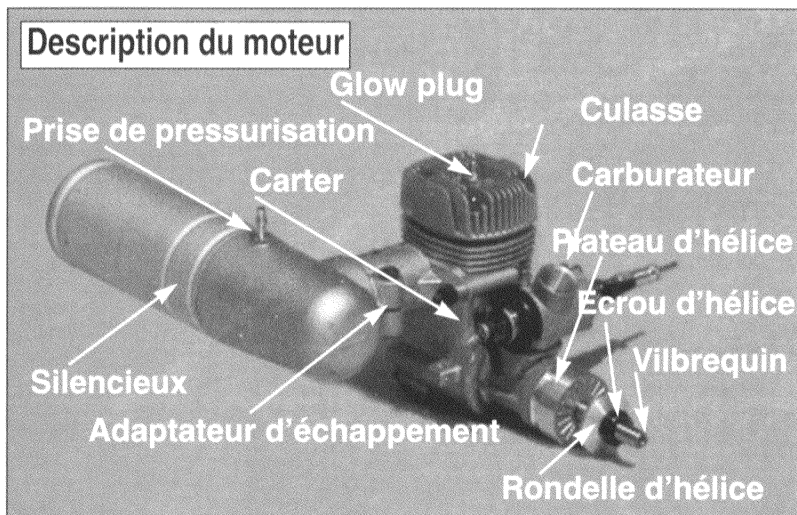
MOTORI - MOTEURS - MOTOREN - ENGINES

made
in
Italy

^R *Super*
Tigre

IMPORTANT: il est recommandé de lire ces instructions et de les suivre avant de faire fonctionner le moteur.

Ces instructions ont été faites afin que vous obteniez le maximum de satisfactions du fonctionnement de votre moteur Supertigre. Tous les moteurs Supertigre sont étudiés pour donner un maximum de performances et sont fabriqués suivant les méthodes les plus modernes près de Bologna en Italie. Cette usine est dédiée à la production de moteurs pour modèles réduits de 1,7 à 60 ccm de cylindrée. Tous les moteurs Supertigre sont fabriqués avec des machines contrôlées par ordinateurs pour assurer la meilleure qualité. Les moteurs Supertigre sont utilisés dans le monde entier, à la fois pour le loisir ou la compétition et ils ont remporté de nombreux titres de champions du monde. Il est fréquent de rencontrer ces moteurs aux mains de modélistes chevronnés.



Vilbrequin: Le vilbrequin transforme le mouvement vertical du piston en mouvement total. L'hélice est montée sur la partie avant du vilbrequin. La partie du vilbrequin qui dépasse devant le plateau d'hélice est appelée axe d'hélice.

Ecrue d'hélice: L'écrou d'hélice fixe l'hélice sur le vilbrequin.

Rondelle d'hélice: donne un meilleur appui pour fixer l'hélice avec l'écrou.

Plateau d'hélice: Le plateau d'hélice est raccordé au vilbrequin par l'intermédiaire d'un cône et ne peut glisser par rapport à ce dernier. C'est contre le plateau d'hélice qu'est fixée l'hélice.

Carburateur: le carburateur contrôle le mélange air/carburant qui entre dans le

moteur.

Carter: Le carter est le corps principal du moteur qui contient les pièces internes.

Culasse: La culasse est montée en haut du carter. Les ailettes permettent le refroidissement du moteur. La culasse reçoit également la bougie.

Glow-plug (bougie): La glow plug fournit l'étincelle nécessaire à l'inflammation du mélange air/carburant dans le cylindre.

Adaptateur d'échappement: L'adaptateur d'échappement permet de régler la distance entre le silencieux et le moteur.

Silencieux: Le silencieux permet d'étouffer le bruit des gaz à la sortie du cylindre.

Prise de pressurisation: une durite est raccordée entre la prise de pressurisation et le réservoir. Quand le moteur tourne la pression à l'intérieur du silencieux est utilisée pour pressuriser le réservoir.

Pointeau

principal: Le pointeau principal contrôle la quantité de carburant qui entre dans le carburateur à mi-régime et à plein régime.

Pointeau de ralenti: Le pointeau de ralenti contrôle

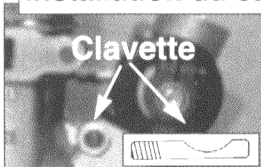
la quantité de carburant qui entre dans le carburateur au ralenti.

Vis de butée de boisseau: La vis de butée de boisseau permet de contrôler la fermeture partielle du boisseau. Il est recommandé de régler cette vis de manière que le boisseau puisse se fermer entièrement afin de pouvoir arrêter le moteur par la commande de trim de l'émetteur.

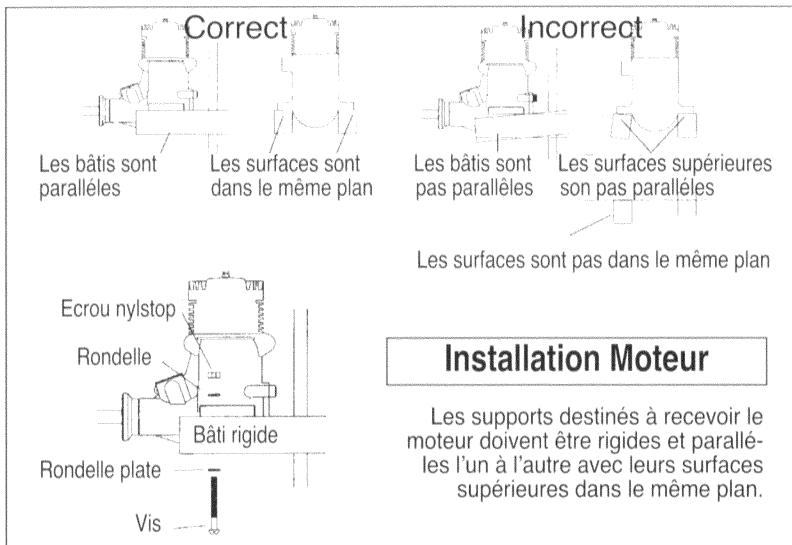
Bras de carburateur: Le bras de carburateur permet de régler la vitesse de rotation du moteur. Il est relié directement au servo de commande du moteur.



Installation du carburateur



Insérer la clavette dans le carter juste derrière le trou pour le passage du carburateur (cette clavette possède une partie incurvée devant être parfaitement mise en place dans l'orifice de fixation du carburateur). Installer la rondelle et l'écrou sur la clavette. Engager le carburateur dans le carter et appuyer dessus tout en tournant l'écrou de retenue de la clavette.

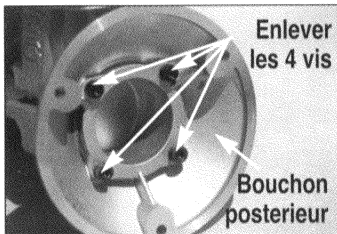


Positionner le moteur sur les bâtis à l'angle correct par rapport à l'axe du fuselage conformément aux instructions données sur le plan de l'avion.

Lorsque le moteur est monté en position verticale, l'axe du réservoir doit être au même niveau que le pointeau principal, ou pas plus de 10 mm plus bas, pour assurer une alimentation correcte. Lorsque le moteur est monté sur le côté, l'axe du réservoir doit être au même niveau que l'entrée d'air du carburateur, ou pas plus de 10 mm plus bas, pour assurer une alimentation correcte.

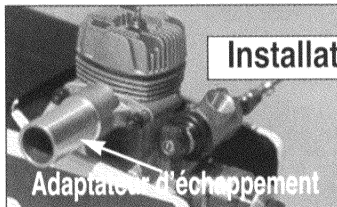
Tracer sur les bâtis la position des 4 vis de fixation. Dans le cas de l'installation du moteur sur des bâtis en bois percer 4 trous de 2,5 mm pour les moteurs de 5 à 7,5 ccm, et 4 trous de 3,5 mm pour les moteurs de 8 à 10 ccm, enfin percer à 4 mm pour les moteurs de 10 à 15 ccm. Dans le cas de l'installation du moteur sur une bâti en métal ou en fibre de verre suivre les instructions du fabricant. S'il n'y a pas d'instruction fournies avec le bâti il est recommandé de tarauder le bâti afin de recevoir les vis correspondantes à la fixation. Pour les moteurs jusque 7,5 ccm on peut utiliser des vis de 3 mm. Pour les moteurs de 10 à 15 ccm utiliser des vis de 4 mm. Dans tous les cas, il est recommandé d'utiliser des vis type BTR.

Pour les moteurs de 2500 ou plus: le moteur doit être monté sur le bâti en métal fourni dans la boîte, enlever les 4 vis sur le bouchon postérieur, l'anneau en OR dans les bouchon arrière e monter le moteur sur le bâti en métal. Monter le bâti en métal avec le 4 vis plus longues e les rondelles fournies. Monter le bâti en métal sur l'avion avec 3 vis de 6 mm, 3 rondelles e 3 Ecrou.

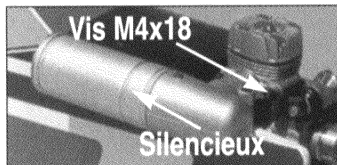


	Perce	Vis	Ecrou
Pour les moteurs de 34 à 51:	3mm	3mm	3mm
Pour les moteurs de 61 à 90:	4mm	4mm	4mm
Pour les moteurs de 2500:	5mm	5mm	5mm

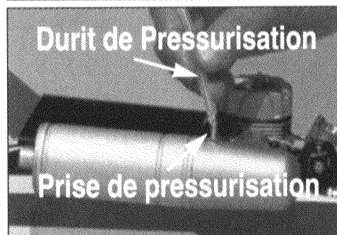
Note: Sur la plupart des kits d'avions il est recommandé d'appliquer au moteur un angle vers la droite. Ceci afin de combattre le couple. Suivre les instructions données sur le plan ou dans la notice de l'avion afin de respecter cet angle.



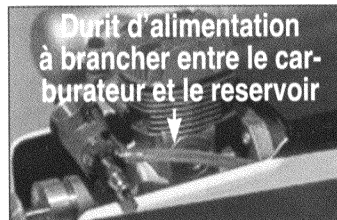
Utiliser les 2 vis M3 x 15 mm (4mm pour les moteurs de 2500 ou plus) et les rondelles pour fixer l'adaptateur sur le moteur. S'assurer que le joint entre l'adaptateur et le moteur est bien en place et serrer fortement les vis.



Installer la vis M4 x 18 mm (5mm pour les moteurs de 2500 ou plus) avec la rondelle et l'écrou 4 mm (5mm pour les moteurs de 2500 ou plus) dans le silencieux mais ne pas fixer maintenant.



Engager le silencieux sur l'adaptateur et le positionner de manière qu'il ne touche pas le fuselage. Afin de réduire la traînée il est recommandé d'installer le silencieux parallèle au fuselage. Lorsque le silencieux est correctement positionné serrer la vis M4x18 mm (5mm pour les moteurs de 2500 ou plus) afin que le silencieux ne puisse plus bouger sur l'adaptateur.



La durit de pressurisation
Afin que le moteur puisse fonctionner correctement dans toutes les positions le carburateur doit recevoir une pression constante. Lorsque le moteur tourne il crée une pression à l'intérieur du silencieux. Une partie de cette pression sera utilisée pour pressuriser le réservoir. La pressurisation est assurée par une durit branchée entre la prise du silencieux et la sortie trop plein du réservoir. Bien qu'elle ne soit pas indispensable cette

pressurisation apporte un meilleur rendement du moteur surtout en configuration acrobatique. Pour installer la prise de pressurisation, retirer la vis sur le dessus de silencieux. Installer le joint sur l'extrémité fileté de la prise de pressurisation. Visser la vis de pressurisation dans le trou fileté du silencieux.

Installation de la durit d'alimentation

Raccorder une durit moyenne en silicone entre la prise du carburateur et la tube d'alimentation côté réservoir. Il est recommandé d'installer un filtre à carburant sur cette durit entre le carburateur et le réservoir. Le filtre évitera la pénétration des impuretés qui ont tendance à boucher le carburateur.

Equiperment pour faire fonctionner le moteur

Carburant de qualité: Le carburant recommandé pour les moteurs Supertigre doit contenir 20% d'huile qu'il s'agisse d'huile de ricin, d'huile synthétique ou d'un mélange des deux, 5 à 15 % de nitrométhane et le reste en méthanol. Pour les moteurs de 2500 ou plus: pour le rodage il est recommandé de utiliser carburant avec 15% de huile pour 8 litre de carburant. Après le rodage utiliser carburant avec 10%-12% de huile. La plupart des carburants commerciaux disponibles sur le marché et contenant entre 5 et 15 % de nitro conviendront normalement. Mais toutefois certains carburants n'ont pas donné les résultats escomptés. Il est fortement recommandé de faire des essais avant d'utiliser longuement un carburant.

Pompe à carburant: Nous recommandons l'utilisation d'une pompe électrique (type Hobbico HCAP 3100) alimentée sur un accu 12 Volts. Si vous n'avez pas d'accu 12 Volts, vous pouvez également utiliser une pompe à main (HCAP 3010).

Hélice: Choisir une hélice pour le rodage initial suivant le tableau sur cette notice. Pour tous les grands moteurs c'est le maximum du régime que détermine le type d'hélice que doit être utilisée. Les mieux pour le fonctionnement c'est dans un régime maximum entre 7300 et 8000 tours par minute, le 2500 peut aller jusqu'à 8000 tours. Cette valeur est relevée avec tout le soupape du carburateur ouverte, mesurée à terre. L'hélice que donnera le tour désiré serait l'hélice correcte.

Bâton de lancement ou démarreur électrique: Il est recommandé d'utiliser un démarreur électrique pouvant fonctionner sur un accu 12 Volts. Si vous n'avez pas d'accu 12 Volts il est possible d'utiliser un bâton de lancement. Recommandation: Il est recommandé de ne jamais lancer le moteur directement avec les doigts. Au cas où il y aurait un retour, l'hélice pourrait vous blesser la main.

Accu d'alimentation de la glow plug: Il est recommandé d'utiliser un accu 2 Volts avec un fil suffisamment long pour ne pas détruire la glow plug au moment où elle est raccordée sur cet accu. S'assurer que les fils entre l'accu et la glow plug ne peuvent en aucun cas se trouver dans la rotation de l'hélice.

Clé à bougie: Il sera éventuellement nécessaire de retirer la bougie ou de la remplacer (par exemple dans le cas où le moteur serait noyé). Il est recommandé d'utiliser une clé à bougie 4 branches qui vous permettra également de serrer la plupart des écrous d'hélice.

Glow Plug: Une glow RC standard fonctionnera généralement parfaitement.

Information Générales

Votre moteur Supertigre est un moteur 2 temps qui fonctionne selon le principe du semi-diesel. Le carburant est un mélange de méthanol, d'huile de ricin ou synthétique et de nitrométhane. Le carburant explose à l'intérieur du moteur par la combinaison de la compression et de l'action de la glow plug. La glow plug doit être initialement allumée par l'intermédiaire d'une batterie 1,5 à 2 Volts qui est débranchée lorsque le moteur a démarré. Il y a beaucoup d'éléments ou d'accus 1,5 à 2 Volts sur le marché qui rempliront parfaitement ce travail. Une fois que le moteur a démarré, la chaleur interne de la compression maintiendra la bougie allumée.

Votre moteur Supertigre est équipé soit d'un segment, (le moteur de 2500 ou plus seulement avec segment) soit d'une chemise pistone type ABC. Les segments se trouvent près du haut du piston. Les versions ABC ne possèdent pas de segments. Vous devez également savoir que les moteurs type ABC ont plus de compression lorsque le vilebrequin est tourné à la main. Ceci est dû au fait que le piston est légèrement conique vers le haut afin d'obtenir l'étanchéité avec le cylindre. L'ajustement correct entre la chemise et le piston est obtenu lorsque le moteur chauffe un peu, il ne faut donc pas prendre en compte cet ajustement lorsque le moteur est froid.

Reglage Initial

Bien que votre moteur ne nécessite pas un rodage intensif, il est recommandé de passer un peu de temps pour le roder avant de faire voler le modèle et également pour régler le carburateur. Vérifier que la glow plug fonctionne en raccordant brièvement l'accu d'alimentation. La bougie (glow plug) doit s'allumer franchement.

1. Pour installer la glow plug sur le moteur, dégager d'abord la rondelle sur la glow plug. Visser correctement la glow plug en haut de la culasse avec les doigts. Serrer la glow plug avec les doigts, ensuite utiliser la clé à glow pour la bloquer sur le cylindre.

Ne pas serrer trop fortement ce qui pourrait détruire le filetage à l'intérieur du cylindre.

2. Installer l'hélice approprié suivant le tableau:

Aléser le trou au centre de l'hélice en fonction du

Moteur	Rodage Vols								
G-34	9x6	8x7	9x6	9x7	10x5				
GS40	10x6	9x7	9x8	10x5	10x6	10x7	11x4	11x5	
GS45ABC	10x7	9x8	10x6	10x7	10x8	11x5	11x6		
G51	10x7	9x8	10x6	10x7	10x8	11x5	11x6		
G-61K Ring e ABC	11x7	10x8	10x9	11x7	11x8	12x6	12x7		
G-75K	11x8	11x8	11x9	12x7	12x8				
G-90K	12x7	11x8	11x9	12x7	12x8	12x9	13x6	13x7	
G-20/23	18x6	18x8	18x8	18x10					
G-2500	18x8	18x6	18x8						
G-3250	18x8	18x8	18x10	20x6	20x8				
G-4500	20x8	20x8	20x10	22x8					
60cc Twin	22x10	22x10	24x8						

vilbrequin. Il est recommandé d'équilibrer les hélices avec par exemple l'équilibrateur Top Flite (TOPQ 5700). Pour installer l'hélice sur le moteur, retirer l'écrou d'hélice et la rondelle d'hélice. Dans le cas de l'installation d'un cône, engager d'abord la plaque arrière du cône suivant les instructions du fabricant.

Ensuite, installer l'hélice avec la partie arrondie des pâles vers l'avant. Installer la surface plate de la rondelle d'hélice contre l'hélice. Visser l'écrou d'hélice contre la rondelle d'hélice mais ne pas bloquer maintenant. Tourner le vilbrequin dans le sens anti-horaire jusqu'au point de compression (le vilbrequin devient difficile à tourner). Continuer en tournant l'hélice jusqu'à ce qu'elle soit en position 2 heures, alors visser fortement l'écrou d'hélice contre la rondelle d'hélice. Certains utilisent une clé à 4 branches mais il est parfois difficile de serrer suffisamment l'écrou avec ce type de clé. Il est plutôt recommandé d'utiliser une clé à tube appropriée à la dimension de l'écrou d'hélice.

3. Remplir le réservoir par la durit d'alimentation au carburateur. Retirer la durit de pressurisation de la sortie du silencieux et la diriger vers le sol afin de constater le trop plein de carburant. Commencer le remplissage avec la pompe électrique ou la pompe à main. Une fois le réservoir rempli, l'excédent de carburant de la durit d'alimentation et rebrancher celle-ci sur le carburateur. Rebrancher la durit de pressurisation sur le silencieux.

4. Tourner dans le sens horaire le pointeau principal jusqu'à ce qu'il s'arrête. Ne pas le bloquer. L'ouvrir ensuite d'environ 3 tours (4 tour pour les 2500 ou plus).

Le fait de tourner ensuite le pointeau dans le sens horaire aura pour effet d'appauvrir le mélange air/carburant, le fait de le tourner dans le sens anti-horaire aura l'effet d'enrichir le mélange. Ne pas s'inquiéter maintenant du réglage de la vis ou pointeau de ralenti. Il a été réglé d'origine proche de sa position définitive.

Attention: Ne jamais faire tourner le moteur à l'intérieur d'une pièce. Les gaz d'échappement sont nocifs. Il est recommandé de se protéger les oreilles lorsque l'on est près du moteur en fonctionnement.

5. Allumer l'émetteur et le récepteur. Ouvrir entièrement le carburateur. Ne pas raccorder la glow plug sur l'accu à ce moment. Placer un doigt au dessus de l'ouverture du carburateur et tourner l'hélice plusieurs fois dans le sens anti-horaire. Regarder la durit d'alimentation, vous verrez que le carburant arrive au carburateur. Une fois que le carburant est au carburateur, tourner l'hélice de 2 tours supplémentaires, retirer le doigt du carburateur et taper sur l'hélice pour faire rentrer le carburant dans le cylindre.

Rodage initial (moteur à segment)

Demander à un assistant de tenir le modèle afin qu'il n'est pas tendance à bouger lorsque le moteur tourne. Vous verrez que quelques modélistes démarrent leur moteur d'une main alors qu'ils tiennent leur avion de l'autre. Cette procédure n'est pas sécuritaire et augmente fortement les chances d'avoir un accident.

Brancher les clips à bougie sur la glow plug. Dans le cas de l'utilisation d'une pince glow avec fil s'assurer que les fils ne pourront venir dans la trajectoire de l'hélice.

Dans le cas de l'utilisation d'un bâton de lancement, amener l'hélice au point de compression. Certains moteurs démarrent facilement de cette manière alors que d'autres démarrent plus difficilement. Il est recommandé de s'assurer que le moteur n'est pas noyé avant de le lancer.

Si le moteur est noyé, il faut retirer la bougie et tourner l'hélice afin que le carburant puisse s'échapper par la haut de la culasse. Remettre en place l'hélice, la fixer correctement et rebrancher la pince à bougie, essayer à nouveau de démarrer le moteur. Ne jamais essayer de démarrer directement à main nue.

Dans le cadre de l'utilisation d'un démarreur électrique s'assurer qu'il tourne dans le sens anti-horaire. Si le moteur est équipé d'un cône, placer l'ouverture la plus large de l'adaptateur en caoutchouc contre le cône. Maintenir fermement le démarreur contre le cône jusqu'à ce que le moteur démarre. S'il n'y a pas de cône, retourner l'adaptateur en caoutchouc afin de pouvoir utiliser la petite ouverture contre l'écrou d'hélice, procéder de la même façon en prenant bien garde de ne jamais venir en contact avec les pales de l'hélice. Ne pas donner d'à-coup avec le démarreur. Si le démarreur a des difficultés à entrainer le moteur c'est que celui-ci est noyé il faudra alors débrancher la bougie et faire tourner le moteur à vide afin de le vider de son carburant. Ne jamais essayer de démarrer un moteur noyé ceci pourrait détruire complètement ou partiellement la bielle. Le moteur doit démarrer et continuer à tourner doucement. Ceci est normal. Laisser le moteur chauffer pendant 15 à 20 secondes avant de débrancher la bougie. Laisser à nouveau le moteur tourner à ce réglage pendant 30 secondes puis ouvrir jusqu'à plein gaz le carburateur.

Le moteur doit alors tourner continuellement plein gaz en laissant échapper une grande quantité de fumée à l'extrémité du silencieux. Ceci est dû à un réglage trop riche du moteur, il y a trop de carburant qui rentre à l'intérieur de la chambre de combustion. Laisser tourner le moteur dans ces conditions pendant environ 5 minutes. Après cinq minutes (10-15 minutes pour les moteurs de 2500 ou plus) il est possible de commencer à appauvrir légèrement le moteur en tournant le pointeau dans le sens horaire. Ne jamais tourner le pointeau de plus d'1/8 de tour à la fois. Pour déterminer si le moteur accepte le nouveau réglage, pincer instantanément la durit d'alimentation puis la relâcher. Vous entendrez le moteur monter en régime. Le laisser tourner avec ce nouveau réglage pendant environ une minute. Recommencer à pincer la durit plusieurs fois pour contrôler si le moteur continue à prendre des tours puis tourner le pointeau en conséquence toujours 1/8 de tour à la fois. Lorsque le moteur ne prend plus de tour après avoir pincé la durit cela veut dire que l'on a atteint le réglage maximum en fermeture de pointeau. Ne pas dépasser ce point de réglage maximum, ceci pourrait endommager le moteur. Dans le cas où l'on constaterait que le moteur perd des tours au moment où l'on pince la durit il faudrait alors immédiatement rouvrir le pointeau d'environ 1/4 de tours (1/2 tour pour les moteurs de 2500 ou plus). La diminution du nombre de tours indique instantanément que le réglage du moteur est trop pauvre et qu'il faut rouvrir le pointeau, laisser ensuite tourner le moteur pendant environ 2 minutes à ce nouveau réglage avant d'effectuer toute autre modification.

Le processus décrit ci-dessus peut être effectué à la fin du second réservoir ou pendant le 3ème réservoir. Il sera nécessaire de passer environ une demi-heure afin de roder et de régler le moteur avant de faire voler le modèle. Il est maintenant possible de faire le réglage de pointeau de ralenti.

Rodage des moteurs ABC

Le rodage des moteurs ABC est similaire à celui des moteurs à piston, avec une différence majeure: les moteurs ABC ne peuvent tourner aussi riches que les moteurs à segment au début de leur fonctionnement.

Faire démarrer votre Supertigre ABC de la même manière que décrit ci-dessus pour les versions à segment. Le laisser chauffer pendant environ 30 secondes puis ouvrir entièrement le carburateur.

Apauvrir progressivement le réglage avec le pointeau principal. Au fur et à mesure que vous fermez le pointeau vous entendrez l'augmentation du régime. Tant que le réglage optimal n'est pas obtenu une variation du bruit d'échappement est remarquable. Régler définitivement le moteur comme ci-dessus en utilisant la méthode de pincement de la durit.

Réglage du Pointeau de Ralenti

Le réglage au ralenti est effectué à l'aide de la vis en laiton située au centre du bras de commande. Elle fonctionne de la même manière que le pointeau principal, la tourner dans le sens horaire appauvrit le mélange, la tourner dans le sens anti-horaire enrichit le mélange.

Le réglage de base de ce pointeau de ralenti a été effectué en usine et ne nécessitera que de très faibles ajustements. Utiliser la même méthode de pincement de la durit pour déterminer si le réglage au ralenti est trop pauvre ou trop riche.

Il sera certainement nécessaire de pincer la durit un peu plus longuement lorsque le moteur tourne au ralenti à cause du passage plus long du carburant dans la durit.

La meilleure solution pour régler le pointeau de ralenti est de faire tourner un moment le moteur à plein gaz et de fermer progressivement le carburateur.

Dès que le carburateur est fermé de plus de la moitié de l'ouverture totale, commencer la méthode de pincement, le moteur augmentera sa vitesse progressivement. Ceci indique que vous pouvez fermer un peu le pointeau de ralenti d'environ 1/8 de tour.

Recommencer l'opération jusqu'à obtenir un réglage régulier du moteur avec le carburateur ouvert seulement d'environ 1,5 à 2 mm.

Pour arrêter le moteur alors qu'il tourne encore il est recommandé de pouvoir fermer entièrement le carburateur en abaissant complètement le trim de gaz sur l'émetteur.

Si ce n'est pas possible de cette manière il faut pincer la durit d'alimentation jusqu'à ce que le moteur s'arrête.

Démarrage du Moteur

Si le moteur est chaud, essayer de le remettre en marche directement sans amener le carburant au carburateur. Si le moteur a suffisamment refroidi, il faudra à nouveau amener le carburant au carburateur en bouchant ce dernier avec un doigt.

Si le moteur ne démarre pas après avoir amené le carburant, il est peut être noyé, il faudra alors démonter la glow plug pour permettre l'échappement du carburant par le haut de la culasse. Vérifier également que la glow plug allume toujours correctement. Si c'est le cas la remonter sur le moteur. Si ce n'est pas le cas utiliser une nouvelle bougie et essayer à nouveau de démarrer le moteur.

Precautions et Entretien

Un moteur Supertigre correctement rodé et utilisé devra vous donner satisfaction pendant des années. Pour être sûr qu'il durera aussi longtemps que possible, il faut suivre le recommandations ci-dessous:

- A la fin de chaque séance de vols vider complètement le réservoir, retirer ensuite la durit d'alimentation au carburateur et essayer de démarrer le moteur. Il devra démarrer et tourner seulement pour quelques instants.

Cette procédure permet d'éliminer le carburant restant à l'intérieur du moteur.

- Après que le moteur ait été asséché de tout son carburant ouvrir entièrement le carburateur et injecter quelques gouttes d'huile spéciale dans le moteur.

S'assurer que la prise d'alimentation de la bougie n'est pas branchée durant ce travail. Tourner plusieurs fois l'hélice pour faire pénétrer l'huile à l'intérieur du moteur.

Répéter la procédure d'injection d'huile plusieurs fois afin que celle-ci pénètre bien sur toutes les pièces du moteur.

Pour cette lubrification, utiliser une huile spéciale ou éventuellement de l'huile 3 en 1 si le moteur ne doit être stocké que pendant un temps très court quelques jours au plus.

En aucun cas, il ne faudra utiliser d'huile ou de produit qui ne serait pas directement destiné à cet effet à l'intérieur des moteurs Supertigre.

Les huiles spéciales permettent de lubrifier parfaitement toutes les pièces en mouvement. Elles évitent aussi l'oxydation de certaines pièces à l'intérieur du moteur.

- Dans le cas d'un stockage assez long du moteur, il est recommandé de le démonter du modèle et exclusivement à l'aide d'une huile spéciale de lubrifier parfaitement toutes les pièces à l'intérieur du moteur. Emballer ensuite le moteur dans un sac plastique afin de le maintenir hors d'humidité e d'éviter la pénétration de poussière à l'intérieur.

- Toujours maintenir le moteur très propre. Nettoyer les parties extérieures du moteur avec un chiffon propre et de l'alcool à brûler afin d'éliminer les résidus de carburant et la poussière. Si la poussière des résidus de carburant s'accumule sur les ailettes du cylindre, le refroidissement moteur ne s'effectuera plus correctement. Les résidus d'échappement ou la poussière agissent comme un isolant et empêchent le refroidissement. Ceci est particulièrement critique dans certaines installations à l'intérieur du capot. La poussière endommage également les parties internes lorsqu'elles pénètrent dans le moteur.

- Il est recommandé d'utiliser un filtre à carburant installé entre le réservoir et le carburateur afin d'empêcher les impuretés de pénétrer dans ce dernier.

- Ne jamais démonter le moteur.

- Eviter de faire tourner le moteur dans de mauvaises conditions. Eviter les pistes ou surfaces trop poussiéreuses ou trop sablonneuses. Dans le cas de l'utilisation dans ces conditions il faudrait alors utiliser un filtre à air.

- Après avoir utilisé le moteur, vérifier toutes les vis, vis de fixation du moteur sur le bâti ou vis de fixation du silencieux sur le moteur. Vérifier également la fixation de l'hélice et du cône s'il y en a un.

Précautions e sécurité

1. Maintenir les spectateurs à plus de 10 m lorsque le moteur tourne.
2. Se maintenir soi-même hors de la projection de l'hélice. Ne pas se pencher au dessus du moteur pour le régler.
3. Ne j'utiliser que des hélices parfaitement équilibrées. Ne jamais utiliser d'hélices endommagées quelque soit le type d'endommagement.
4. S'assurer que les bords du cône ne peuvent pas toucher les pales de l'hélices, les bords tranchant pourraient endommager les pâles ce qui pourraient entrainer une casse.
5. Toujours s'assurer que le fil d'alimentation de la glow plug ne peut venir dans la projection de l'hélice.
6. Ne jamais démarrer le moteur à mains nues. Toujours utiliser un bâton de lancement ou un démarreur électrique.
7. Faire tous les réglages moteur en se maintenant derrière l'hélice. Toujours arrêter le moteur avant de régler la vis de ralenti, ou la vis de butée de boisseau.
8. Ne jamais utiliser le moteur sur une surface recouverte de fin gravier ou de sable.
9. Porter des vêtements appropriés lors de l'utilisation du moteur.
10. Fermer les vêtements lors de l'utilisation du moteur, retirer auparavant tout objet qui pourrait tomber des poches afin d'éviter qu'ils ne tombent sur l'hélice.

11. Maintenir le carburant hors de portée des enfants et également loin de toutes sources de chaleur. Ne pas fumer lors de la manipulation du carburant. Le carburant est une substance inflammable qui doit être manipulée avec précautions. Le carburant doit être stocké dans une pièce bien ventilée et sombre. La température de stockage doit être la plus stable possible. L'humidité détruit le carburant.

12. Ne jamais faire tourner le moteur dans une pièce fermée. Le monoxyde de carbone produit par l'échappement est nocif.

13. Les moteurs chauffent fortement en utilisation. Ne toucher aucune partie du moteur avant de s'être assuré de son refroidissement.

Cas de Non-Fonctionnement

Il n'y a pas d'explosion: vérifier que la glow plug allume correctement. Vérifier que le moteur reçoit suffisamment de carburant. S'assurer que le moteur n'est pas noyé.

Il y a explosion mais le moteur ne tourne pas que pendant un temps très court: le moteur ne reçoit pas assez de carburant. Ouvrir le pointeau principal d'1/4 à 1/2 tour. Il sera nécessaire de fermer à nouveau le carburateur avec le doigt pour amener le carburant à l'intérieur du moteur.

Le moteur "pétarade": le moteur est noyé. Retirer la glow plug et retourner le modèle, tourner l'hélice de quelques tours afin de permettre au carburant de s'échapper. Refixer la glow plug.

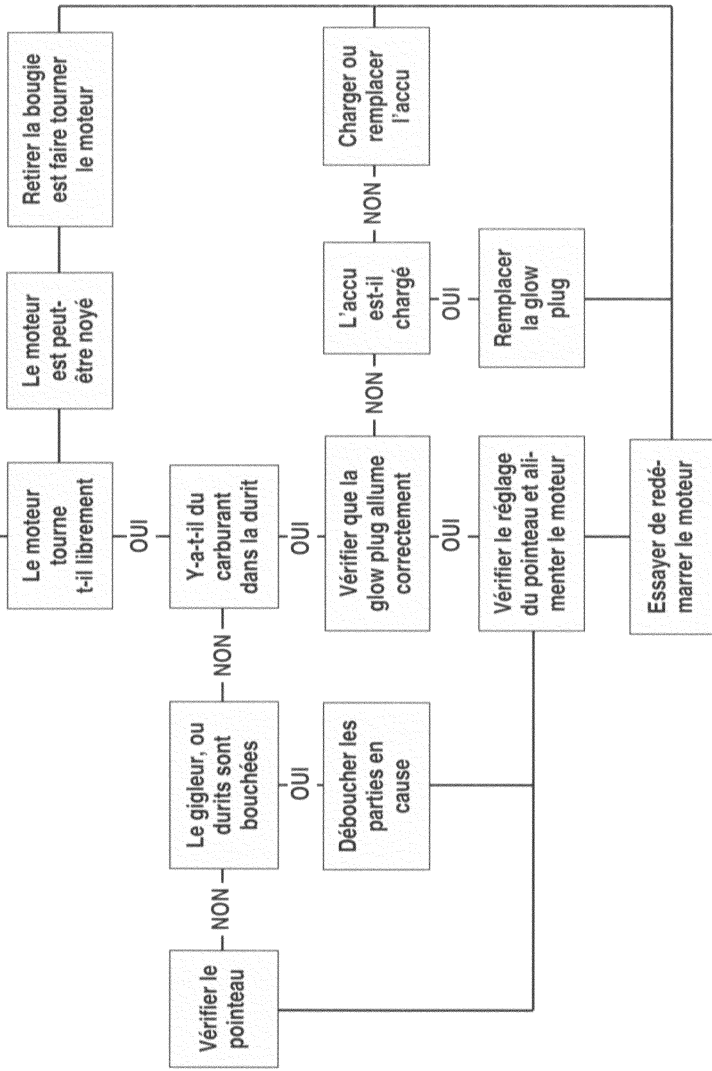
Le moteur démarre et tourne à très haute vitesse: le réglage du pointeau principal est trop pauvre. Il faut l'ouvrir d'environ 1/2 tour. Il est également possible que la durit d'alimentation soit percée. Vérifier également la durit de pressurisation entre le silencieux et le réservoir.

Le moteur tourne pendant quelques minutes puis s'arrête: le réglage du pointeau principal est trop pauvre, le réservoir est trop bas. La durit d'alimentation est percée, l'hélice est trop grande pour le moteur. Le carburant ne convient pas. Le moteur n'est pas suffisamment refroidi.

Réparation

La garantie ne pourra être appliquée que si le moteur est utilisé conformément aux instructions de cette notice. Les réparations ne pourront être effectuées que par le service agréé par Supertigre dans le pays correspondant. Le démontage du moteur entraîne la perte de garantie.

LE MOTEUR NE DEMARRE PAS



LE MOTEUR DEMARRE

